

*В диссертационный совет  
Д 212.354.02 при ФГБОУ ВО  
«Санкт-Петербургский  
государственный  
экономический университет»*

## **ОТЗЫВ**

**на автореферат докторской диссертации  
Дмитриева Александра Викторовича  
«Формирование и развитие цифровых экосистем транспортно-  
логистического обслуживания», представленной на соискание ученой  
степени доктора экономических наук по специальности 08.00.05 –  
Экономика и управление народным хозяйством (логистика)**

В современных экономических условиях функционирование участников перевозочного процесса, в том числе, в области выполнения транспортно-логистических операций, подвергается существенной трансформации, которая связана с тенденциями глобализации, диджитализации, а также реконфигурирования структуры материальных потоков в условиях нестабильной экономической среды. Всё это оказывает непосредственное воздействие на специфику товародвижения, и, как следствие, на организацию транспортно-логистического обслуживания цепей поставок.

Цифровая трансформация сферы транспортно-логистического обслуживания включает несколько этапов, которые напрямую связаны с возникновением новых задач управления перевозками товаров. Первый этап сопряжен с внедрением электронного документооборота и логистических информационных систем. В дальнейшем, с ростом объемов перевозок и расширением спектра потребностей грузовладельцев, возникла объективная необходимость в повышении уровня автоматизации логистических процессов, прежде всего тех, которые ранее выполнялись человеком. Отбор товара, его сортировка и пакетирование при больших объемах товарооборота уже не отвечали требованиям скорости и качества складской обработки.

Кроме того, потребовалось повысить точность планирования и прогнозирования параметров материальных потоков, обеспечить быстроту обработки входящих заявок на перевозку, ускорить подбор наиболее подходящих относительно характеристик товара транспортных средств, рационализировать маршруты перевозки.

Следует подчеркнуть, что в настоящее время особенности производственно-коммерческой деятельности способствует к растягиванию и усложнению структуры цепей поставок, а обеспечение мониторинга перемещения товаров между пунктами отправления и назначения порождает необходимость расширения ассортимента транспортно-логистических услуг и дополнительные составляющие в общей структуре логистических издержек.

Системно-интегральная парадигма логистики, основанная на концепции оптимизации совокупных затрат товародвижения, создает предпосылки для активизации такой функциональной области менеджмента, как интеграция транспортно-логистических систем, поскольку ключевые бизнес-процессы предприятий в сфере транспортного обслуживания товародвижения в цепях поставок по умолчанию не являются оптимальными.

Оперируя методиками объектной и процессно-функциональной декомпозиции цепи поставок, логистическая интеграция, охватывающая любые элементы, функции и процессы внутри экосистемы транспортно-логистического обслуживания и её связи с внешним окружением, в большинстве случаев позволяет получать положительный эффект при организации взаимодействия и согласованной работы всех звеньев системы, в том числе, с помощью сквозной диспетчеризации с использованием цифровых технологий приема, передачи, обработки и хранения данных.

Указанные факторы, с одной стороны, предопределили расширение потенциала логистики в сфере транспортного обслуживания товародвижения, а с другой стороны, способствовали повышению уровня цифровизации в деятельности логистических операторов, что позволило обеспечить повышение эффективности основных процессов и операций транспортно-логистического обслуживания.

Всё это предопределяет важность разработки вопросов формирования и развития цифровых экосистем транспортно-логистического обслуживания и актуальность настоящего диссертационного исследования.

К числу полученных лично соискателем результатов, обладающих научной новизной, теоретической и прикладной значимостью следует отнести разработку концепции формирования и развития цифровых экосистем транспортно-логистического обслуживания на основе принципа клиентоориентированности (рис. 4, стр. 18), предполагающего индивидуальный подход со стороны транспортной компании к каждому клиенту и возможности создания для него логистических решений с высокой ценностью, что позволяет сократить издержки грузовладельцев, упростить доступ к перевозочным услугам и повысить привлекательность транспортно-логистического обслуживания, а также увеличить и продлить жизненный цикл взаимоотношений с клиентами.

На стр. 24-23 автор диссертационного исследования обосновывая идеологию интегрированного стратегического планирования, предлагает методологические подходы к формированию инфраструктуры цифровых экосистем транспортно-логистического обслуживания (табл. 2), в рамках которых реализуется достижение стратегических целей функционирования цифровых экосистем транспортно-логистического обслуживания на основе их процессно-функциональной композиции и разработки последовательности построения инфраструктуры цифровых цепей поставок.

Кроме того, практическая ценность диссертационной работы определяется также обоснованием компонентов формирования экономического эффекта, связанных с методикой управления материальными

потоками в процессе функционирования цифровых экосистем транспортно-логистического обслуживания (стр. 28-29, рис. 9) и созданием единой цифровой платформы, обладающей возможностью образования экосистемы участников транспортного рынка, взаимодействующих по единым стандартам и развитием единой системы управления транспортно-логистическими сервисами.

Несмотря на общую положительную оценку результатов исследования, необходимо отметить некоторые замечания. Следует более четко обосновать принципы, на которых будет реализовано построение концептуальной модели цифровой экосистемы транспортно-логистического обслуживания платформенного типа (рис. 5, стр. 21). В рамках моделирования параметров материальных потоков в цифровых экосистемах транспортно-логистического обслуживания (стр. 26-28) требуется пояснение, как данная модель будет вписана в общую концепцию интеллектуализации систем управления движением транспортных средств.

Тем не менее, указанные выше замечания не снижают качества диссертационного исследования, и, судя по автореферату, представленная диссертация на тему: «Формирование и развитие цифровых экосистем транспортно-логистического обслуживания» отвечает требованиям Положения о присуждении ученых степеней ВАК РФ, а соискатель, Дмитриев Александр Викторович, заслуживает присуждения ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (логистика)».

Профессор высшей школы медиа, коммуникаций и сервиса  
ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет»,  
доктор экономических наук по специальности 08.00.05 –  
Экономика и управление народным хозяйством, профессор

Ивашкин Михаил Вячеславович

15.03.2022 г.

Подпись *И. В. Ивашкин*  
Заверяю специалист по персоналу отдела



*И. Н. Фоменко* 15.03.2022

**Контактная информация:**

680035, Россия, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 136

Телефон: 8 (4212) 76-85-00

Электронная почта: ivashkin62@mail.ru