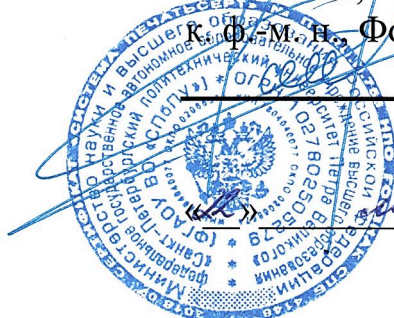


УТВЕРЖДАЮ:

Проректор по научной работе

ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский
политехнический университет Петра
Великого»,

К. Ф. М. н. Фомин Ю.В.



2026г.

В диссертационный совет 24.2.386.04

при ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский
государственный экономический
университет»

ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого» на диссертационное исследование Ли На «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 исследования. Актуальность темы исследования определяется тем, что в современной мировой экономике транспортно-логистическая инфраструктура перестала быть лишь обслуживающим элементом внешней торговли и превратилась в один из базовых факторов международной конкурентоспособности, макроэкономической устойчивости и пространственного развития, поскольку именно через качество транспортных связей, пропускную способность узлов, надежность погранично-таможенных процедур и связанность инфраструктурных систем реализуются либо, напротив, блокируются эффекты международной специализации, кооперации и территориального разделения труда. В

условиях, когда, по оценке МВФ, темпы роста мировой экономики остаются умеренными, около 3,0% в 2025 г. и 3,1% в 2026 г., а Всемирная торговая организация¹ в течение 2025 года была вынуждена неоднократно пересматривать прогнозы по динамике мировой торговли товарами из-за тарифной неопределенности и геополитических факторов, становится очевидно, что устойчивость торгово-экономических связей сегодня определяется уже не столько формальным наличием маршрутов, сколько способностью инфраструктуры обеспечивать предсказуемое, скоростное и экономически рациональное движение потоков в условиях повышенной волатильности внешней среды².

Именно поэтому исследование развития транспортно-логистической инфраструктуры «Экономического пояса Шелкового пути» приобретает не конъюнктурное, а системное значение, поскольку речь идет не просто о расширении числа транспортных объектов или о повышении транзитной функции отдельных территорий, а о формировании экономического каркаса новой евразийской связанности, в рамках которого инфраструктура выступает одновременно инструментом снижения торговых издержек, механизмом повышения устойчивости цепей поставок и фактором перераспределения деловой активности в пользу территорий, способных встроиться в международные логистические контуры. По оценке Всемирного банка, нарушения в глобальных цепях поставок вновь подтвердили критическую значимость логистических систем, а сами цепи поставок, будучи столь же надежными, сколь надежно их наиболее слабое звено, требуют не фрагментарных, а комплексных решений, затрагивающих инфраструктуру, торговое содействие и рынок логистических услуг, в свою очередь, подчеркивается, что экономические коридоры имеют ключевое значение для

¹ World Trade Organization. AI goods and frontloading lift world trade in 2025 but outlook dims for 2026 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.wto.org/english/news_e/news25_e/stat_07oct25_e.htm (дата обращения: 20.04.2026).

² International Monetary Fund. World Economic Outlook Update, July 2025: Global Economy: Tenuous Resilience amid Persistent Uncertainty [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.imf.org/en/publications/weo/issues/2025/07/29/world-economic-outlook-update-july-2025> (дата обращения: 20.04.2026).

усиления торговой связности, региональной интеграции и устойчивости цепей поставок, поскольку именно хорошо интегрированные коридоры позволяют снижать издержки, оптимизировать логистику и поддерживать развитие прилегающих территорий. Следовательно, тема исследования находится на пересечении сразу нескольких научно-практических повесток: инфраструктурной, внешнеторговой, региональной и логистической, а ее значимость усиливается тем, что в условиях нарастающей конкуренции маршрутов выигрывают не те экономики, которые располагают формально выгодным географическим положением, а те, которые способны институционально и организационно превратить это положение в реально работающую систему товародвижения.

Актуальность же самого исследования, применительно к российской экономике, обусловлена тем, что для страны с протяженным экономическим пространством, неравномерной плотностью хозяйственного освоения, высокой зависимостью эффективности внутреннего рынка от качества магистральной и распределительной инфраструктуры и объективной потребностью в устойчивых евразийских связях развитие инфраструктуры «Экономического пояса Шелкового пути» на территории России имеет многоканальный эффект: оно способно одновременно усиливать транзитную функцию, расширять доступ российских регионов к внешним рынкам, снижать пространственную фрагментацию хозяйства, повышать привлекательность примагистральных зон для инвестиций и создавать более надежные условия для снабжения внутренней экономики машинами, оборудованием, комплектующими и иными товарами промежуточного спроса. В этой связи исследование приобретает особую ценность именно потому, что позволяет сместить акцент с абстрактного признания значимости международных коридоров на анализ конкретных механизмов их инфраструктурного освоения в российском пространстве, где решающим становится уже не факт прохождения маршрута как такового, а степень его включенности в региональную экономику, в систему логистического сервиса,

в процессы территориальной концентрации спроса и в архитектуру долгосрочных цепей поставок.

Иначе говоря, актуальность данной работы Ли На определяется тем, что она затрагивает один из ключевых вопросов современной региональной и транспортной экономики: каким образом международный коридор может быть трансформирован из линии транзита в механизм внутреннего экономического развития, который, сохраняя внешнеторговую функцию, одновременно начинает работать на сокращение издержек, повышение связности и рост структурной устойчивости национального хозяйства.

Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертационном исследовании Ли На, подтверждается, прежде всего, комплексным подходом к рассмотрению проблемы развития транспортно-логистической инфраструктуры Экономического пояса Шелкового пути на территории России, при котором теоретические, аналитические и прикладные аспекты исследования выстроены в единую логическую систему. Существенное значение имеет то, что автор опирается на взаимосвязанный круг научных теорий и концепций в области инфраструктурного обустройства экономики, интеграции макрологистических систем, логистического сервиса и управления цепями поставок, что обеспечивает целостность исследовательской позиции и внутреннюю непротиворечивость полученных результатов.

Обоснованность результатов усиливается корректно подобранной методологией исследования, включающей апробированные методы научного познания, клиентоориентированный подход, ABC-анализ и приемы управления логистическими рисками. Важным достоинством работы является также использование репрезентативной информационной базы, в которую вошли публичные статистические данные, правовые источники России и КНР, международные и национальные стандарты, аналитические обзоры и материалы научной электронной библиотеки. Именно сочетание комплексного анализа современных тенденций развития транспортно-

логистической инфраструктуры, верифицируемой эмпирической базы и последовательного перехода от постановки проблемы к практическим рекомендациям позволяет сделать вывод о достаточной степени обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, представленных в диссертации Ли На.

Достоверность и научная новизна выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации Ли На, подтверждаются несколькими взаимосвязанными аспектами:

Комплексным характером теоретической базы исследования. Автор опирается не на изолированные частные положения, а на совокупность научных подходов, охватывающих теорию инфраструктурного обустройства экономики, концепции интеграции макрологистических систем, положения логистического сервиса и управления взаимоотношениями с клиентами в цепях поставок оборудования, а также научные представления о развитии транспортно-логистической инфраструктуры Экономического пояса Шелкового пути. Именно такая теоретическая опора позволила соискателю рассматривать российский сегмент ЭПШП не только как транзитный маршрут, но и как пространство инфраструктурного соразвития с регионами Российской Федерации, что придало исследованию как системность, так и выраженную научную новизну.

Использованием валидного методического инструментария. Для достижения достоверных результатов в работе применены апробированные методы научного познания и систематизированного исследования в сфере логистики и управления цепями поставок, а также конкретно-научные процедуры, обеспечивающие поиск, проверку и интерпретацию информации. Существенно, что автор не ограничивается общими аналитическими суждениями, а использует клиентоориентированный подход, метод ABC-анализа и приемы управления логистическими рисками, благодаря чему выводы диссертации приобретают не декларативный, а операционализированный характер, что особенно важно, поскольку ключевые

положения работы связаны не просто с описанием инфраструктуры, а с обоснованием вариантов размещения логистических центров, выделением факторов клиентоориентированности цепей поставок и выработкой рекомендаций по обработке рисков в примагистральных зонах российского маршрута ЭПШП.

Надежной и репрезентативной эмпирической базой.

Информационную основу исследования составили публичные базы данных национальных статистических служб, материалы платформы Statista, базы правовой информации России и КНР, международные и национальные стандарты качества, данные научной электронной библиотеки eLIBRARY.RU, а также аналитические обзоры, содержащие экспертные оценки развития транспортно-логистической инфраструктуры ЭПШП. Такой состав источников позволяет сделать вывод о высокой степени эмпирической обеспеченности диссертации, поскольку автор выстраивает аргументацию на базе официальной, сопоставимой и верифицируемой информации. Достоверность результатов дополнительно усиливается тем, что в аналитической части работы исследуются не только общие тенденции развития транспортно-логистической инфраструктуры Китая и России, но и пространственное распределение поставок оборудования китайского производства по территории Российской Федерации, что дает основание для более точных прикладных выводов.

Апробацией и публикационной представленностью результатов.

Основные положения и результаты диссертационного исследования докладывались и прошли апробацию на научных конференциях различного уровня, а ключевые результаты опубликованы в 12 научных работах общим объемом 4,94 п. л., включая 4 статьи в рецензируемых журналах, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России. Это свидетельствует о прохождении результатов исследования через процедуры профессионального обсуждения и экспертной оценки, что дополнительно подтверждает их научную состоятельность, актуальность и обоснованность.

Таким образом, достоверность и научная новизна выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации Ли На, обеспечиваются сочетанием проработанной теоретической базы, корректно выбранного методического аппарата, репрезентативного информационного обеспечения, четко сформулированных новых результатов и их научной апробации. Это позволяет положительно оценить исследование как с точки зрения научной аргументированности, так и с позиции его практической применимости в области транспортной логистики и управления цепями поставок.

Значимость полученных автором результатов диссертационного исследования для развития науки обеспечивается совокупностью научных положений, обладающих научной новизной:

1. Выявлены и систематизированы ключевые факторы развития транспортно-логистической инфраструктуры национального товарного рынка, включая институциональные условия ее формирования, цифровую платформизацию логистических процессов и государственную поддержку сектора контрактной логистики.

2. Уточнена зависимость между уровнем клиентоориентированности цепей поставок и характером сочетания собственной и общественной транспортно-логистической инфраструктуры, что позволяет глубже раскрыть механизм формирования логистического сервиса с учетом вариативности требований конечных потребителей.

3. Развита научные представления о логистических рисках реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути, включая риски, обусловленные недостаточной сквозной связностью маршрутов, национальными инфраструктурными ограничениями и конкуренцией альтернативных транспортных направлений.

4. Обоснована целесообразность прототипирования цепей поставок оборудования китайского производства в Российской Федерации на основе ABC-анализа пространственного распределения спроса, что расширяет

методические подходы к сопряжению международной транспортной инфраструктуры с региональной логистической средой.

5. Разработаны научно-практические рекомендации по выбору мест размещения логистических центров и по управлению клиентоориентированностью цепей поставок оборудования китайского производства в примагистральных зонах российского маршрута ЭПШП, что вносит вклад в развитие теории пространственной организации логистических систем и управления логистическими рисками.

Теоретическая значимость результатов диссертационного исследования Ли На представляется существенной, поскольку выполненная работа развивает научные представления о транспортно-логистической инфраструктуре не как о статичном наборе линейных и узловых объектов, обслуживающих международный транзит, а как о сложной многоуровневой системе, в которой инфраструктурные решения должны рассматриваться в тесной связи с пространственной организацией спроса, конфигурацией цепей поставок, требованиями к логистическому сервису и возможностями включения регионов в более широкие евразийские потоки товародвижения. В этом заключается важный теоретический сдвиг: инфраструктура в диссертации осмысливается не только как материальная основа перевозочного процесса, но и как экономический механизм сопряжения международного маршрута с внутренней логистической средой страны, что расширяет исследовательские границы транспортно-логистической проблематики.

Значимость работы для науки усиливается тем, что автор фактически предлагает более содержательное понимание логики соразвития магистральной и региональной инфраструктуры. В традиционных подходах международные транспортные коридоры нередко интерпретируются преимущественно через их транзитную функцию, пропускную способность и внешнеторговый эффект, тогда как в рассматриваемой диссертации акцент смещается на теоретическое объяснение того, каким образом транспортный каркас может быть преобразован в основу распределительной, сервисной и

экономико-пространственной интеграции. Тем самым исследование вносит вклад в развитие теории транспортной и региональной экономики, поскольку показывает, что эффективность крупного международного инфраструктурного проекта определяется не только параметрами прохождения грузопотока, но и глубиной его встраивания в хозяйственное пространство принимающей территории.

Отдельную теоретическую ценность имеет развитие представлений о связи инфраструктуры и клиентоориентированности цепей поставок. В диссертации данная связь рассматривается не как факультативная характеристика логистического сервиса, а как системное условие функционирования цепей поставок оборудования китайского производства на российской территории. Это позволяет расширить теоретическое поле логистики за счет более тесного сближения инфраструктурного подхода и сервисной парадигмы управления цепями поставок. Иначе говоря, работа демонстрирует, что параметры инфраструктуры общего и собственного пользования должны анализироваться не изолированно, а через их способность обеспечивать требуемый уровень отклика на запросы потребителей, устойчивость логистических взаимодействий и приемлемый баланс между сервисом и издержками. Такой подход имеет значение для дальнейшего развития научных исследований на стыке логистики, транспортной экономики и управления цепями поставок.

Существенным вкладом в теорию является и то, что автор интегрирует в анализ пространственный, инфраструктурный и риск-ориентированный подходы. В рамках работы логистические риски рассматриваются не как внешний фон для реализации проекта, а как внутренний элемент проектирования и функционирования цепей поставок в зоне тяготения Экономического пояса Шелкового пути. Тем самым углубляется теоретическое понимание того, что клиентоориентированность, территориальная удаленность, неравномерность инфраструктурного покрытия, институциональные ограничения и конфигурация маршрутов

образуют единую систему взаимосвязанных факторов, влияющих на устойчивость логистических решений. Для науки это важно потому, что позволяет перейти от фрагментарного анализа отдельных инфраструктурных ограничений к более целостной модели объяснения логистической эффективности в условиях трансграничного взаимодействия.

Кроме того, диссертационное исследование обладает теоретической значимостью в части развития научных представлений о пространственной адресности логистических решений. Автор показывает, что выбор мест размещения распределительных звеньев должен вытекать не только из географической близости к магистрали, но и из структуры регионального спроса, степени концентрации потребителей и характера распределения товарных потоков. В теоретическом отношении это важно, поскольку усиливает роль пространственного анализа в логистике и дополняет существующие подходы к размещению логистических объектов элементами, связанными с интеграцией международной транспортной инфраструктуры и внутреннего рынка. Тем самым работа способствует дальнейшему развитию методологической базы исследований по проблемам логистического районирования, пространственной конфигурации цепей поставок и инфраструктурного обеспечения распределительных процессов.

В целом теоретическая значимость диссертации Ли На состоит в том, что она расширяет понятийные и аналитические рамки исследования транспортно-логистической инфраструктуры, углубляет научное понимание механизмов сопряжения международного транспортного проекта с региональной экономикой России и формирует основу для дальнейших исследований в области инклюзивного инфраструктурного развития, пространственной организации цепей поставок и логистического сервиса в трансграничных экономических системах.

Рекомендации по использованию выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации Ли На направлены на практическое применение полученных результатов в следующих направлениях:

– в системе государственного и регионального управления – при подготовке решений, связанных с развитием транспортно-логистической инфраструктуры в зоне тяготения международных коридоров, формированием опорных распределительных узлов, а также с увязкой магистральных маршрутов с потребностями субъектов Российской Федерации.

– в деятельности хозяйствующих субъектов – у компаний, осуществляющих импорт, дистрибуцию, складирование и логистическое сопровождение оборудования китайского производства, в том числе при выборе схем товародвижения, определении территорий обслуживания, размещении распределительных мощностей и снижении логистических рисков.

– в экспертно-консультационной практике – при разработке прикладных рекомендаций по настройке цепей поставок, оценке инфраструктурных ограничений, обосновании параметров логистического сервиса и повышении устойчивости взаимодействия участников трансграничных поставок.

– в образовательном и учебно-методическом процессе – при преподавании дисциплин по логистике, управлению цепями поставок, транспортной экономике и региональному развитию, а также при подготовке учебных материалов для бакалавриата, магистратуры и программ дополнительного профессионального образования.

Оценивая вклад автора в развитие теории и практики логистики, **необходимо в порядке критических замечаний отметить следующее:**

1. Представляется целесообразным несколько подробнее раскрыть внутреннюю логику совмещения заявленных методов исследования, клиентоориентированного подхода, ABC-анализа и приемов управления логистическими рисками, поскольку во введении они обозначены корректно, однако их последовательная увязка в единую исследовательскую процедуру могла бы быть представлена более развернуто. Особенно это важно с учетом

того, что работа соединяет инфраструктурный, пространственный и сервисный ракурсы анализа

2. Дискуссионным является перенос данных о поставках за 2021 год на задачи текущего проектирования логистических центров. Автор специально оговаривает, что открытая база ФТС за 2021 год используется как репрезентативная, а позднейшие данные недоступны; вместе с тем именно после 2021 года произошли наиболее существенные изменения во внешней торговле, транспортных маршрутах и географии импорта. Поэтому с самой логикой анализа согласиться можно, но с достаточностью такой базы для практического пространственного проектирования – уже не в полной мере.

3. Предложенный на с. 116 алгоритм идентификации локальных рынков и оценки их привлекательности представляет значительный интерес, однако некоторые критерии, заложенные в схему, сформулированы укрупненно. В частности, категория «привлекательности рынка» и условие выполнимости режима работы логистического центра могли бы быть дополнены более четкими количественными признаками либо системой пороговых значений, что сделало бы алгоритм более воспроизводимым.

4. В разделах 3.2 и 3.3 автор содержательно показывает зависимость клиентоориентированности цепи поставок от стадии торговой сделки, консолидации грузов и характера логистических рисков. Вместе с тем исследование могло бы выиграть от дополнительной формализации этих зависимостей – например, через ранжирование факторов по значимости, построение матрицы рисков или более явную привязку отдельных рисков к конкретным инструментам реагирования. Это придало бы разработанным положениям еще большую операциональную завершенность (с. 123–136; 137–141).

Тем не менее, эти критические замечания не умаляют значимости работы, но акцентируют внимание на важных аспектах, которые могли бы усилить как теоретическую ценность, так и практическую применимость результатов исследования и послужить основой для будущих исследований.

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

Представленное диссертационное исследование является завершённой, самостоятельной и логично структурированной научно-квалификационной работой, в которой решена актуальная научная задача, имеющая значение для развития транспорта и логистики, в которой обоснованы теоретические и практические подходы к развитию транспортно-логистической инфраструктуры Экономического пояса Шелкового пути на территории России, ее сопряжению с субъектами Российской Федерации, а также к формированию цепей поставок оборудования китайского производства, ориентированных на географически удаленные от Китая российские регионы. Существенную научную и практическую значимость имеют разработанные автором положения, касающиеся дискретной горизонтальной транспортно-логистической интеграции маршрута ЭПШП с российскими регионами, выбора мест дислокации опорных логистических центров, а также повышения клиентоориентированности и устойчивости соответствующих цепей поставок.

Основные результаты исследования нашли отражение в публикациях автора. Согласно диссертации, результаты работы опубликованы в 12 научных публикациях, в том числе в 4 статьях в рецензируемых журналах, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России, что подтверждает их научную апробацию и достаточную степень представленности в профессиональном сообществе.

Диссертационное исследование соответствует Паспорту научной специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика), в частности 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, диссертация Ли На на тему «Развитие транспортно-логистической инфраструктуры «Экономического пояса

Шелкового пути» на территории России» соответствует критериям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата наук, пп. 9-14 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842 (в действующей редакции).

Автор исследования, Ли На, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 - Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика)

Диссертационная работа и отзыв на исследование обсуждены и одобрены на заседании Высшей школы сервиса и торговли «18» мая 2026 г. (протокол № 6)

Директор Высшей школы
сервиса и торговли ФГАОУ ВО
«Санкт-Петербургский
политехнический университет
Петра Великого»
кандидат экономических наук,
доцент


Воронова Ольга Владимировна

«22» _____ 2026 г.

Контактная информация:

Полное наименование организации в соответствии с уставом	Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого»
Сокращенное наименование организации в соответствии с уставом	ФГАОУ ВО «СПбПУ»
Почтовый индекс и адрес организации	ул. Политехническая, д. 29 литера Б, Санкт-Петербург, 195251
Официальный сайт организации	https://www.spbstu.ru/
Адрес электронной почты	office@spbstu.ru
Телефон	+7 (812) 552-67-357

С отзывом ознакомлена 26.05.2026

