

В диссертационный совет  
Д 212.354.02 при ФГБОУ ВО  
«Санкт-Петербургский  
государственный экономический университет»  
191023, г. Санкт-Петербург,  
наб. канала Грибоедова,  
д. 30-32, литер А

**ОТЗЫВ  
ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА**

кандидата экономических наук, доцента Зубакова Геннадия Викторовича на диссертационную работу Волынского Ильи Александровича на тему: «Развитие логистической инфраструктуры морских портов Каспийского региона», представленную в диссертационный совет Д 212.354.02 на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05— Экономика и управление народным хозяйством (логистика)

**Актуальность темы диссертационного исследования**

Исследование проблем формирования новых процессов управления транспортным и логистическим сегментами рынка в современных условиях цифровой экономики является крайне актуальным. Появление новой отрасли – цифровой логистики, с одной стороны, требует создания и внедрения адекватных организационно-методических подходов, как со стороны государства, так и со стороны бизнеса, с другой - диктует необходимость интеграции их компетенций при создании, эксплуатации и развитии отраслевых цифровых платформ.

Особую значимость в условиях ужесточения санкций указанная проблема приобретает для повышения транзитного потенциала Транскаспийского маршрута международного транспортного коридора «Север-Юг», уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры которого в настоящее время не позволяет в полной мере использовать не только преимущества цифровых платформ, но и обеспечивать предоставление логистических услуг в формате 3PL и 4PL.

Объективными предпосылками сложившейся ситуации является как несбалансированность целевых установок коммерческих структур, действующих на рынке транспортно-логистических услуг, и государства, так

и ограниченные инвестиционные возможности операторов морских терминалов -владельцев инфраструктурных объектов, что негативно отражается на перспективах создания конкурентоспособной логистической инфраструктуры в морских портах Каспийского региона в долгосрочном периоде и требует поиска и разработки новых подходов к ее развитию на основе интеграции и координации их взаимодействия.

Вышеперечисленные обстоятельства, стратегическая, экономическая и геополитическая значимость ускоренного развития логистической инфраструктуры морских портов Каспийского региона, а также отсутствие его практико-ориентированной теоретической основы свидетельствуют о высокой степени актуальности темы диссертационного исследования.

**Степень обоснованности и достоверности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации**

Обоснованность и достоверность научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных на основе проведенного исследования следует считать достаточной, что подтверждается:

- использованием значительного объема теоретического и практического материала, представленного в трудах известных отечественных и зарубежных ученых в области теории логистики, управления логистическими системами и смежных научных дисциплин: общей теории систем, моделирования бизнес-процессов, стратегического менеджмента, экономики и управления портами и портовой инфраструктурой, а также в нормативно-правовых актах, регулирующих деятельность и стратегическое развитие транспортно-логистической инфраструктуры морских портов;

- логической последовательностью и высокой доказательностью изложения материалов диссертационной работы. Научные положения и практические рекомендации автора являются непротиворечивыми и взаимоувязанными, полностью соответствуют поставленной цели и сформулированным задачам;

-адекватностью и корректностью применения общенаучных и

специальных методов исследования: сравнения, формализации, обобщения, анализ и синтеза, экспертных оценок, прогнозирования для решения поставленных задач;

-представительностью эмпирической базы исследования, обеспечивающей необходимый уровень доказательства для решения задач. Состав информационной базы включает: статистические и аналитические данные отраслевых министерств и ведомств, реально функционирующих морских портов; обзоры рынка транспортно-логистических услуг и развития международных транспортных коридоров; исследования, проведенные лично автором.

Единый алгоритм исследования, экономическая интерпретация полученных данных доказывают достоверность результатов исследования и обоснованность практических рекомендаций.

Достоверность теоретических положений и методов исследования также подтверждается апробацией результатов на научно-практических конференциях различного уровня и публикациями автора общим объемом 8,05 п.л., из которых 6 научных работ - в журналах, рекомендованных ВАК РФ.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что основные положения, выводы и рекомендации диссертационного исследования Волынского И.А. достаточно обоснованы, достоверны и имеют высокую практическую значимость.

**Научная новизна полученных результатов, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации**

Научная новизна полученных результатов, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, заключается в обосновании необходимости активизации места и роли государственного регулирования в процессах развития логистической инфраструктуры морских портов Каспийского региона. Наиболее значимыми результатами, полученными Волынским И.А. в процессе исследования, являются следующие.

1. Обосновано выделение двух групп основных потоков в морском порту: грузопотока и судопотока, изменение объемных, структурных и временных характеристик которых зависит от степени развитости логистической инфраструктуры и специализации морских портов (с.36-46); уточнено понятие «логистический поток морского порта» (с.49).

2. Проведена сравнительно-аналитическая характеристика и выявлены отличительные черты функционирования логистической инфраструктуры морского порта (с. 50-52); предложена классификация объектов логистической инфраструктуры морского порта по двум признакам: в зависимости от вида основного потока и по участию в реализации целевой функции логистической системы (с. 53-55, табл. 1.3); обоснована ведущая роль морских терминалов в системе логистической инфраструктуры порта (с. 56-59).

3. На основе анализа современного состояния и эффективности функционирования логистической инфраструктуры морских портов Астрахань, Махачкала и Оля' (с.88-99) автором был доказан приоритет развития логистической инфраструктуры морского порта Оля, являющегося центром пересечения широтных и меридиональных грузопотоков на южном направлении международного транспортного коридора «Север-Юг» и имеющего высокий логистический потенциал для строительства высокотехнологичных объектов инфраструктуры, в том числе контейнерных терминалов (с.101), и возможность использования преференций созданной портовой особой экономической зоны.

4. Автором сформулирована гипотеза (с.120) и модель интегрированного управления транспортно-логистическими системами морских портов Каспийского региона (рис. 3.1), целевой функцией которой определено формирование устойчивого грузопотока Транскаспийского маршрута МТК «Север-Юг» на основе сочетания государственного регулирования рынка транспортно-логистических услуг и экономической самостоятельности рыночных субъектов. Для реализации поставленной

цели автором разработан комплекс задач, выделены функции, идентифицированы субъекты управления (с.122-125). Гипотеза является научно обоснованной, аргументированной, основана на личных авторских исследованиях, что не вызывает сомнения в ее достоверности и новизне.

5. Разработанная модель взаимодействия субъектов управления развитием логистической инфраструктуры морских портов Каспийского региона уточняет технологии, инструменты и объекты управления, структурированные по уровням управления: федеральный, региональный и локальный (морские порты) (с.128-132) и создает экономические, организационные и технологические условия для межорганизационной координации субъектов рынка и государства в процессах управления логистическими потоками и строительства новых и модернизации существующих объектов инфраструктуры морских портов на основе механизмов государственно-частного партнерства.

6. Аргументирована целесообразность централизации функций логистического управления морским портом и создание управляющей структуры с государственным участием – логистического координатора – как подразделения Единого оператора (с.131-132, с. 145). Выполненная декомпозиция бизнес-процесса «управление централизованной логистической системой морского порта» с выделением подпроцесса «управление проектами развития логистической инфраструктуры» (с.137-144) устанавливает виды, последовательность и способы выполнения управленческой деятельности логистического координатора, входящие и выходящие информационные потоки.

7. Обоснованы и апробированы методические рекомендации по прогнозированию объема и структуры контейнерного потока и судопотока морского порта Оля с учетом оценки совокупности характеристик множества факторов: источников генерирования совокупного грузопотока, целевых рынков, темпов прироста, отсутствия ретроспективной базы, что легло в основу разработанного алгоритма (с.147-156).

## Дискуссионные вопросы и замечания по диссертационной работе

Вместе с тем, диссертационное исследование Волынского И.А. содержит дискуссионные вопросы и некоторые замечания:

1. В параграфе 1.1 диссертационной работы автор применяет параметрическую общую теорию систем для содержательной характеристики логистической системы морского порта и формулирует двойственное ее определение- реляционное и атрибутивное (с.23-25). В дальнейшем использует только реляционное понятие (с.131), что требует дополнительного обоснования.

2. Диагностируя потенциал развития логистической инфраструктуры морских портов Каспийского региона (параграф 2.2), автор достаточно подробно исследует состояние объектов, объемы и структуру грузопотоков, эффективность функционирования логистических систем. Однако следовало бы отразить и наличие инновационных технологий транспортировки, складирования и перевалки грузов, уровень цифровизации.

3. Предлагая введение в морских портах специальной организационной формы управления процессами развития логистической инфраструктуры-логистического координатора (с.127) как подразделения Единого оператора и раскрывая его функциональное предназначение (с.131), автор не поясняет механизм его создания.

4. При описании бизнес-процесса «управление централизованной логистической системой морского порта» (рис.3.5, с.142) было бы целесообразно более детализировано рассмотреть подпроцесс «управление проектами развития логистической инфраструктуры».

5. Авторский подход к развитию логистической инфраструктуры морских портов Каспийского региона ориентирован на трансформацию системы государственного регулирования транспортно-логистического рынка, которая должна обеспечить реализацию стратегических целей повышения транзитного потенциала южного направления МТК «Север-Юг», что сопряжено с высоким риском решения поставленных задач. Однако автор не затрагивает проблему рисков.

Заключение о соответствии диссертации установленным  
требованиям

На основе вышеизложенного можно сделать вывод о том, что диссертационное исследование представляет собой завершённую, самостоятельную научно-квалификационную работу, обладающую научной новизной, теоретической и практической значимостью. Автореферат соответствует содержанию диссертации, основные научные результаты в полной мере раскрыты в опубликованных автором научных работах.

Диссертация Волынского Ильи Александровича на тему «Развитие логистической инфраструктуры морских портов Каспийского региона» вносит существенный вклад в решение практических и теоретических вопросов по развитию логистической инфраструктуры, соответствует требованиям п.п. 9-14 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г № 842 (в редакции постановлений Правительства РФ от 11.09.2021 N 1539), а ее автор- Волынский Илья Александрович заслуживает присуждения искомой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (логистика).

**Официальный оппонент:**

доцент кафедры логистики ФГБОУ ВО  
«Государственный университет  
управления»,  
кандидат экономических наук по  
специальности  
08.00.05 – Экономика и управление  
народным хозяйством (логистика),  
доцент

Зубаков Геннадий Викторович

«22» апреля 2022

**Контактная информация**  
ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»,  
109542 Москва, ул. Рязанский проспект, 99, Лабораторный корпус, ЛК-510  
Телефон: 8 (495) 377-38-71  
E-mail: kaf\_log@guu.ru

  
Подпись *Г. В. Зубакова*  
**УДОСТОВЕРЯЮ**  
Нач. отдела кадров *А. В. Муравьев*