

## ОТЗЫВ

**на автореферат диссертации ЛЮ Дан на тему: «Формирование архитектуры логистической системы проекта «Новый шелковый путь», представленной на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 - Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика)**

Конкуренция транспортных коридоров и маршрутов доставки в мировой экономике формирует новый профиль глобального рынка перевозок наиболее острая конкуренция в которых сегодня наблюдается в евразийском пространстве.

Как показывает анализ автореферата ЛЮ Дань, автор обращается к исследованию этой проблематики в более усеченном ее варианте, рассматривая логистику Великого шелкового пути Китая, проект которого сегодня сталкивается с рядом сложностей, к числу которых можно отнести:

- конкуренцию альтернативных маршрутов сухопутно-морского транзита и МТК;

- сложность пересечения геополитических и геоэкономических интересов отдельных акторов, которые развиваются в фарватере США, ЕС и Китая;

- множество «узких» мест в транспортно-складской инфраструктуре транзитных магистралей, что требует масштабных инвестиций и паритетного распределения бремени фондирования инфраструктуры между странами не только для Экономического пояса шелкового пути Китая, но и МТК «Север – Юг», в котором железнодорожная магистраль Ирана Решт-Астара достраивается за счет сторонних инвестиций, в т. ч. России (1,3 млрд. евро) и др.

Как следует из автореферата, диссертант расширяет предметную плоскость исследования, поскольку вне рамок логистики лежит большой пласт вопросов и проблем, учет которых позволяет формировать более завершенное и целостное понимание перспектив реализации китайской инициативы «Один пояс и один путь».

Вышеуказанное обстоятельство вытекает из структуризации работы на основные блоки проблем, которые охватывают широкий ряд вопросов, решение которых предложено автором в подчеркнуто логистического ключе:

- декомпозиция логистической системы и ее функционально-структурная пересборка на базе новых инструментов, один из которых является модуль как скрепа, организационно закрепляющая связность звеньев и обеспечивающая им необходимую гибкость;

- развитие теории логистики в рамках содержательного уточнения таких понятий, как архитектура логистической системы, модуль, а также расширения типологического ряда логистических систем, а также новая более углубленная дифференциация рисков в логистике международной торговли - и др.

Автор реализует в исследовании рельефно выделенный им и четко выдержанный вектор движения по предмету исследования, когда достижение региональной связности в транзитных маршрутах обеспечивает поддержание нужной интенсивности внешнеторговых грузопотоков, количественный анализ которых в диссертации более детально реализован в паре «Китай – Центральная Азия».

Научно-практический анализ предложенных в автореферате ЛЮ Дан результатов исследования, позволяет заключить, что автор «работает» в две итерации:

- задает удобную ему теоретическую конструкцию логистической системы в рамках определения ее архитектуры;

- развивает и успешно доказательно обосновывает модель ее модульного построения, которое обеспечивает нужную устойчивость и гибкость многозвенной организации. Дисперсия последних, как замечает автор, например, в период пандемии не является критической для системы, звенья которой продолжают работать автономно.

Этот краеугольный посыл в работе ЛЮ Дан заслуживает одобрения и положительной оценки, поскольку общим местом современной практики перестройки мировой торговли является ее локализация, сокращение плеча доставки, изменение стратегий снабжения, которые все больше ориентированы на закупку на коротком плече. Рост ставок фрахта и себестоимости импорта, сокращение перевозочных мощностей – все это изменяет вводные глобальной логистики, перестройка которой может сформировать более сильный запрос на модульную организацию новой архитектуры более локализованной международной перевозки.

Разработка метрик оценки целесообразности развертывания модульной архитектуры усиливает прикладную ценность разработок и предложений ЛЮ Дан которые могут получить реальное развитие в практике, которая покажет конструктивность и обоснованность предположений автора.

Отличительной особенностью исследования ЛЮ Дан как это следует из автореферата, является двуединый подход, в рамках которого автор измеряет интенсивность торговых потоков и оценивает возможность стабилизации их транспортного обеспечения, в том числе на основе модульной организации логистики.

Тем не менее, оценка основных результатов работы позволяет выделить в ней результаты и выводы, требующие дополнительного уточнения.

В частности, требует конкретизации то, насколько в своем исследовании автор учитывает фактор удорожания рабочей силы в Китае, которое снижает эффективность закупки в отдельных категориях. Растущее напряжение в регионе Тайваня такжекратно повышает риски перевозки через Тайваньский пролив, через



который проходит почти половина морских контейнерных судов. Ограниченное использование других маршрутов из-за муссонной активности и больших сроков доставки могут изменить географию закупок, новыми странами поставщиками в которой станут Вьетнам, Индия, Малайзия и Турция. Каким образом в диссертации учитывалась такая вариативность вводных проекта «Великий шелковый путь» которые могут изменить транспортно-экономический баланс грузовых перевозок в азиатском регионе?

В целом, автореферат диссертации ЛЮ Дан отражает основные проблемные аспекты логистической организации грузоперевозок из Китая в ЕС, научно-практическая разработка которых автором представлена рядом выводов и предложений, имеющих теоретическую ценность и прикладное значение.

Все это позволяет сделать вывод о том, что диссертационная работа ЛЮ Дан на тему: «Формирование архитектуры логистической системы проекта «Новый шелковый путь» соответствует требованиям п. 9-14 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного постановлением Правительства РФ от 24 сентября 2013 года №842 (в ред. От 11.09.2021 г.), а автор работы – ЛЮ Дан заслуживает присуждения ему ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 - Региональная и отраслевая экономика: транспорт и логистика.

Профессор Высшей школы сервиса и торговли ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого», доктор экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (логистика), доцент

  
«31» 05 2024г.  
  
Подпись Барыкин Сергей Евгеньевич  
УДОСТОВЕРЯЮ  
дующий специалист  
адрес:   
«31» 05 2024г.

**Контактная информация:**

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого»  
ул. Политехническая, д. 29, Санкт-Петербург, 195251  
+7 (812) 775-05-30  
[sbe@list.ru](mailto:sbe@list.ru)