

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 24.2.386.04,  
СОЗДАННОГО НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО  
БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО  
ОБРАЗОВАНИЯ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ», МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И  
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РФ, ПО ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ  
УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ КАНДИДАТА НАУК

аттестационное дело № \_\_\_\_\_  
решение диссертационного совета от 29 ноября 2024 года № 8-3/24

О присуждении Муреву Дмитрию Иовчовичу, гражданину Российской Федерации, учёной степени кандидата экономических наук.

Диссертация «Формирование логистической экосистемы поставок продукции АПК на Евразийском экономическом пространстве» по специальности 5.2.3 - Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика) принята к защите «25» сентября 2024 г., протокол № 8-2/24 диссертационным советом 24.2.386.04, созданным на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», Министерство науки и высшего образования РФ, 191023, г. Санкт-Петербург, наб. канала Грибоедова, д. 30-32, литер А, приказ о создании диссертационного совета № 879/нк от 25 апреля 2023 г.

Соискатель Мурев Дмитрий Иовчович, «01» апреля 1979 года рождения, в 2002 г. окончил Московский государственный технологический университет «Станкин» с присвоением квалификации дипломированный инженер по специальности «Автоматизация технологических процессов и производств».

В период с 2020 г. по 2023 г. являлся соискателем кафедры логистики и управления цепями поставок Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», Министерство науки и высшего образования РФ.

В настоящее время работает в должности заместителя генерального директора ОАО «РЖД» – начальника Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала ОАО «РЖД».

Диссертация выполнена на кафедре логистики и управления цепями поставок федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет» (г. Санкт-Петербург), Министерство науки и высшего образования Российской Федерации.

**Научный руководитель** - доктор экономических наук, профессор Щербаков Владимир Васильевич, заведующий кафедрой логистики и управления цепями поставок федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет».

**Официальные оппоненты:**

Куренков Пётр Владимирович, доктор экономических наук, кандидат технических наук, профессор, Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта», профессор кафедры управления транспортным бизнесом и интеллектуальных систем;

Михайлюк Михаил Владимирович, доктор экономических наук, доцент, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Ростовский государственный университет путей сообщения», профессор кафедры логистики и управления транспортными системами,

дали положительные отзывы на диссертацию.

**Ведущая организация** - Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I», в своем положительном отзыве, подписанном доктором экономических наук, доцентом, заместителем заведующего кафедрой экономики транспорта

Чеченовой Лианой Мухамедовной и утвержденном и.о. первого проректора - проректора по научной работе, кандидатом технических наук, доцентом Бениным Андреем Владимировичем, указала, что с точки зрения актуальности поднимаемых автором в исследовании проблем и уровня их научно-практической разработки, можно сделать вывод о том, что диссертационное исследование выполнено в полном соответствии с требованиями п. 9-14 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного постановлением Правительства РФ от 24 сентября 2013 года №842 (в ред. от 25.01.2024 г.), а её автор – Мурев Дмитрий Иовчович заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 - Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика).

По теме диссертации соискатель имеет 13 опубликованных работ общим объемом 5,3 п.л., в том числе 4,7 п.л. авторских. Из них 4 статьи опубликованы в изданиях, входящих в Перечень рецензируемых научных изданий, рекомендованных ВАК при Министерстве науки и высшего образования РФ.

К наиболее значительным работам соискателя из числа рецензируемых научных изданий относятся:

1. Мурев Д.И. Формирование и развитие логистических экосистем продукции агропромышленного комплекса с позиций организационно-экономического подхода / Д.И. Мурев // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. 2023. № 3. С.113-119. – 0,4 п.л.

2. Мурев Д.И. Экосистемный подход к организации логистики: теоретические основания и практические предпосылки / Д.И. Мурев // Корпоративное управление и инновационное развитие экономики Севера: Вестник Научно-исследовательского центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета. 2023. Т. 3. Вып. 3. С. 350–363. [https://doi.org/ 10.34130/2070-4992-2023-3-3-350](https://doi.org/10.34130/2070-4992-2023-3-3-350) – 0,9 п.л.



3. Мурев Д.И. Современные методы коммуникаций на службе клиентоориентированности / Д.И. Мурев // Железнодорожный транспорт. 2017. № 4. С. 10-13. – 0,3 п.л.

4. Мурев Д.И. Потенциал интеграции участников рынка транспортно-логистических услуг по поставкам агропродукции / Д.И. Мурев // Логистика и управление цепями поставок: сб.науч.трудов. Вып. 8 (21) / под ред. В.В. Щербакова, Е.А. Смирновой. – СПб. : Изд-во СПбГЭУ, 2024. С.120-127. -0,5 п.л.

5. Мурев Д.И. Развитие мультимодальных логистических сервисов в рамках проекта «Агроэкспресс» / Д.И. Мурев // Инновации транспорта. 2022. № 44. С.12-14. – 0,2 п.л.

Опубликованные работы соискателя отражают результаты проведенного исследования и раскрывают основные положения, выносимые на защиту.

В диссертации отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных соискателем учёной степени работах. Научные труды представлены статьями в рецензируемых научных изданиях и материалах международных научно-практических конференций.

На диссертацию и автореферат поступили положительные отзывы:

**Федеральное государственное автономное образовательное учреждение «Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (г. Москва).** Отзыв подписала профессор департамента операционного менеджмента и логистики, доктор технических наук, профессор *Герани Виктория Дарабовна*. Замечания: в автореферате недостаточно внимания уделено сравнению предложенной модели логистической экосистемы (рис.5, с.15) с другими существующими моделями логистики. В частности, не представлены данные о преимуществах и недостатках экосистемного подхода по сравнению с традиционными схемами управления цепями поставок, такими как модель 3PL или 4PL. Сравнительный анализ мог бы повысить убедительность предложений,



позволяя лучше понять, в каких ситуациях экосистемный подход действительно дает преимущества и стоит ли его внедрять в определенных условиях.

**Федеральное государственное бюджетное учреждение науки «Центральный экономико-математический институт РАН» (г. Москва).** Отзыв подписал главный научный сотрудник, заведующий Лабораторией цифровой экономики, доктор экономических наук, профессор *Брынцев Александр Николаевич*. Замечания: при экономическом обосновании потенциала развития экосистемы агрологистики ЕАЭС автором уделено внимание группе факторов, определяющих перспективы производства сельскохозяйственной продукции в Российской Федерации и ЕАЭС, однако при этом слабо исследовано влияние рыночных, инфраструктурных и технологических факторов. Между тем, установление аналитической зависимости параметров грузопотоков от прочих факторов, в частности, уровня развития физической инфраструктуры, субъектного состава рынка транспортно-логистических услуг, уровня цифровизации транспортно-логистических процессов и пр., на наш взгляд, позволило бы автору не только оценить перспективы развития рынка, но и определить проблемные области становления экосистемы агрологистики.

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Уральский государственный экономический университет (г. Екатеринбург).** Отзыв подписал проректор по учебно-методической работе и качеству образования, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры логистики и коммерции, *Карх Дмитрий Андреевич*. Замечания: В автореферате недостаточно подробно рассматриваются современные тренды и вызовы, с которыми сталкивается агрологистика, такие как изменение потребительских предпочтений, глобальные изменения климата и экономические санкции. Обсуждение того, как предложенная модель логистической экосистемы может реагировать на эти факторы и адаптироваться к новым условиям,

помогло бы обосновать актуальность и гибкость исследуемого подхода. Более глубокий анализ данных аспектов мог бы повысить практическую ценность работы и продемонстрировать ее значимость в условиях быстро меняющейся внешней среды.

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный морской технический университет» (г. Санкт-Петербург).** Отзыв подписала доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой управления бизнес-технологиями *Будрина Елена Викторовна*. Замечания: требует уточнения позиция автора относительно выделения транспортной логистики исключительно при выполнении функций распределения продукции АПК и доставки потребителю (рис.2, стр.10 автореферата). Представляется, что конкретизация данного положения является принципиально важным вопросом, поскольку связана с выявлением сущностных характеристик понятия «аглологистика», следовательно, границ применения научно-прикладных разработок автора; неясно, каким образом партнерская структура логистической экосистемы, оркестрируемой крупной транспортно-логистической компанией и представленной в автореферате целевой моделью на рис.5 (стр.15 автореферата), корреспондирует с установкой на совместное «формирование конкурентоспособного ценностного предложения» (п.5 научной новизны)?

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации» (г. Москва).** Отзыв подписала профессор кафедры международной коммерции и логистики Высшей школы корпоративного управления, доктор экономических наук, профессор *Проценко Инга Олеговна*. Замечания: В автореферате имеют место положения, по которым возникают вопросы к автору, а именно: на стр.10-11 автореферата в п.2 новизны автор достаточно убедительно обосновывает создание

логистической экосистемы под оркестраторством транспортно-логистической компании в противовес агрохолдингу. Однако, автор не рассматривает конкуренцию за лидерство в экосистеме со стороны других транспортно-логистических компаний-лидеров, например, крупнейших транспортно-логистических компаний стран ЕАЭС. Рассматривал ли автор этот вопрос в диссертации и как он может разрешаться на практике? В автореферате представлена концепция развития и целевая модель экосистемы агрологистики в ЕАЭС, состоящая из 3-х этапов на период до 2036 г. с позиций АО «РЖД Логистика» в качестве оркестратора (стр.15). Хотелось бы выяснить, что уже на данный момент реально сделано и какие достигнуты результаты? Насколько представленные в автореферате концепция и план (табл.2 стр.17) соответствуют текущему состоянию дел? Из автореферата не ясно, какие именно конфигурации взаимосвязей в экосистеме представлены в табл.3 на стр.19 и в каких единицах представлены расчеты?

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна» (г. Санкт-Петербург).** Отзыв подписала заведующий кафедрой маркетинга и логистики, кандидат экономических наук *Назарова Анна Николаевна*. Замечания: принципиальных замечаний в автореферате не выявлено. Однако, имеется ряд вопросов, ответов на которые в автореферате не обнаружено. В табл.2 на стр.17 автор употребляет термин «логистические соглашения об уровне сервиса» (LSLA). Какими параметрами определяется уровень сервиса на рынке агрологистики? И почему переход к таким соглашениям, по мнению автора, возможен начиная с 2027 года? Из автореферата не ясно были ли автором исследованы уже имеющиеся на рынке успешные примеры построения аналогичных логистических экосистем? В автореферате не представлены инвестиционные оценки, отражающие потенциальные затраты транспортно-логистической компании на построение экосистемы агрологистики на рынке АПК ЕАЭС.



**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российский государственный аграрный университет – МСХА им. К.А. Тимирязева» (г. Москва).** Отзыв подписала кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и организации производства *Малыха Екатерина Федоровна*. Замечания: стоило бы уточнить, на основании каких факторов была выбрана модель общих логистических издержек для обоснования принятия решения по конфигурированию и управлению экосистемой агрологистики. Автору стоило более развернуто представить логику принятия стратегических решений по развитию инфраструктурного комплекса экосистемы агрологистики, основанной на анализе коэффициента, учитывающего нормированные значения фактического и требуемого уровня развития логистической инфраструктуры экосистемы продукции АПК.

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный лесотехнический университет имени С.М. Кирова» (г. Санкт-Петербург).** Отзыв подписала кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики, управления и анализа хозяйственной деятельности *Беспалова Вероника Валерьевна*. Замечания: не указаны.

Выбор официальных оппонентов обосновывается высокой квалификацией д.э.н., к.т.н., профессора Куренкова П.В. и д.э.н., доцента Михайлюка М.В. в области логистики и управления цепями поставок, их авторитетом в научной среде, наличием за последние 5 лет научных работ, непосредственно связанных с темой оппонируемой диссертации и опубликованных в рецензируемых изданиях.

Выбор ведущей организации - Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» - обусловлен наличием известных достижений в отрасли науки, которой посвящена диссертационная работа, способностью

определить научную и практическую ценность исследования соискателя, а также наличием опубликованных научных работ по тематике диссертации соискателя.

**Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:**

- **разработана** новая научная идея перехода от системной к экосистемной организации интегрированной логистики, развивающая теорию архитектурного построения логистических систем обслуживания движения товарных потоков во внутригосударственных и международных экспортно-импортных цепях поставок на основе адаптации к условиям цифровой трансформации, обеспечиваемой посредством стратегического управления трансформационными изменениями;

- **предложены** оригинальные суждения по формированию макрорегиональной логистической экосистемы платформенного типа, представленные научно обоснованными разработками и организационными решениями универсального применения на рынках транспортно-логистических услуг с элементами отраслевой специфики агрологистики, выявленной на основе текущей аналитической и прогнозной оценки состояния российского рынка, интегрируемого в рынок ЕАЭС с последующей экспансией логистической активности на территории Евразии при условии снятия административных, экономических и инфраструктурных ограничений;

- **доказана** перспективность использования научных разработок и решений в практике организации цифровой логистической экосистемы поставок продукции агропромышленного комплекса (АПК) на Евразийском экономическом пространстве при иницилирующей роли транспортно-логистической компании – лидера российского рынка агрологистики, приобретающей статус оркестратора экосистемы, ответственного за выбор организационной модели, обоснование ценностного предложения

транспортно-логистических услуг, определение состава акторов, проектирование процессной и функциональной структуры экосистемы, конфигурирование внутрисистемных взаимосвязей;

**введено** в научно-практический оборот понятие жизненного цикла логистической экосистемы как основного концепта процесса ее формирования с вариантами организации в разрезе признаков «территориальный охват – уровень логистической интеграции», содержательно интерпретированное динамикой этапов становления и развития экосистемы.

**Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:**

- **доказаны** научные положения, обосновывающие применение экосистемного подхода в логистике с учетом влияния глобальных трендов на ее организацию (цифровизация, экологизация, регионализация, клиентоориентированность, отраслевая специализация, межорганизационная интеграция) и повышения управляемости цепей поставок при их трансформации в сетевые структуры за счет создания единой информационно-коммуникационной среды функционирования на базе цифровых платформ;

- **применительно к проблематике диссертации результативно с получением обладающих новизной результатов использован** комплекс общенаучных и специальных методов исследования, адекватных постановке теоретико-прикладных, аналитических и проектных задач, отвечающих целевой направленности исследования на обоснование применения экосистемного подхода в сегменте рынка транспортно-логистического обслуживания цепей поставок продукции АПК на Евразийском экономическом пространстве, в том числе методов системного, структурно-функционального, стоимостного анализа и проектирования, экономико-статистического анализа и прогнозной аналитики, содержательной интерпретации расчетно-аналитических данных;



- **изложены** аргументы, обосновывающие преимущества экосистемной организации логистики для потенциальных участников экосистемы и потребителей транспортно-логистических услуг, определяющие функциональную управленческую деятельность компании-оркестратора, включая интегрированное планирование ценностного предложения услуг, распределение ресурсов совместного пользования, синхронизацию основных и вспомогательных процессов совместной деятельности в цепях поставок;

- **раскрыты** существенные проявления теории в содержании концепции поэтапного развития цифровой экосистемы агрологистики на пространстве ЕАЭС и Евразии, разработанной в качестве инструмента стратегического управления трансформационными изменениями в привязке к структуре жизненного цикла в разрезе характеристик: стадия жизненного цикла, целевая установка, стратегия развития, набор бизнес-моделей, ценностное предложение и ассортиментная политика, охват цепи поставок, – с выходом на ключевые показатели эффективности;

- **изучен** генезис процесса становления экосистемного подхода при конвергенции теорий менеджмента, логистики и управления цепями с выявленными результатами: формирование общенаучной концепции деловой экосистемы как инновационной среды функционирования бизнеса, среды обмена данными и клиентоориентированной бизнес-модели; формирование прикладной концепции отраслевой логистической экосистемы поставок продукции как информационно-коммуникационной среды, объединяющей участников логистической сети для создания совместной ценности в форме логистических сервисов.

**Значение полученных соискателем результатов исследования для практики подтверждается тем, что:**

- **разработана** целевая модель архитектурного построения макрорегиональной логистической экосистемы поставок продукции АПК под оркестрированием АО «РЖД Логистика», предусматривающая создание деловой экосистемы на базе корпоративного бизнеса компании-оркестратора

и сетевой среды участников из числа логистических операторов (провайдеров логистических услуг), грузоотправителей, грузополучателей в РФ и государствах ЕАЭС, поставщиков ресурсов совместного пользования, организаций, осуществляющих функции государственного, союзного и межгосударственного регулирования и контроля;

- **создан** алгоритм принятия оптимальных решений по конфигурированию взаимосвязей в экосистеме агрологистики посредством координации распределения ключевых активов (ресурсов совместного пользования и компетенций), апробированный расчетами совокупных трансформационных и транзакционных издержек в вариантах построения логистической цепочки создания ценности при поставках агропродукции на международные рынки;

- **определены** перспективы трансформационных изменений в сегменте агрологистики транспортно-логистического рынка России в условиях активизации логистической деятельности на Евразийском экономическом пространстве, представленные этапами становления и развития цифровой экосистемы агрологистики: 2024-2026 годы – организация деловой экосистемы АО «РЖД Логистика»; 2027-2035 годы – макрорегиональное масштабирование экосистемы привлечением партнеров из ЕАЭС и других стран Евразии; 2036 г. и далее – инновационное развитие и оптимизация механизмов функционирования макрорегиональной логистической экосистемы;

- **представлены** методические рекомендации по стратегическому управлению трансформационными изменениями с приоритетами снятия ограничений, обусловленных дефицитом инфраструктурных мощностей, за счет развития физической инфраструктуры логистической экосистемы поставок агропродукции на Евразийском пространстве, дополнительной загрузки наличных избыточных мощностей за счет возможного наращивания грузовой базы либо вывода их из структуры экосистемы при стагнации или сокращении грузопотоков.

**Оценка достоверности результатов исследования выявила:**

- **теория** построена на фундаментальных и прикладных разработках российских и зарубежных ученых в области организации интегрированной логистики в условиях цифровой трансформации и управления цепями поставок с сетевой структурой, формирования и реализации ценностного предложения клиентоориентированных транспортно-логистических услуг;

- **идея** базируется на результатах сравнительного анализа форм системной и экосистемной организации агрологистики по набору характеристик: рыночные преимущества, целевая установка, структура, условия функционирования, механизмы координации;

- использованы **сравнения** авторских данных и данных, накопленных в качестве объективных и научных фактов в обоснование необходимости экосистемной организации агрологистики при взаимодействии рынков АПК и рынков транспортно-логистических услуг России, государств-членов ЕАЭС и Евразии в целом;

- использованы **современные технологии** сбора и обработки исходных данных с применением методов формирования репрезентативных выборочных совокупностей для проверки рабочих гипотез об экономической целесообразности развития экосистемы агрологистики на Евразийском экономическом пространстве.

**Личный вклад соискателя состоит:**

- **в непосредственном участии** в постановке и выполнении диссертационного исследования, формулировании его цели и комплекса задач, определяющих структуру и логику исследования, формировании теоретической, методологической базы, выборе методов и информационного обеспечения решения исследовательских задач;

- **обосновании** научных положений, отражающих прирост конкретно-прикладных знаний об экосистемной организации агрологистики, и методических рекомендаций, формирующих модель их применения в



соответствующем продуктовом сегменте на рынках транспортно-логистических услуг;

- личном участии автора в **продвижении** в профессиональной среде идеи применения экосистемного подхода при организации интегрированной логистики на Евразийском экономическом пространстве, **апробации** полученных результатов исследования на научно-практических конференциях различных уровней, подготовке 13 публикаций по теме диссертационного исследования, в том числе четырех статей, опубликованных в изданиях, входящих в Перечень рецензируемых научных изданий, рекомендованных ВАК при Министерстве науки и высшего образования РФ.

В ходе защиты диссертации были высказаны критические замечания о необходимости более детального изучения опыта построения экосистем другими компаниями, например, Maersk, чтобы избежать уже известных ошибок и снизить риски для российских компаний (профессор Парфенов А.В.); о необходимости более глубокой проработки вопросов развития цифровой инфраструктуры экосистемы, в том числе развития смарт-контрактов, торговых электронных площадок (профессор Силкина Г.Ю.); указание на то, что остались вне рассмотрения возможные механизмы партнерского взаимодействия внутри экосистемы (профессор Силкина Г.Ю.).

Соискатель Мурев Д.И. согласился с высказанными замечаниями и дал соответствующие комментарии. В частности, привел факты из опыта работы компании Maersk в России, высказал мнение о том, что построение экосистем на базе сервиса одной компании является тупиковым. Подчеркнул, что построение экосистемы – это не только вопрос новой формы организации логистики предприятий или целых отраслей, это вопрос выживания отечественных производителей на фоне агрессивного поведения международных транспортно-логистических компаний, которые зачастую используют приемы некорректной конкурентной борьбы в стремлении вытеснить с рынка российские логистические структуры. Отметил, что

построение логистических экосистем может создать для российской экономики и стран ЕАЭС определенную защиту от таких действий при сбалансировании интересов участников экосистемы, привлекательных условий входа и правил экономического поведения.

Остальные замечания соискатель принял к рассмотрению как направления для будущих научных исследований и разработок.

На заседании 29 ноября 2024 года диссертационный совет принял решение за научно обоснованную разработку экосистемного подхода к организации интегрированной агрологистики на Евразийском экономическом пространстве и решения по его применению при осуществлении системоформирующей функции компанией-лидером транспортно-логистического рынка России, имеющие существенное значение для развития экономики страны, присудить Муреву Дмитрию Иовчовичу ученую степень кандидата экономических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 15 человек, из них 10 докторов наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика), участвовавших в заседании, из 20 человек, входящих в состав совета, проголосовали: за – 15, против – 0. недействительных бюллетеней – 0.

Зам. председателя  
диссертационного совета 24.2.386.04  
доктор экономических наук  
профессор



Шульженко Татьяна Геннадьевна

Ученый секретарь  
диссертационного совета 24.2.386.04  
доктор экономических наук  
доцент



Гвилия Наталья Алексеевна

Подпись \_\_\_\_\_  
Заместитель начальника  
Управления кадров  
В.П. Петошина  
« 29 » 11 2024 г.

29 ноября 2024 г.