

В диссертационный совет 24.2.386.04
при ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский
государственный экономический университет»
191023, г. Санкт-Петербург,
наб. канала Грибоедова, д. 30-32

Отзыв

на автореферат диссертации Ли На на тему «Развитие транспортно-логистической инфраструктуры «Экономического пояса шелкового пути» на территории России», представленной на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности

5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика)

Актуальность темы исследования определяется возрастанием роли транспортно-логистической инфраструктуры как одного из ключевых факторов геоэкономического позиционирования России в евразийском пространстве. В современных условиях международные экономические связи все в большей степени зависят не только от наличия торговых соглашений и производственных возможностей, но и от способности государств обеспечивать устойчивое, предсказуемое и экономически рациональное движение товарных потоков. Российский участок Экономического пояса Шелкового пути приобретает значение инфраструктурной основы для углубления сопряжения национальной экономики с рынками Китая и государств ЕАЭС.

Особую значимость приобретает переход от пассивной модели участия России в международных транспортных коридорах к активной модели инфраструктурного соразвития, при которой транзитные потоки становятся источником внутренних экономических эффектов. Речь идет о формировании таких логистических решений, которые позволяют использовать международный маршрут для перемещения грузов через территорию страны и для включения российских регионов в систему распределения товаров производственно-технического назначения. Исследование Ли На, посвященное размещению логистических центров вдоль российского маршрута ЭПШП, обладает высокой научной и практической значимостью.

Актуальность темы усиливается тем, что российско-китайское экономическое взаимодействие требует более сложной логистической конфигурации, чем простое увеличение объемов перевозок. Необходима инфраструктура, способная обеспечивать стыковку межгосударственных потоков с региональными рынками, учитывать пространственную неоднородность спроса, а также поддерживать сервисную составляющую поставок промышленного оборудования. В этой связи данная работа отвечает потребности экономической науки в разработке подходов к превращению

международного транспортного коридора в инструмент регионального развития, промышленного снабжения и укрепления евразийской экономической связности.

Среди результатов диссертации, содержащих научную новизну, следует отметить следующие:

Во-первых, автором обоснована концепция дискретной горизонтальной транспортно-логистической интеграции российской части ЭПШП и регионов РФ за счет точечного размещения опорных логистических центров в цепях поставок оборудования китайского производства (с. 14–16).

Во-вторых, конкретизирована взаимосвязь между клиентоориентированностью цепей поставок и комплементарным использованием собственной, общественной и контрактной транспортно-логистической инфраструктуры на микро-, мезо- и макрологистическом уровнях (с. 10).

В-третьих, на основе ABC-анализа пространственного распределения поставок оборудования китайского производства выявлены региональные зоны концентрации спроса, что позволило обосновать прототипирование цепей поставок и выбор мест размещения логистических центров (рис. 1–3, с. 12–14).

В-четвертых, разработана схема обоснования требований к инфраструктуре логистического сервиса в цепях поставок товаров из КНР в Россию на базе ЭПШП, включающая идентификацию локальных рынков, оценку параметров спроса, выбор точек привязки к маршруту и проверку экономической целесообразности обслуживания соответствующих рыночных зон (рис. 4, с. 15–16).

В-пятых, уточнены логистические риски клиентоориентированных цепей поставок оборудования китайского производства и предложены приоритеты управления ими с учетом стадии торговой сделки, вариантов консолидации грузов и требований российских институциональных потребителей (16–17).

Диссертационная работа (на основании изучения автореферата) не лишена недостатков и дискуссионных моментов:

1. Автор убедительно показывает значимость логистического сервиса, однако требует уточнения система критериев: сроки поставки, надежность, гибкость, доступность сервисного сопровождения, уровень персонализации и допустимый уровень логистических издержек (с. 16–17), чтобы точнее раскрыть механизм оценки клиентоориентированности цепей поставок оборудования.

2. В работе заявлен значительный внутранспортный эффект от развития зон тяготения к ЭПШП, однако его количественная оценка представлена недостаточно подробно. Для усиления практической значимости исследования было бы целесообразно

