

**Заключение диссертационного совета Д 212.223.04 на базе
Федерального государственного бюджетного образовательного
учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский
государственный архитектурно-строительный университет»
Министерства науки и высшего образования Российской Федерации
по диссертации на соискание ученой степени кандидата наук**

аттестационное дело № _____
решение диссертационного совета от 14 мая 2020 г. № 6

О присуждении Бреус Наталье Леонидовне, гражданину Российской Федерации ученой степени кандидата экономических наук.

Диссертация «Повышение инвестиционной привлекательности строительства автомобильных дорог на принципах государственно-частного партнерства» по специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (строительство); экономика предпринимательства принята к защите 17.02.2020 г., протокол № 4 диссертационным советом Д 212.223.04 на базе Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, 190005 г. Санкт-Петербург, ул. 2-я Красноармейская, д. 4, утвержденным приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 2 мая 2012 г. № 186/нк, приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 14 октября 2013 г. № 677/нк, приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 25 мая 2016 г. № 590/нк, приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 22 декабря 2016 г. № 1614/нк, приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 7 августа 2018 г. № 90/нк.

Соискатель Бреус Наталья Леонидовна 1975 г. рождения. В 2001 г. окончила Тюменскую государственную архитектурно-строительную академию по специальности «Экономика и управление на предприятии (в строительстве)».

С 2014 по 2018 гг. Н. Л. Бреус обучалась в заочной аспирантуре на кафедре экономики строительства Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации. С 2018 г. и по настоящее время работает на базовой кафедре АО «Мостострой-11» старшим преподавателем.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации на кафедре экономики строительства и ЖКХ.

Научный руководитель:

с 01.09.2014 г. – доктор экономических наук, профессор, Асаул Вероника Викторовна, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации кафедра экономики строительства и ЖКХ, заведующий кафедрой.

Официальные оппоненты:

Рубан Владимир Алексеевич, доктор экономических наук, профессор Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Сибирский государственный университет путей сообщения», кафедра «Государственное и муниципальное управление», профессор;

Лаврентьев Павел Андреевич, кандидат экономических наук, главный технолог ООО «СК «Гермес»» (НП «ГПСК «Возрождение»»).

дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Сибирский

автомобильно-дорожный университет» г. Омск в своем положительном заключении, подписанном Бобровой Татьяной Викторовной, д. т. н., профессором кафедры «Экономика и проектное управление в транспортном строительстве (ЭПУТС)», Коденцевой Юлией Викторовной, к. т. н., доцентом, заведующей кафедрой «Экономика и проектное управление в транспортном строительстве (ЭПУТС)» ФГБОУ ВО «Сибирский автомобильно-дорожный университет» и утвержденном ректором ФГБОУ ВО «Сибирский автомобильно-дорожный университет» Жигадло Александром Петровичем, д. п. н., профессором, ректором, указала, что диссертация Бреус Натальи Леонидовны соответствует требованиям п. п. 9-14 «Положения о присуждении ученых степеней» (утв. Постановлением Правительства РФ №842 от 24.09.2013 г.), предъявляемым ВАК Минобрнауки РФ к диссертациям на соискание ученой степени кандидата наук.

Соискатель имеет 9 опубликованных научных работ, все по теме диссертации, 6 работ опубликованы в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК. В работах отражены основные результаты выполненного исследования, общий объем 3,1 п. л.

Наиболее значимые научные работы по теме диссертации:

научные статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, определенных Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации:

1. **Бреус, Н. Л.** Проблемы и риски, возникающие в процессе реализации инвестиционно-строительных проектов, на стадии формирования стоимости работ и их оплаты / Московский экономический журнал – 2019. – 10/2019 (0,51 п. л.)

2. **Бреус, Н. Л.** Совершенствование концессионного механизма посредством повышения прозрачности определения стоимости соглашения на примере ГЧП-проектов в области транспортной инфраструктуры / Н. Л. Бреус // Вестник гражданских инженеров. – 2017. – № 1 (60). – С. 288–293 (41 п. л.)

3. **Бреус, Н. Л.** Совершенствование методики расчета стоимости капитальных затрат при реализации инвестиционно-строительных проектов в сфере транспортной инфраструктуры на принципах государственно-частного партнерства / Н. Л. Бреус // Вестник гражданских инженеров. – 2018. – № 3 (68). – С. 190–196. (0,37 п. л.)

4. **Бреус, Н. Л.** Система учета затрат с использованием технологий интернета вещей как инструмент повышения производительности работ / Н. Л. Бреус // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2019. - № 9. (0,31 п. л.)

5. **Бреус, Н. Л.** Концепция финансирования ГЧП-проектов строительства автомобильных дорог за счет реинвестирования налогов, возникающих в процессе выполнения строительного-монтажных работ / Н. Л. Бреус // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2019. – № (10) УЭКС 10/2019. (0,4 п. л.)

6. **Бреус, Н. Л.** Сокращение продолжительности подготовительной стадии государственно-частного партнерства как механизм повышения привлекательности ГЧП-проектов / Н. Л. Бреус // Вестник гражданских инженеров. – 2016. – № 2 (55). – С. 280–285. (0,41 п. л.)

Прочие публикации

7. **Бреус, Н. Л.** Актуальные проблемы функционирования предприятий строительного комплекса в современных условиях Российской экономики / Н. Л. Бреус // V научно-практическая конференция «Экономика. Бизнес. Инновации». – 2018. – № 3 (67). – С. 72–78. (0,5 п. л.)

8. **Бреус, Н. Л.** Оптимизация системы государственного контроля поможет достичь баланса интересов всех участников строительного рынка [Электронный ресурс] / Н. Л. Бреус // Экспертный журнал «Концессии и инфраструктурные инвестиции». – 26 февраля 2018. – Режим доступа: <https://investinfra.ru/gchp-kontsessii-i-investitsii/optimizaciya-sistemy-gosudarstvennogo-kontrolya-pomozhet-dostich-balansa-interesov-vseh-uchastnikov-stroitel'nogo-rynka.html>. (0,19 п. л.)

9. **Бреус, Н. Л.** Взаимосвязь показателей деятельности строительных компаний и стоимости СМР как ключевой вектор развития системы

ценообразования [Электронный ресурс] / Н.Л. Бреус // Семинар «Актуальные вопросы ценообразования в дорожной отрасли» (Федеральное дорожное агентство). – 18 октября 2018. – Режим доступа: <https://doroga2018.ru/uploads/eventfiles/28/%D0%91%D1%80%D0%B5%D1%83%D1%81%20%D0%9D.%D0%9B..pptx>.

На диссертацию и автореферат поступили отзывы:

1) Банк ГПБ (АО), г. Москва, кандидат экономических наук, Исполнительный Вице-Президент - начальник Департамента инфраструктурных проектов и ГЧП, **Бруссер Павел Александрович**.

Отзыв положительный. Имеются замечания.

В таблице 3 в методах ценообразования «фиксированная цена за объект» и «затраты плюс вознаграждение» выплата экономии подрядчику предполагается по окончании строительства в случае надлежащего качества. Возникает вопрос, а разве она уже не находится в цене контракта (проекта).

2) Союз работодателей «Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР», г. Москва, кандидат экономических наук, Президент Союза работодателей «АСПОР», **Малов Александр Сергеевич**.

Отзыв положительный. Имеются замечания.

В качестве замечаний можно выделить слабое взаимодействие с результатами предыдущих научных достижений в области ценообразования, и в связи с этим неглубокую теоретическую проработку выводов и заключений. Также слабо был представлен зарубежный опыт ценообразования и управления проектами государственно-частного партнерства с применением цифровых технологий. Возможно, следовало бы отказаться в работе от разработки механизма софинансирования затрат (стр. 17), поскольку он недостаточно глубоко проработан и требует отдельного исследования.

3) ФГБОУ ВО «Восточно-Сибирский государственный университет технологий и управления», г. Улан-Удэ, доктор экономических наук,

профессор, заведующий кафедрой «Экономика, организация и управление производством», **Беломестнов Виктор Георгиевич.**

Отзыв положительный. Имеются замечания.

1. При анализе проблем ценообразования в пункте 1 предложений, выносимы на защиту, автором отмечено, что изменение индексов произошло непропорционально, что не оказывает влияния на общий итог при корректировке окончательной стоимости строительства, но влечет за собой полное искажение стоимости внутри сметы по видам работ и статьям затрат. Можно ли вести речь вообще об адекватном применении базовых цен, особенно в части нормативов по накладным расходам и т. д. в условиях реализации интересов частного бизнеса, работников и других субъектов рынка строительства.

2. Автором на стр. 17 – 18 автореферата предложен механизм софинансирования затрат на создание ГЧП-проектов строительства автомобильных дорог со стороны государства в форме реинвестирования налогов, генерируемых самим проектом в процессе выполнения СМР. Между тем выплачиваемые строительной организацией налоги предполагают разную налоговую базу и уровень их поступления. Каким образом можно выделить налоги от реализации организацией конкретного проекта (в случае выполнении ею ряда заказов) и как согласовать интересы разных уровней налогообложения (федерального, регионального, местного)?

4) ФГАОУ ВО «УрФУ имени первого Президента России Б. Н. Ельцина» (УрФУ), г. Екатеринбург, доктор экономических наук, профессор, Почетный строитель РФ, Заведующий кафедрой «Информационное моделирование в строительстве», **Придвижкин Станислав Викторович.**

Отзыв положительный. Имеется замечание.

На странице 11 автореферата автор говорит о том, что инвестор (частный или публичный партнер) осуществляет нерациональные инвестиции, которые не создают потребительской ценности, заведомо завышая некоторые, в основном материальные расходы, удорожая

строительство для покрытия возможных дополнительных расходов на согласование, экспертизу, контрактирование и т. п. В случае оплаты исполнителю фиксированной стоимости работ в полном ему будет невыгодно проектировать избыточное количество маржинальных работ, поскольку в этом случае суммарная прибыль будет выше. Следует пояснить каким образом все дополнительные расходы могут быть включены в фиксированную цену.

5) ООО «Инвестиционное Бюро «ФИНИСТ», г. Москва, Кандидат экономических наук, Генеральный директор, **Самодуров Дмитрий Александрович.**

Отзыв положительный. Имеются замечания.

Для технологически сложных, нетиповых проектов предложен метод ценообразования на основе расчета плановой себестоимости ресурсов, необходимых для производства работ в соответствии проектом организации строительства. При этом автором отмечается отсутствие возможности осуществлять внедрение рационализаторских, инновационных предложений (в связи с отсутствием соответствующих норм) в применяемых сейчас методах ценообразования. Следовало бы уточнить возможно ли в предложенной автором модели расчета величины капитальных затрат методом «ресурсный метод (на основе проектов организации строительства)» для ГЧП-проектов, учитывать внедрение ресурсных и технологических инноваций.

6) ФГБОУ ВО «Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю. А.», г. Саратов, доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедрой «Экономика труда и производственных комплексов» **Санкова Лариса Викторовна.**

Отзыв положительный. Имеются замечания.

Предложенный автором на страницах 16-17 автореферата метод учета времени работы персонала, машин и механизмов, за счет сопоставления данных о координатах устройств, размещенных на объектах наблюдения (рабочие, машины и т. п.) с координатами конструктивного элемента, на

котором выполняется работа нашел свое применение в транспортных перевозках и других отраслях деятельности. Так как этот метод достаточно затратен и затрагивает, интересы работников, возникает вопрос о целях такого постоянного мониторинга: постоянный контроль за трудовой дисциплиной и целевым использованием машин и механизмов или отслеживание производительности труда для максимизации коэффициента загруженности рабочих и оборудования?

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается наличием у них необходимых компетенций и профессиональных знаний по теме диссертационного исследования, наличием опубликованных статей в ведущих рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК РФ и способностью определить научную ценность и практическую значимость результатов диссертационного исследования.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

разработана концепция повышения инвестиционной привлекательности проектов строительства автомобильных дорог, которая в отличие от существующих, предлагает в обосновании инвестиций дифференцировать подходы к расчету стоимости строительно-монтажных работ в зависимости от степени уникальности проекта. Использование метода укрупненных нормативов для типовых проектов и осуществление калькулирования на основе проекта организации строительства для уникальных и технологически сложных объектов создаст основу для формирования базы данных о стоимости объектов, хранение которых сможет осуществляться с использованием элементов цифровой экономики (BIM, Bigdata для создания библиотек типовых проектов);

предложена модель финансирования ГЧП-проектов строительства автомобильных дорог, увеличение которого, в отличие от существующей практики планируемого роста налоговых доходов в результате девелопмента прилегающих территорий, предлагается осуществлять на

основе формирования механизма использования генерируемых проектом налогов на этапе его реализации (определение уровня налоговых поступлений в процессе выполнения СМР; включение его значения в соглашение о ГЧП; освобождение частного партнера от уплаты указанной в соглашении суммы налоговых поступлений или перераспределение из государственного бюджета в бюджет ГЧП-проекта перечисленной частным партнером суммы). Использование данного механизма увеличения финансирования проектов позволит обеспечить их акселерацию и инвестиционную привлекательность;

доказана растущая диспропорция в учете размеров инфляции при формировании стоимости контрактов на выполнение СМР по статьям сметы и фактическим изменением цен производителей материалов и конструкций; занижение нормативов, в частности, накладных расходов; несоответствие набора ресурсов для производства работ между сметой и проектом, не позволяющее сформировать объективные выводы достаточности цены и создающее риски банкротства строительных организаций. Систематизация выявленных проблем позволила разработать методическое обеспечение повышения инвестиционной привлекательности проектов строительства автомобильных дорог, предлагающее пути их решения, в том числе, привлечения единого подрядчика на весь цикл (проектирование, строительство и эксплуатация) и выплатой ему фиксированного размера оплаты;

введена в научный оборот новая трактовка категории «ресурсный метод» применительно к ценообразованию в строительстве, предусматривающая синхронизацию ресурсов на основе проекта организации строительства и его ключевой составляющей – графика производства работ, что позволяет синхронизировать расчет стоимости с бухгалтерским учетом, дополнив его счета соответствующей аналитикой; осуществлять мониторинг отклонений значений фактических затрат от плановых в процессе строительства, обеспечить эффективность логистики и координацию финансовых потоков.

Теоретическая значимость исследования обусловлена тем, что **доказана** целесообразность совершенствования методики реализации проектов государственного-частного партнерства на основе внесения изменений в модели инвестирования на этапе определения обоснованной цены контракта с использованием ресурсного метода по проектам организации строительства; совершенствования методики ранжирования рисков и их учета при определении прибыльности проекта для обеспечения покрытия рисков сторон проекта, а также достижения требуемых показателей качества и сроков реализации проектов, в том числе, на основе внедрения ресурсных и технологических инноваций;

применительно к проблематике диссертации результативно использован и расширен методический аппарат экономического анализа и организации производственных процессов в строительстве, в том числе раскрыт ресурсный метод ценообразования, модель расчета величины капитальных затрат, метод учета фактического времени работы персонала, машин и механизмов, что в совокупности позволит обеспечить повышение инвестиционной привлекательности проектов строительства автомобильных дорог на основе государственно-частного партнерства;

изложены и систематизированы проблемы, возникающие при организации строительных работ и применяемых методов ценообразования, в том числе, отсутствие проработанного механизма, позволяющего учитывать риски задержки реализации и перерасхода; недостатки применяемого базового метода ценообразования в строительстве на основе показателей сметной стоимости с учетом индексов-дефляторов к нормативам, что влечет возникновение убытков у строительных компаний в связи с законодательным ограничением изменения подходов к формированию цены;

раскрыты несоответствия в механизме согласования интересов субъектов реализации проектов строительства, что позволило предложить подходы к развитию и приданию этим интересам формы стратегического государственного-частного партнерства с принятием и выполнением

определенных обязательств всеми участниками на этапах ценообразования с использованием ресурсного метода по проектам организации строительства и реинвестирования налогов на этапе финансирования реализации;

изучен и усовершенствован организационно-экономический механизм мотивации персонала строительных организаций на основе предложенного метода учета фактического времени работы персонала, машин и механизмов с использованием цифровых технологий за счет сопоставления данных о координатах устройств, размещенных на объектах наблюдения (рабочие, машины и т. п.) с координатами конструктивного элемента, на котором выполняется работа, что позволяет повысить достоверность и оперативность информации о затратах, достичь максимальной производительности ресурсов и труда, а также актуализировать на основе получаемых данных нормативы затрат труда и работы машин и механизмов;

проведена модернизация методического обеспечения повышения инвестиционной привлекательности проектов государственно-частного партнерства, на основе сокращения подготовительной стадии за счет изменения сроков административных процедур, предусмотренных законодательством; учета, локализации и минимизации рисков проектов на основе применения матрицы стоимости проектов; совершенствования механизма финансирования расходов инициатора на стадии проработки проекта и других мероприятий.

Значение полученных соискателем результатов исследования для практики подтверждаются тем, что:

разработана и внедрена в работу компании АО «Мостострой-11» технология управления строительными проектами, основанная на расчете стоимости строительно-монтажных работ «ресурсным методом (на основе проектов организации строительства)», в результате интеграции которой в процесс управления создается взаимосвязанная синхронизированная система ценообразования, планирования, оплаты труда, управления ресурсами и учета;

определены перспективы практического использования предложенной концепции ценообразования и управления проектами с использованием инструментов цифровых технологий (BIM-моделирование, Web-платформа, интернет вещей) в систему государственного ценообразования в строительстве;

создана система практических рекомендаций и методический инструментарий повышения инвестиционной привлекательности ГЧП-проектов на основе комбинации подходов к их реализации, обеспечивающих сокращение срока возврата инвестиций: сокращение подготовительной стадии проекта; механизм учета расходов частного партнера на подготовительной стадии; упрощение расчета размера капитальных затрат для типовых проектов (за счет оптимизации внутренних процессов, ограничившись расчетом на начальной стадии), и повышение точности для уникальных проектов, характеризующихся наличием высоких строительных и макроэкономических рисков; интеграция системы ценообразования и системы управления строительным производством с использованием цифровых технологий (логистика, планирование, мотивация, учет); учет фактического времени использования ресурсов при помощи технологий интернета вещей и актуализация на основе полученных данных норм; предоставление доступа к информации о ходе реализации проекта через единую Web-платформу и создание BIM-библиотеки эффективных решений для их применения на будущих проектах;

представлена поэтапная методика расчета стоимости строительномонтажных работ «ресурсным методом (на основе проектов организации строительства)», включая создание графика производства работ с последующим добавлением к нему необходимых ресурсов, их цены и нормы прибыли.

Основные положения исследования внедрены в учебный процесс Тюменского индустриального университета; они служили предметом доклада и получили одобрение на совещании Экспертного совета при Государственной думе РФ (Москва, 2017), на форумах «Дороги России»

(Казань, 2018), «Транспортная неделя» (Москва, 2018), AUTODESK UNIVERSITY RUSSIA (Москва, 2019), на VI Международном Форуме высотного и уникального строительства 100+ Forum Russia (Екатеринбург, 2019), на 5-й научно-практической конференции «Экономика, бизнес, инновации» (Пенза, 2018), III Международной научно-практической конференции «Прорывные компьютерные и интернет-технологии в современных междисциплинарных научных исследованиях, экономике, образовании, управлении и гуманитарных науках – 2019» (КОМПИТ-2019) и взяты на вооружение специалистами компаний в сфере транспортного строительства.

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

для экспериментальных работ результаты получены на основе обработки данных Росстата при помощи верного, апробированного научного инструментария системного, логического и сравнительного анализа. В основу расчетов заложен большой массив статистической информации об основных показателях деятельности строительных организаций;

теория в части предложенных направлений повышение инвестиционной привлекательности строительства автомобильных дорог на принципах государственно-частного партнерства построена на известных, проверяемых данных, анализе обширного перечня научных трудов отечественных ученых. Согласуется с опубликованными данными ученых, изучающих проблемы функционирования субъектов предпринимательской деятельности в строительстве;

идея базируется на анализе имеющихся научных разработок, систематизации и обобщении результатов отечественной и зарубежной практики в исследуемой области;

использованы статистические и аналитические материалы; разработки и методические рекомендации ведомств России и профессиональных участников рынка ГЧП – строительных компаний, банков и консалтинговых компаний; данные различных структур (государственных и частных); материалы по исследуемой проблеме; материалы научных изданий;

интернет-источники, а также законы РФ и постановления Правительства РФ, действующие в области регулирования инвестиционно-строительной деятельности;

установлено качественное совпадение авторских результатов с результатами, представленными в независимых источниках, логика и аргументация автора не противоречат уже достигнутым другими исследователями, а уточняют и дополняют их;

использованы современные методики сбора и обработки исходной информации, сравнительного анализа и синтеза.

Личный вклад соискателя в разработке теоретических положений и практических рекомендаций, направленных на повышение инвестиционной привлекательности строительства автомобильных дорог на принципах государственно-частного партнерства; в выявлении проблем, возникающих в процессе реализации проектов строительства автомобильных дорог на стадии формирования сметной стоимости и оплаты за выполненные работы; разработке концепции, предусматривающей дифференциацию вариантов расчета стоимости и оплаты СМР в зависимости от вида проекта, а также инструментов их реализации; самостоятельной постановке целей и задач исследования, получении новых научных результатов и их апробации.

Диссертация Бреус Натальи Леонидовны соответствует критериям п. 9 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства РФ от 24 сентября 2013 г. № 842.

В диссертационной работе Бреус Натальи Леонидовны на соискание ученой степени кандидата наук отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных соискателем ученой степени работах, в которых изложены основные научные результаты диссертации.

Диссертация Бреус Н. Л. на соискание ученой степени кандидата наук является научно-квалификационной работой, в которой содержится решение научной задачи, а именно развитие механизмов, направленных на повышение инвестиционной привлекательности строительства автомобильных дорог на принципах государственно-частного партнерства, имеющей значение для

развития соответствующей отрасли знаний – экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (строительство); экономика предпринимательства.

На заседании 14 мая 2020 года диссертационный совет Д 212.223.04 принял решение присудить Бреус Н.Л. ученую степень кандидата экономических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 14 человек, из них:

9 докторов наук по профилю специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (строительство);

5 докторов наук по профилю специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством: экономика предпринимательства,

участвовавших в заседании, из 19 человек, входящих в состав совета, дополнительно введены на разовую защиту 0 человек, проголосовали за присуждение ученой степени кандидата экономических наук Бреус Наталье Леонидовне: за – 14, против – 0, недействительных бюллетеней – 0.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
диссертационного совета
Д 212.223.04,
доктор экономических наук,
профессор



Панибратов Ю. П.

УЧЕНЬЙ СЕКРЕТАРЬ
диссертационного совета
Д 212.223.04,
доктор экономических наук,
доцент

Кощев В. А.

«14» мая 2020 г.