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 транспортно-экспедиционной компании вопрос об объективной оценке эффективности не является отвлечённым: именно такие компании оказываются объектом оценивания при каждом тендере, квалификационном отборе подрядчика или пересмотре условий договора с грузовладельцем. В сложившейся практике эти процедуры опираются преимущественно на цену предложения и на анкетные, по существу экспертные, сведения, вследствие чего добросовестный участник рынка лишён возможности подтвердить свою эффективность иначе как собственными заявлениями. Диссертация Судоргина Р.О. предлагает научно обоснованный выход из этого положения: методологию, при которой рейтинг формируется как отклик функции ценности на фактические данные компаний, а не как сравнение мнений. Актуальность работы подкреплена анализом, приведённым в первой главе: при практически неизменной доле транспорта в валовом внутреннем продукте и отрасль, поглощает возрастающий объём ресурсов, а хаотично сложившаяся структура автотранспортных предприятий обусловливает низкую прозрачность и высокую фрагментарность рынка (Рисунок 1). Связь исследования с созданием нового реестра «ГосЛог» делает его результаты непосредственно востребованными участниками рынка.

Тема соответствует паспорту специальности 2.9.9 (пункты 1, 9, 11). Особенно значим пункт 11, прямо включающий вопросы экспедирования грузов и взаимодействия элементов в многоуровневых транспортно-логистических системах. Обоснованным представляется введённое автором понятие «транспортно-логистическое производство». Практика экспедирования подтверждает правоту автора в том, что деятельность компании не исчерпывается выполнением перевозок: она включает планирование ресурсов, управление привлечённым подвижным составом и прогнозирование загрузки. Оценка, учитывающая только предшествующее и текущее состояние, для такой компании недостаточна, и включение в предмет оценивания функций управления и прогнозирования отвечает реальному содержанию её работы.

Существенным достоинством работы является двухуровневое построение системы целеполагания. Автор разделяет критерии эффективности на уровень отраслевого взаимодействия, отражающий интересы экономики Российской Федерации, и уровень отдельных компаний, отражающий их собственные интересы, и вводит в качестве исходного принципа безусловное предпочтение отраслевых интересов перед локальными. Для

участника рынка это положение не означает пренебрежения его интересами: рейтинг, учитывающий оба уровня, показывает компании, в какой мере её показатели согласуются с отраслевыми приоритетами.

Результаты вычислительного эксперимента согласуются с практическими представлениями о рынке. Рейтинговые оценки транспортно-экспедиционных компаний (рисунок 8) лежат в сравнительно узком диапазоне от 0,183 до 0,256, что отражает известную однородность этого сегмента, тогда как в сегменте экспедиционных компаний (рисунок 9) лидер существенно отрывается от остальных участников (0,394 при значениях остальных от 0,163 до 0,256). Практически ценным является то, что методика позволяет определить коэффициенты значимости показателя эффективности для каждого предприятия (таблица 4) при девяти вариантах приоритета целеполагания. Это превращает рейтинг из итоговой отметки в инструмент самодиагностики: компания получает возможность установить, какие показатели определяют её положение и при каком сочетании приоритетов её эффективность достигает наибольшего значения.

Достоверность результатов подтверждается апробированием метода системного анализа и теории игр с природой факторов, количественным подтверждением исходной антиэнтропийной гипотезы (рисунки 12, 13) и сравнением разработанной модели с методами-аналогами (таблицы 2, 3). Практическая значимость подтверждена внедрением результатов в деятельность ООО «Байт-Транзит-Континент», ООО «Компания Скиф-Карго», ООО «ЛогистБизнесИнтернешнл» и ООО «Балтийская Сервисная Компания», то есть компаний того же сегмента рынка, к которому относится и наша организация. Основные результаты опубликованы в семнадцати работах, из них двенадцать в изданиях перечня ВАК.

Наряду с положительной оценкой работы считаю необходимым высказать следующие замечания.

1. Отнесение компании к транспортно-экспедиционным предполагает применение собственного и наёмного подвижного состава «в сопоставимых пропорциях»; количественный критерий такого отнесения в автореферате не приведён, тогда как на практике соотношение собственного и привлечённого парка изменяется в течение года, и от выбора сравнения непосредственно зависит итоговое положение компании в рейтинге.

2. Не раскрыт полностью вопрос о периоде наблюдения, за который формируются исходные показатели, и о том, с каким запаздыванием изменение фактической работы компании отражается в её рейтинговой оценке; для участника рынка, предпринимающего меры по повышению эффективности, этот вопрос имеет первостепенное значение.

3. Значение 6,83 на рисунке 4 приписано оценкам Фишберна, однако в таблице 3 это значение приведено в столбце «Разработанный подход», а для оценок Фишберна по тому же варианту указано 4,84. Кроме того, в таблице 3 одновременно представлены

«Разработанный подход» (24,4) и «Модель (3.23)» (24,93), и различие между ними в автореферате не пояснено.

Указанные замечания не затрагивают научной сущности работы и носят характер пожеланий, связанных с практическим применением разработанной методологии.

Диссертационная работа Судоргина Романа Олеговича «Методология системной оценки эффективности транспортно-логистических предприятий» представляет собой завершённое научное исследование, 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».

Чеботаев Алик Алескандрович, доктор технических наук, профессор, Главный научный сотрудник ФГБУ «Научный центр по комплексным транспортным проблемам Министерства транспорта Российской Федерации.

_____ / Чеботаев А.А.

«28» октября 2026 г

Подпись руки Чеботаева А.А. заверяю _____

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное учреждение «Научный центр по комплексным транспортным проблемам» Министерства транспорта Российской Федерации
СЛУЖБА УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ