

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
Тасуевой Тамилы Сулеймановны
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 определяется прежде всего тем, что в современных условиях для России транспортно-логистическая инфраструктура выступает как совокупность путей сообщения, узлов и распределительных мощностей и как один из ключевых механизмов упорядочения национального экономического пространства. Для страны с большой территориальной протяженностью, выраженной неоднородностью хозяйственного освоения и устойчивой асимметрией инфраструктурной обеспеченности вопрос о развитии российской части Экономического пояса Шелкового пути приобретает особое значение, поскольку затрагивает как сферу международного товародвижения, так и более глубокую проблему преодоления периферийности отдельных территорий, повышения связанности регионов и формирования новых опорных зон экономической активности. В данном контексте исследование Ли На представляется актуальным потому, что позволяет

рассматривать международный маршрут не в упрощенной логике «транзитного коридора», а как потенциальный инструмент внутренней пространственной перестройки, при которой магистраль начинает выполнять не только пропускную, но и структурообразующую функцию. Именно такой подход особенно важен для России, поскольку в отечественной практике транспортная инфраструктура нередко осмыслялась преимущественно как средство обеспечения крупных потоков, тогда как ее роль в перераспределении хозяйственной активности, в формировании региональных логистических узлов и в снижении экономической дистанции между центром и удаленными территориями оставалась раскрытой недостаточно полно. Поэтому диссертация Ли На является актуальной в отраслевом, и в теоретико-экономическом смысле: она обращена к исследованию того, каким образом международная инфраструктурная инициатива может быть переосмыслена Россией как ресурс собственного пространственного развития.

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

Степень обоснованности и достоверности научных положений, содержащихся в диссертации Ли На, определяется широтой привлеченного материала, и тем, что автору удалось выстроить исследование как целостную систему доказательств, в которой теоретические суждения, аналитические наблюдения и прикладные рекомендации находятся в отношениях последовательного вывода, что является одним из главных достоинств работы. Автор не ограничивается описанием транспортно-логистической инфраструктуры Экономического пояса Шелкового пути как внешнего по отношению к России феномена, а рассматривает ее в сопряжении с региональной логистической средой субъектов Российской Федерации, что требует более сложной доказательной конструкции. Именно поэтому значимым представляется то, что научная новизна диссертации опирается на конкретные исследовательские процедуры: выявление факторов развития транспортно-логистической инфраструктуры, уточнение зависимости между

клиентоориентированностью цепей поставок и сочетанием собственной и общественной инфраструктуры, анализ логистических рисков, а также прототипирование цепей поставок оборудования китайского производства на основе пространственного ABC-анализа. Иными словами, выводы автора подтверждаются системной логикой исследования, в рамках которой каждый последующий результат подготавливается предыдущим этапом анализа.

В данном случае можно говорить о том, что исследование прошло научную и содержательно-прикладную проверку, а потому сформулированные в нем положения заслуживают доверия и могут рассматриваться как достаточно обоснованные.

Научная новизна результатов диссертационного исследования, полученных лично автором

Научная новизна диссертации Ли На состоит в том, что автор выходит за рамки транзитно-инфраструктурного прочтения проекта Экономического пояса Шелкового пути, а рассматривает его как существенно более сложную исследовательскую конструкцию, в которой российский сегмент данного маршрута рассматривается как пространство не только международного товародвижения, но и внутренней логистической реорганизации хозяйственного пространства России. Именно в этом заключается принципиально новый ракурс работы: магистральная инфраструктура осмысливается не изолированно, а в ее связи с региональными рынками, с размещением распределительных звеньев, с конфигурацией цепей поставок оборудования китайского производства и с требованиями к логистическому сервису. Такая постановка вопроса в концентрированном виде представлена автором во введении диссертации на с. 8-10 и получает дальнейшее развитие в главах 2 и 3.

К наиболее значимым результатам исследования относятся:

1. Предложена концептуальная трактовка российской части ЭППП как зоны инклюзивного инфраструктурного развития. В диссертации обосновано, что эффект участия России в проекте не исчерпывается мобилизацией

транзитного потенциала, а должен рассматриваться через возможность включения прилегающих территорий в новые схемы распределения товарных потоков. Такой подход позволяет вывести исследование за пределы узкого транспортного анализа и придать ему выраженное регионально-экономическое измерение. Данный ракурс заявлен и подробно развивается в параграфе 3.1 на с. 103-105.

2. Разработан подход к пространственной локализации перспективных зон логистического присутствия китайских поставщиков на российской территории. В отличие от работ, ограничивающихся общей оценкой торговых потоков между Россией и Китаем, автор переходит к анализу внутренней географии спроса, показывая, что распределение поставок оборудования китайского производства по субъектам РФ может служить основанием для последующего проектирования логистических центров перераспределения. Научная новизна здесь состоит в соединении анализа внешнеторгового потока с задачей территориальной адресности логистической инфраструктуры. Указанный результат исследуется в параграфе 2.3 на с. 91-102.

3. Сформирован сравнительный аналитический контур оценки транспортно-логистических инфраструктур России и Китая как базы для вывода о пределах и барьерах их сопряжения. Значение данного результата состоит в том, что автор не ограничивается констатацией различий между странами, а рассматривает их как фактор, определяющий реальные возможности инфраструктурной интеграции в рамках ЭПШП. Новизна проявляется в том, что сравнительный анализ выведен на уровень выявления структурных асимметрий – в состоянии транспортной сети, в логистической производительности, в инфраструктурной плотности, в таможенно-логистических параметрах и в качестве сопутствующих услуг. Этот блок подробно раскрыт в параграфе 2.2 на с. 70-91.

4. Предложен прикладной механизм увязки параметров логистического сервиса с архитектурой инфраструктуры в цепях поставок оборудования китайского производства. Автор показывает, что уровень

клиентоориентированности в подобных цепях определяется не только организацией взаимодействия участников, но и возможностями комбинирования собственной инфраструктуры с инфраструктурой общего пользования, а также стадией торговой сделки, способом консолидации грузов и характером возникающих рисков. Новизна данного вывода состоит в переходе от общего сервиса как категории к его инфраструктурно обусловленной модели. Эти положения развиваются в параграфе 1.3 на с. 36-53 и в прикладном аспекте в параграфе 3.2 на с. 123-136.

5. Систематизированы и операционализированы рискованные ограничения, возникающие при построении клиентоориентированных цепей поставок в приагглюмеральных зонах российского маршрута ЭПШП. В диссертации логистический риск интерпретируется не как внешний фон для инфраструктурных решений, а как внутренний параметр проектирования цепи поставок и распределительной сети. Научная новизна в данном случае состоит в том, что автор связывает риск с многозвенной организацией поставки, с вариативностью запросов клиентов, с особенностями таможенно-инфраструктурной среды и с уязвимостью к несогласованности действий участников. Этот результат разработан в параграфе 3.3 на с. 136-148.

В целом, научная новизна исследования Ли На видится в том, что автору удалось соединить макрологистическую проблематику международного коридора с мезо- и микроуровнем пространственной организации поставок на территории России, тем самым предложив более содержательную модель анализа ЭПШП как инфраструктурного проекта, способного влиять на конфигурацию регионального логистического пространства страны.

Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования

Теоретическая значимость. Теоретическая значимость диссертации Ли На состоит в развитии научных представлений о транспортно-логистической инфраструктуре Экономического пояса Шелкового пути применительно к российской территории как о пространственной основе сопряжения

международного маршрута с региональной логистической средой субъектов Российской Федерации. В работе углублено понимание инклюзивного развития российской части ЭПШП, уточнена функциональная роль собственной инфраструктуры и инфраструктуры общего пользования в обеспечении клиентоориентированного логистического сервиса, а также обоснована географическая адресность перераспределения потоков оборудования китайского производства в пределах России. Тем самым диссертация расширяет теоретические рамки исследований в области транспортной логистики, инфраструктурной интеграции и управления цепями поставок, соединяя инфраструктурный, пространственный и сервисный подходы в единой исследовательской логике.

Практическая значимость. Практическая значимость исследования выражается в том, что сформулированные автором рекомендации могут быть использованы при выработке решений по развитию транспортно-логистической инфраструктуры вдоль российской части маршрута ЭПШП, при обосновании размещения логистических центров перераспределения оборудования китайского производства и при настройке клиентоориентированных цепей поставок для российских регионов, географически удаленных от Китая. Полученные результаты представляют интерес для органов государственного и регионального управления, логистических и консалтинговых структур, участников внешнеторговой деятельности, а также компаний, осуществляющих поставки, распределение и сервисное сопровождение китайского оборудования на российском рынке. Кроме того, положения диссертации могут быть использованы в учебно-методическом обеспечении образовательных программ по логистике, управлению цепями поставок, менеджменту и транспортной экономике.

Дискуссионные вопросы и замечания по диссертационной работе

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

1. Заслуживает дальнейшей проработки вопрос о степени формализации клиентоориентированности цепей поставок. Автор обстоятельно показывает значимость инфраструктуры логистического сервиса для настройки таких цепей и обращается к показателям доступности, функциональности и надежности, а также прямо указывает на то, что теория построения и управления клиентоориентированными цепями поставок пока не обладает достаточной целостностью. Вместе с тем для усиления прикладной строгости исследования было бы полезно более четко обозначить систему измеримых критериев, по которым можно было бы сопоставлять уровень клиентоориентированности альтернативных инфраструктурных решений и логистических конфигураций (с. 47, 51).

2. Не в полной мере формализованы критерии выбора мест дислокации логистических центров (п. 3.1). Автор обоснованно связывает выбор опорных точек размещения логистических центров с концентрацией спроса, перспективами консолидации поставок и необходимостью оперативного отклика на запросы потребителей. Вместе с тем в работе данные критерии представлены преимущественно в логико-аналитической форме, тогда как их более строгая формализация, например, через систему количественных индикаторов, пороговых условий или многокритериальную оценку альтернативных площадок могла бы усилить прикладную завершенность исследования.

3. Требуется дальнейшего уточнения организационно-экономическая модель предлагаемого логистического центра. В диссертации логистический центр фактически рассматривается не только как распределительный узел, но и как активный элемент клиентоориентированной цепи поставок, способный участвовать в перераспределении потоков, повышении уровня сервиса и снижении логистических рисков (с.109-116). Такая трактовка представляется научно интересной, однако вызывает дискуссию вопрос о том, как именно в практическом плане должны быть распределены функции между самим центром, поставщиками оборудования, логистическими посредниками и сервисными структурами. Более детальное разграничение этих ролей позволило бы еще

отчетливее показать механизм внедрения предложенной модели в российских условиях.

4. Недостаточно полно раскрыта количественная сторона оценки клиентоориентированности и логистических рисков. Автор убедительно показывает, что в поставках оборудования китайского производства на российский рынок ключевое значение приобретают логистический сервис, своевременность отклика, инфраструктурные ограничения и риск-факторы (п. 3.2, 3.3). Вместе с тем в работе преобладает качественная интерпретация указанных зависимостей, тогда как введение более детализированной системы количественных метрик, например, показателей уровня сервиса, матрицы рисков, сценарной оценки чувствительности затрат и сроков поставки, позволило бы сделать предложенные рекомендации еще более операционными.

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 и завершенную научно-квалификационную работу, выполненную на актуальную тему, обладающую научной новизной, теоретической и практической значимостью. Автореферат и публикации автора в достаточной мере отражают содержание исследования, его основные положения, выводы и результаты.

Диссертация соответствует направлению научных исследований по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика), в том числе 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».

Исследование удовлетворяет требованиям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата наук, установленным пп. 9-14 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. №842, а автор диссертации, Ли На, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика).

Профессор кафедры экономики и управления на
предприятии
ФГБОУ ВО «Грозненский государственный
нефтяной технический университет имени
академика М.Д. Миллионщикова»
доктор экономических наук по специальности
08.00.05 – Экономика и управление народным
хозяйством, доцент



Тасуева Тамила Сулеймановна

«27» апреля 2026г.

Контактная информация:

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Грозненский государственный нефтяной технический университет имени академика М.Д. Миллионщикова"

Адрес - 364051, Чеченская Республика, г. Грозный, пр-т им. Х.А. Исаева, 100

Телефон - 8 (8712) 22-36-07

Электронный адрес - info@gstou.ru

Сайт - hhttps://gstou.ru/

Подпись Тасуевой
Заверяю: Нат. общ. отдела Тасуева М.З.



С отзывами Внакешена 26.05.2026

Ли На