

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 технических наук, профессора
Герми Виктории Даробовны

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 исследования

Несмотря на беспрецедентные санкции, которые оказали существенное влияние на направление движения товаропотока, в международной торговле наблюдается постоянный рост объемов и количества сделок. При этом появляются участники, которые рассматривают существующие политические реалии как возможность построения новых и развития существующих международных связей. Однако, таможенная и логистическая инфраструктура оказалась не готова к только существенным изменениям в кратчайшие сроки, что привело к росту суммарных логистических затрат и не возможности в полной мере использовать оптимизационные методы и модели теории логистики.

Адаптация, надежность международных цепей поставок, использование современных технологий становится центральными темами в научно-практических исследованиях. При этом поиск направлений и путей инфраструктурного развития осуществляется с учетом полученного опыта, когда строительство новых логистических объектов за счет длительности процесса не позволяет решить проблему «узких мест» при перемещении товаров в международных цепях поставок «здесь и сейчас».

Выделяя еще одну особенность международного товародвижения, связанную с государственным контролем, время на совершение таможенных операций и проведение таможенного контроля рассматривается еще одним «узким местом» с учетом не достаточного использования современных таможенных технологий и развития таможенной инфраструктуры.

Таким образом, основываясь на имеющемся опыте формирования и развития логистической и таможенной инфраструктуры необходимо

продолжить научно-практические исследования, основанные на прогнозировании и анализе перекрестного взаимодействия разноплановых факторов и процессов в международных цепях поставок.

Все это дает основание утверждать, что тема исследования Личман Е.А. является актуальной и своевременной.

Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных диссертационных исследований

Для формирования объективного представления об области и обоснования выбора подхода исследования автор определила цели, задачи и методы исследования, провела глубокий и критический анализ научной литературы, нормативных и аналитических статистических материалов.

Научные положения, выводы и рекомендации, представленные в диссертационном исследовании Личман Е.А., корректно обоснованы в соответствии с поставленной целью и задачами работы, подкреплены использованием в качестве теоретической и методологической базы научных работ отечественных и зарубежных авторов в области логистики, развития таможенной и логистической инфраструктуры, прогнозано-аналитического моделирования, а также экономико-математического моделирования. Основные положения, выносимые на защиту четко определены и полностью соответствуют сформулированным задачам.

Диссертационное исследование базируется на подходе к формированию моделей развития таможенно-логистической инфраструктуры в рамках формирования экосистемы международных транспортных коридоров и использования современных технологий. Выдержаны этапы научного исследования, которые включают в себя: формулировку гипотезы, выбор научного инструментария, позволяющего подтвердить ее или опровергнуть, формирование комплекса обоснованных выводов, доказательств и аргументов, подтверждающих верифицируемость выдвинутой гипотезы.

Достоверность и новизна полученных результатов, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертационном исследовании

В центре научного исследования автора находятся подходы к обеспечению бесперебойного товародвижения через объекты таможенно-логистической инфраструктуры, которые основаны на прогнозировании и анализе влияния цифровизации и современных технологий на развитие их пропускной способности. Адаптированный аналитический инструментарий и разработанная концептуальная модель являются основой для теоретических и практических выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертационном исследовании.

Достоверность полученных результатов обеспечивается использованием отечественных и зарубежных трудов ученых и в области логистики, управления цепями поставок и таможенного регулирования, изложенных в литературных источниках, нормативно-правовых актах и методических документах, а также использованием достоверной статистической информацией, собранной автором в рамках при проведении исследования, а также адекватным применением научных методов и моделей.

По структуре диссертационное исследование состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованной литературы. В процессе подготовки диссертационного исследования автор проводит детальное и обстоятельное обоснование научных исследований, направленных на развитие таможенно-логистической инфраструктуры, обосновывает выбор инструментария исследования и делает обоснованные выводы о необходимости построения концептуальной модели экосистемы цифровых транспортных коридоров.

Личман Е.А., основываясь на критическом анализе существующих подходов, сформулировала и обосновала положения научной новизны, выносимые на защиту, среди которых наиболее существенными, на наш взгляд, являются следующие:

- выполненная структуризация объектов таможенной и логистической инфраструктуры (с. 10-16, рис. 1,2 и табл. 1-3) основана на критическом анализе научных публикаций, что позволило автору доказать необходимость выделения функциональных особенностей каждого объекта. Такая структуризация необходима для выбора методов и моделей управления, принятия управленческих решений, нормативно-правового регулирования. Личман Е.А. выполнила разграничение функционального назначения, например, к таможенной инфраструктуре отнесены подъездные пути к зонам таможенного контроля, тогда как сами транспортные пути — это несомненно логистическая инфраструктура;

- использование прогнозно-аналитического инструментария для оценки перспектив и направлений инфраструктурного развития, основано на глубоком анализе статистической информации о динамике внешнеторгового оборота (разд. 1.2) и размещении объектов таможенно-логистической инфраструктуры в Дальневосточном федеральном округе (разд. 1.3). На основании анализа товарооборота Личман Е.А. делает вывод о необходимости исследования пропускной способности инфраструктурных объектов, выбранного региона, и соотнесения ее с величиной материального потока. Таким образом, автору удалось уточнить этапы проведения прогнозных исследований для целей диссертационной работы и выделить таким обязательные элементы как

учет целесообразности размещения объектов таможенно-логистической инфраструктуры и прогноз размещения инфраструктурных объектов на основе увеличения товарооборота (с.75);

- развитие концептуальной модели экосистемы цифровых транспортных коридоров строиться с одной стороны на государственных программах развития физической таможенно-логистической инфраструктуры (разд. 2.1), а с другой необходимости обеспечения устойчивого информационного взаимодействия всех участников цепей поставок. Концептуальная модель дополнена критерием по вхождению в экосистему (с. 128, формула (13)), что делает предложение автора обоснованным с точки зрения обеспечения информационной безопасности.

Замечания по диссертационной работе

1. Автором, на наш взгляд, необоснованно заужена четвертая группа объектов таможенной и логистической инфраструктуры, а именно группа административно-бытового назначения (табл. 1 автореферата). В рамках диссертационного исследования автором далее рассмотрена экосистема цифровых транспортных коридоров, которая по мимо информационные взаимодействия (Зая группа объектов), предполагает физическое размещение и обслуживание данных объектов. Поэтому следовало указать не просто здания и сооружения, а вести речь об их функциональном назначении.

2. При уточнении этапов проведения прогнозных исследований автором не уделено внимание такому этапу как разработка модели объекта (с. 75, автореферат с. 10). Не ясно о какой модели идет речь? Если речь идет о физической модели инфраструктурного объекта, то, как предполагается связывать полученные результаты прогноза с функционированием самой модели? Или речь идет о модели только пропускной способности соответствующего объекта?

3. Автору следовало указать, что адаптация теории системы массового обслуживания к ЖДПП, выполненная в разд. 3.1. диссертационного исследования (с. 95-96, с. 99-102), является частным случаем, подтверждающим возможность широкого ее применения для исследования функционирования отдельных объектов таможенно-логистической инфраструктуры, таких как, СВХ, подъездные пути, зоны таможенного контроля и т.д. Необходимо отметить, что существует нормативное ограничение на время совершения таможенных операций, и не ясно влияет ли данное ограничение на проведение расчетов?

4. В концептуальной модели цифровой экосистемы среди участников, осуществляющие регулирующие функции, включено ОАО

«РЖД» (рис. 2 автореферата). Однако, автором также выделяются «иные заинтересованные лица», куда включены перевозчики. Требуется пояснить включается ли ОАО «РЖД» в два блока из-за разного функционала или в данной концептуальной модели ОАО «РЖД» не будет отнесено непосредственно к перевозчикам из-за своей регулирующей функции?

5. Предложенный автором алгоритм формирования и внедрения сервисов в экосистему цифровых транспортных коридоров следовало бы дополнить на предварительном этапе блоком по ранжированию сервисов/платформ для внедрения (табл. 2, с. 129-130). Автор предлагает на основе анализа потребностей участников рынка выбирать те платформы/сервисы, которые необходимы для внедрения. Однако, неразвитость экосистем свидетельствует о высокой потребности, а ограниченность ресурсов не позволит их одновременно внедрять.

Однако, указанные замечания по диссертационному исследованию не влияют на общую положительную оценку научных результатов, полученных Личман Е.А.

Работа по содержанию отвечает всем требованиям, предъявляемым к диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. Автором выполнены требования ВАК РФ по изложению результатов исследования в рецензируемых научных изданиях. Научные публикации и автореферат диссертации полностью отражают основное содержание исследования. По результатам исследования автором опубликовано 12 статей общим объемом 5,78 п.л., из них 5 в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ, общим объемом 3,08 п.л.

Диссертационная работа соответствует области исследования по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика), в частности п.п. 5.5. «Транспортно-логистическая инфраструктура, современные тенденции ее развития и теоретико-методологические основы ее анализа»

Соответствие диссертации Положению о присуждении ученых степеней

Учитывая вышеизложенную оценку, диссертационное исследование Личман Елены Александровны является научно-квалификационной работой, в которой разработаны теоретико-практические положения и методический инструментарий по развитию таможенно-логистической инфраструктуры в условиях цифровизации и формирования экосистемы международных транспортных коридоров.

Диссертационное исследование является самостоятельной законченной научной работой, отвечает требованиям 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).

Официальный оппонент -

Доктор технических наук, профессор,
профессор департамента операционного
менеджмента и логистики ФГАОУ ВО
«Национальный исследовательский университет
«Высшая школа экономики»

Герасими Виктория Дарабовна

«17» мая 2024г.

Контактная информация:

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
«Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»

Адрес: 119049, Москва, ул. Шаболовка, д. 26

Адрес электронной почты: vgerami@hse.ru

Телефон: +7(495) 772-95-90

Подпись заверяю



СПЕЦИАЛИСТ ПО ПЕРСОНАЛУ

МАЛЫШЕВА А.С.