

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 19 июня 2026 г. № 24 - 3/26

О присуждении Ли На, гражданину Китайской Народной Республики, ученой степени кандидата экономических наук.

Диссертация «Развитие транспортно-логистической инфраструктуры «Экономического пояса шелкового пути» на территории России» по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика) принята к защите 15 апреля 2026 г. (протокол заседания № 24-2/26) диссертационным советом 24.2.386.04, созданным на базе ФГБОУ ВО «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 Ли На, «09» сентября 1993 года рождения, в 2017 году окончила магистратуру ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет» по направлению подготовки «Торговое дело», с присвоением квалификации магистр. В 2020 году окончила очную аспирантуру ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет» по направлению подготовки 38.06.01 Экономика. В настоящее время не работает.

Диссертация выполнена на кафедре логистики и управления цепями поставок ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», Министерство науки и высшего образования РФ.

Научный руководитель – доктор экономических наук, профессор

Парфенов Александр Викторович, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», профессор кафедры логистики и управления цепями поставок.

Официальные оппоненты:

Тасуева Тамила Сулеймановна, д.э.н., доцент, ФГБОУ ВО «Грозненский государственный нефтяной технический университет имени академика М.Д. Миллионщикова», профессор кафедры экономики и управления на предприятии, г. Грозный;

Назарова Анна Николаевна, к.э.н., ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна», заведующий кафедрой маркетинга и логистики, г. Санкт-Петербург.

дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация **Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого»** (г. Санкт-Петербург) в своем положительном отзыве, подписанном директором Высшей школы сервиса и торговли, кандидатом экономических наук, доцентом Вороновой Ольгой Владимировной и утверждённом проректором по научной работе, кандидатом физико-математических наук Фоминым Юрием Владимировичем, указала, что 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; 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).

Соискатель имеет 12 научных публикаций общим объемом 4,94 п.л. (авторский вклад – 4,7 п.л.), в т.ч. в 4 статьях в рецензируемых журналах, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России общим объемом 2,72 п.л.

Наиболее значительные научные работы по теме диссертации:

1. Ли На. Направленность развития транспортно-логистической инфраструктуры цепей поставок оборудования китайского производства в России в рамках «Экономического пояса Шелкового пути» / Ли На // ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. - 2026. - №3.–С. 56-64. – 0,5 п.л.

2. Ли На. Инфраструктура логистического сервиса клиентоориентированных цепей поставок / Ли На // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2023. - №5 (143). – С.187-191. – 0,54 п.л.

3. Ли На. Управление логистическими рисками клиентоориентированных цепей поставок в примагистральных инфраструктурных зонах Шелкового пути / Ли На // ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. - 2023. - №4. – С.22-30. – 0,97 п.л.

4. Ли На. Стратегические аспекты формирования транспортно-логистической инфраструктуры в условиях глобализации / Ли На // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2020. - №3. – С.143-147. – 0,51 п.л.

5. Ли На. Инклюзивное развитие российской транспортно-логистической инфраструктуры экономического пояса Шелкового пути / Ли На // Логистика – Евразийский мост: материалы XX Международ. науч.-практ. конф. (28 мая – 31 мая 2025 г.) Красноярск. Ч.1. - Красноярск: ФГБОУ ВО КрасГАУ, 2025. – 431 с. – С.172-176. – 0,35 п.л.

В диссертации отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных соискателем ученой степени работах, виде, авторском вкладе и объеме научных изданий.

На диссертацию и автореферат поступили положительные отзывы из:

ФГБОУ ВО «Иркутский государственный университет» (г. Иркутск) от заведующего кафедрой экономики и торговой политики, д.э.н., профессора Архипкина О.В. Замечания: в ABC-анализе на рис. 1–3 желательно уточнить исходный временной период и объем выборки, поскольку без этого затруднительно оценить устойчивость выявленного распределения поставок по регионам РФ и товарным подсубпозициям (с. 12–13). На рис. 2 и 3 представлены регионы концентрации поставок, однако не вполне раскрыта логика перехода от факта концентрации импорта к выбору логистических центров. Представляется целесообразным дополнительно пояснить, как учитываются промышленная специализация регионов, наличие складской инфраструктуры и платежеспособный спрос.

ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова», (г. Санкт-Петербург) от заведующего кафедрой транспортной логистики, д.э.н., профессора Королевой Елены Арсентьевны. Замечания: в расчетах автомобильной доставки от логистических центров к потребителям желательно подробнее раскрыть структуру затрат. Автор указывает на перевозки в пределах 1,2 тыс. км и загрузку 50–100%, но в автореферате не показано, как учитываются тарифы, обратный порожний пробег, простой, сезонность и дорожные ограничения (с. 16). Требуется развития вопрос о влиянии санкционных, таможенных и валютных ограничений на устойчивость предлагаемых цепей поставок. В работе рассматриваются логистические риски, однако внешнеэкономические и регуляторные риски могли бы быть выделены более явно как самостоятельный блок.

ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта, РУТ (МИИТ)», (г. Москва) от профессора кафедры «Управление транспортным бизнесом и

интеллектуальные системы», д.э.н., к.т.н., профессора Куренкова Петра Владимировича. Замечания: сравнение логистической инфраструктуры России и Китая через показатели LPI является убедительным, но требует осторожной интерпретации. Было бы продуктивно дополнить этот анализ отраслевыми и региональными показателями, поскольку национальный индекс не всегда отражает состояние конкретных маршрутов и примагистральных зон ЭПШП.

ФГБОУ ВО «Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А.» (г. Саратов) от профессора кафедры производственного менеджмента Социально-экономического института, д.э.н., доцента Трегубова Владимира Николаевича. Замечания: требует дополнительного пояснения выбор товарной группы ТН ВЭД 8419 в качестве эмпирической базы исследования. Автор указывает на ее значимость в структуре поставок оборудования, однако было бы полезно подробнее раскрыть, насколько результаты по данной группе могут быть распространены на иные виды оборудования китайского производства.

ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения», (г. Ростов-на-Дону) от профессора кафедры логистики и управления транспортными системами, д.э.н., доцента Михайлюка Михаила Владимировича. Замечание: 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. 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 показать, как данный эффект может измеряться: через снижение издержек, рост товарооборота, повышение доступности оборудования или развитие региональных логистических услуг.

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет

гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова, (г. Санкт-Петербург) от профессора кафедры № 17 Экономики, начальника управления аспирантуры и докторантуры, д.э.н., профессора Байдуковой Натальи Владимировны. Замечания: схема на рис. 4 имея высокую прикладную значимость, нуждается в большей операционализации отдельных этапов. Например, не до конца ясно, какие именно показатели используются для оценки привлекательности локального рынка и при каких пороговых значениях рынок исключается из дальнейшего анализа (с. 15–16). Дискуссионным также является положение о логистическом администрировании центров китайскими производителями. В работе обоснована такая необходимость, однако требует уточнения распределение функций между китайскими поставщиками, российскими логистическими операторами и региональными инфраструктурными субъектами (с. 14).

Выбор официальных оппонентов обосновывается компетентностью, высоким уровнем профессионализма, глубокими специальными знаниями, представленными в ряде опубликованных научных работ по направлению исследования, широкой известностью в научных кругах и наличием требуемых ученых степеней. Выбор ведущей организации (с ее согласия) обусловлен наличием общественно признанных научно-практических достижений; специалисты данного учреждения обладают высоким уровнем профессионализма, публикационной активности, компетентности и глубокими специальными знаниями в сфере исследования, что подтверждается списком опубликованных ими работ по теме диссертации за последние 5 лет.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

- **разработана** новая идея, обогащающая научную концепцию развития страновых транспортно-логистических инфраструктур за счет формирования уточненного представления о закономерностях их развития, объективности их влияния на процессы товародвижения и учета ограничений, препятствующих созданию ими факторных условий функционирования цепей поставок для

оказания потребителям логистических услуг на конкурентоспособном уровне;

-предложены оригинальные суждения по тематике клиентоориентированности цепей поставок, расширяющие границы традиционных подходов к обоснованию сквозного обеспечения требуемого уровня логистического обслуживания в рамках взаимодействий между их участниками путем комплексного учета ими потенциалов транспортно-логистической инфраструктуры общего и необщего пользования;

- уточнен перечень логистических рисков совместного строительства РФ и КНР транспортно-логистической инфраструктуры в рамках программы «Экономический пояс Шелкового пути», произведена их градация и охарактеризованы их отличительные аспекты; выявлены качественно новые закономерности развития транспортно-логистических инфраструктур РФ и КНР и осуществлен их бенчмаркинг-анализ;

- доказана перспективность использования метода ABC-анализа территориального распределения центров концентрации потребителей оборудования китайского производства, тяготеющих к российской части маршрута «Экономического пояса Шелкового пути» для прототипирования цепей поставок этой продукции из КНР в РФ; обоснована перспективность инклюзивного включения пояса в транспортно-логистическую инфраструктуру субъектов РФ путем точечного открытия китайскими поставщиками логистических центров распределения производимого ими оборудования вдоль российской части его маршрута;

- предложен алгоритм выбора мест территориального размещения китайских логистических центров вдоль российской части маршрута «Экономического пояса Шелкового пути», образующих опорную сеть транспортно-логистических объектов перераспределения оборудования китайского производства между российскими региональными промышленными рынками с учетом их коммерческой привлекательности для китайских поставщиков и перспектив снижения затрат на доставку грузов российским потребителям путем консолидации их перевозок;

- **расширено** концептуальное представление о совокупности параметров клиентоориентированности цепей поставок оборудования китайского производства в РФ, учитывающее необходимость организации их послепродажного обслуживания на основе логистических принципов.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

- **доказаны** положения, расширяющие научные представления о формировании страновых транспортно-логистических инфраструктур в условиях возрастания государственной поддержки создания на основе системного подхода жизненно необходимых условий для эффективного функционирования национальных цепей поставок и обеспечения их безопасности в условиях новой геологистической ситуации;

- **применительно к проблематике диссертации результативно (эффективно, то есть с получением обладающих новизной результатов) использован** системный подход к определению этапности развития теории клиентоориентированности цепей поставок и ее содержательной интерпретации; к обоснованию участниками этих множественных структур приемлемого баланса между собственной и внешней транспортно-логистической инфраструктурой в целях реализации политики ориентации на клиента;

- **изложены** положения, раскрывающие особенности реализации глобальной логистической инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» и рисков на пути совместного строительства силами РФ и КНР; выявлены и охарактеризованы современные тенденции развития национальных транспортно-логистических инфраструктур РФ и КНР с обоснованием мест дислокации логистических центров, осуществляющих поставки оборудования китайского производства из КНР в субъекты РФ, с учетом коммерческих и логистических перспектив их размещения вдоль российской части маршрута «Экономического пояса Шелкового пути»;

- **изучены** особенности пространственного зонирования территорий субъектов РФ, приближенных к маршруту «Экономического пояса Шелкового

пути», с использованием критерия оценки привлекательности российских локальных промышленных рынков для целенаправленной ориентации на них цепей поставок оборудования китайского производства из КНР; приведены доказательства в пользу горизонтальной инклюзивной интеграции этого маршрута с российской региональной транспортно-логистической инфраструктурой;

- **раскрыты** существенные особенности обеспечения клиентоориентированности цепей поставок оборудования китайского производства в РФ, обусловленные: товарной спецификой их закупок и свойственными им высокими транзакционными издержками; необходимостью предоставления потребителям этого оборудования логистической поддержки, гарантирующей непрерывность его эксплуатации; наличием широкого перечня логистических рисков.

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

- **определены** пределы и перспективы практического использования теории логистики и управления цепями поставок на практике в сфере обоснования направленности и приоритетов развития транспортно-логистической компоненты инфраструктуры товарного рынка, обеспечивающей синхронизацию ее настройки и эксплуатации с процессами товародвижения в целях повышения эффективности общественного производства;

- **создана** система практических рекомендаций по формированию инфраструктуры логистического сервиса клиентоориентированных цепей поставок, отражающей организационно-экономические и институциональные особенности оперативного сквозного реформирования дуальных логистических взаимодействий в этих множественных структурах в интересах конечных потребителей;

- **дано** предложение по обоснованию вариантов пространственного развития цепей поставок оборудования китайского производства в Россию на

базе транспортно-логистической инфраструктуры российской части маршрута «Экономического пояса Шелкового пути», предусматривающего проведение ABC-анализа спроса на эту продукцию в субъектах России, географически удаленных от КНР;

- **создана** графическая модель, представляющая описание алгоритма обоснования требований к каркасу сети логистических центров на российской части маршрута «Экономического пояса Шелкового пути», образующего инфраструктуру логистического сервиса в цепях поставок оборудования китайского производства из КНР в РФ, сопряженную с транспортно-логистическими инфраструктурами субъектов РФ на территориях примыкания к Экономическому поясу;

- **представлены** предложения по управлению логистическими рисками в клиентоориентированных цепях поставок оборудования китайского производства из КНР в РФ, предусматривающие учет влияния консолидации грузовых отправок этой продукции и переконсолидации в логистических центрах на территории РФ на скорость ее доставки российским потребителям и суммарные логистические издержки.

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

- **теория** построена на известных проверяемых фактах о формировании транспортно-логистических инфраструктур различного уровня; характеризуется научной преемственностью в развитии концепции логистики и управления цепями поставок; отличается высоким уровнем аргументированности научных положений; подтверждается репрезентативностью информационной базы исследования;

- **идея** базируется: на анализе потенциала и рисков формирования транспортно-логистической инфраструктуры в рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути»; на обобщении практики и критической оценки тенденций ее строительства в России и КНР;

- **установлено** приращение в исследовании научных знаний в области развития транспортно-логистической инфраструктуры «Экономического пояса

Шелкового пути» на территории России с учетом приоритетов инклюзивного включения его маршрута в транспортно-логистические инфраструктуры субъектов РФ;

- **использованы** современные методы сбора и формирования исходной информации с использованием официальных статистических данных о развитии транспортно-логистических инфраструктур РФ и КНР и их роли в формировании условий для эффективного функционирования цепей поставок, эмпирического материала, представленного в открытых источниках периодической информации и сети Интернет, а также в нормативно-правовых документах, регламентирующих институциональное развитие страновой транспортно-логистической инфраструктуры.

Личный вклад соискателя состоит

- **в непосредственном осуществлении** всех этапов научного исследования: постановке проблемы, обосновании цели и комплекса исследовательских задач, формировании теоретико-методологической и информационной базы исследования;

- **научном обосновании** теоретических и методических положений, содержательной интерпретации полученных результатов, разработке практических рекомендаций;

- личном участии автора в **апробации** полученных результатов исследования на научно-практических конференциях различных уровней, подготовке 12 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 профессора Смирнова Е.А., Борисова В.В. и Палкина Е.С. дали положительную оценку диссертационной работе. В качестве замечаний профессор Смирнова Е.А. отметила, что рекомендациям по интеграции логистических центров в российский маршрут ЭПШП не хватает детализации — в частности, на странице 16 автореферата сделан акцент на

консолидации грузовых отправок, однако перечень способов достижения этой цели не приведен. Профессор Борисова В.В. указала на то, что соискателем не в полной мере раскрыты финансовые механизмы взаимодействия российских и китайских участников цепей поставок оборудования. Профессор Палкина Е.С. отметила целесообразность дополнения метода ABC-анализа распределения поставок оборудования китайского производства на территории Российской Федерации методом ABC-XYZ-анализа с целью оценки стабильности и устойчивости этих поставок.

Соискатель Ли На согласилась с высказанными замечаниями и дала соответствующие комментарии. В частности, указала несколько способов консолидации грузовых отправок: объединение малых отправок, направляемых разным клиентам, дислоцированным в пределах локальной зоны рынка товаров; группировка грузовых отправок, исходя из графика поставок товаров их получателям; объединение партий товара по группам грузоотправителей, обслуживающих одну локальную рыночную зону.

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

На заседании 19 июня 2026 года диссертационный совет принял решение за научно обоснованные экономические разработки организационных форм горизонтальной интеграции транспортно-логистической инфраструктуры экономического пояса Шелкового пути и российских регионов путем точечного размещения вдоль его маршрута опорных логистических центров в целях организации поставок оборудования китайского производства на территорию РФ, имеющие существенное значение для развития экономических отношений между Россией и Китаем, присудить Ли На ученую степень кандидата экономических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 18 человек, из них 12 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 - 18, против - 0, недействительных бюллетеней - 0.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

диссертационного совета

24.2.386.04,

доктор экономических наук, профессор

 Щербаков Владимир Васильевич

УЧЕНЫЙ СЕКРЕТАРЬ

диссертационного совета

24.2.386.04,

доктор экономических наук, профессор

 Гвилия Наталья Алексеевна



19 июня 2026 г.