В диссертационный совет 99.2.156.02, созданный на базе ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова», ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»

ОТЗЫВ

официального оппонента – доктора экономических наук, доцента Гулого Ильи Михайловича на диссертацию Судоргина Романа Олеговича на тему «Методология системной оценки эффективности транспортно-логистических предприятий», представленную на соискание ученой степени доктора технических наук по научной специальности 2.9.9. Логистические транспортные системы

1. Актуальность темы диссертационного исследования

Системная оценка деятельности участников грузовых перевозок является одним из важнейших элементов формируемой в настоящее время Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП-ГосЛог), целью которой выступает информационное обеспечение процессов управления транспортно-логистическим комплексом посредством формирования единого пространства для взаимодействия государственных органов, организаций и предпринимателей, предоставляющих транспортные услуги, их клиентов-пользователей, обеспечивающего повышение надежности, эффективности, скорости и безопасности внутренних и международных грузовых перевозок всеми видами транспорта и конкурентоспособности транспортных услуг российских организаций на мировом рынке.

В платформу входит подсистема «Цифровой профиль участника», обеспечивающая создание и ведение цифровых профилей участников перевозочного процесса, контроль достоверности информации при создании цифровых профилей участников перевозок путем ее проверки с использованием информации, полученной из подключенных к платформе информационных систем, ведение реестров участников перевозочного процесса. Внедряется на азе платформы «Цифровой паспорт перевозки», который обеспечивает для перевозки с использованием электронных перевозочных документов управление процессом сбора данных о грузах, участниках перевозочного процесса, перевозочных документах, местоположении транспортных средств с присвоением каждой перевозке уникального идентификатора, включающую сервис электронного

взаимодействия по информированию о местоположении груза.

Внедрение цифровых профилей и паспортов участников грузовых перевозок должно сопровождаться наличием методологической базы определению их числовых значений с учетом всесторонней оценки параметров качества и эффективности перевозочной деятельности каждого контрагента.

Необходима современная методология комплексной оценки деятельности транспортно-логистических организаций, их взаимодействия в рамках предоставления услуг уни- и мультимодальных грузовых перевозок, разработка соответствующего программного обеспечения, программных продуктов по обработке и анализу данных, обеспечивающих оценку контрагентов и принятие решений для эффективного управления перевозочными процессами.

Поэтому тема диссертация Судоргина Романа Олеговича актуальна и своевременна для транспортной отрасли: разработка методологии оценки эффективности транспортно-логистических организаций, учитывающая устойчивость их взаимодействия с другими участниками грузовых перевозок и межотраслевые связи в процессе предоставления транспортных и логистических услуг, является актуальной научной задачей.

Тема диссертации содержит новые положения по разработке методологического инструментария по внедрению в транспортную отрасль Российской Федерации организационно-технологических решений, обеспечивающих функционирование цифровых профилей участников перевозочного процесса и ведение их реестров, управление процессами сбора данных о перевозках с присвоением каждой из них идентификационных числовых рейтинговых значений. Положения диссертации способствуют реализации на территории Российской Федерации национального проекта «Эффективная транспортная система», его составной части – федерального проекта «Цифровая трансформация».

2. Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендации, сформулированных в диссертационном исследовании, его общая характеристика и завершенность

Обоснованность сформулированных диссертантом научных положений, выводов и рекомендаций подтверждается использованием в работе современных методов научного исследования: системного анализа, методологического аппарата теории игр, оптимизационного моделирования и векторной оптимизации при определении значений весомости показателей результатов деятельности транспортно-логистических организаций.

Автором глубоко и всесторонне проанализированы нормативные документы, положения которых регламентируют развитие транспортной

отрасли Российской Федерации, реализацию на ее территории национальных проектов и государственных программ. Использованы положения документов стратегического планирования, включая Транспортную стратегию Российской Федерации, стратегические направления в области цифровизации транспортной отрасли.

Обоснованность результатов диссертационного исследования, сформулированных автором результатов и выводов подтверждается использованием официальных и достоверных источников информации: официальных данных Федеральной службы государственной статистики, Министерства транспорта Российской Федерации, авторитетных источников сети Интернет, материалов научной печати, использованием трудов зарубежных и российских ученых.

В диссертации соискателем должным образом сформулированы цель и задачи по обозначенной проблеме исследования. Поставленную цель диссертационного исследования, заключающуюся в разработке методологии системной оценки эффективности транспортно-логистических предприятий, комплексно учитывающей целеполагание устойчивого развития сложной многоуровневой структуры внутри- и межотраслевого взаимодействия, считаю достигнутой.

Структура диссертации обеспечивает последовательное достижение ее автором поставленной цели, при этом в каждой главе имеются конкретные результаты, обладающие признаками научной новизны и позволяющие решить поставленную в работе научную задачу.

Первая глава диссертации (с. 17-72) содержит материал по изучению автором проблемы повышения эффективности деятельности транспортно-логистических организаций, раскрывая авторский подход к дальнейшему его повышению. Определена необходимость развития научных положений по систематизации деятельности транспортно-логистических организаций, проведен анализ концептуальных направлений повышения эффективности транспортно-логистической деятельности, включая использование современных технологий, применение эффективных методов. Автор раскрыл используемые в практике управления методы оценки эффективности транспортно-логистической деятельности и транспортно-экспедиционного обслуживания.

Вторая глава диссертации (с. 77-145) раскрывает методы определения эффективности транспортно-логистической деятельности через призму определения рейтинговых индикаторов эффективности деятельности участников перевозок. Автор раскрыл методологические особенности оценки эффективности транспортно-логистического процесса через группу методов прогнозирования, включая экспертную оценку, методы решения многокритериальных задач принятия управленческих решений и мониторинга их реализации.

Третья глава диссертационного исследования (с. 146-196) посвящена методологическому обоснованию процесса формирования оптимальной структуры в процедуре рейтингового оценивания эффективности транспортно-логистических организаций. Сформулированы предложения по снижению информационной неопределенности в проведении рейтингового оценивания, продемонстрированы преимущества реализации энтропийного подхода к моделированию состояния эффективности в процессе рейтингового оценивания, предложена авторская модель оценки эффективности участников перевозок на основе их рейтингового оценивания, ее преимущества в сравнении с аналогичными моделями решения многокритериальных задач, разработана многоуровневая иерархическая структура рейтингового оценивания транспортно-логистических организаций.

В четвертой главе (с. 197-251) решена практическая задача: разработано программное обеспечение для рейтингового оценивания транспортно-логистических организаций. Предложена концепция программного обеспечения, разработаны алгоритмы его использования, подготовлена методика применения программного продукта для реализации процессов проведения рейтингового оценивания эффективности перевозок, деятельности контрагентов транспортно-логистической цепи.

На основе разработанной автором методологии в пятой главе (с. 252-295) автором решена экспериментальная практическая задача: проведена апробация методологии и выполнен вычислительный эксперимент по оценке эффективности конкретных транспортно-логистических организаций, сформированы их рейтинги и параметры влияния на эффективность транспортно-логистической деятельности.

Подчеркиваю, что диссертация охватывает все составные части решаемой автором научной задачи. Текст работы последователен, структурирован, логично разложен на разделы и элементы внутри них, выводы, расчеты, предложения автором аргументированы и обоснованы.

Считаю, что диссертационное исследование является всесторонне обоснованным, завершенным.

3. *Достоверность и новизна положений результатов диссертационного исследования, полученных лично соискателем*

Достоверность основных положений диссертационного исследования Романа Олеговича определяется использованием различных актуальных методов достижения цели диссертационного исследования.

Основные результаты исследования обсуждались на международных конференциях по тематике развития транспортной отрасли, отдельных ее направлений и технологических векторов, внедрению цифровых решений для повышения эффективности транспортно-логистической деятельности.

По теме исследования автором достигнут должный задел научных публикаций, включая 12 статей в научных рецензируемых журналах из перечня ВАК России.

Полученные в ходе исследования выводы не противоречат уже существующим научным методологическим подходам, нормативно-правовым документам по разработке организационно-технологических и управленческих структур, обеспечению технологий взаимодействия элементов транспортно-логистических систем, выработке организационно-технологических решений в области цифровизации транспортно-логистических процессов, мониторинга перевозочной деятельности.

Положения автора органично уточняют, развивают и дополняют основные положения по методологическому обеспечению оценки эффективности деятельности отдельных участников (элементов) многоуровневых иерархических транспортно-логистических систем, с применением цифровых решений в рамках мониторинга эффективности и построения цифровых рейтингов и достижения рекомендуемых значений отдельных показателей эффективности транспортно-логистической деятельности.

Достоверность расчетов и результатов апробации подтверждается использованием автором диссертации актуальных отраслевых статистических данных, обработанных в прикладных программных средах.

Новизна и теоретическая значимость результатов диссертационного исследования заключается в том, что полученные его автором выводы и результаты развивают научные представления об оценке эффективности технологий, организации и управления современными транспортно-логистическими системами на основе проведения итерационных процедур снижения неопределенности с использованием оригинального методологического инструментария принятия решений по плановым и прогнозным оптимальным значениям показателей эффективности транспортно-логистической деятельности с учетом разработки и применения антиэнтропийных механизмов.

Достоверность выводов и рекомендаций автора диссертационной работы подтверждают результаты их апробации в обществах с ограниченной ответственностью «Байт-Транзит-Континент», «Компания Скиф-Карго», «ЛогистБизнесИнтернешнл», «Балтийская Сервисная Компания».

В числе наиболее значимых научных результатов, полученных в диссертации и выносимых на защиту, отметим:

1. Введение понятия «транспортно-логистическое производство» как категории управления, для которой реализуются такие функции, как прогнозирование эффективного развития транспортно-логистической системы, оценка эффективности предшествующего и текущего состояния, на основе процедур рейтингования отдельных структур и системных элементов

– контрагентов – участников (с. 57-76).

2. Предложенный автором подход к определению оптимальных значений показателей эффективности транспортно-логистических организаций при прогнозировании и планировании их деятельности, основанный на применении методов многокритериальной векторной оптимизации, выполнении процедур одновременной, параллельной оптимизации значений показателей с учетом достижения согласованных требований текущего состояния, внутренних и внешних условий, эффективных плановых решений, достижения целей и выполнения оптимизации транспортно-логистической системы (с. 93-120, 162-171).

3. Разработанная модель определения весовых коэффициентов значимости показателей рейтинговой оценки эффективности транспортно-логистических организаций, применяемая на основе построения формальной структуры оптимальной транспортно-логистической системы, в которой достигается максимизация эффективности принимаемых решений, качества управления, более высокие значения системной эффективности (с. 172-180).

4. Разработанный метод синтеза оптимальной структуры элементов транспортно-логистической системы в системе рейтингового оценивания их эффективности, позволяющий формировать оптимальную структуру рейтингового оценивания с учетом предпочтения общенациональных, макроэкономических и отраслевых приоритетов транспортно-логистической системы над локальными интересами отдельных ее участников, способствующий осуществлению управленческих воздействий для достижения оптимального состояния системы в будущем (с. 181-196).

5. Созданное и апробированное программное обеспечение, позволяющее практически использовать авторские модель и метод проведения рейтинговой оценки эффективности транспортно-логистических организаций, одновременно применять стратегические и оперативные параметры в программных алгоритмах, разработанных автором с применением блочно-иерархического метода, опорой на технологии объектно-ориентированного программирования. Программное обеспечение позволяет формировать рейтинги транспортно-логистического организаций, отражающих состояние их эффективности, транспортно-логистической системы в целом при учете влияния внешних и внутренних факторов; определять коэффициенты значимости каждого отдельного показателя эффективности транспортно-логистической деятельности для каждого ее контрагента (с. 197-295).

Приведенные в диссертации положения, выводы и рекомендации обеспечивают приращение научного знания в области технологии, организации и управления транспортно-логистическими системами в проблемной области разработки и применения методологического инструментария внедрения цифровых профилей участников перевозочного процесса, ведения их реестров, управления процессами сбора данных о

перевозках с присвоением их участникам числовых рейтингов.

4. Теоретическая и практическая значимость результатов диссертационного исследования

Значимость полученных автором диссертации результатов обусловлена тем, что содержащиеся в работе положения, выводы и рекомендации, предназначены для отдельных участников грузовых перевозок (грузовладельцев, перевозчиков, экспедиторов, логистических операторов, операторов информационных систем), для транспортной отрасли Российской Федерации, для органов государственной власти и местного самоуправления, отраслевых ассоциаций.

Теоретическая значимость проведенного исследования заключается в том, что автором: доказано, что существующая модель организации деятельности участников перевозок является: многокритериальной с противоречивым целеполаганием, сложной, многоуровневой, открытой; изложены аргументы и доказательства о введении нового понятия «транспортно-логистическое производство», предполагающего не только оценку эффективности предшествующего и текущего состояния, но и управление функционалом производственной транспортно-логистической системы, прогнозирование ее эффективного развития; раскрыта проблема снятия неопределенности в транспортно-логистической системе Российской Федерации и ее решение на основе перехода участников к современным цифровым технологиям; проведена модернизация методов решения многокритериальных задач в процессах рейтингового оценивания участников перевозок в изменяющихся условиях внешней среды на основе моделей последовательной оптимизации, предполагающих декомпозицию информационного пространства на ряд непересекающихся областей, с конкретными наборами показателей критериев оптимальности.

Практическая значимость результатов диссертации заключается в возможности применения положений, выводов и рекомендаций в деятельности:

– транспортных организаций – перевозчиков и экспедиторов – для объективной комплексной оценки их цифровых профилей;

– органов власти и организаций, ответственных за обеспечение реализации мероприятий государственных и муниципальных проектов и программ, по оцифровке перевозочных процессов;

– организаций промышленности и торговли (грузовладельцев) как заказчиков услуг перевозок, заинтересованных в повышении их качества, развитии технологического фундамента перевозочной деятельности, сокращении сроков доставки, использовании возможностей цифрового

взаимодействия с контрагентами;

– отраслевых ассоциаций, инвесторов, вовлеченных в реализацию мероприятий национального проекта «Эффективная транспортная система» и «Экономика данных и цифровая трансформация государства» – в части достижения отдельных показателей, предусмотренных соответствующими документами стратегического планирования;

– операторов информационных систем в рамках определения набора показателей оценки цифровых профилей и рейтингов участников перевозок и сбора данных для их оценки, моделирования процессов обработки и анализа больших данных для повышения эффективности деятельности транспортно-логистических организаций, совершенствования прогнозирования транспортно-логистических процессов в экономике Российской Федерации;

– органов государственной власти (Министерства транспорта РФ, Федерального дорожного агентства, Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ и другие) при планировании и организации отдельных мероприятий в рамках развития Национальной цифровой транспортно-логистической платформы.

Основные результаты диссертационного исследования могут быть также использованы в учебном процессе при подготовке кадров по программам высшего образования, в частности, при обучении в магистратуре по программам «Транспорт и логистика» , «Управление производством в автомобилестроении» по направлению «Менеджмент».

5. *Дискуссионные вопросы и замечания по диссертационной работе*

Положительно оценивая результаты исследования важно отметить некоторые дискуссионные вопросы:

1. По тексту диссертации (с. 18-291) автор использует множество понятий (что разбалансирует и размывает объект исследования): производство, транспортное производство, логистическое производство, транспортно-логистическое производство, глобальное производство, общетранспортное производство, автотранспортное логистическое производство и транспортно-логистическое обслуживание. Если автор употребляет различные понятия, в чем они заключаются?

2. Во второй главе (с. 77-145) автор систематизировал методы определения эффективности транспортного логистического производства в структурах рейтингового оценивания. Автор утверждает, что оценка эффективности сводится не только к оценке эффективности предшествующего и текущего состояния, но и подразумевает операции по управлению функционалом транспортно-логистической системы. Основной акцент сделан на исследование методов прогнозирования. Считаем важным отметить, что автор исследует не методы оценки эффективности как

результативности экономической деятельности, характеризуемой отношением полученного экономического эффекта, результата, к затратам ресурсов, обусловившим получение этого результата, а исследует методы принятия управленческих решений в рамках стратегического управления транспортными системами. Таким образом, следует признать вклад автора именно в развитие методов и моделей определения и принятия эффективных управленческих решений.

3. На с. 145 автор делает вывод о том, что наиболее перспективным направлением развития методов решения многокритериальных задач, способных находить адекватные решения в системах рейтингового оценивания в изменяющихся условиях внешней среды, являются модели последовательной оптимизации со своими наборами показателей критериев оптимальности. Отметим, что обоснование авторской модели нуждается в четкой постановке критериев оптимальности и конкретизации информационной базы для сбора, накопления показателей при использовании методов и моделей рейтингового оценивания эффективности транспортно-логистического производства (с.146-196).

4. В поставленной автором цели диссертационного исследования заявлено, что результатом выступает методология системной оценки эффективности транспортно-логистических предприятий, комплексно учитывающая целеполагание устойчивого развития сложной многоуровневой структуры взаимодействия ее элементов. При этом в работе в предложенном автором перечне индикаторов эффективности транспортно-логистического производства (таблица 4.1, с. 214-221) не конкретизировано, каким образом достигаются цели устойчивого развития транспортной системы. Также в работе отсутствует раскрытие сущности и содержания понятия «устойчивое развитие сложной многоуровневой структуры внутри- и межотраслевого взаимодействия».

5. Предложенный автором на с. 214-221, с. 254-260 перечень индикаторов эффективности транспортно-логистического производства ограничен для использования в других видах транспорта, кроме автомобильного (железнодорожный, водный, грузовая авиация), а также в компаниях, оказывающих услуги в процессе движения грузов (стивидоры, терминалы, грузовые дворы, транспортно-логистические центры и др.). В диссертации не приведены формулы расчета предложенных индикаторов; кроме того, суть отдельных из них представляется сложной для понимания, а также затруднительной при осуществлении сбора и оценки их количественных значений. Например, такие индикаторы, как «полнота предоставляемых услуг», «индекс совершенного заказа», «упущенная выгода от ненайденных транспортных средств», «средний опыт водителя», «тестирование беспилотных технологий, искусственного интеллекта и электромобилей)» представляются недостаточно раскрытыми и аргументированными для

эффективного применения. Такой показатель, как «доля транспортных расходов в выручке» для транспортных компаний сформулирован не некорректно, поскольку выделение именно транспортных расходов в выручке практикуется для отраслей производственного сектора и торговли.

6. Также следует отметить ограниченность разделения исследуемых компаний транспортного производства на транспортные, транспортно-экспедиционные и экспедиционные (с. 181-182), поскольку в процессе грузовых перевозок участвуют и другие типы компаний – владельцы инфраструктуры, компании, выполняющие работы, услуги по грузопереработке, терминальной обработке и др.

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

6. Заключение о соответствии диссертационного исследования требованиям ВАК Министерства науки и высшего образования РФ

Диссертация Судоргина Романа Олеговича на тему «Методология системной оценки эффективности транспортно-логистических предприятий» написана автором самостоятельно, обладает внутренним единством, содержит новые научные результаты и положения, выдвигаемые для публичной защиты, и свидетельствует о личном вкладе автора диссертации в науку.

В диссертации приводятся сведения о практическом использовании полученных автором диссертации научных результатов. Предложенные автором диссертации решения аргументированы и оценены по сравнению с другими известными решениями.

Оформление диссертации и автореферата соответствуют требованиям государственных стандартов. Автореферат отражает основные положения диссертации, выносимые на защиту.

Научные публикации автора, представленные в диссертации, в полной мере отражают полученные в ходе исследования основные результаты.

Диссертация выполнена в рамках паспорта научной специальности 2.9.9. «Логистические транспортные системы», пунктов: 1 «Организационно-технологические и управленческие структуры в логистических транспортных системах»; 9 «Организационно-технологические решения в области интеллектуализации и цифровизации транспортно-логистических процессов, идентификации и мониторинга объектов и процессов»; 11 «Обеспечение технологии взаимодействия элементов в многоуровневых иерархических транспортно-логистических системах, включая вопросы нормативно-правового и таможенного регулирования, экспедирования грузов».

Диссертация Судоргина Романа Олеговича на соискание ученой степени доктора технических наук является научно-квалификационной работой, в которой содержится решение научной проблемы по разработке методологического инструментария по внедрению в транспортную отрасль Российской Федерации организационно-технологических решений, обеспечивающих функционирование цифровых профилей участников перевозочного процесса и ведение их реестров, управление процессами сбора данных о перевозках с присвоением каждой из них идентификационных числовых рейтинговых значений, что вносит вклад в успешную реализацию на территории Российской Федерации национального проекта «Эффективная транспортная система», его составной части – федерального проекта «Цифровая трансформация», создавая условия для эффективной эксплуатации сервисов анализа фактических и прогнозных объемов грузовых перевозок, для снижения административных и транзакционных барьеров для участников рынка грузовых перевозок, что соответствует требованиям п. 9 Положения о присуждении ученых степеней, а ее автор, Судоргин Роман Олегович, заслуживает присуждения ученой степени доктора технических наук по научной специальности 2.9.9 – Логистические транспортные системы.

Официальный оппонент
Гулый Илья Михайлович
доцент, доктор экономических наук по научной специальности
5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика)
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» (ФГБОУ ВО ПГУПС)
190031, г. Санкт-Петербург, Московский проспект, д. 9.
тел./факс: +7(812)4578628; +7(812)5707701
адрес электронной почты: dou@pgups.ru, ilya.guliy@mail.ru
должность в организации: профессор кафедры «Экономика транспорта»

« 16 » октября 2026 г. _____/ И.М. Гулый

Я, Гулый Илья Михайлович, даю согласие на включение своих персональных данных в документы, связанные с работой диссертационного совета 99.2.156.02 и с защитой диссертации Судоргина Романа Олеговича, и их дальнейшую обработку.

/ И.М. Гулый

Подпись руки Гулого И.М.
удостоверяю
Начальник Службы управления персоналом университета Г.Е. Егоров
«16» октября 2026 г.