В объединенный диссертационный совет 99.2.156.02 на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «белгородский государственный технологический университет им. В.Г.Шухова» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «государственный университет управления» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации Судоргина Романа Олеговича на тему «Методология системной оценки эффективности транспортно-логистических предприятий», представленной на соискание учёной степени доктора технических наук по специальности 2.9.9 «Логистические транспортные системы»

Для производственной компании, распределяющей продукцию по территории Российской Федерации, транспортная составляющая формирует значительную часть логистических издержек, а надёжность перевозчиков непосредственно определяет выполнение обязательств перед покупателями. Опыт управления цепями поставок показывает, что выбор исполнителя по наименьшей ставке нередко оборачивается срывом сроков и дополнительными затратами, превышающими полученную экономию. Именно поэтому положение, с которого Р.О. Судоргин начинает обоснование актуальности, представляется для грузовладельца принципиальным: понятие эффективности транспортно-логистического производства должно быть расширено от отождествления с экономичностью к сбалансированной, или комплексной, эффективности как способности достигать поставленных целей в контексте устойчивого развития. При квалификационном отборе перевозчиков грузовладелец вынужден полагаться на собственный ограниченный опыт и сведения, предоставляемые самими участниками отбора. Создаваемые Национальная цифровая транспортно-логистическая

платформа и реестр «ГосЛог» с электронным рейтингом эффективности компаний способны изменить это положение, и диссертация предлагает для такого рейтинга научную основу.

Тема соответствует паспорту специальности 2.9.9 (пункты 1, 9, 11). Объект исследования определён автором как система оценки эффективности, балансирующая противоречивое целеполагание на межотраслевом уровне взаимодействия; для заказчика транспортных услуг это определение содержательно, поскольку интересы грузовладельца, перевозчика и отрасли в целом действительно не совпадают, и всякий рейтинг, отражающий только одну из сторон, утрачивает доверие остальных. Автор обоснованно рассматривает транспортно-логистическую систему как многокритериальную с противоречивым целеполаганием, сложную, многоуровневую и открытую, подверженную воздействию факторов с неизвестными вероятностными характеристиками. Последнее свойство хорошо знакомо грузовладельцу по опыту последних лет, когда изменения маршрутов, ставок и сроков доставки не поддавались прогнозированию на основе прошлой статистики.

Методологически оправданным представляется выбор аппарата теории игр с природой факторов. Если вероятностные законы, которым подчиняются показатели эффективности перевозчиков, неизвестны, то применение методов, требующих знания функций распределения, приводит к ложной точности, а применение экспертных оценок возвращает в расчёт ту самую субъективность, от которой оценка должна быть освобождена. Предложенная автором модель получения переменных значений весовых коэффициентов (формулы 5–7) позволяет находить различные системы распределения весов, удовлетворяющие качеству, декларируемому системой рейтингового оценивания, и выбирать те из них, которые обеспечивают наибольшую системную эффективность. На числовом примере показано, что такой подход даёт совокупную системную эффективность 24,93 против 21,45 по критерию Лапласа и 19,84 по оценкам Фишберна (таблица 3).

С практической точки зрения ценность представляет стратификация участников рынка по типу основного производства (рисунок 5). Грузовладелец, заключающий договор с экспедиционной компанией, не располагающей собственным подвижным составом, принимает иные риски, чем при работе с транспортной компанией, эксплуатирующей собственный парк; раздельные рейтинги по видам деятельности (рисунки 7–9) позволяют сравнивать между собой сопоставимых исполнителей, а приведение их к единой шкале на первом иерархическом уровне (рисунок 10) позволяет оценить их и в общей системе. Единый отраслевой индикатор ЕИРО, который, по утверждению автора, допускает сопоставление разных транспортно-логистических систем, в перспективе может быть использован грузовладельцем при выборе между автомобильной и иными схемами доставки.

Достоверность результатов подтверждена вычислительным экспериментом на фактических данных пятнадцати компаний трёх видов производственной деятельности и согласованием совокупности полученных коэффициентов относительной важности с функциональной моделью энтропии Шеннона (рисунки 12, 13). Практическая значимость подтверждена внедрением результатов в деятельность четырёх транспортно-логистических компаний и в учебный процесс ГУУ. Круг публикаций автора включает исследование изменения сроков доставки между федеральными округами, то есть показателя, наиболее значимого для грузовладельца.

Поддерживая основные положения работы, считаю целесообразным высказать замечания с позиций заказчика транспортно-логистических услуг.

1. Система целеполагания разделена на уровень отраслевого взаимодействия и уровень отдельных компаний; интересы грузовладельца как потребителя услуг в явном виде в структуре критериев не выделены, и из автореферата не ясно, в какой мере показатели качества обслуживания (своевременность, полнота и сохранность доставки) представлены в номенклатуре критериев первого и второго уровней.

2. Рейтинговая оценка формируется для компании в целом, без разделения по категориям перевозимых грузов; для грузовладельца, перевозящего грузы с особыми условиями (температурный режим, опасные и крупногабаритные грузы), эффективность исполнителя в соответствующем сегменте может существенно отличаться от его интегральной оценки.

Высказанные замечания связаны с перспективами практического использования результатов и не снижают научной и практической ценности выполненного исследования. Диссертационная работа Судоргина Романа Олеговича «Методология системной оценки эффективности транспортно-логистических предприятий» представляет собой завершённое научное исследование, обладающее внутренним единством, в котором на основании выполненных автором разработок решена крупная научная проблема, имеющая важное хозяйственное значение для развития транспортного комплекса Российской Федерации. Работа соответствует требованиям пунктов 9–14 «Положения о присуждении учёных степеней», утверждённого постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 № 842 (со всеми изменениями и дополнениями), предъявляемым к диссертациям на соискание учёной степени доктора наук, а её автор, Судоргин Роман Олегович, заслуживает присуждения учёной степени доктора технических наук по специальности 2.9.9 «Логистические транспортные системы».

Доктор технических наук,
заместитель генерального директора ФГУП «НАМИ»
125438, г. Москва, ул. Авиамоторная, д. 2
Givi.nadareishvili@nami.ru
+7 (495) 456-57-00

Надареишвили Г.Г.

«03» 11 2026 г.