ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОБЪЕДИНЕННОГО ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 99.2.156.02, СОЗДАННОГО 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, ПО ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ ДОКТОРА НАУК

аттестационное дело № _____

решение диссертационного совета от 12.11.2026 № 27

О присуждении Судоргину Роману Олеговичу, гражданину Российской Федерации, ученой степени доктора технических наук.

Диссертация «Методология системной оценки эффективности транспортно-логистических предприятий» по специальности 2.9.9. «Логистические транспортные системы» принята к защите «9» июля 2026 года (протокол заседания № 19) объединенным диссертационным советом 99.2.156.02, созданным на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г.Шухова» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, 308012, г. Белгород, ул. Костюкова, д. 46, федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Государственный университет управления» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, 109542, Москва, Рязанский проспект, 99, приказ №21/нк от 28.01.2025.

Соискатель Судоргин Роман Олегович, 1990 года рождения.

Диссертацию на соискание ученой степени кандидата экономических наук «Формирование системы управления промышленным предприятием на основе использования информационного инструментария» по научной специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами - промышленность)» защитил в 2016 году в диссертационном совете Д 212.182.02, созданном на базе Приокского Государственного Университета, в период подготовки диссертации соискатель Судоргин Роман Олегович работал в

федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Государственный университет управления» сначала на должности младшего научного сотрудника Управления координации научных исследований, затем на должности младшего научного сотрудника Лаборатории цифровой и интеллектуальной мобильности.

Диссертация «Методология системной оценки эффективности транспортно-логистических предприятий» рассмотрена на кафедре логистики и транспортно-технологических систем федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Государственный университет управления» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации.

Научный консультант - доктор технических наук, доктор педагогических наук, профессор, проректор, заведующий кафедрой логистики и транспортно-технологических систем федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Государственный университет управления» Карелина Мария Юрьевна.

Официальные оппоненты:

Ларин Олег Николаевич, доктор технических наук, профессор, профессор кафедры «Цифровые технологии управления транспортными процессами» федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта»;

Жесткова Светлана Анатольевна, доктор технических наук, доцент, доцент кафедры «Эксплуатация автомобильного транспорта» федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Пензенский государственный университет архитектуры и строительства»;

Гулый Илья Михайлович, доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры «Экономика транспорта» федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I».

Ведущая организация: федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет», г. Санкт-Петербург, в своем положительном отзыве, подписанном Солодким Александром Ивановичем, доктором экономических наук, профессором, профессором кафедры транспортных систем и дорожно-мостового строительства, Игнатовым Антоном Валерьевичем, кандидатом технических наук, доцентом, доцентом кафедры транспортных систем и дорожно-мостового строительства,

указала что в результате проведенных теоретических и практических исследований, автором получены обоснованные научные положения, рекомендации и выводы.

Методология исследования основывается на базовых принципах системного анализа, а выводы и рекомендации, сформулированные в диссертации, получены в результате вычислительного эксперимента. Произведенный вычислительный эксперимент подтвердил, что применение разработанной методологии позволяет дать объективную количественную оценку, выполнить сравнение и анализ эффективности транспортно-логистических предприятий в целях формирования электронного рейтинга, обеспечивающего объективными данными объекты и субъекты системы транспортно-логистического производства в Российской Федерации.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод о достаточной степени обоснованности представленных выводов.

Достоверность результатов исследования обеспечивается использованием современного математического аппарата теории игр с природой для решения оптимизационных задач исследования, теории многоуровневых систем и методов векторной оптимизации для определения коэффициентов значимости исследуемых показателей, отсутствием противоречий с ранее проводимыми исследованиями других ученых по данной тематике, публикациями автора в рецензируемых изданиях из перечня, размещенного на официальном сайте ВАК, и в научных изданиях, индексируемых в международной базе научного цитирования Scopus.

Разработанная методология, основанная на аналитических методах принятия эффективных решений, является научно-обоснованным инструментом для решения актуальных задач инновационного развития и цифровизации логистического транспортного производства в Российской Федерации. Полученные в рамках проведенного исследования системные методы рейтингового оценивания деятельности транспортных и логистических предприятий позволяют повысить степень определенности, а, следовательно, повысить качество научных инструментов для получения достоверных данных и прогнозов по направлениям эффективного развития транспортно-логистической системы Российской Федерации.

Анализ работы позволяет сделать обоснованный вывод, что диссертационная работа Судоргина Романа Олеговича на тему «Методология системной оценки эффективности транспортно-логистических предприятий» представляет собой завершенную научно-квалификационную работу, в которой решена актуальная научная проблема разработки метода системной оценки эффективности отдельных предприятий как субъектов организации

производства и объектов управления с целью сбалансированного и устойчивого развития транспортно-логистической системы Российской Федерации.

Диссертационная работа полностью соответствует критериям, установленным Положением о порядке присуждения ученых степеней (Постановление Правительства РФ 842 от 24.09.2013 г.) для диссертаций, представленных на соискание ученой степени доктора наук, а ее автор Судоргин Роман Олегович заслуживает присуждения ученой степени доктора технических наук по специальности 2.9.9. Логистические транспортные системы.

Отзыв на диссертацию рассмотрен и одобрен на заседании кафедры транспортных систем и дорожно-мостового строительства федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет», протокол заседания № 4 от «14» октября 2026 г. Присутствовали: 17 человек. Результаты голосования: «за» — 17 чел., «против» — 0 чел., «воздержались» — 0 чел.

Работы по теме диссертации:

Публикации в изданиях из перечня рецензируемых научных журналов ВАК РФ:

1. Судоргин Р. О. Модель управления грузопотоками в логистической транспортной системе / С.Д. Шагунов, Р.О. Судоргин, Д.С. Талдыкин // Transportation and Information Technologies in Russia / Транспорт и информационные технологии. – 2026. – №3 (16). – С. 34-67
2. Судоргин Р. О. Система интеллектуализации мониторинга состояния грузов на основе модели цифрового двойника / С.Е. Баранов, Р.О. Судоргин // Transportation and Information Technologies in Russia / Транспорт и информационные технологии. – 2026. – №3 (16). – С. 7-33
3. Судоргин Р. О. Модель определения весовых коэффициентов при оценке эффективности транспортного логистического производства, основанная на декомпозиции информационного пространства / А. В. Терентьев, Р. О. Судоргин // Мир транспорта и технологических машин. – 2025. – № 2-1 (89). – С. 137-144.
4. Судоргин Р. О. Генезис проблемы неэффективного состояния транспортно-логистического производства в Российской Федерации / Р. О. Судоргин, И. Ю. Каштанов, Н. В. Соловьев // Транспорт и информационные технологии. – 2025. – № 3 (15). – С. 52-71.
5. Судоргин Р. О. Методы оценки эффективности в многоуровневых логистических системах транспортного производства / Р. О. Судоргин, Р. А. Халтурин, А. А. Акулов // Транспортное дело России. – 2025. – № 6. – С. 198

200.

6. Судоргин Р. О. Исследование методов прогнозирования показателей эффективности в логистических транспортных системах / М. Ю. Карелина, Р. О. Судоргин // Транспортное дело России. – 2025. – № 6. – С. 201 203.

7. Судоргин Р. О. Модель снятия неопределенности в системе рейтингового оценивания эффективности транспортно-логистического производства / А. В. Терентьев, Р. О. Судоргин, А. А. Акулов // Транспортное дело России. – 2025. – № 4. – С. 122-126.

8. Халтурин, Р. А. Концепция проектирования многоуровневой иерархической структуры управления ресурсами в пассажирской транспортной системе / Р. А. Халтурин, Р. О. Судоргин // Транспорт и информационные технологии. – 2025. – Т. 15, № 3. – С. 222-243. – DOI 10.12731/3033-5965-2025-15-3-394.

9. Судоргин Р. О. Теоретическое обоснование модели поиска оптимальных решений в сложных системах управления ресурсами / Р. А. Халтурин, Р. О. Судоргин, Н. С. Акиньшин // International Journal of Advanced Studies. – 2025. – Т. 15, № 1. – С. 214-233.

10. Судоргин Р. О. Гибридный подход к робастной оптимизации грузопотоков на основе синергии машинного обучения и аппарата теории принятия решений / Р. О. Судоргин, Н. С. Акиньшин, Д. В. Никитин, Н. В. Соловьев // Вестник Донецкой Академии Транспорта. – 2025. – № 4. – С. 147 166.

11. Судоргин Р. О. Модель снятия неопределенности в сложных системах распределения ресурсов / Р. А. Халтурин, Р. О. Судоргин, М. Ю. Карелина // T-COMM: Телекоммуникации и транспорт. – 2024. – Т. 18, № 9. – С. 41-47.

12. Судоргин Р. О. Изменение сроков доставки между федеральными округами России с 2020 года / М. Ю. Карелина, Р. О. Судоргин, В. В. Гулый // Транспортное дело России. – 2023. – № 6. – С. 152-153.

Свидетельства о государственной регистрации программ для ЭВМ, БД и патенты:

1. Свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ № 2025616031 Российская Федерация. Программное обеспечение «Математическая модель оценки ожидания рисков при логистических транспортных перевозках»: заявл. 12.03.2025: опубл. 12.03.2025 / Н. В. Соловьев, А. В. Терентьев, М. Ю. Карелина, Р. О. Судоргин; заявитель Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Государственный университет управления".

2. Свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ № 2024618855 Российская Федерация. Программное обеспечение «Анализ данных дорожно-транспортной аварийности»: заявл. 17.04.2024: опубл.

17.04.2024 / Монина М.Ю., Карелина М.Ю., Судоргин Р.О., Акулов А.А., Филатов В.В., Подгорный А.В.; заявитель Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Государственный университет управления".

3. Свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ № 2024618857 Российская Федерация. Программное обеспечение «Программа для выбора оптимальной модели автобусов на множестве критериев качества эксплуатации» : заявл. 17.04.2024 : опубл. 17.04.2024 / Подгорный А.В., Карелина М.Ю., Акулов А.А., Филатов В.В., Никитин Д.В., Монина М.Ю., Судоргин Р.О. ; заявитель Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Государственный университет управления".

4. Свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ № 2024663886 Российская Федерация. Программное обеспечение «Программа для анализа динамики транспортного потока и оценки индекса Херста с возможностью выборочного анализа данных» : заявл. 13.06.2024 : опубл. 13.06.2024 / Смирнов П.И., Карелина М.Ю., Плетнев М.Г., Судоргин Р.О. ; заявитель Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Государственный университет управления".

5. Свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ № 2024663887 Российская Федерация. Программное обеспечение «Автоматический генератор отчетов о безопасности транспортных средств на основе данных сервиса телематического наблюдения» : заявл. 13.06.2024 : опубл. 13.06.2024 / Смирнов П.И., Карелина М.Ю., Плетнев М.Г., Судоргин Р.О., Талдыкин Д.С.; заявитель Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Государственный университет управления".

Публикации соискателя Судоргина Р.О. свидетельствуют о системном подходе к решению научно-прикладных задач по разработке системной оценки эффективности транспортно-логистических предприятий, комплексно учитывающей целеполагание устойчивого развития сложной многоуровневой структуры внутри- и межотраслевого взаимодействия.

Особого внимания заслуживают публикации в изданиях из перечня рецензируемых научных журналов ВАК РФ, в которых заложен фундамент теоретико-методологической базы управления ресурсами в сложных транспортных системах. В работах представлена развернутая концепция проектирования многоуровневой иерархической структуры управления ресурсами в транспортной системе, учитывающая особенности взаимодействия распределенных субъектов и терминальных сетей. Автором предложен оригинальный подход к цифровому моделированию системы распределения

ресурсов в транспортном комплексе, опирающийся на интеллектуальную обработку данных и принципы синергии машинного обучения с теорией принятия решений, обеспечивающий устойчивый переход к рейтинговой системе оценки эффективности транспортно-логистических предприятий в сложных системах и являющейся инструментом оптимизации управления сложной многоуровневой системой транспортной отрасли РФ в целях сбалансированного развития транспортной отрасли РФ. Существенный вклад вносит обоснование гибридного подхода к робастной оптимизации грузопотоков, объединяющего аналитические методы и современные алгоритмы снятия неопределенности, что позволяет повысить устойчивость транспортных систем в условиях динамично меняющейся среды.

Отдельно следует выделить ряд работ, посвященных оценке эффективности транспортно-логистического производства. Здесь представлены аналитические подходы к оптимизации структур управления в многоуровневых системах, разработана модель определения весовых коэффициентов на основе декомпозиции информационного пространства, а также исследованы методы прогнозирования показателей эффективности. Значимым результатом является модель снятия неопределенности в системе рейтингового оценивания, которая позволяет формализовать процедуру принятия решений при разнородных исходных данных. Проведенный анализ концепции управления грузовым транспортом нацелен на сбалансированное развитие взаимодействия распределенных терминальных сетей на основе оптимизационных моделей, что подтверждает прикладную направленность работы.

Практическая реализация разработанных теоретических положений подтверждена свидетельствами о государственной регистрации программ для ЭВМ.

Таким образом, совокупность опубликованных работ полностью отражает содержание диссертации и показывает логику исследования от разработки концептуальных моделей управления и оптимизации ресурсов до создания гибридных алгоритмов и их практической верификации в виде зарегистрированного программного обеспечения. Публикации демонстрируют последовательность научных изысканий от фундаментальной постановки задачи к прикладному внедрению, что свидетельствует о становлении Судоргина Р. О. как состоявшегося исследователя, способного самостоятельно выстраивать полный цикл научного исследования и обеспечивать практическую значимость получаемых результатов.

На диссертацию и автореферат поступил 21 положительный отзыв:

1. **Официального оппонента,** профессора кафедры «Цифровые технологии управления транспортными процессами» федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего

образования "Российский университет транспорта", доктора технических наук, профессора **Ларина Олега Николаевича**, с замечаниями:

1) На стр. 13 диссертации автор указывает, что предложенная им концепция рейтинговой оценки эффективности транспортно-логистических предприятий, основана на введении нового понятия «транспортно-логистическое производство». Однако на стр. 5 диссертации содержится текст с данным термином: «Транспортно- логистическое производство, сформировавшиеся в РФ в 90-х годах прошлого века как сегмент рыночной экономики, претерпевает качественную трансформацию, обусловленную активным развитием цифровых технологий». Поэтому следует пояснить новые научные характеристики предложенного термина.

2) Автор использует термин «антиэнтропийные инструменты». Однако в работе не приводится его дефиниция. Приведенные характеристики «антиэнтропийных инструментов» на стр. 7, 11, 38, 74, 119, 147, 171, 194, 297, на наш взгляд, являются недостаточными, так как не раскрывают их содержательную сущность и методологическую базу. Поэтому рекомендуется дать более подробное пояснение данного термина.

3) На страницах 56-57 диссертации автор при характеристике современных условий и задач развития отрасли ссылается на правительственные документы, которые утратили силу.

4) На стр. 75-76 диссертации в выводах по первому разделу приведены сведения в обоснование задач исследования, которые имеют буквальные (не смысловые) отличия от формулировок, изложенных в вводной части. Поэтому автору следует пояснить необходимость такого описания.

5) На стр. 80 диссертации на рис. 2.1 приведена принципиальная схема, отражающая взаимодействие в системах прогнозирования. При этом автор на стр. 79 утверждает, что на рисунке также проиллюстрировано качественное различие между процедурами оценки и прогнозирования. Так как ни на рисунке, ни далее по тексту нет информации о таких различиях, поэтому автору следовало дать соответствующие пояснения.

6) На стр. 161 автор заявляет о соответствии оптимальной структуры рейтингового оценивания минимуму условной энтропии при заданных ограничениях, отражающих специфику информационной ситуации. При этом автор не поясняет, что понимается под ограничениями в данном контексте.

7) В пятой главе диссертации содержится значительное количество различных форм, таблиц и рисунков, которые можно было поместить в Приложения, а в тексте дать обобщенную оценку полученным результатам.

2. **Официального оппонента,** профессора кафедры «Эксплуатация автомобильного транспорта» федерального государственного бюджетного

образовательного учреждения высшего образования «Пензенский государственный университет архитектуры и строительства», доктора технических наук, доцента **Жестковой Светланы Анатольевны**, с замечаниями:

1) На стр. 11 (Введение) использован термин «стохастическая неопределенность» без разграничения с понятием «неопределенность второго рода». На стр. 73 использовано словосочетание «фактографические методы прогнозирования» без развернутого определения. Указанные терминологические неточности не носят принципиального характера, однако их пояснение исключило бы неоднозначность в трактовке ключевых понятий.

2) На стр. 56 вводится понятие «транспортно-логистическое производство» (ТЛП). Однако четкие критерии отнесения предприятия к категории ТЛП в диссертации не систематизированы. Отдельные исключения приведены на стр. 210—211 (промышленный транспорт, трубопроводный транспорт, нефтегазовый сектор, пассажирские перевозки), но единый перечень признаков отсутствует. В результате остается неопределенной область применения методологии: неясно, какие именно предприятия подлежат рейтинговому оцениванию, а какие — нет.

3) В таблице 4.1 (стр. 214—222) приведено 59 индикаторов эффективности. Обоснование выбора именно этих показателей в тексте диссертации отсутствует. Неясно, проверялись ли они на мультиколлинеарность. Например, показатели «Средняя цена тонна-км для компании» (№ 10) и «Средняя цена тонна-км для клиента» (№ 12) могут быть связаны с рентабельностью продаж (№ 9). Не приведет ли это к искажению весовых коэффициентов и, как следствие, к смещению итоговых рейтинговых оценок?

4) В таблицах 5.12, 5.13, 5.24 приведены числовые значения эффективности компаний, например 0,288; 0,188; 0,155589. Являются ли они безразмерными, нормированными или имеют определенную размерность —не указано. Это затрудняет сопоставление результатов с оценками, полученными методами- аналогами (критерий Лапласа, оценки Фишберна) в таблице 3.11 (стр. 180).

5) В пятой главе приведен вычислительный эксперимент, подтверждающий работоспособность модели. Однако экономический эффект от внедрения системы рейтингового оценивания и единого отраслевого индикатора (ЕИРО) в работе не рассчитан. Не показаны практические результаты применения рейтинга: снижение затрат на перевозку, сокращение простоев и штрафов, рост грузооборота. Расчет хотя бы одного из указанных показателей - например, экономии топлива или снижения затрат на тонна-километр - существенно усилил бы практическую значимость работы.

3. **Официального оппонента,** профессора кафедры «Экономика транспорта» федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I», доктора экономических наук, доцента **Гулого Ильи Михайловича**, с замечаниями:

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.

4. **Ведущей организации,** федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет», с замечаниями:

1) Рисунок 1.6 «Структура автотранспортной системы РФ по уровням управления» требует пояснения. Из рисунка неясно, какие структуры или организации включаются в понятие «УС» - управляющая система, а какие в «РУС» - региональная управляющая система, и взаимодействуют ли эти структуры между собой.

2) В первой главе указывается, что «для достижения нового качественного состояния комплексной эффективности транспортно-

логистической деятельности необходимо … снять неопределенность при изучении исследуемых процессов, то есть определить информационное состояние, в котором формируются исследуемые события – показатели эффективности». Но снять неопределенность в системе и определить характерное для нее информационное состояние – это две различные задачи в системном анализе, поэтому нельзя утверждать, что решение первой задачи определит решение второй задачи.

3) В работе понятие «транспортно-логистическая деятельность» предлагается заменить на понятие «транспортно-логистическое производство», подкрепляя это решение общими фразами. Введение нового понятия требует не только общих рассуждений, но и формального представления различий между этими понятиями на основе статистических данных, выявленных различий в закономерностях, характерных для этих понятий и т.д.

4) В работе указано, что исследуемая система является многоуровневой, но таблица 2.3 — «Формальная структура синтезируемой оптимальной системы для прикладных случаев рейтингового оценивания» содержит данные в виде нескольких критериев эффективности для нескольких сравниваемых вариантов, никак не разделенных на различные уровни принятия решений.

5) В работе не приводится обоснование выбора: почему в качестве критериев эффективности приняты именно указанные показатели, некоторые из которых могут быть связанными между собой, что может приводить к дублированию весов и искажать итоговые оценки.

5. Начальника научно-организационного отдела ФГБНУ «Аналитический центр», доктора технических наук, **Гедзюн Виктора Станиславовича**, с замечаниями:

1) В тексте автореферата встречаются отдельные редакционные повторы, грамматические несогласования и опечатки, например повтор заголовочной фразы при описании четвертой главы. Устранение подобных неточностей повысило бы качество окончательной редакции документа.

2) Ряд математических выражений сопровождается неполным локальным пояснением используемых индексов и обозначений, а некоторые расшифровки расположены на удалении от соответствующих формул. Сведение обозначений в отдельный перечень и единообразное их пояснение после формул упростило бы чтение математической части.

3) Библиографический список основных публикаций оформлен неоднородно: отдельные записи содержат неполные выходные данные, различаются способы указания авторов и встречаются технические опечатки в обозначении годов. Унификация описаний необходима для соблюдения формальных требований к автореферату.

6. Заместителя генерального директора по научной деятельности АО «Особое конструкторское бюро Московского энергетического института» (ОКБ МЭИ), лауреата премии Правительства Российской Федерации, заслеженного деятеля науки Российской Федерации, доктора технических наук, профессора **Жукова Александра Олеговича**, с замечаниями:

1) В автореферате используется значительное количество специальных сокращений и близких по смыслу понятий, включая ТЛШ, СРО, НЦТЛП, ЕИРО и рейтинговую оценку R. Наличие отдельного перечня сокращений и краткой терминологической таблицы облегчило бы восприятие взаимосвязей между введенными понятиями.

2) Часть графических материалов, в особенности схемы архитектуры цифровой платформы, многоуровневой структуры и алгоритмов программного обеспечения, содержит большое количество мелких элементов. Увеличение масштаба обозначений либо упрощение отдельных схем повысило бы их читаемость в формате автореферата.

3) В заключительной части основные результаты изложены развернуто и частично повторяют содержание предшествующих разделов. Их нумерация в прямом соответствии с задачами исследования позволила бы более наглядно показать полноту достижения поставленной цели.

7. Профессора кафедры экономики ФГБОУ ВО «МИРЭА – Российский технологический университет», доктора технических наук, профессора, **Быстрова Андрея Владимировича**, с замечаниями:

1) Энтропия Шеннона применяется автором как мера неопределенности системы, однако корректность ее использования предполагает вероятностную интерпретацию нормированных откликов функции ценности; обоснование правомерности такой интерпретации в автореферате дано конспективно.

2) Отождествление коэффициентов относительной важности с вероятностными характеристиками информационных состояний составляет ключевой прием методологии, но анализ устойчивости получаемого решения к погрешности этих коэффициентов в материалах автореферата представлен сжато.

3) Декларируется способность алгоритмов обрабатывать большие данные национальных цифровых платформ; вместе с тем оценка вычислительной сложности процедуры, предполагающей рекурсивную генерацию распределений вероятностей (рисунок 6), при возрастании размерности системы в автореферате не приводится.

8. Заведующего кафедрой транспортных сооружений и строительных материалов ФГБОУ ВО «ДГТУ», доктора технических наук, профессора **Агаханова Элифхана Керимхановича**, с замечаниями:

1) Не раскрыт вопрос, каким образом автор планирует переходить от вероятности к экономической эффективности.

2) Учитывая первое замечание, неясно, как автор собирается измерять экономический эффект от внедрения разработанной методологии.

9. Профессора кафедры теплотехники и гидравлики института энергетики ФГБОУ ВО «ГГНТУ», доктора технических наук, профессора **Воробьева Александра Егоровича**, с замечаниями:

1) В автореферате не раскрыты состав и форматы входных данных, а также порядок их получения из внешних информационных систем (электронных перевозочных документов, телематических сервисов, учетных систем компаний); для интеграции разработанного программного обеспечения с НЦТЛП и реестром «ГосЛог» описание программного интерфейса обмена данными представляется необходимым.

2) Не определен регламент актуализации рейтинга: периодический пересчет либо пересчет по мере поступления новых данных, а также порядок хранения истории значений R, ЕИРО и соответствующих им распределений весовых коэффициентов, без которого затруднено обоснование результатов перед оцениваемыми компаниями в случае их оспаривания.

3) Программная реализация выполнена средствами Visual C++; вопрос о переносе вычислительного ядра в многопользовательскую серверную среду и о соответствии используемого технологического стека требованиям технологической независимости, которые автор сам выдвигает при обосновании актуальности, в автореферате не рассмотрен.

10. Директора ФГУП «Росморпорт» Махачкалинский филиал **Исмаилова Фикрета Артиковича** с замечаниями:

1) В первой главе автореферата недостаточно ясно раскрыто объяснение одного из важных моментов работы, а именно вопрос формулировки понятия эффективности транспортно-логистических предприятий.

2) Автором разработана концепция рейтинговой оценки эффективности транспортно-логистических предприятий, содержащей набор целевых функций и показателей, где в основе систематизации совокупности показателей лежит иерархия. Вместе с тем, требуется более четкое пояснение выбора данной модели системы рейтингового оценивания.

11. Коммерческого директора АО «Монополия» **Бондарь Алексея Сергеевича**, с замечаниями:

1) Рейтинг построен на данных, предоставленных самими компаниями; вопрос о верификации достоверности входных показателей и об устойчивости рейтинга к их возможному искажению – критически важный при внедрении в государственную платформу – в автореферате освещен недостаточно.

2) Номенклатура критериев целеполагания, по которым оцениваются предприятия (девять информационных состояний в таблице 4), приведена в свернутом виде; экономическое и технико-эксплуатационное содержание

отдельных индикаторов, необходимое эксплуатанту для наполнения модели собственными данными, раскрыто скупо.

3) Показано преимущество разработанной модели над методами-аналогами на конкретном числовом примере; вместе с тем оценка чувствительности итогового рейтинга к изменению состава страт и числа сопоставляемых предприятий, востребованная при практической эксплуатации системы, представлена ограниченно.

12. Заведующего кафедрой «Маркетинга и логистики» ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна», кандидата экономических наук **Назаровой Анны Николаевны**, с замечаниями:

1) Вычислительный эксперимент выполнен на выборке из пятнадцати предприятий; вопрос о статистической устойчивости рейтинга и индикатора ЕИРО при расширении выборки до масштаба отраслевой платформы, где число объектов на порядки больше, в автореферате раскрыт недостаточно.

2) Автор обоснованно относит систему рейтингового оценивания к неэмерджентным системам, однако граница правомерности такого допущения - то, при каких условиях межотраслевое взаимодействие перестает порождать эмерджентные эффекты, — обозначена, но развернута сжато.

3) Разграничение информационного состояния неопределенности и состояния недостаточности информации, положенное в основу выбора метода (глава третья), заслуживало бы более полной иллюстрации на транспортно-логистическом материале, поскольку от него зависит применимость всей методологии.

13. Доцента департамента функциональных материалов института перспективной инженерии СКФУ ФГАОУ ВО «СКФУ», кандидата технических наук, доцента **Папаскуа Анжелы Александровны**, с замечаниями:

1) В работе упоминается проект создания Национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП), при этом нет сведений о научных организациях в России, которые занимаются решением этих проблем.

2) Неясно как предлагаемое программное обеспечение будет интегрировано с существующими информационными системами предприятий.

3) Не раскрыта адаптивность предлагаемой модели под разные масштабы (размеры) предприятий.

14. Генерального директора ООО «Байт-Транзит-Континент» **Шпикельмана Алексея Александровича**, с замечаниями:

1) В тексте автореферате имеются недочеты как в стилистическом, так и в грамматическом плане.

2) Представленная на рисунке 5 многоуровневая иерархическая модель системы рейтингового оценивания эффективности транспортно-логистического

производства (в данном случае автотранспортного логистического производства) требует дополненного, более детального пояснения.

15. Профессора кафедры эксплуатации и управления транспортом ФГБОУ ВО «Дальрыбвтуз», доктора технических наук, профессора **Маликовой Татьяны Егоровны**, с замечаниями:

1) В качестве объекта исследования указана система оценки эффективности транспортно-логистических предприятий, однако объект исследования должен быть материальным – это либо транспортно-логистические предприятия, либо система управления ими.

2) Неясно, является ли автор разработчиком базовой архитектуры НЦТЛП (рис.2) и единой модели данных НЦТЛП (рис.3).

16. Доцента кафедры «Автомобили и автомобильное хозяйство» ФГБОУ ВО «Вологодский государственный университет», кандидата технических наук **Смирнова Петра Ильича**, с замечаниями:

1) В работе вводится новое понятие «транспортно-логистическое производство» (ТЛП), которое является ключевым для формулировки темы и научной концепции исследования. Вместе с тем границы этого понятия и его отличие от смежных категорий, таких как «транспортно-логистическая деятельность», «транспортно-логистическая система», «логистическая транспортная экосистема», в автореферате раскрыты недостаточно подробно. Было бы целесообразно более четко определить состав элементов ТЛП, характер связей между ними и критерии отнесения тех или иных процессов к транспортно-логистическому производству.

2) В качестве основного инструмента снижения неопределенности в системе применяется теория игр с природой факторов. Данный подход обоснован для условий, когда значения показателей не подчиняются вероятностным законам распределения. Однако в автореферате недостаточно подробно отражены вопросы верификации разработанной модели на реальных данных, оценки адекватности прогнозов и устойчивости решений к изменению исходных допущений. Дополнительное описание процедуры валидации модели повысило бы убедительность теоретических выводов.

3) Разработанная методология предполагает формирование иерархии показателей эффективности, при этом каждый показатель более высокого уровня определяется двумя группами показателей нижнего уровня. При увеличении числа уровней иерархии и количества частных показателей размерность задачи может существенно возрастать. В автореферате недостаточно отражены вопросы вычислительной сложности алгоритмов, предельного числа анализируемых показателей и способов сокращения пространства поиска. В дальнейшем целесообразно рассмотреть применение эвристических или эволюционных

алгоритмов оптимизации для работы с крупными системами рейтингового оценивания.

17. Первого заместителя генерального директора по научной работе ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта», кандидата технических наук, доцента **Комарова Виталия Васильевича**, с замечаниями:

1) Переход между уровнями иерархии, описанный выражениями 9 и 10, выполнен путем аддитивного суммирования оценок страт в предположении неэмерджентности системы. Не показано, как учитываются связи между стратами (субподряд, совместное использование подвижного состава), которые могут приводить к повторному учету одного и того же эффекта.

2) Нормирование по выражению 10 выполняется относительно суммарной эффективности всех страт, поэтому итоговые оценки зависят от численности компаний в каждой страте. В эксперименте страты одинаковы (по пять компаний), а инвариантность рейтинга при неравной их численности не исследована.

3) Не изложена процедура приведения разноразмерных и качественных показателей к единой шкале при формировании матрицы эффективности ||a||, а также способ учета показателей, подлежащих минимизации (себестоимость, сроки доставки, аварийность).

4) Автором не рассмотрена возможность применения результатов работы в рамках внедряемой Национальной цифровой транспортно-логистической платформы «ГосЛог».

18. Главного научного сотрудника ФГБУ «Научный центр по комплексным транспортным проблемам Министерства транспорта Российской Федерации», доктора технических наук, профессора, **Чеботаева Алика Александровича**, с замечаниями:

1) Отнесение компании к транспортно-экспедиционным предполагает применение собственного и наемного подвижного состава «в сопоставимых пропорциях»; количественный критерий такого отнесения в автореферате не приведен, тогда как на практике соотношение собственного и привлеченного 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 ее 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.

19. Руководителя отдела программирования АО «Абсолютные технологии», доктора технических наук **Намиота Дмитрия Евгеньевича**, с замечаниями:

1) В автореферате не обсуждаются границы применимости подхода: как ведет себя модель при резком изменении факторного пространства, каковы требования к полноте и достоверности исходных данных, как учитывается динамика показателей во времени (работа оперирует, по сути, статическим срезом).

2) Требуют пояснения выбор именно аппарата теории игр с природой, а не байесовских или нечетко-множественных моделей, также работающих в условиях неопределенности, а также принципиальное преимущество ЕИРО перед известными интегральными индексами (например, многокритериальными индексами устойчивости).

3) В автореферате не приведен конкретный перечень критериев S_1—S_9 (таблица 5), их размерность, источники данных и процедура нормирования.

20. Заместителя генерального директора ФГУП «НАМИ», доктора технических наук **Надарейшвили Гиви Гурамовича**, с замечаниями:

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.

21. Профессора кафедры «Транспортные системы и технологии» Белорусского национального технологического университета (БНТУ), доктора технических наук, профессора **Капского Дениса Васильевича**, декана автотракторного факультета, доцента кафедры «Транспортные системы и технологии» Белорусского национального технологического университета (БНТУ), сопредседателя УМО Министерства образования Республики Беларусь по образованию в области транспорта и транспортной деятельности, кандидата технических наук, доцента **Скирковского Сергея Владимировича,** с замечаниями:

1) В автореферате (стр. 21, табл. 3) при обосновании преимуществ авторского подхода (Модель 3.23) приведено сравнение результатов распределения весовых коэффициентов только с критерием Лапласа и оценками Фишберна. Поскольку ядром методики заявлено принятие решений в условиях существенной неопределенности («теория игр с природой»), хотелось бы уточнить, почему не проводилось сравнение с другими классическими критериями, специфичными для данной математической теории (критерии Вальда, Сэвиджа, Гурвица)?

2) На стр. 15 автор настаивает на замене термина «транспортно-логистическая деятельность» на новое понятие «транспортно-логистическое производство» (ТЛП), мотивируя это заложенной в него функцией прогнозирования и управления. Тем не менее, гражданское законодательство РФ и Транспортная стратегия до 2030 года оперируют понятием транспортной деятельности/услуги. Насколько корректно введение индустриального термина «производство» для чисто трансакционной/сервисной сферы с правовой точки зрения?

3) Модель призвана избавить рейтинг НЦТЛП от субъективности экспертов (стр. 41). При этом лексикографическое упорядочивание уровней (страт) на Рисунке 5 (наверху государство, ниже компании) уже закладывает в структуру математического расчета жесткие априорные предпочтения лица, принимающего решения на государственном уровне. Сохраняет ли тогда модель объективность, или она лишь математически вуалирует волю заказчика (государства)?

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается тем, что:

- доктор технических наук, профессор **Ларин Олег Николаевич** является компетентным ученым в области моделирования транспортных систем, управления цепями поставок, цифровой трансформации транспортно-логистической деятельности и повышения эффективности работы городского транспорта, за последние 5 лет имеет не менее 10 печатных работ в изданиях из перечня рецензируемых научных журналов ВАК РФ («Транспорт: наука, техника, управление», «Мир транспорта», «Транспорт Урала», «Интеллект. Инновации. Инвестиции») по проблематике диссертации;

- доктор технических наук, доцент, **Жесткова Светлана Анатольевна** в области управления цепями поставок, моделирования транспортно-логистических процессов сетевой доставки грузов, оптимизации маршрутизации и цифровизации логистических процессов, за последние 5 лет имеет не менее 10 печатных работ (из них 9 — за 2023–2025 гг.) в изданиях из перечня рецензируемых научных журналов ВАК РФ («Мир транспорта и технологических

машин», «Вестник МАДИ», «Вестник Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета») по проблематике диссертации;

- доктор экономических наук, доцент Гулый Илья Михайлович, является компетентным ученым в области развития транспортно-логистических систем, исследования рынка контейнерной логистики и мультимодальных перевозок, оценки влияния цифровых платформенных технологий и экономической эффективности транспортных процессов, за последние 5 лет имеет более 10 печатных работ в изданиях из перечня рецензируемых научных журналов ВАК РФ («Транспортное дело России», «Креативная экономика», «Экономика устойчивого развития», «Международный научный журнал», «Финансовые рынки и банки», «Экономические науки») по проблематике диссертации.

- федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» является признанным центром компетенций в области транспортных систем, организации перевозок и цифровой трансформации транспортного комплекса. Научная деятельность ведущей организации сконцентрирована на ключевых вопросах развития интеллектуальных транспортных систем (ИТС), моделирования транспортных потоков, повышения эффективности грузовых и пассажирских перевозок, а также совершенствования транспортной инфраструктуры городов и регионов.

За последние годы сотрудниками кафедры транспортных систем и дорожно-мостового строительства опубликован ряд значимых работ, посвященных оценке эффективности автотранспортных предприятий, организации контейнерных перевозок, применению информационно-аналитических платформ и методов моделирования корреспонденций. Университет активно развивает партнерство с ведущими отраслевыми организациями (в частности, в области внедрения цифровых платформ для транспортного моделирования и подготовки кадров для «умных» дорог), что подтверждает высокий научный потенциал и способность проводить компетентную экспертизу диссертационных исследований в заявленной области. Сотрудники кафедры за последние 5 лет имеют не менее 15 печатных работ в изданиях из перечня рецензируемых научных журналов ВАК РФ и трудах международных конференций по проблематике, близкой к теме диссертации.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

– **разработана и формализована** структура многоуровневой сложной многокритериальной системы оценки эффективности транспортно-логистических предприятий, обеспечивающая баланс противоречивого целеполагания внутри- и межотраслевого взаимодействия транспортно-логистического производства;

– **разработан** метод определения оптимальных значений показателей эффективности транспортно-логистических предприятий при прогнозировании и планировании деятельности транспортно-логистических предприятий, основанный на теории игр с природой;

– **разработана** математическая модель определения весовых коэффициентов значимости показателей рейтинговой оценки эффективности транспортно-логистических предприятий, максимально снимающая неопределенность в системе транспортно-логистического производства;

– **разработаны** алгоритмы управления состоянием эффективности в многоуровневой сложной системе транспортно-логистического производства, позволяющие обрабатывать большие данные, используемые в национальных цифровых транспортно-логистических платформах.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что разработанная методология системной оценки эффективности транспортно-логистических предприятий формирует теоретическое обоснование построения системы разнородных показателей эффективности, соответствующих различным уровням управления транспортно-логистического производства в РФ в целях устойчивого развития внутри- и межотраслевого взаимодействия.

Практическая значимость исследования заключается в создании оригинального программного обеспечения обработки больших данных, методик по его применению, внедрение которых позволяет объективно оценивать эффективность транспортно-логистических предприятий для выявления текущего состояния и прогнозирования транспортно-логистического производства в РФ.

Достоверность результатов исследования подтверждается:

– применением общей теории систем, теории сложных систем, то есть апробированных методов системного анализа,

– использованием современного математического аппарата теории игр с природой для решения оптимизационных задач исследования,

– применением теории многоуровневых систем и методов векторной оптимизации для определения коэффициентов значимости исследуемых показателей,

– проведением вычислительного эксперимента, подтвердившего снятие неопределенности в исследуемой системе,

– отсутствием противоречий с ранее проводимыми исследованиями другими учеными по данной тематике,

– публикациями автора в рецензируемых изданиях из перечня, размещенного на официальном сайте ВАК, и в научных изданиях, индексируемых в международной базе научного цитирования Scopus.

Личный вклад соискателя состоит в разработке и формализации структуры многоуровневой сложной многокритериальной системы оценки, метода определения оптимальных значений показателей, математической модели определения весовых коэффициентов значимости показателей рейтинговой оценки и алгоритмов управления состоянием эффективности в сложной многоуровневой системе транспортно-логистического производства.

В ходе защиты диссертации не были высказаны принципиальные критические замечания.

Соискатель Судоргин Роман Олегович дал развернутые и аргументированные ответы на вопросы, возникшие в ходе обсуждения диссертации, и представил развернутое обоснование разработанной им методологии системной оценки эффективности транспортно-логистических предприятий, комплексно учитывающей целеполагание устойчивого развития сложной многоуровневой структуры внутри- и межотраслевого взаимодействия. Предложенный методологический подход позволяет реструктуризировать систему оценки эффективности транспортно-логистических предприятий в сложной многоуровневой структуре внутри- и межотраслевого взаимодействия, функционирующей в условиях стохастической неопределенности количественных и разнородности качественных показателей. Разработанный метод, основанный на энтропийном подходе, теории игр с природой и векторной многокритериальной оптимизации, исключает необходимость субъективного экспертного оценивания показателей, позволяет обрабатывать большие объемы слабоструктурированной информации, формировать распределение весовых коэффициентов значимости показателей на каждом иерархическом уровне, а также определять оптимальную структуру системы рейтингового оценивания, максимизирующую системную эффективность. Расчеты вычислительного эксперимента, проведенного на данных 15 ведущих транспортных, транспортно-экспедиционных и экспедиционных компаний, показали, что разработанная аналитическая модель превосходит методы-аналоги, в частности оценки Фишберна, а применение универсального Единого отраслевого индикатора рейтингового оценивания позволяет объективно измерять вклад каждого предприятия в снятие неопределенности в системе. Разработанные методология, комплекс математических моделей и алгоритмов, а также исследовательское программное обеспечение обладают теоретической значимостью для развития методологии управления сложными многоуровневыми организационно-техническими системами и могут быть интегрированы в Национальную цифровую транспортно-логистическую платформу и единый электронный реестр автоперевозчиков грузов «ГосЛог» для трансформации их функционала от простого накопления данных к инструменту системной оптимизации

транспортно-логистического производства на отраслевом и межотраслевом уровнях.

На заседании 12 ноября 2026 г. диссертационный совет принял решение за разработку методологии системной оценки эффективности транспортно-логистических предприятий, комплексно учитывающей целеполагание устойчивого развития сложной многоуровневой структуры внутри- и межотраслевого взаимодействия, присудить Судоргину Роману Олеговичу ученую степень доктора технических наук по специальности 2.9.9. «Логистические транспортные системы».

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 10 человек, из них 10 докторов наук по специальности рассматриваемой диссертации, участвовавших в заседании, из 13 человек, входящих в состав совета, дополнительно введены на разовую защиту – 0 человек, проголосовали: за – 10, против – 0, недействительных бюллетеней – 0.

Председатель
объединенного диссертационного совета
99.2.156.02,
д-р экон. наук, профессор Глаголев Сергей Николаевич

Временно исполняющий обязанности
ученого секретаря объединенного
диссертационного совета 99.2.156.02
д-р экон. наук, профессор Степанов Алексей Алексеевич

12 ноября 2026 г. М.П.