

В диссертационный совет 24.2.386.06
при ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский
государственный экономический
университет»

ОТЗЫВ

**на автореферат Иванова Евгения Дмитриевича
на тему «Формирование экологической политики аэропорта»,
представленную на соискание ученой степени кандидата экономических
наук по специальности 5.2.3 – «Региональная и отраслевая экономика
(экономика природопользования и землеустройства)»**

Тема диссертационного исследования, посвященного разработке инструментов оценки экологической политики аэропорта, представляется достаточно актуальной для современного этапа развития гражданской авиации. В условиях реализации масштабных программ модернизации аэропортовой сети и роста пассажиропотока перед отраслью стоит сложнейшая задача обеспечения экологической устойчивости. Это требует перехода от декларативного управления к точным, измеримым методикам формирования и реализации экологической политики аэропорта и ее оценки на основе декаплинг-анализа, что и составляет предмет данной работы.

Автор демонстрирует глубокое понимание концепции декаплинга и предпринимает сложную, но научно оправданную попытку её адаптации для микроуровня. Такой перенос требует тщательной проработки допущений и расчётных процедур, что выполнено в работе.

Ценность исследования для научного сообщества заключается в предложении стандартизированного, формализованного подхода к оценке экологической политики предприятия. Разработанный аппарат — от индекса декаплинга (DI) и индикатора эффективности (EI) до системы KPI — представляет собой логически завершённую расчётную модель, интересную с точки зрения экономико-математического инструментария.

Научная новизна, связанная с введением EI как производной от DI, обоснована. Особого внимания заслуживает детализация шкал интерпретации и управленческого реагирования (табл. 2, 3), которая переводит абстрактные коэффициенты в язык управленческих решений.

Вместе с тем, с позиции методологической чистоты в автореферате можно было бы дополнительно прояснить следующие моменты:

– представленная в табл. 2 шкала интерпретации DI и EI выглядит логичной, но имеет дискретный характер. На каком основании конкретно выбраны эти пороговые значения? Краткое пояснение усилило бы убедительность методики;

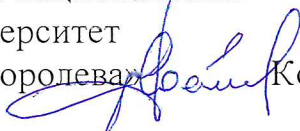
– автор справедливо указывает, что экологические показатели не агрегируются, и расчёт ведётся по каждой переменной. Однако итоговый «вектор состояний» $S(t)$ и индексы NI , $KPI_{\text{план}}$, ΔS являются

агрегированными. Не противоречит ли расчёт интегральных стратегических индексов тезису о невозможности агрегации на операционном уровне?

Указанные вопросы носят сугубо методический, уточняющий характер и направлены на дальнейшее совершенствование ценного аналитического инструмента. Они никоим образом не ставят под сомнение общую корректность проведённого исследования.

Диссертация «Формирование экологической политики аэропорта», выполненная Ивановым Е.Д. соответствует требованиям Положения о порядке присуждения ученых степеней, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 г. № 842, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата экономических наук, а ее автор, Иванов Евгений Дмитриевич, достоин присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 – «Региональная и отраслевая экономика (экономика природопользования и землеустройства)».

Доктор экономических наук
(5.2.3. – Региональная и отраслевая экономика
(экономика инноваций)), доцент,
профессор кафедры менеджмента
и организации производства
ФГАОУ ВО «Самарский национальный
исследовательский университет
имени академика С.П. Королева»



Ковельский Виктор Владиславович

«28» января 2026 года



Подпись Ковельского В.В. удостоверяю.
Зачинатель отдела сопровождения деятельности
научных советов Самарского университета
Бояркина Бояркина У.В.
28 » января 20 26 г.