

Утверждаю:

Директор ЗАО

«Промтрансниипроект»,

Академик РАТ, кандидат

технических наук



Сидяков В.А.

29 августа 2016 г.

ОТЗЫВ

ведущей организации «Проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт промышленного транспорта ЗАО «ПРОМТРАНСНИИПРОЕКТ» на диссертацию Лёвина Сергея Борисовича «Организация функционирования контейнерных компаний в транспортной системе на основе современных логистических информационных технологий», представленную на соискание ученой степени доктора технических наук по специальности 05.22.01 – «Транспортные и транспортно-технологические системы страны, ее регионов и городов, организации производства на транспорте»

Актуальность темы исследования определяется тем, что повышение эффективности транспортно-логистических систем является одним из важных путей снижения транспортных затрат в цене продукции, доля которых составляет 15-20%, а в ряде случаев и больше.

Особенно велико значение повышения эффективности логистических провайдеров для реализации транзитного потенциала России в транспортной системе «Западная Европа – Юго-Восточная Азия».

Все это определяет важность и актуальность рассматриваемой диссертации.

Оценка структуры и содержания работы.

Диссертация, состоящая из введения, пяти глав, заключения, списка использованных источников и трех приложений, построена как единое исследование, разделы которого последовательно раскрывают основные аспекты проблемы.

Во введении обосновывается актуальность исследования, показана степень разработанности темы диссертации, приводятся цели и задачи исследования, показаны научная новизна и практическая значимость работы, приведены сведения об апробации работы, публикациях по теме диссертационного исследования.

В 1 главе дан анализ теории и практики организации управления деятельностью транспортно-логистических компаний.

Показаны роль и место этих компаний как в транспортной системе России, так и в целом в Евроазиатской транспортной системе. Подробный анализ позволил сформулировать основные тенденции развития транспортно-логистического бизнеса, роль информатизации в управлении операторскими и экспедиторскими компаниями. Рассмотрены также тенденции развития Российских железных дорог в условиях их реформирования, приведен подробный анализ структуры и функций базовой для данной работы транспортно-логистической компании «А-Транс».

Следует отметить содержащийся в 1 главе правильный и не тривиальный вывод о том, что автоматизированная система бюджетирования является необходимым условием оптимизации инвестиционных затрат.

Глава 2 посвящена методологическим основам формирования транспортно-логистической системы управления контейнерными предприятиями на основе технологий уровня 3PL и 4PL.

Ставится задача, способствующая совершенствованию управления транспортной системой России – повысить востребованность в стране провайдеров услуг 3PL и 4PL.

Значительное внимание уделено информатизации транспортного сервиса и, что совершенно правильно, созданию единой информационной среды на базе информационной инфраструктуры ОАО «РЖД» с подключением к ней информационных систем логистических компаний.

Показано, с какими подсистемами АСУЖТ и при решении каких задач должна взаимодействовать операторская компания.

На основе кластерного анализа и экспертной оценки близости функций разработана рациональная структура системы управления транспортной компанией, реализующей логистический сервис уровня 3PL и 4PL, имея в виду, что этот уровень сервиса в ближайшей перспективе будет достигнут лишь с незначительной частью клиентов компании.

В 3 главе рассматриваются вопросы формирования и развития производства транспортно-логистической контейнерной компании.

Рассмотрена роль логистических центров в формировании единой транспортной системы, реализующей цепи поставок. Показано, как взаимодействие логистических центров с 3PL-провайдерами обеспечивает интегрированное управление логистическими бизнес-процессами.

Основное содержание главы посвящено построению формализованной вероятностной модели продвижения контейнера по логистической многозвенной цепи, на каждом из звеньев которой контейнер подвергается управляющим воздействиям. Целевая функция, значение которой определяется управляющими воздействиями, представляют собой взвешенную (по стоимости) сумму математических ожиданий сохранности груза и времени его доставки.

Приведено математическое описание модели, состоящей из четырех последовательных звеньев, на примере которой показана последовательность выработки управляющих воздействий, оптимизирующих вероятность состояния объекта управления при достижении стока логистической цепи.

Разработанная модель представляет теоретический и практический интерес.

Глава 4 посвящена информационным системам, предназначенным для управления контейнерными потоками.

Исследовано и теоретически обосновано влияние дополнительных данных, получаемых с помощью информационных систем, на снижение неопределенности (дисперсии случайных факторов) состояния объекта управления и усилий, направленных на реализацию управления. Показано, что в результате возможна выработка лучших управляющих воздействий и, в целом, улучшение деятельности транспортного предприятия.

Подробно рассмотрена подсистема «Управление перевозочным процессом транспортной компании», состав и функции входящих в нее функциональных комплексов – от планирования перевозок до экономической оценки результатов их выполнения. Показаны информационные и функциональные связи между комплексами, сформулированы решаемые в каждом комплексе задачи.

Одна из подсистем, представляющих интерес – Центр управления перевозками (Ситуационный центр) транспортной компании. В целом структура информационной системы компании использует лучшее из наработок, имеющихся в этой области в ОАО «РЖД», с учетом специфики бизнес-процессов транспортно-логистической компании.

В главе 5 рассмотрены вопросы экономической эффективности предложенных моделей и методов управления транспортной (контейнерной) компанией на основе информатизации.

Всесторонне оценена экономическая эффективность контейнеризации грузопотоков (тара, погрузка и выгрузка, скорость продвижения, сохранность).

Что касается экономического влияния собственно информатизации, то оно отражено в диссертации неявно – через обоснованное в предыдущих главах повышение качества управления контейнерными потоками, что должно привести к увеличению объемов контейнеризации грузов.

Заключительная часть главы 5 посвящена подробному (на 50 страницах) экономическому и финансовому анализу деятельности логистической компании на примере ООО «А-транс».

В заключении обобщены основные результаты диссертационного исследования, сформулированы научные выводы и методические рекомендации.

Представленная соискателем диссертационная работа является целостным и завершенным научным исследованием. Полученные в ходе

диссертационного исследования выводы вносят существенный вклад в развитие транспортной отрасли.

Соответствие содержания диссертации заявленной специальности и теме диссертации.

Диссертационное исследование соответствует п.1 – «Транспортные системы и сети страны, их структура, технологии работы», п.3 – «Транспортная логистика» паспорта специальности 05.22.01 – «Транспортные и транспортно-технологические системы страны, её регионов и городов, организация производства на транспорте».

Соответствие автореферата диссертации её содержанию.

Автореферат соответствует основному содержанию диссертации, отражает её структуру и положения, выносимые на защиту.

Личный вклад соискателя в получении результатов исследования

Личный вклад автора в получение результатов исследования состоит в его непосредственном участии на всех этапах подготовки диссертации, включая анализ теоретических положений и методов решения связанного комплекса научно-практических задач, постановку задач диссертационного исследования, разработку научного инструментария, апробацию основных научных положений и подготовку внедрения результатов исследований в производственную деятельность. Диссертационное исследование опирается на большой объём фактического материала, собранного и обработанного лично автором.

Степень достоверности результатов исследования

Степень достоверности выдвигаемых в диссертационной работе научных положений и выводов подтверждается:

корректностью применения апробированного математического и программного аппарата;

использованием данных государственной и отраслевой статистической информации;

внедрением основных результатов исследования в работу ОАО «РЖД» и других транспортных компаний.

Теоретическая и практическая значимость полученных автором диссертации результатов.

Теоретическая значимость работы определяется обоснованием технических, управленческих, организационных и информационных мер, необходимых для перехода транспортно-логистических компаний на уровень 3PL - 4PL.

Практическая значимость работы состоит в том, что разработанные в диссертации методики и модели могут использоваться российскими транспортными компаниями для совершенствования организации производства, повышения уровня транспортного обслуживания, повышения эффективности логистических систем.

Конкретные рекомендации по использованию результатов и выводов диссертации.

Полученные в диссертации результаты позволяют создать методические документы, определяющие «дорожную карту» для транспортно-логистических компаний, стремящихся выйти на уровень 3PL-4PL: сформировать необходимую функциональную и организационную структуру, разработать соответствующую информационную систему, поэтапно реализовать требуемые преобразования.

Новизна полученных результатов определяется следующим:

определены принципиальные требования к организации работы транспортной компании на уровне провайдера логистических услуг 3PL-4PL и следующие из этого требования к её организационной, функциональной и информационной структуре;

предложен метод разделения функций между транспортной компанией и обслуживаемыми ею клиентами на основе кластерного анализа; теоретически обоснована эффективность информационных технологий, обеспечивающих снижение неопределенности объекта управления;

обоснован метод управления транспортным объектом при его продвижении по последовательным звеньям логистической цепи.

Достоинства и недостатки диссертационной работы.

Достоинства диссертационной работы С.Б. Лёвина состоят в следующем:

1. Проблема формирования провайдеров уровня 3PL и 4PL рассмотрена всесторонне: функции, выполняемые таким оператором; необходимая для этого организационная структура; требуемое информационное обеспечение, пути его построения и др.;

2. По основным из перечисленных аспектов даны теоретические обоснования и практические рекомендации, позволяющие реализовать переход на уровень наиболее совершенных провайдеров транспортных услуг;

3. Встраивание в логистическую транспортную систему России контейнерных компаний, работающих по принципам 3PL-4PL, существенно повысит эффективность всего транспортно-логистического комплекса страны.

Замечания по диссертации:

1. Рассматриваемая в диссертации логистическая цепочка начинается на станции погрузки (хотя в ней и указан исток – грузоотправитель) и заканчивается на станции выгрузки.

В перспективе в развитой логистической системе должны присутствовать грузоотправитель и грузополучатель. Как отмечено в диссертации, транспортный оператор не оказывает на них прямого управляющего воздействия, но основная функция оператора – подача порожних вагонов (контейнеров) и груза грузовладельцам в требуемое ими

время – может быть реализована на основе оперативного взаимодействия, влияющего на управление внутри транспортной компании.

Диссертант в неявном виде приближается к этой модели, введя в целевую функцию вероятность конечного состояния контейнера (минус издержки по его транспортировке), но явно не увязывает это конечное состояние с состоянием, требуемым грузополучателям.

В стратегическом плане целесообразно связать информационную систему транспортной компании, работающей в режиме 3PL-4PL, с модулем материально-технического снабжения и с модулем сбыта и реализации продукции ERP предприятия – грузовладельца (постоянного партнера провайдера логистических услуг).

2. При оптимизации функциональной структуры системы методом кластерного анализа в диссертации для определения расстояния между задачами (функциями) использован метод экспертных оценок.

Такой подход вполне допустим, но можно было бы выполнить кластеризацию более строго, определив расстояние между задачами как количество совпадающих видов информации, используемой для решения каждой пары задач (или реализации каждой пары функций).

3. Редакционное замечание: представляется излишне подробным описание структуры и функций компании «А-Транс» в главе 1 и экономических результатов её деятельности в главе 5. Кроме того, в работе многократно повторяется описание различий между функциями провайдеров 2PL, 3PL и 4PL.

Соответствие диссертации и автореферата требованиям ГОСТ Р 7.01.11 – 2011

Рукопись диссертации и автореферат соответствуют системе стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу, структуре и правилам оформления требованиям ГОСТ Р 7.01.11 – 2011 «Диссертация и автореферат диссертации. Структура и правила оформления».

Заключение по диссертации о соответствии её требованиям «Положения о порядке присуждения ученых степеней» по пунктам 9 и 10, 11, 13, 14.

Диссертация написана грамотным, научным языком и отвечает критериям, установленным «Положением о присуждении ученых степеней» по п. 10, 11, 13 и 14:

по п. 10 - исследование обладает внутренним единством, содержит новые научные результаты и положения, выдвигаемые для публичной защиты, свидетельствует о личном вкладе автора в науку. В диссертации приводятся сведения о практическом использовании полученных автором диссертации результатов. Предложенные автором диссертации решения аргументированы и оценены по сравнению с другими известными решениями;

по п. 11 - основные научные результаты диссертации Лёвина С.Б. опубликованы в ведущих рецензируемых научных изданиях. Общее количество публикаций по теме диссертации – 28, в том числе 1 монография, 19 статей – в рецензируемых ведущих научных изданиях, рекомендованных ВАК РФ;

по п. 13 - количество публикаций автора, в которых излагаются основные научные результаты диссертации, в полной мере отвечает требуемым критериям;

по п. 14 - диссертационная работа снабжена ссылками на других авторов, на источники заимствования материалов, а также на научные работы, выполненные автором самостоятельно или в соавторстве.

Диссертация Лёвина Сергея Борисовича на соискание ученой степени доктора технических наук является научно-квалификационной работой, в которой на основании выполненных автором исследований изложены новые научно обоснованные технические и технологические решения в области совершенствования работы транспортной системы страны, внедрение которых вносит значительный вклад в развитие страны, что соответствует требованиям п. 9 «Положения о присуждении ученых степеней», а ее автор заслуживает присуждения ученой степени доктора технических наук по специальности 05.22.01 – «Транспортные и транспортно-технологические системы страны, ее регионов и городов, организации производства на транспорте».

Заключение рассмотрено на совместном заседании отдела систем управления промышленным транспортом и отдела комплексных исследований, стандартизации и логистического сопровождения проектов ЗАО «Промтранспроект» 25 августа 2016г., протокол № 5.

Заключение составил:

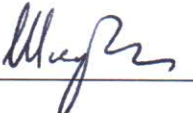
Шмулевич Михаил Израилевич,
доктор технических наук, профессор,
заместитель директора ЗАО «Промтранспроект».

Научная специальность 05.22.12

Адрес: 119931, Москва, просп. Вернадского, д.29

Тел.: +7 (499) 131-45-00, +7 (916) 326-57-65

e-mail: mikhail.shmulevich@gmail.com

 (М.И. Шмулевич)

25 августа 2016г.

Подпись М.И. Шмулевича удостоверяю

Зам. директора по кадрам  (Н.И. Потоппина)

