

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА Д 212.287.01,  
СОЗДАННОГО НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО  
БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО  
ОБРАЗОВАНИЯ «УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ» МИНИСТЕРСТВА НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ПО ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ  
УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ КАНДИДАТА НАУК

аттестационное дело № \_\_\_\_\_  
решение диссертационного совета от 12 апреля 2022 г. № 6

О присуждении Тарасенко Евгении Алексеевне, гражданство – Российская Федерация, ученой степени кандидата экономических наук.

Диссертация «Формирование системы управления цепями поставок в территориальном подразделении железной дороги» по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (логистика) принята к защите 7 февраля 2022г. (протокол № 4) диссертационным советом Д 212.287.01, созданным на базе Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Уральский государственный экономический университет» Минобрнауки РФ, 620144, г. Екатеринбург, ул. 8 Марта/Народной Воли, 62/45, приказ Рособрнадзора № 2059-2302 от 08.10.2009 г. (приказ Минобрнауки РФ № 105/нк от 11.04.2012 г.).

Соискатель Тарасенко Евгения Алексеевна, 26 октября 1986 года рождения. В 2012 г. окончила ФГБОУ ВПО «Оренбургский государственный университет» по специальности «Маркетинг»; работает преподавателем кафедры логистики и транспортных технологий Оренбургского института путей сообщения – филиала ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения» Федерального агентства железнодорожного транспорта РФ; работает научным сотрудником Оренбургского филиала ФГБУН Института экономики Уральского отделения Российской академии наук Министерства науки и высшего образования РФ.

Диссертация выполнена на кафедре логистики и коммерции ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет» Министерства науки и высшего образования РФ.

Научный руководитель – доктор экономических наук, доцент Карх Дмитрий Андреевич, ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет», ректорат, проректор по учебно-методической работе и качеству образования, кафедра логистики и коммерции, профессор.

Официальные оппоненты:

Евтодиева Татьяна Евгеньевна – д-р экон. наук, доц., ФГБОУ ВО «Ростовский государственный экономический университет (РИНХ)», г. Ростов-на-Дону, кафедра коммерции и логистики, профессор;

Карпова Наталья Петровна – д-р экон. наук, доц., ФГАОУ ВО «Самарский государственный экономический университет» г. Самара, кафедра маркетинга, логистики и рекламы, профессор

дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация – Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», г. Санкт-Петербург, в своем положительном отзыве, подписанном Щербаковым Владимиром Васильевичем, д-ром экон. наук, проф., зав. кафедрой логистики и управления цепями поставок, и утвержденном д-ром экон. наук, проф., проректором по научной работе Горбашко Еленой Анатольевной указала, что диссертация Тарасенко Е.А. «Формирование системы управления цепями поставок в территориальном подразделении железной дороги» представляет собой законченную, самостоятельную научно-квалификационную работу, выполненную на актуальную тему, в которой на основании выполненных соискателем исследований сформулированы новые научные положения и выводы, прикладные рекомендации, имеющие очевидное теоретическое и прикладное значение.

Диссертация Тарасенко Евгении Алексеевны «Формирование системы управления цепями поставок в территориальном подразделении железной дороги» полностью соответствует требованиям пп. 9-14 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013г. № 842.

Автор диссертационной работы заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (логистика).

Соискатель имеет 25 опубликованных работ, в том числе по теме диссертации опубликовано 15 работ, из них в рецензируемых научных изданиях опубликовано 6 работ. Наиболее значимые из них: 1. **Tarasenko, E.** Development of a mechanism for a supply chain management system formation / E. Tarasenko, D. Karkh, V. Nazimov, V. Abbazova. – DOI 10.2991/aebmr.k.211118.061//Advances in economics, business and management research. – 2021. – Vol. 195. – P. 342–345.– 0,5/0,2п.л.; 2. Карх, Д. А. Цепи, поставки и системы поставок / Д. А. Карх, **Е. А. Тарасенко** // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. –2021. – №2. – С.22 – 28. –0,9/0,5 п.л.; 3. **Тарасенко, Е. А.** Классификация объектов управления цепями поставок с целью обеспечения их устойчивости / Е. А. Тарасенко. – DOI 10.30932/1992-3252-2021-19-2-7 // Мир транспорта. – 2021. – Т.19, №2(93).–С. 50–56.–0,9 п.л.; 4. Тяпухин, А. П. Преобразуемые потоки и ценности в цепях поставок / А.П. Тяпухин, **Е.А. Тарасенко** // Мир транспорта.– 2017.–Т.15, №4(71).–С.128–144.–2,1/1,1п.л.; 5. **Тарасенко, Е. А.** Логистическая система: сущность, структура, варианты и алгоритм функционирования / Е.А. Тарасенко, А.П. Тяпухин // European social science journal. –2014 – №1-2(40).– С.428–436.–1,0/0,6п.л.; 6. **Тарасенко, Е. А.** Управление логистическими системами : монография / Е.А.Тарасенко, Д.А.Карх, А.П.Тяпухин. – Москва: КноРус, 2021. –156с. –I SBN 978-5-4365-7919-1.–9,8/3,3п.л.; 7. **Тарасенко, Е. А.** Порядок материально-технического снабжения предприятий ОАО «Российские железные дороги» / Е. А. Тарасенко, Д. А. Карх // Логистика: форсайт-исследования, профессия, практика : материалы II Нац. науч.- образоват. конф. (Санкт-Петербург, 21 окт. 2021г.). – Санкт-Петербург: СПбГЭУ, 2021. – С. 259–264. – 0,4/0,2п.л.; 8. Карх, Д. А. Особенности логистики снабжения предприятий железнодорожного транспорта / Д. А. Карх, **Е. А. Тарасенко** // Управление цепями поставок в транспортно-логистических системах: материалы II Междунар. науч.-практ. конф. (Екатеринбург, 10 ноября 2021 г.). – Екатеринбург: УрГЭУ, 2021. – С.74–78. – 0,3/0,2п.л.; 9. **Тарасенко, Е. А.** Теоретические аспекты формирования логистической системы на железнодорожном транспор-

те/ **Е.А. Тарасенко** // Молодежная наука в XXI веке: традиции, инновации, векторы развития: материалы Междунар. науч.- исслед. конф. молодых ученых (Самара–Оренбург, 5 апреля 2018 г.). –Самара–Оренбург: Аэтерна, 2018. – С. 118–120 – 0,2 п.л.

В диссертации отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных соискателем ученой степени работах.

На диссертацию и автореферат поступило 14 отзывов. Все отзывы положительные, отмечается актуальность, научная новизна исследования, практическая значимость полученных результатов. Высказан ряд замечаний, большинство из которых носит рекомендательный характер.

1. Д-р техн. наук, проф., руководитель департамента логистики и управления цепями поставок Санкт-Петербургского филиала ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», заслуженный деятель науки РФ Лукинский В.С. (г. Санкт-Петербург). Замечания: 1) В научных и литературных источниках существуют различные подходы и взгляды к раскрытию сущностного содержания термина «ценность». Зачастую под ним понимается разность между затратами и выгодами потребителя; совокупность атрибутов продукта и/или услуги, а также ощущения и впечатления потребителя. Автору следовало бы определиться, какой версии он придерживается при обосновании ценности как компонента инструментария системы управления (таблица 2, стр. 12)? 2) Из текста автореферата не понятно, на каком этапе формирования цепи поставок происходит создание ценности для потребителя? 3) На рисунке 8, стр. 29 представлена последовательность согласования целей и задач системы управления звеньями логистической цепи – поставщиком, предприятием и потребителем. Исходя из рисунка не понятно, какова роль фокусного предприятия в этой цепи и что выступает в роли фокусного предприятия?

2. Д-р техн. наук, проф., проф. каф. предпринимательства и логистики ФГБОУ ВО «Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова» Ларин О.Н. (г. Москва). Замечания: 1) Название рисунка 4 автореферата «Карта реализации контроллинга и диагностики системы управления фокусным предприятием» не в полной мере отражает его содержание; 2) На рисунке 5 авторе-

ферата изображен «Алгоритм диагностики подсистемы управления цепями поставок», в котором после этапа «Изготовление и комплектование продукции и услуг, необходимых их конечному потребителю» идет два ответвления. Зачем это необходимо?

3. Д-р экон. наук, проф., зав. каф. маркетинга услуг и бренд-менеджмента ФГБОУ ВО «Государственный университет управления» Окольников И.Ю. (г. Москва). Замечание: Предложенная методика, скорее, является универсальной, хотя в диссертации делается упор на территориальные подразделения железной дороги. В этом смысле в автореферате не прослеживается особенность предложенной методики применительно к железнодорожному транспорту, хотя этот аспект был указан в пунктах новизны.

4. Д-р экон. наук, доц., проф. Высшей школы сервиса и торговли Института промышленного менеджмента, экономики и торговли ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого» Барыкин С.Е. (г. Санкт-Петербург). Замечания: 1) В тексте автореферата не описаны рекомендации, заключающиеся в переходе на поставку отдельных видов продукции от поставщиков, расположенных на территории Оренбургской области, которые по мнению автора, позволят сократить затраты и сроки доставки, что в свою очередь приведет к повышению эффективности всех систем управления цепями поставок (с. 24). На наш взгляд, отказ от централизованных поставок в рамках ОАО «РЖД» маловероятен, хотя и не исключен; 2) Особое внимание необходимо обратить на раскрытие критериев эффективности и результативности предложенной автором методики (таблицы 5,6) так как данные и результаты расчетов, представленные в таблицах, представляются недостаточно информативными.

5. Д-р экон. наук, проф., проф. каф. отраслевой экономики и управления природными ресурсами ФГБОУ ВО «Байкальский государственный университет», заслуженный экономист РФ Колодин В.С. (г. Иркутск). Замечание: В автореферате не отражены причины нерациональных логистических связей (стр. 24) предприятий железнодорожного транспорта территориального подразделения с поставщиками.

6. Д-р экон. наук, д-р техн. наук, проф., зав. каф. логистики и управления ФГБОУ ВО «Казанский национальный исследовательский технологический университет» Шинкевич А.И. (г. Казань). Замечания: 1) Из текста автореферата не ясно, является ли универсальным предложенный автором алгоритм проведения диагностики системы управления цепями поставок (рис. 5, с.16) для всех подсистем поставок (согласно рис. 3) и организаций транспорта. Следует пояснить сущность показателей результативности логистической системы и эффективности логистической системы; 2) В рамках дискуссии хотелось бы уточнить, предусматривает ли механизм формирования систем управления цепями поставок в территориальном подразделении железной дороги (рис.9 стр.21) принципы и правила управления цепями поставок, экономические законы и ограничения, методы и технические средства обработки информации. Или автор упрощенно под механизмом представляет последовательность действий формирования системы управления цепями поставок?

7. Д-р экон. наук, проф., проректор по инновациям и развитию, проф. каф. менеджмента ФГБОУ ВО «Новосибирский государственный технический университет» Хайруллина М.В. (г. Новосибирск). Замечания: 1) Представленная автором методика оценки эффективности системы управления цепями поставок в территориальном подразделении железной дороги, возможно, потребует доработок в процессе дальнейших научных исследований, так как, на наш взгляд, должна содержать еще один этап, связанный с корректировкой конфигурации цепи поставок после оценки ее эффективности; 2) Как могут измениться показатели эффективности управления цепями поставок в случае изменения потребительских предпочтений?

8. Д-р техн. наук, проф., проф. каф. общего и стратегического менеджмента ФГАОУ ВО «Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королёва» Чертыковцев В.К. (г. Самара). Замечание: При разработке механизма формирования системы управления цепями поставок на железнодорожном транспорте автор делает акцент на определение критериев устойчивости звена логистической цепи и в то же время не перечисляет эти критерии, хотя результаты деятельности всей цепи поставок могут зависеть от устойчивости ее отдельного звена.

9. Д-р экон. наук, доц., зав. каф. международной экономики и менеджмента ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина» Ружанская Л.С. (г. Екатеринбург). Замечания: 1) Предложенное автором определение термина «система управления цепями поставок» не в полной мере отражает объектность применения в различных потоковых процессах; 2) Обосновано место диагностики логистической системы к функции контроллинга, но хотелось бы уточнить, кроме контроллинга, осуществляемого на стратегическом и оперативном уровнях, присутствуют ли другие функции управления цепями поставок?

10. Д-р экон. наук, доц., проф. каф. менеджмента ФГАОУ ВО «Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет)» Кузменко Ю.Г. (г. Челябинск). Замечание: Из текста автореферата не совсем понятно, каковы источники получения исходных данных для получения данных для расчетов и каковы критерии отбора (табл. 5,6 стр. 23) показателей, используемых в оценке эффективности и результативности всей цепи поставок в территориальное подразделение железной дороги путем перехода от оценки эффективности и результативности конечных звеньев цепи поставок (стр. 24).

11. Д-р экон. наук, доц., директор Института менеджмента Боброва В.В.; канд. экон. наук, доц., зав. каф. менеджмента ФГБОУ ВО «Оренбургский государственный университет» Корабейников И.Н. (г. Оренбург). Замечания: 1) Обосновывая включение диагностики как функции управления цепями поставок в состав контроллинга (стр.14), автору следовало бы представить другие его функции, реализуемые в оперативном и стратегическом периодах времени. Кроме того, следовало бы обосновать, включает ли контроллинг такие функции управления как координация, регулирование и интеграция, которые относятся к функциям управления цепями поставок; 2) На рис. 5, с. 16 автореферата автор предлагает использовать показатели эффективности и результативности логистической системы. Если ориентироваться на содержание рис. 3, с. 13 автореферата, то данные показатели распространяются на подсистемы управления, цепей поставок и ценностей конечного потребителя. Поэтому следовало бы

уточнить, как считаются показатели эффективности и результативности логистической системы с учетом трех её частей.

12. Д-р экон. наук, проф., директор по научно-техническому развитию АО «ЦНИИ «Электроника» Брыкин А.В. (г. Москва). Замечания: 1) Не понятно, с чем связано выделение составных частей управления цепями поставок социально-экономической системой для уточнения сущности и содержания системы управления цепями поставок, в чем взаимосвязь? 2) Почему в управлении социально-экономической системой особое внимание уделяется именно контроллингу?

13. Д-р экон. наук, проф., проф. каф. экономики и предпринимательства ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет» Ювица Н.В. (г. Ульяновск). Замечания: 1) В таблице 2, с. 12 автореферата такие компоненты как полномочия и ответственность отнесены к компетенциям, а структура, предусматривающая, в том числе полномочия исполнителей, отнесена к механизму системы управления цепями поставок, что требует соответствующего обоснования, не приведенного в автореферате; 2) На рис. 3, с. 13 автореферата следовало бы пояснить, что логистическая система, направлена на управление потоками в цепях поставок, а объектами управления данными цепями дополнительно являются предприятия, отношения (взаимообмены), а также процессы. То есть следовало разделить компонент «процессы (потоки)» на два отдельных объекта управления;

14. Канд. экон. наук, доц., доц. каф. управления судостроительным производством ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный морской технический университет» Воронова Д.Ю. (г. Санкт-Петербург). Замечания: 1) На рис. 17 автореферата упоминаются концентрация и распределение как виды деятельности логистической системы. Одновременно на рис. 3, с. 13 автореферата приведены еще два вида деятельности – консолидация и разукрупнение. Из автореферата неясно, являются ли они синонимами, или же имеют различия. 2) В таблице 3, с. 17 автореферата приведены такие параметры ценности как количество, качество, затраты и время. Автору следовало бы, опираясь на выбранное им определение ценности, привести пример использования данных пара-

метров для описания ценности потребителя продукции и/или услуг предприятий железнодорожного транспорта.

Выбор официальных оппонентов (д-ра экон. наук, доц. Евтодиевой Т.Е. и д-ра экон. наук, доц. Карповой Н.П.) обосновывается их компетентностью в сфере исследования проблем логистики и управления цепями поставок, подтверждающейся научно-исследовательскими работами и многочисленными публикациями по проблематике диссертационного исследования, в том числе в изданиях, рекомендованных ВАК РФ. Выбор ведущей организации (ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», г. Санкт-Петербург) обосновывается ее широкой известностью научными достижениями в области логистики, активным сотрудничеством с региональными и муниципальными органами власти в сфере решения научно-практических вопросов разработки и реализации транспортно-логистической деятельности, а также сотрудничеством с ОАО «РЖД» и его территориальными подразделениями, широким спектром аналитических материалов и публикаций, посвященных исследованию проблем логистики, в том числе на железнодорожном транспорте, наличием диссертационного совета Д 212.354.02 по научной специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (логистика)

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

**разработана** новая научная идея, обогащающая научную концепцию управления цепями поставок, учитывающая отраслевую специфику и позволяющая определить систему управления цепями поставок как совокупность децентрализованных систем управления перманентного типа;

**предложен** нетрадиционный подход к формированию системы управления цепями поставок, позволяющий на основе диагностики и своевременного выявления «узких мест» в цепи поставок, а также одновременного согласования целей и задач последующих и предыдущих звеньев логистической цепи обеспечить ее эффективное функционирование;

**доказана** перспективность использования в науке и практике предложенного механизма формирования системы управления цепями поставок, основанного на согласовании параметров ценности звеньев логистической цепи и их

внутренних переменных, что позволяет осуществить учёт цели и задачи каждого звена и повысить их конкурентоспособность;

**введена** измененная трактовка понятия «система управления цепями поставок», уточняющая ее сущность с выделением базовых звеньев (фокусные предприятия, фронт закупок, фронт поставок), включающих взаимосвязанные подсистемы, направленные на создание ценности для конечных потребителей.

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

**доказаны** научные положения, вносящие вклад в расширение представлений об управлении цепями поставок и обогащающие современные научные идеи об эффективности их формирования, с учетом отраслевой специфики;

**применительно к проблематике диссертации результативно (эффективно, то есть с получением обладающих новизной результатов) использованы** научные методы: экономического анализа деятельности предприятий, классификации, моделирования, процессно-ориентированный подход, логико-структурные методы исследования сложных систем; нормативный и корреляционно-регрессионный анализ, аналитическо-расчетный, сравнения, бинарных матриц;

**изложены** идеи основных вариантов концепций управления цепями поставок, позволяющие уточнить и дополнить содержание системного и процессного подходов к формированию системы управления цепями поставок в территориальном подразделении железной дороги с учетом их ориентации на создание ценностей для конечных потребителей;

**раскрыты** несоответствия между существующими подходами к диагностике, проектированию и оценке эффективности системы управления цепями поставок и отсутствием учёта территориально-отраслевых особенностей логистических систем;

**изучены** причинно-следственные связи между эффективностью управления цепями поставок, структурой, и составом её звеньев в территориальном подразделении железной дороги, что позволяет адаптировать систему данного типа к требованиям конечных потребителей;

**проведена модернизация** существующего алгоритма организации и проведения диагностики подсистемы управления цепями поставок за счёт включе-

ния механизма контроллинга, что обеспечило получение новых результатов в сфере проектирования и функционирования логистических систем.

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

**разработана и внедрена** новая универсальная методика оценки эффективности системы управления цепями поставок, учитывающая достижение поставленных перед ее звеньями целей и задач, отличающаяся оперативной адаптацией показателей к смене приоритетов и ценностей каждого звена цепи и позволяющая рассчитать упущенную выгоду фокусного предприятия и смежных звеньев цепи поставок;

**определены** пределы и перспективы практического использования теоретических положений и методических рекомендаций диссертационного исследования в деятельности территориальных подразделений железной дороги для разработки основных направлений совершенствования их логистической деятельности; вузами – для подготовки и переподготовки кадров по направлениям 38.03.06, 38.04.06 «Торговое дело» (профиль «Логистика») и 38.03.02 «Менеджмент» (профиль «Логистика»).

Основные положения и выводы, а также практические рекомендации были использованы в деятельности Оренбургского филиала Института экономики УрО РАН; ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет»; Оренбургского института путей сообщения – филиала ФГБОУ ВО «Самарский государственный университет путей сообщения»; Оренбургского эксплуатационного локомотивного депо Южно-Уральской дирекции тяги - структурного подразделения Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД»;

**создана** система практических рекомендаций по разработке механизма формирования систем управления цепями поставок, направленного на повышение эффективности функционирования предприятий территориального подразделения железной дороги на основе результатов экономического анализа их деятельности, классификации, моделирования, процессно-ориентированного подхода, логико-структурных методов исследования логистических систем;

**представлены** предложения по совершенствованию организационно-экономического механизма повышения эффективности систем управления це-

пями поставок на железнодорожном транспорте с опорой на создание ценностей для конечных потребителей продукции и /(или) услуг.

**Оценка достоверности результатов исследования выявила:**

**теория** построена на совокупности известных, проверяемых положений и результатов исследований отечественных и зарубежных ученых – представителей теории логистики, включающих в себя теории управления системами и процессами, теории устойчивости и устойчивого развития, теории управления рисками, теории управления цепями ценности, теории управления потоками и теории управления цепями поставок.

**идея базируется** на анализе, систематизации и обобщении передового опыта отечественной и зарубежной практики организации процессов формирования и развития системы управления цепями поставок, выступающих в качестве инструмента, способствующего повышению эффективности деятельности территориальных подразделений железной дороги;

**использовано** сравнение авторских данных и данных, полученных в ранее проведенных исследованиях организационно-методического инструментария по формированию логистических систем и систем управления цепями поставок, что позволило апробировать методические разработки, обобщить практический опыт и дать комплексную оценку эффективности функционирования системы управления цепями поставок;

**установлено** качественное и количественное совпадение авторских результатов с выводами и результатами, представленными в независимых авторитетных источниках по тематике диссертационного исследования;

**использованы** современные методики сбора и обработки исходной информации, нормативно-правовых актов Российской Федерации и органов власти ее субъектов в части совершенствования железнодорожных перевозок, материалы территориальных подразделений ОАО «РЖД», данные Федеральной службы государственной статистики, отчеты предприятий Оренбургского территориального подразделения Южно-Уральской железной дороги – структурного подразделения ОАО «РЖД», результаты исследований отечественных и зарубежных ученых, собственные разработки автора, материалы периодической печати и интернет-ресурсов.

**Личный вклад соискателя состоит** в непосредственном участии в разработке теоретико-методологических положений исследования логистических систем и систем управления цепями поставок; обосновании авторского методического подхода к проведению диагностики, разработке механизма формирования логистической системы и системы управления цепями поставок, оценке её эффективности; сборе и обработке исходных и полученных в результате проведения исследования данных; апробации результатов исследования; публикации основных положений диссертационной работы, а также представлении результатов исследования на конференциях и семинарах.

В ходе защиты диссертации были высказаны следующие критические замечания: об уточнении терминологии и сущности контроллинга; о необходимости пояснения критериев эффективности и результативности предложенной методики формирования системы управления цепями поставок; о создании ориентиров и приоритетов предприятий ОАО «РЖД»; об особенностях проведения диагностики подсистем управления; об уточнении проведенных в диссертации эмпирических исследований; об особенностях устойчивости отношений между звеньями цепи поставок.

Соискатель Тарасенко Е.А. ответила на задаваемые ей в ходе заседания вопросы и привела собственную аргументацию полученных научных результатов в области теории логистики и управления цепями поставок, методических аспектов их диагностики, проектирования, формирования и оценки эффективности.

На заседании 12 апреля 2022 г. диссертационный совет принял решение: за новые научно-обоснованные решения в сфере исследования систем управления цепями поставок, имеющие существенное значение для развития логистических систем, заключающиеся в разработке алгоритма диагностики системы управления цепями поставок, включающего механизм контроллинга, в обосновании и апробации методики оценки эффективности системы управления цепями поставок, а также за разработку системы управления цепями поставок, учитывающей отраслевую специфику и обеспечивающей повышение конкурентоспособности звеньев логистической цепи присудить Тарасенко Е.А. ученую степень кандидата экономических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 23 человек, из них 6 докторов наук по научной специальности рассматриваемой диссертации 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (логистика), участвовавших в заседании, из 24 человек, входящих в состав совета, проголосовали: за - 23, против - 0, недействительных бюллетеней - 0.

Председатель  
диссертационного совета  
Д 212.287.01,  
доктор экономических наук,  
профессор



Силин  
Яков Петрович

Ученый секретарь  
диссертационного совета  
Д 212.287.01,  
доктор экономических наук,  
доцент

A handwritten signature in blue ink, likely belonging to the academic secretary.

Новикова  
Наталья Валерьевна

12 апреля 2022 г.