



МИНОБРНАУКИ РОССИИ

федеральное государственное
бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
**«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ПРОМЫШЛЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
И ДИЗАЙНА»**

**ВЫСШАЯ ШКОЛА ТЕХНОЛОГИИ
И ЭНЕРГЕТИКИ
(ВШТЭ СПбГУПТД)**

198095, г. Санкт-Петербург, ул. Ивана Черных, 4
тел. (812) 786-57-44, факс. (812) 786-86-00
mail @ gturp.spb.ru www.gturp.spb.ru

20.05.2026 № 06-03/01-20-217

на № _____ от _____

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

Назаровой Анны Николаевны

на диссертацию Ли На

на тему «Развитие транспортно-логистической инфраструктуры

«Экономического пояса шелкового пути» на территории России», представленную
на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3

- Региональная и отраслевая экономика

(транспорт и логистика)

Актуальность темы диссертационного исследования

Актуальность темы диссертационного исследования определяется тем, что в современных условиях для России транспортно-логистическая инфраструктура выступает уже не только как обеспечивающий элемент внешнеторговой деятельности, но и как самостоятельный фактор экономической устойчивости, территориальной связанности и долгосрочной конкурентоспособности страны. Для российской экономики, характеризующейся огромной протяженностью

пространства, существенной неоднородностью освоения территории и сохраняющимися различиями в уровне инфраструктурной обеспеченности регионов, вопрос развития инфраструктуры Экономического пояса Шелкового пути имеет принципиальное значение, поскольку затрагивает международный транзит и внутренние условия хозяйственного развития. В данном случае речь идет о том, сможет ли Россия использовать свое геоэкономическое положение как реальный ресурс укрепления межрегиональных связей, снижения логистических разрывов и вовлечения территорий, прилегающих к магистральным маршрутам, в новые хозяйственные процессы.

Особую значимость теме придает то обстоятельство, что российская часть евразийского маршрута рассматривается как потенциальная основа инфраструктурного соразвития регионов Российской Федерации. Именно поэтому исследование выходит за рамки традиционного понимания транспортного коридора как линии транзита и обращается к более сложному вопросу: каким образом магистральная инфраструктура может быть сопряжена с региональной логистической средой и начать работать на внутреннее экономическое развитие. Для России это особенно важно в условиях конкуренции евразийских маршрутов, необходимости модернизации собственных транспортно-логистических мощностей и поиска новых механизмов пространственной интеграции экономики. Таким образом, тема диссертации является актуальной как в научном, так и в прикладном отношении, поскольку затрагивает одну из стратегических проблем современной транспортной и региональной экономики России – превращение транзитного потенциала в фактор структурного роста и инфраструктурного выравнивания территорий.

Таким образом, диссертация Ли На отвечает актуальным вызовам развития транспортно-логистической инфраструктуры России, предлагает научно обоснованные подходы к сопряжению российской части Экономического пояса Шелкового пути с региональной логистической средой субъектов Российской Федерации и вносит значимый вклад в развитие теории и практики управления

цепями поставок, инфраструктурной интеграции и пространственной организации внешнеторговых потоков в условиях высокой геоэкономической неопределенности.

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

Диссертация демонстрирует высокий уровень обоснованности и достоверности научных положений, выводов и рекомендаций, что подтверждается несколькими ключевыми аспектами.

Во-первых, достоверность полученных результатов обеспечивается опорой автора на содержательную и репрезентативную информационную базу, включающую публичные базы данных национальных статистических служб, отчеты платформы Statista, базы правовой информации Российской Федерации и КНР, международные и национальные стандарты качества, материалы научной электронной библиотеки eLIBRARY.RU, а также аналитические обзоры, посвященные развитию транспортно-логистической инфраструктуры Экономического пояса Шелкового пути. Существенно, что автор рассматривает исследуемую проблему не абстрактно, а на основе анализа современного состояния транспортно-логистической инфраструктуры России и Китая, пространственного распределения поставок оборудования китайского производства на территории РФ и факторов, влияющих на сопряжение магистральной и региональной логистической среды. Это придает выводам работы необходимую эмпирическую устойчивость и повышает степень доверия к сформулированным рекомендациям.

Во-вторых, обоснованность научных положений подтверждается тем, что они выстроены в русле современных теоретических и методологических представлений о транспортно-логистической инфраструктуре, интеграции макрологистических систем, логистическом сервисе и управлении взаимоотношениями с клиентами в цепях поставок оборудования. Методологическая основа диссертации включает апробированные методы научного познания и систематизированного исследования в сфере логистики и управления цепями поставок, конкретно-научные процедуры, клиентоориентированный подход, метод ABC-анализа, а также приемы управления логистическими рисками. Благодаря этому автору удалось связать теоретический

анализ с прикладной постановкой задачи и обосновать рекомендации по размещению логистических центров, развитию клиентоориентированных цепей поставок и обработке сопутствующих рисков не декларативно, а на методически выверенной основе.

В-третьих, высокая степень обоснованности выводов подчеркивается научной апробацией результатов исследования и их публикационной представленностью. Основные положения диссертации докладывались на научных конференциях различного уровня, а ключевые результаты нашли отражение в 12 научных публикациях, включая 4 статьи в рецензируемых журналах, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России. Это свидетельствует о том, что предлагаемые автором решения прошли профессиональное обсуждение в научной среде и обладают не только теоретической, но и прикладной значимостью для дальнейшего развития транспортной логистики, управления цепями поставок и инфраструктурной интеграции российской части Экономического пояса Шелкового пути.

Научная новизна результатов диссертационного исследования, полученных лично автором

Научная новизна диссертационного исследования Ли На заключается в разработке и теоретико-прикладном обосновании подхода к транспортно-логистическому развитию российской части Экономического пояса Шелкового пути и регионов Российской Федерации на основе точечного размещения опорных логистических центров в цепях поставок оборудования китайского производства. В отличие от работ, в которых проблематика ЭПШП рассматривается преимущественно через транзитную функцию международного коридора, в диссертации акцент перенесен на сопряжение магистральной инфраструктуры с внутренним экономическим пространством России, на пространственную адресность перераспределения потоков и на обеспечение клиентоориентированного логистического сервиса. А именно:

– развито представление о факторах формирования транспортно-логистической инфраструктуры национального товарного рынка. Автор не

ограничивается констатацией роли транспортных и складских мощностей и показывает влияние институционального регулирования, цифровой компоненты, требований к безопасности цепей поставок, государственной поддержки и адресности инфраструктурных инвестиций. Данный результат последовательно раскрывается в первой главе, прежде всего на с. 11–35, где рассматриваются логистические приоритеты развития инфраструктуры товарных рынков.

– выявлена зависимость между клиентоориентированностью цепей поставок и сочетанием собственной и общественной транспортно-логистической инфраструктуры (с. 36–53, с. 123–136). Научная новизна здесь состоит в том, что клиентоориентированность рассматривается не как абстрактная сервисная характеристика, а как функция доступности и конфигурации инфраструктурных мощностей, включенных в цепь поставок.

– уточнены логистические риски реализации проекта ЭПШП и одновременно обоснованы признаки сходства и отличия в развитии транспортно-логистических инфраструктур России и Китая. Новизна данного результата проявляется в соединении риск-ориентированного и сравнительного анализа: автор показывает, что ограничения проекта связаны не только с инфраструктурной емкостью, но и с декларативностью межгосударственной координации, неоднородностью национальных систем, институциональными различиями и конкуренцией маршрутов (с. 54–69, с. 70–91, где дана аналитическая оценка транспортно-логистической инфраструктуры Китая и России)

– обоснована необходимость прототипирования цепей поставок оборудования китайского производства в РФ на основе ABC-анализа пространственного распределения спроса. Данный результат имеет научную новизну постольку, поскольку позволяет перейти от общего тезиса о востребованности китайского оборудования в России к выявлению географических зон концентрации потребителей и, следовательно, к более точной логике пространственного проектирования инфраструктурных решений. На с. 91–102, где автор анализирует распределение поставок машин и оборудования китайского производства по субъектам Российской Федерации.

– Разработаны рекомендации по выбору мест дислокации логистических центров и доказаны приоритеты управления клиентоориентированностью цепей поставок оборудования китайского производства с учетом стадии сделки, консолидации грузов и уровня логистического риска. Здесь научная новизна заключается в переходе от аналитической диагностики к прикладной модели пространственной организации поставок: автор связывает размещение распределительных центров с границами территорий обслуживания, перспективами консолидации поставок и возможностью оперативного логистического отклика на запросы потребителей(с. 103–122, далее с. 123–136 и с. 136–148).

Таким образом, научная новизна диссертации Ли На состоит не только в постановке вопроса о развитии транспортно-логистической инфраструктуры ЭПШП на территории России, но и в предложении логики ее инклюзивного сопряжения с региональной средой страны, в разработке пространственно ориентированных решений для поставок оборудования китайского производства и в соединении инфраструктурного, сервисного и риск-ориентированного подходов в рамках единой исследовательской конструкции.

Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования

Теоретическая значимость диссертационного исследования заключается в том, что работа Ли На углубляет научное понимание транспортно-логистической инфраструктуры как многоуровневой экономической системы, в которой магистральные маршруты, региональные логистические среды, распределительные звенья и параметры логистического сервиса рассматриваются во взаимосвязи, а не изолированно друг от друга. Существенным вкладом автора является перенос исследовательского акцента с традиционного анализа транзитного потенциала Экономического пояса Шелкового пути на проблему его инфраструктурного сопряжения с хозяйственным пространством России. Благодаря этому расширяются теоретические представления о механизмах инклюзивного развития российской части ЭПШП, о функциональном соотношении инфраструктуры общего пользования и собственной инфраструктуры участников цепей поставок, а также о

влиянии пространственной конфигурации спроса на архитектуру логистических решений. Теоретическая ценность диссертации состоит и в том, что она соединяет инфраструктурный, регионально-экономический и сервисно-логистический ракурсы анализа в единой концептуальной рамке. Это позволяет использовать результаты исследования для дальнейшего развития научных подходов в области транспортной логистики, пространственной организации цепей поставок и межрегиональной инфраструктурной интеграции. Теоретическая значимость работы прямо обозначена автором во введении диссертации и содержательно раскрывается в первой и третьей главах исследования.

Практическая значимость работы определяется тем, что полученные в ней результаты доведены до уровня прикладных рекомендаций, ориентированных на использование в сфере транспортно-логистического и внешнеэкономического управления. Речь идет, прежде всего, о возможностях применения выводов диссертации при обосновании размещения логистических центров перераспределения оборудования китайского производства, при выработке решений по развитию примагистральных зон российского маршрута ЭПШП, а также при проектировании клиентоориентированных цепей поставок для регионов Российской Федерации, удаленных от границы с КНР. Практическую ценность имеют и положения, связанные с определением территорий обслуживания таких центров, с учетом консолидации поставок, а также с выработкой мер по снижению логистических рисков в трансграничных и межрегиональных поставках. Представляется, что результаты исследования могут быть востребованы органами государственного и регионального управления, логистическими и консалтинговыми компаниями, участниками рынка импортного оборудования, а также в системе подготовки кадров по направлениям логистики, менеджмента и управления цепями поставок. Соответствующие положения сформулированы автором на с. 10 и получают развитие в материалах третьей главы диссертации.

Дискуссионные вопросы и замечания по диссертационной работе

Положительно оценивая результаты исследования Ли На, следует отметить некоторые дискуссионные вопросы:

1. В диссертации последовательно обосновывается необходимость развития транспортно-логистической инфраструктуры как самостоятельного объекта научного анализа, однако остается дискуссионным вопрос о достаточно четком разграничении данной категории с транспортно-складской сетью и более широкой инфраструктурой товарного рынка. Автор сама отмечает, что в современной литературе такое разграничение еще не произведено в полной мере, а также указывает на сохраняющуюся неопределенность логистических компетенций различных инфраструктурных блоков. В этой связи представляется полезным дополнительно уточнить, какие именно признаки позволяют в авторской модели провести границу между транспортно-логистической инфраструктурой, рыночной инфраструктурой и инфраструктурой логистического сервиса. Это усилило бы концептуальную завершенность теоретической части исследования (с. 24–27).

2. Представленный в работе подход к пространственному анализу поставок оборудования китайского производства в Россию вызывает научный интерес, однако требует дополнительного обсуждения вопрос о пределах репрезентативности выбранной эмпирической базы. Автор обоснованно использует открытые данные ФТС России за 2021 г. и прямо указывает, что в исследовании акцент сделан исключительно на стоимостных параметрах поставок. Вместе с тем остается открытым вопрос, в какой мере выводы о территориальной концентрации спроса и о потенциальных точках размещения распределительных центров сохраняют устойчивость в условиях последующей трансформации внешнеторговой логистики, а также при учете не только стоимости, но и физических объемов, частоты заказов и сервисной сложности поставок (с. 93–94).

3. Дискуссионным представляется и выбор товарной специализации углубленного анализа. Автор сосредотачивает внимание на оборудовании группы ТН ВЭД 8419, аргументируя это высоким спросом, относительной малоценностью значительной части такой продукции и меньшей значимостью послепродажного обслуживания для отдельных ее позиций. Вместе с тем возникает вопрос, насколько именно данная товарная группа в полной мере репрезентирует более широкий сегмент оборудования китайского производства, для которого характерны иные

требования к сервису, запасным частям, монтажу и техническому сопровождению. Дополнительное сравнение с другими товарными подгруппами могло бы сделать выводы работы еще более универсальными (с. 94–95).

4. Предлагаемая автором модель логистического распределительного центра, функционирующего в активном режиме, безусловно, является содержательно интересной, однако требует дальнейшего обсуждения с точки зрения организационно-экономической реализуемости. В работе такой центр наделяется широким кругом функций: от ответа на спрос и управления запасами до роли торгового посредника, логистического провайдера уровня не ниже 4PL и участника технического обслуживания оборудования. Одновременно в диссертации справедливо отмечается, что переконсолидация грузов на территории России увеличивает логистические издержки и может замедлять оперативный отклик на запросы потребителей. В этой связи представляется целесообразным дополнительно уточнить, при каких институциональных и рыночных условиях подобная многофункциональная модель центра будет действительно устойчивой и не приведет к чрезмерному усложнению цепи поставок (с. 110–111, 136).

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

Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным Положением о присуждении ученых степеней

Диссертационное исследование Ли На на тему «Развитие транспортно-логистической инфраструктуры «Экономического пояса Шелкового пути» на территории России» представляет собой самостоятельную, завершённую и логически выстроенную научно-квалификационную работу, выполненную на актуальную тему и содержащую положения, обладающие научной новизной, теоретической и практической значимостью. В диссертации решена научная задача, имеющая значение для развития экономической науки, что соответствует характеру требований, предъявляемых к кандидатским диссертациям. Автореферат и

опубликованные работы соискателя в достаточной мере отражают основные результаты проведенного исследования.

Диссертация соответствует направлению исследований по научной специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика), в частности пунктам паспорта научной специальности: п. 5.5. «Транспортно-логистическая инфраструктура, современные тенденции ее развития и теоретико-методологические основы ее анализа» и п. 5.10. «Моделирование, прогнозирование и оптимизация цепей поставок».

Исходя из изложенного, диссертационное исследование Ли На удовлетворяет критериям, установленным п. 9-14 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842, и автор диссертации, Ли На, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика).

Заведующий кафедрой маркетинга и логистики
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский
государственный университет промышленных
технологий и дизайна»,
к.э.н. по специальности 08.00.05 Экономика и
управление народным хозяйством (логистика)

Подпись  / Назарова Анна Николаевна 20.05 2026 г.
Начальник УК ВШТЭ  Т.Р. Шишигина
«20» мая 2026

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна»
198095, Санкт-Петербург, ул. Ивана Черных, д. 4, В-210 тел. +7 (812) 785-27-25
mil.spbgturp@yandex.ru

С отзывом ознакомлена 26.05.2026

