

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА  
Д 212.070.03 НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО  
БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО  
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «БАЙКАЛЬСКИЙ ГОСУДАР-  
СТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ЭКОНОМИКИ И ПРАВА» МИНИСТЕРСТВА  
ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО ДИССЕРТАЦИИ  
НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ КАНДИДАТА НАУК**

аттестационное дело № \_\_\_\_\_  
решение диссертационного совета от 04 декабря 2014 года № 7

О присуждении Швалову Павлу Григорьевичу, гражданину России,  
ученой степени кандидата экономических наук.

**Диссертация** «Формирование логистической инфраструктуры городской агломерации» по специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством: логистика» принята к защите 26 сентября 2014 года, протокол № 6, диссертационным советом Д 212.070.03 на базе ФГБОУ ВПО «Байкальский государственный университет экономики и права» Министерства образования и науки Российской Федерации, почтовый индекс 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, д. 11. Диссертационный совет создан в соответствии с приказом Министерства образования и науки РФ №760/нк от 03 декабря 2012 г.

**Соискатель** Швалов Павел Григорьевич 1987 года рождения.

В 2010 г. с отличием окончил ФГБОУ ВПО «Сибирский государственный аэрокосмический университет имени академика М.Ф. Решетнева» (г. Красноярск) с присвоением степени магистра менеджмента по направлению «Менеджмент».

Диссертация выполнена на кафедре логистики ФГБОУ ВПО «Красноярский государственный аграрный университет».

**Научный руководитель** – доктор экономических наук, доцент **Лукиных Валерий Федорович**, ФГБОУ ВПО «Красноярский государственный аграрный университет», кафедра логистики, заведующий кафедрой.

**Официальные оппоненты:**

**Архипкин Олег Валерьевич** – доктор экономических наук, профессор, ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет», кафедра экономики и торговой политики, заведующий кафедрой;

**Одинцова Татьяна Николаевна** – доктор экономических наук, профессор, ФГБОУ ВПО «Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А.», кафедра менеджмента, профессор

**дали положительные отзывы на диссертацию.**

**Ведущая организация** ФГБОУ ВО «Санкт–Петербургский государственный экономический университет», г. Санкт–Петербург, в своем положительном заключении, подписанным **Уваровым Сергеем Алексеевичем**, доктором экономических наук, профессором, заведующим кафедрой управления цепями поставок и товароведения, указала, что диссертация выполнена на высоком профессиональном уровне, является законченной научно–квалификационной работой, в ко-

торой изложены новые научно обоснованные экономические решения и разработки в области формирования логистической инфраструктуры городской агломерации, имеющие существенное значение для развития регионов и страны. Автор диссертации, Швалов П.Г., заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством: логистика.

**Соискатель имеет 17 опубликованных работ**, в том числе по теме диссертации – 17 работ, опубликованных в рецензируемых научных изданиях – 4. Общий объем данных работ составил 5,65 п.л., из них авторских – 4,75 п.л.

Наиболее значимые научные работы по теме диссертации:

1. Швалов П.Г. Основы управления логистической инфраструктурой городской агломерации / П.Г. Швалов // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права).2014. – № 3(95). – с. 37 – 45. (0,95 п.л.)
2. Швалов П.Г. К вопросу об идентификации логистической инфраструктуры на региональном уровне / П.Г. Швалов, В.Ф. Лукиных // Вестник КрасГАУ. 2012. – №5(68). – с. 9 – 13. (0,3 п.л., авторские – 0,2 п.л.)
3. Швалов П.Г. Развитие логистической инфраструктуры Красноярской городской агломерации / П.Г. Швалов, С.А. Тараков, В.Ф. Лукиных // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. 2013. – №3. – с. 33–39. (0,3 п.л., авторские – 0,2 п.л.)
4. Швалов П.Г. Модель векторов развития логистической инфраструктуры Красноярской городской агломерации / П.Г. Швалов, С.А. Тараков, В.Ф. Лукиных // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2013. – №6. (0,3 п.л., авторские – 0,2 п.л.)

**На диссертацию и автореферат поступили отзывы** (все положительные), содержащие следующие критические замечания:

**ведущая организация ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»:** 1) «решение задачи развития логистической инфраструктуры городской агломерации в современных условиях неотделимо от политики построения территориально–производственных кластеров в целом и логистических кластеров в частности. Кроме того, решение этой задачи необходимо рассматривать, опираясь на теорию и практику ситиологии («городской логистики»), и теорию экономики города. Однако в работе эти вопросы не рассматриваются»; 2) «в параграфе 1.2 не раскрыта объектная структура логистической инфраструктуры городской агломерации, поэтому специфика применения инструментов логистики в ее формировании осталась нераскрытой. Это замечание можно было бы снять, если параграф имел иное название, например, «Принципы формирования логистической инфраструктуры городской агломерации»»; 3) «на стр.64 автор, ссылаясь на библиографический источник [76], приводит принципиальные факторы, которые необходимо принимать в расчет при выборе структуры управления логистической инфраструктурой. Однако в работе [76] (автор А.М. Лола) эти факторы представляются только как императивы управления городами и

градостроительными системами, причем без учета особенностей логистического менеджмента»; 4) «на стр. 71 Швалов П.Г. называет пять способов координации, которые можно использовать в управлении логистической инфраструктурой. Однако особенности применения этих способов характеризуются в работе без учета того, что им свойственны специфические логистические риски»; 5) «на стр. 83 автор диссертации приводит результаты анализа пропускной способности дорожно–транспортной сети мезорайонов ядра Красноярской городской агломерации и на их основании формулирует предложения о реорганизации ее логистической инфраструктуры (стр.85). Такой подход представляется ограничительным, так как не учитывает планы строительства городских транспортных сетей, новых предприятий и жилых микрорайонов и кварталов. Кроме того, он не опирается на плановые показатели социально–экономического развития города Красноярска».

**официальный оппонент** д. э. н., профессор, заведующий кафедрой экономики и торговой политики ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет» О.В. Архипкин: 1) «в разделе 2 диссертационного исследования недостаточно обоснован выбор части показателей, использованных при составлении алгоритма формирования логистической инфраструктуры городской агломерации, не уточнено, что легло в основу выбора именно этих показателей (с. 48–49 диссертации)»; 2) «в рамках диссертационного исследования соискателем процесс формирования логистической инфраструктуры рассматривается на примере конкретно Красноярской городской агломерации. Вероятно, стоило бы уделить дополнительное внимание прочим городским агломерациям, в частности, международной практике формирования в них логистической инфраструктуры»; 3) «по тексту диссертации встречаются опечатки и пунктуационные ошибки».

**официальный оппонент** д. э. н., профессор кафедры менеджмента ФГБОУ ВПО «Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А.» Т.Н. Одинцова: 1) «в работе не полностью раскрывается сущность «драйверов» рационализации логистической инфраструктуры (с. 89–101 диссертации). В частности, недостаточно внимания, на наш взгляд, уделяется измеримости показателей «драйверов». Хотя автором предлагается использование в качестве методики оценки уровня синергии, данный метод в работе описывается лаконично»; 2) «автор, исследуя инфраструктуру городской агломерации, разрабатывает методические инструменты на основе теории графов. Подход оригинален с теоретической точки зрения. Хотелось бы видеть в работе более подробное описание преимущества выбранного подхода в условиях практической реализации разработанных в диссертации рекомендаций»; 3) «при разработке метода определения стратегических направлений развития логистической инфраструктуры городской агломерации (п. 2.2. диссертации) следовало бы рассмотреть условия применимости метода для анализа альтернативных векторов стратегического развития логистической инфраструктуры городской агломерации».

#### **отзывы на автореферат (9 положительных отзывов):**

1. К.т.н., доцент кафедры логистические транспортные системы и технологии ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет путей сообщения» Си-

ницина Анна Сергеевна: 1) «можно было бы расширить информационно-аналитическую базу исследования из других регионов России для получения сравнительной картины эволюционного развития логистических инфраструктур городских агломераций»; 2) «Недостаточно, на наш взгляд, в автореферате раскрыты вопросы формирования концепции сбалансированного управления в логистической инфраструктуре (с. 18 автореферата)».

2. Д.Э.н., профессор кафедры системного анализа и управления проектами ФГБОУ ВПО «Сибирский государственный университет путей сообщения», г. Новосибирск Быкадоров Сергей Александрович: 1) «в автореферате недостаточно отражен анализ научных работ и публикаций в исследуемой области»; 2) «в автореферате не указана степень универсальности организационно-функциональной модели логистической инфраструктуры городской агломерации».

3. Д.Э.н., профессор, заведующая кафедрой транспортной логистики ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова», г. Санкт-Петербург Королёва Елена Арсентьевна: «автореферат не позволяет уяснить, в чем именно заключаются различия в интерпретации термина «Логистическая инфраструктура» в существующих трудах и работе автора диссертационного исследования (с. 12 автореферата)».

4. Д.Г.н., профессор, заведующий кафедрой менеджмента ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет путей сообщения» Якобсон Анатолий Яковлевич: 1) «хотелось бы видеть в автореферате более глубокое рассмотрение понятия «городская агломерация», а также определение сущности и эволюции признаков и этапов развития форм агломераций с большим числом ссылок на авторов» (с. 11 автореферата); 2) «роль логистической инфраструктуры рассматривается автором как «одно из содержательных условий развития городской агломерации» (с. 12 автореферата), а не как ключевое условие»; 3) «развитие городских агломераций в России является естественным, а не искусственным».

5. Д.Э.н., профессор кафедры маркетинга и логистики ФГБОУ ВПО «Ростовский государственный строительный университет», г. Ростов-на-Дону Теренина Ирина Владимировна: «не вполне понятен алгоритм связи между комплексом предлагаемых мероприятий по развитию логистической инфраструктуры и показателем полюсности мезорайонов Красноярской городской агломерации (стр. 23 автореферата)».

6. К.Э.н., доцент кафедры логистики ФГБОУ ВПО «Сибирская государственная автомобильно-дорожная академия», г. Омск Чувикова Виктория Викторовна: 1) «из автореферата не совсем ясно, каким образом происходит оценка интеграционного инфраструктурного эффекта (стр. 8 автореферата)»; 2) «вопрос о системе управления логистической инфраструктурой городской агломерации автореферате представлен только концептуально (стр. 18 автореферата)».

7. Д.Э.н., профессор, заведующий сектором анализа и прогнозирования развития проблемных регионов Сибири ИЭОПП СО РАН, г. Новосибирск Малов Владимир Юрьевич: «из автореферата не ясно: 1) на какой год делается прогноз потоков, 2) откуда берутся данные по развитию экономики отдельных районов собственно агломерации, 3) какие предложения сделаны в отношении направлений и

интенсивности перспективного транзита, 4) каким образом осуществляется согласование краткосрочных интересов частных предпринимателей в области логистики с долгосрочными целями развития всего городского образования».

8. К.э.н., доцент, заведующий кафедрой экономики и финансового права ФГБОУ ВПО «Российский государственный социальный университет, филиал в г. Красноярске» Погорелов Илья Зиновьевич: 1. «в автореферате недостаточно акцентировано представлен комплекс показателей оценки результативности цепи поставок, разработанный в диссертации, как отмечается на стр. 8 автореферата, в то время, как основное внимание в автореферате уделено интегральному показателю»; 2) «вопрос разработки конкретных корректирующих мероприятий – драйверов – для достижения цели функционирования логистической инфраструктуры всеми ее участниками в автореферате представлен концептуально (стр.20 – 25 автореферата)».

9. Д.э.н., профессор, заведующий кафедрой экономической географии ФГБОУ ВПО «Красноярский государственный педагогический университет имени В.П. Астафьева» Щадрин Александр Иванович: «в автореферате показан город – центр агломерации – Красноярск, как исследуемая территория, в то же время не выделены муниципалитеты (их 7), входящие в состав будущей Красноярской городской агломерации (рис. 9 автореферата)».

**Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается** тем, что назначенные оппоненты (профессор Архипкин О.В. и профессор Одинцова Т.Н.) являются компетентными учеными – экономистами, имеющими многочисленные публикации в рамках специальности защищаемой работы, защищившими докторские диссертации по специальности рассматриваемой диссертации, а ведущая организация (ФГБОУ ВО «Санкт–Петербургский государственный экономический университет») широко известна своими достижениями в соответствующей отрасли науки и способна определить научную и практическую ценность защищаемой диссертации.

**Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:**

**разработана** новая научная идея по формированию логистической инфраструктуры городской агломерации, обогащающая теоретические положения и методический аппарат логистики (с. 20 – 24, 27 – 31, 32 – 42, 44 – 51 диссертации); экспериментальная методика по определению стратегических направлений развития логистической инфраструктуры и ее мониторинга (с. 51 – 63 диссертации), позволяющая расширить границы применимости полученных результатов для агломераций регионов страны;

**предложена** оригинальная гипотеза о необходимости формирования логистической инфраструктуры городской агломерации (с. 15 – 24 диссертации) как многокомпонентной динамической системы коммуникаций материальных и сопутствующих потоков на основе принципов системности и многоуровневости;

**доказана** перспективность использования предложенных в диссертации идей в практике путем апробации разработанной модели, алгоритма и методов монито-

ринга логистической инфраструктуры в Красноярской городской агломерации (с. 74 – 87, 89 – 101, 101 – 121 диссертации);

**введены** изменения в трактовку понятия логистической инфраструктуры городских агломераций путем уточнения сущности и эволюции, признаков и этапов развития форм агломераций, выделения основных комплексов городской инфраструктуры – экономического, институционального, социального (с. 13 – 24 диссертации).

**Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:**

**доказаны** положения, расширяющие границы применимости особенностей и объектных детализаций логистической инфраструктуры микро- и макрологистических систем, вносимые в разное время Д.Дж. Бауэрсоксом, В.И. Сергеевым, Б.А. Аникиным, Ю.М. Нерушем, Дж.Р. Стоком, Д.М. Ламбертом, уточнено содержание принципа формирования логистической инфраструктуры городской агломерации, как логистической системы мезоуровня, на основе этого внесены корректизы в определение интегрированной логистической инфраструктуры городской агломерации (с. 24 – 32 диссертации);

**применительно** к проблематике диссертации эффективно использован комплекс существующих базовых методов исследования, в том числе целевого ориентирования агломерационного социально–экономического развития и системного обеспечения эффективного функционирования объектов логистической инфраструктуры для разработки организационно–функциональной модели логистической инфраструктуры городской агломерации (с. 21 – 22, 32 – 42 диссертации). При разработке модели учтены логистические принципы управления логистической инфраструктурой и реализован матричный подход к выделению конкретных функциональных звеньев логистической инфраструктуры городской агломерации. Исходя из классификаций моделей логистических систем, предложенных А.Д. Чудаковым и В.С. Лукинским, разработанная в диссертации модель находится в плоскости гомоморфных, абстрактно-концептуальных, аналитических и относится к общим моделям по степени формализации, отвечая принципам формирования мезологистических систем.

**изложены** положения многоуровневого иерархического подхода к решению проблемы координации логистических инфраструктур группы городов и административных районов в городской агломерации (с. 65 – 72 диссертации);

**раскрыты** противоречия при согласовании спектра логистических услуг в экономической, социальной и институциональной сферах и предложена иерархическая взаимозависимость элементов управления логистической инфраструктурой городской агломерации (с. 63 – 72 диссертации), позволяющая повысить уровень координации и на этой основе – рационализации движения потоков в городской агломерации;

**изучены** причинно-следственные связи при формировании структуры обеспеченности мезорайонов городской агломерации набором логистических услуг в товарных и иных потоках (с. 53 – 58, 62 – 63 диссертации), что обусловило разработку новых методических инструментов реализации организационно-функциональной модели логистической инфраструктуры городской агломерации в целях формиро-

вания логистической инфраструктуры, позволяющих реализовать методики анализа эмпирических данных, оценки и прогнозирования уровня координационных связей между материальными и пассажиропотоками при функционировании экономической, социальной и институциональной подсистем логистической инфраструктуры городской агломерации;

**проведена модернизация** существующих математических моделей, алгоритмов и численных методов анализа и оценки эффективности логистической инфраструктуры на основании теории графов, обеспечившая получение новых результатов по теме диссертации: способа декомпозиции территории городской агломерации на сеть мезорайонов; модели, алгоритма и программного кода расчета полюсности, центра, диаметра и среза графа городской агломерации (с. 55 – 61 диссертации).

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

**разработаны и внедрены** методические инструменты анализа, оценки и прогнозирования качества координационных связей при функционировании логистической инфраструктуры (частично) в деятельность ЗАО «Красноярск-Восток-Сервис» (справка о внедрении, г. Красноярск); метод прогнозирования стратегических материальных потоков, алгоритм формирования логистической инфраструктуры, подходы к управлению в логистической инфраструктуре (частично) в Межрегиональной организации предпринимателей «Сибирь без границ» (справка о внедрении, г. Красноярск); теоретические и практические положения диссертации (полностью) в учебный процесс в рамках подготовки методического обеспечения учебного плана по дисциплине «Региональная логистическая инфраструктура» по направлению «Менеджмент», профиль «Логистика» в ФГБОУ ВПО «Красноярский государственный аграрный университет» (справка о внедрении, г. Красноярск);

**определенны** перспективы практического использования теоретических положений диссертационного исследования при разработке генеральных планов городских агломераций или городов, кластерных политик городов, концепций развития транспортно-логистических комплексов городских агломераций и городов; **созданы** модель и алгоритм формирования логистических инфраструктур городских агломераций и система практических рекомендаций по реинжинирингу логистических инфраструктур городских агломераций;

**представлены** методические рекомендации по совершенствованию логистической инфраструктуры городской агломерации для Красноярской городской агломерации, обобщенные в три концептуальных мероприятия, включающие семь драйверов реорганизации существующей логистической инфраструктуры и отличающиеся от существующих рекомендаций тем, что они способствуют формированию координационных взаимоотношений между субъектами логистической инфраструктуры городской агломерации, а именно: транспортные аспекты; территориальное размещение элементов экономической, социальной и институциональной составляющих логистической инфраструктуры городской агломерации; внешние и внутренние материальные и пассажиропотоки в городской агломера-

бота соответствует требованиям п.9 – 14 «Положения о присуждении ученых степеней» (утверженного постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 № 842), а также паспорту специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством: логистика, а именно пунктам 4.2. «Принципы проектирования и функционирования логистических систем на микро-, мезо- и макроуровнях; определение цели и критериев оценки систем», 4.6. «Развитие теоретических аспектов управления логистической инфраструктурой».

**На заседании 04 декабря 2014 года диссертационный совет принял решение присудить Швалову П.Г. ученую степень кандидата экономических наук.**

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 18 человек, из них 6 докторов наук по специальности рассматриваемой диссертации, участвовавших в заседании, из 23 человек, входящих в состав совета, дополнительно никто не введен на разовую защиту, проголосовали: за 17 против 0, недействительных бюллетеней 1.

Председатель диссертационного совета  
доктор экономических наук, профессор

В. И. Самаруха

Ученый секретарь диссертационного совета,  
доктор экономических наук, профессор

Н. Г. Новикова

05 декабря 2014 года

Подпись проф. Самарухи В. И. и проф. Новиковой Н. Г. удостоверяю:

Ученый секретарь совета университета,  
кандидат экономических наук, доцент



А. А. Измельцев