

В диссертационный совет 24.2.386.04
при ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский
государственный экономический университет»
Россия, 191023, Санкт-Петербург,
наб. канала Грибоедова, д. 30-32, литер А

Отзыв официального оппонента

доктора экономических наук, доцента

Дмитриева Александра Викторовича

на диссертацию Личман Елены Александровны на тему «Формирование моделей развития таможенно-логистической инфраструктуры на основе прогнозно-аналитического подхода», представленную на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика)

Актуальность темы диссертационного исследования

Инфраструктурное развитие является основой таможенной логистики, обеспечивая бесперебойное перемещение товаров в международной торговле. В России Правительство разрабатывает и реализует планы территориального развития, учитывая потоки товаров. Благодаря совместным усилиям ученых и специалистов таможенная и логистическая инфраструктура страны значительно улучшилась. Однако беспрецедентные санкции, введенные против России, требуют дальнейших исследований по адаптации инфраструктуры к переориентации грузопотоков. Это особенно актуально для Дальнего Востока, где наблюдается резкий рост товарооборота с зарубежными странами. Логистические решения должны охватывать не только физическую инфраструктуру, но и развитие цифровых сервисов, особенно в свете импортозамещения. Важно разрабатывать модели как для строительства новых объектов таможенно-логистической инфраструктуры, так и для модернизации существующих. Это позволит быстро увеличивать пропускную способность и создавать современные цифровые экосистемы, повышая качество услуг в таможене и логистике.

Актуальность избранной темы диссертационного исследования обусловлена необходимостью решения этих проблем, которые имеют большое значение для развития внешней торговли России и повышения ее конкурентоспособности на мировом рынке.

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

Научные положения, выводы и рекомендации, сформулированные в диссертации, можно считать обоснованными. Это подтверждается логикой работы, правильно сформулированными целью и задачами, объектом и предметом исследования, выбранным инструментарием. Поставленная цель в работе связана с разработкой эффективных научно-практических рекомендаций, направленных на развитие таможенно-логистической инфраструктуры с целью бесперебойного товародвижения.

Степень достоверности положений и выводов подтверждается тем, что при решении поставленных задач автор опирается на результаты научно-практических исследований ведущих ученых, статистические данные из официальных источников и собранных лично автором в процессе написания диссертационной работы. Полученные результаты были изложены в 12 научных работах, в том числе опубликованы в пяти статьях в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России. Указанные публикации достаточно полно отражают основные научные результаты исследования.

Научная новизна результатов диссертационного исследования, полученных лично автором

Научная новизна исследования связана с возможностью применения прогнозно-аналитического подхода при принятии решения по инфраструктурному развитию с целью гибкого перераспределения товаропотоков.

К наиболее значимым результатам исследования относятся:

1. Развита понятийный аппарат таможенной логистики, адаптированный к решению задач инфраструктурного обеспечения товарных потоков при этом четко разграничен функционал таможенных и логистических объектов (с.10-16 диссертационной работы). Был сделан вывод, что часть инфраструктурных объектов по своему функционалу относятся к таможенной и логистической инфраструктуре. В соответствии с этим дальнейшей исследования были направлены на разработку методов и моделей управления таможенно-логистической инфраструктурой.

2. На основе применения прогнозно-аналитического подхода показана необходимость гибкого управления инфраструктурным развитием для минимизации рисков зависимости скорости движения товаропотока от геополитических кризисов. Использование гибкого подхода к инфраструктурному развитию позволит странам и регионам снизить свою уязвимость к геополитическим потрясениям и обеспечить стабильность и устойчивость своих торговых отношений (п 2.3).

3. С целью оптимизации и повышения эффективности работы объектов таможенно-логистической инфраструктуры был адаптирован аналитический инструментальный системы массового обслуживания на примере железнодорожного пункта пропуска, что в свою очередь позволило сформировать расчетную модель пропускной способности данного объекта инфраструктуры. Универсальность разработанной модели заключается в возможности ее применения с незначительными корректировками для других пунктов пропуска и объектов таможенно-логистической инфраструктуры. Это делает модель ценным инструментом для улучшения управления грузопотоками (стр.98-103).

4. Разработанная концептуальная модель экосистемы цифровых транспортных коридоров была расширена и дополнена сервисами/платформами, которые повышают ее функциональность и

соответствие современным потребностям международной торговли (п.3.3.). Эти сервисы и платформы включают: платформу «Единое окно», платформу «Параллельный импорт», сервис «ЕАЭС-Китай». Интеграция этих платформ и сервиса в экосистему цифровых транспортных коридоров создает комплексную платформу для ускорения совершения внешнеторговых операций и повышения эффективности механизма проверки документов государственными органами, что позволит оптимизировать процессы, снизить издержки и повысить прозрачность грузоперевозок.

5. Разработанный алгоритм формирования и внедрения современных сервисов и платформ в цифровую экосистему (рис.59), проиллюстрированный на примере экосистемы цифровых транспортных коридоров, обеспечивает инвариантность этапов проекта и универсальность его применения для различных цифровых экосистем. Это позволяет адаптировать алгоритм к конкретным потребностям и особенностям отраслей деятельности, связанных с движением потоков различных ресурсов. Детализация этапов проекта в алгоритме гарантирует его гибкость и возможность модификации в соответствии с меняющимися условиями и требованиями. Благодаря инвариантности алгоритма организации могут внедрять современные сервисы и платформы в свои цифровые экосистемы, не опасаясь зависимости от конкретных технологий или поставщиков.

Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования

Теоретическая значимость диссертационного исследования заключается в расширении научного знания в области структуризации объектов таможенной и логистической инфраструктуры и уточнения понятий с учетом современного этапа развития логистики, в области управления развитием таможенно-логистической инфраструктуры на основании адаптации

существующих научно-методических подходов в условиях неопределенности и цифровизации процессов.

Практическая значимость исследования заключается в разработке новых цифровых сервисов для экосистемы цифровых коридоров и применении теории массового обслуживания для определения оптимальных направлений развития отдельных элементов таможенно-логистической инфраструктуры. Данные подходы могут быть адаптированы на аналогичные объекты, что приведет к повышению эффективности логистических операций, сокращению времени и затрат, повышению прозрачности и отслеживаемости цепей поставок, улучшению координации между участниками экосистемы и стимулированию инноваций в сфере таможенного дела и логистики.

Дискуссионные вопросы и замечания по диссертационной работе

Положительно оценивая результаты исследования Личман Е.А., следует отметить некоторые дискуссионные вопросы:

1) автором представлены основные причины замедления роста товарооборота между Россией и Китайской Народной Республикой (стр.36), однако не приведено обоснований насколько Китай, как торговый партнёр, заинтересован в развитии таможенно-логистической инфраструктуры на приграничных территориях. Почему Китай должен участвовать в мероприятиях на краткосрочную и долгосрочную перспективу для обеспечения товаропотока между РФ и КНР (рис.15);

2) автору следует уточнить почему он решил применить систему массового обслуживания, когда как на рисунке 38 отражены и другие варианты экономико-математических моделей и методов;

3) рис. 49, п.3.2 автором недостаточно обоснован выбор цифровых технологий для создания концептуальной экосистемы цифровых транспортных, из приведенной информации не понятно почему именно

основополагающими стали блокчейн, большие данные и облачные технологии;

4) на странице 128 автор предлагает использовать метод опорных векторов для оценки добросовестности участников расширенной экосистемы цифровых транспортных коридоров. Однако из представленных результатов неясны критерии оценки добросовестности участников. Без четкого определения этих критериев сложно оценить эффективность и применимость предложенного аналитического метода. Поэтому для полноценного понимания и оценки работы необходимо предоставить более подробную информацию о критериях оценки добросовестности и параметрах применения метода опорных векторов.

Отмеченные замечания не снижают общей положительной оценки диссертационного исследования и не ставят под сомнение значимость полученных результатов.

Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным п.9

Положения о присуждении ученых степеней

Диссертационное исследование Личман Е.А. на тему «Формирование моделей развития таможенно-логистической инфраструктуры на основе прогнозно-аналитического подхода» является самостоятельным и завершенным научным исследованием, выполненным на актуальную тему, обладающим научной новизной, теоретической и практической значимостью.

Автореферат и публикации автора точно и полно отражают содержание исследования. Ссылки на используемые источники оформлены в полном соответствии с принятыми стандартами. Диссертация соответствует направлению научного исследования по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика), пункту паспорта научных специальностей ВАК при Министерстве науки и высшего образования России:

п.п. 5.5. «Транспортно-логистическая инфраструктура, современные тенденции ее развития и теоретико-методологические основы ее анализа».

Исследование удовлетворяет требованиям к диссертациям установленными п. 9-14 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденном Постановлением Правительства РФ от 24 сентября 2013 г (в редакции от 18 марта 2023 г.), а автор Личман Елена Александровна заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика).

Заведующий кафедрой
экономической безопасности,
доцент СЗИУ РАНХиГС
д.э.н., по специальности 08.00.05
Экономика и управление
народным хозяйством (логистика)

/ Дмитриев Александр Викторович

199106, город Санкт-Петербург,
пр-кт Большой В. О., д. 83 литера А,
помещ. 2-н, офис 505.
dmitriev-av@ranepa.ru
+7(905) 287-01-41

Подпись
А. В. Землянко
ЗАВЕРЯЮ
Ведущий специалист отдела
кадрового администрирования
управления развития персонала
Ю. В. Землянко

