

ЧЕРНОВ ОЛЕГ АЛЕКСАНДРОВИЧ

**ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА
УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА**

Специальность 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика
(транспорт и логистика)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Работа выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»

Научный руководитель: доктор экономических наук, доцент,
Палкина Елена Сергеевна

Официальные оппоненты: **Куренков Петр Владимирович**
доктор экономических наук, профессор,
ФГАОУ ВО «Российский университет
транспорта», профессор кафедры
«Управление транспортным бизнесом и
интеллектуальные системы»

Гулый Илья Михайлович
доктор экономических наук, доцент
ФГБОУ ВО «Петербургский
государственный университет путей
сообщения Императора Александра I»,
профессор кафедры «Экономика
транспорта»

Ведущая организация - Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение
высшего образования «Государственный
морской университет им. адмирала Ф.Ф.
Ушакова»

Защита состоится «__» _____ 2026 года в «__» часов на заседании диссертационного совета 24.2.386.04 при федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет» по адресу 191023, город Санкт-Петербург, наб. канала Грибоедова, 30-32, литер А, ауд. 3033.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте <https://unicon.ru/nauka/dis-sovety/> федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет».

Автореферат разослан «__» _____ 2026 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета

Н.А. Гвилия

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Морской транспорт выполняет важную роль в развитии мировой экономики, обеспечивая около 80% физического объема и свыше 70% стоимости мировой торговли. Являясь наиболее экологически чистым и экономичным видом транспорта, он представляет собой особо значимую инфраструктуру для международной торговли и выступает императивом экономического роста. Вместе с тем в последние годы организации морского транспорта столкнулись с комплексом системных вызовов, включая высокую нестабильность внешней среды, сбои в цепях поставок, необходимость цифровой трансформации и жесткие требования декарбонизации, установленные стратегией Международной морской организации. Это позволило выявить значительный дисбаланс между экономическими, экологическими и социальными компонентами устойчивого развития морского транспорта и обусловило необходимость модернизации существующих механизмов регулирования его деятельности.

В современных условиях на первый план выходит научная задача проектирования экономического механизма, обеспечивающего эффективную реализацию экономических приоритетов устойчивого развития морского транспорта, несмотря на возрастание значимости его экологической и социальной компонент. Ее решение становится существенно важным для обеспечения достижения долгосрочных целей Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, повышения конкурентоспособности организаций морского транспорта России на мировом рынке, особенно в контексте развития Северного морского пути в рамках Трансарктического транспортного коридора, импортонезависимости и технологического лидерства, адаптации к динамично меняющимся условиям внешней среды.

Степень разработанности научной проблемы. Анализ научной литературы, представленной трудами отечественных и зарубежных авторов и содержащей различные теоретические и прикладные аспекты устойчивого развития морского транспорта, позволил выделить несколько основных направлений в этой области для выработки новых подходов и научных решений.

Научные труды таких ученых, как: Альбеков А.У., Аникин Б.А., Борисова В.В., Журавлева Н.А., Кизим А.А., Малевич Ю.В., Мясникова Л.А., Нос В.А., Подсорин В.А., Сергеев В.И., Шагинян С.Г., Шкурина Л.В., Щербаков В.В. и другие, в которых рассматриваются вопросы экономики транспорта и логистики, разработки методов оценки инвестиционных проектов и экономической эффективности деятельности транспортных организаций, анализа затрат, рисков, формирования тарифной политики, составляют комплексный теоретико-методический фундамент исследования.

Решению современных проблем устойчивого развития, экологической эффективности, декарбонизации транспортных систем, а также актуальным вопросам функционирования морского транспорта, портовой инфраструктуры и освоения Арктики посвящены труды следующих ученых: Багиновой В.В.,

Баллини Ф., Бородулиной С.А., Ботнарюк М.В., Будриной Е.В., Ванелсландера Т., Григоряна М.Г., Гулого И.М., Деружинского Г.В., Каллинейна К., Кириченко А.В., Королевой Е.А., Кузнецова А.Л., Куренкова П.В., Ноттебума Т., Пантиной Т.А., Палкиной Е.С., Скороходова Д.А., Соколова С.С., Хараламбидиса Г., Хекерт Е.В. и других.

Цифровая трансформация, проектирование и оптимизация логистических систем, экономико-математическое моделирование перевозок, прикладные методы управления цепями поставок нашли отражение в работах ученых: Бочкарева А.А., Гвилия Н.А., Герами В.Д., Дыбской В.В., Ершовой И.Г., Ларина О.Н., Малышева Е.А., Парфенова А.В., Силкиной Г.Ю., Смирновой Е.А., Шульженко Т.Г. и других авторов.

Существенный вклад в регулирование деятельности морского транспорта, обеспечения безопасности мореплавания, защиты окружающей среды вносит Международная морская организация (ИМО), которая разрабатывает различные международные конвенции.

Несмотря на значительное количество трудов, посвященных деятельности морского транспорта, вопросы разработки действенных рациональных механизмов обеспечения его устойчивого развития с позиции увеличения генерируемых положительных экономических эффектов в процессе их функционирования в недостаточной степени проработаны и требуют дополнительного изучения, исследования и научных обоснований.

Цель диссертационного исследования - разработать теоретико-методические положения по проектированию экономического механизма устойчивого развития организаций морского транспорта в современных условиях функционирования транспортной отрасли.

В соответствии с поставленной целью определены следующие **задачи диссертационного исследования**:

- определить и обосновать экономические приоритеты устойчивого развития организаций морского транспорта;
- разработать матрицу взаимодействия субъектов международных морских перевозок и предложить меры по повышению его эффективности;
- сформировать экономический механизм устойчивого развития организаций морского транспорта;
- предложить показатели и аналитический инструментарий оценки и мониторинга устойчивого развития организаций морского транспорта;
- выявить резервы повышения эффективности и предложить способ количественной оценки экономического эффекта от реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта;
- разработать методику обеспечения реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта.

Объектом исследования являются организации, обеспечивающие реализацию устойчивого развития морского транспорта.

Предметом исследования выступают организационно-экономические отношения, возникающие в процессе проектирования экономического механизма устойчивого развития морского транспорта.

Теоретическую основу исследования составляют фундаментальные и прикладные труды отечественных и зарубежных ученых в области экономики транспорта, в том числе морского, логистики, теорий систем, организации, региональной экономики, концепции устойчивого развития.

Методологическую основу исследования образуют комплексный и системный и подходы. Для решения поставленных задач использовались методы анализа и синтеза, сравнения, обобщения, группировки, статистической обработки данных, анализа документов, формализации, индукции, дедукции, экспертных оценок, матричный метод.

Информационной базой исследования послужили национальные и международные нормативно-методические материалы, касающиеся морского транспорта и безопасности мореплавания, работы портов и других сторон транспортно-логистического комплекса, включая конвенции и резолюции ИМО (СОЛАС, МАРПОЛ, ПДНВ), устойчивого развития, федеральные законы, нормативные акты и стратегические документы Российской Федерации (Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, Морская доктрина Российской Федерации, стратегии развития организаций морского транспорта); официальные данные Министерства транспорта Российской Федерации и подведомственных ему организаций, открытые отчеты по устойчивому развитию и годовые отчеты публичных российских и международных морских транспортно-логистических организаций, отчеты международных организаций (UNCTAD, Всемирного банка и других), аналитические отчеты консалтинговых агентств, ведомственных исследовательских институтов, материалы научных конференций, данные из открытых информационных источников, в том числе сети Интернет.

Обоснованность результатов исследования обеспечивается использованием фундаментальных теоретических положений в области экономики транспорта, устойчивого развития, последовательной логикой построения работы, соответствием выбранных теоретико-методических подходов (системного, комплексного) целям и задачам исследования, а также корректным применением комплекса общенаучных и специальных методов, адекватных характеру решаемых научных проблем.

Достоверность результатов диссертационного исследования обеспечена использованием разнообразных и проверенных источников информации, включая нормативные документы и официальную статистику. Полученные выводы и разработки проверены на соответствие реальным процессам в транспортной отрасли, а также подтверждены апробацией на научных конференциях и в публикациях. Применение общепризнанных научных методов анализа также гарантирует точность и надежность представленных результатов.

Соответствие диссертации Паспорту научной специальности. Диссертация соответствует Паспорту научной специальности 5.2.3. «Региональная и отраслевая экономика» (Транспорт и логистика) п. 5.2 «Формирование механизмов устойчивого развития транспортной отрасли» и п. 5.4. «Вопросы регулирования транспортной отрасли (по видам транспорта) на национальном и международном уровне».

Научная новизна результатов исследования заключается в разработке комплекса теоретических и методических положений по проектированию экономического механизма устойчивого развития организаций морского транспорта в условиях нестабильной внешней среды.

Лично соискателем получены следующие наиболее существенные результаты исследования, обладающие научной новизной:

1. На основе анализа современных тенденций и выявления структурных дисбалансов на рынке международных морских перевозок определены и обоснованы экономические приоритеты устойчивого развития организаций морского транспорта, реализация которых позволит решить первоочередные проблемы, с которыми сталкиваются субъекты торгового мореплавания в современных условиях. В отличие от существующих исследований, фокусирующихся преимущественно на частных экономических задачах, предложенный перечень экономических приоритетов сформирован на основе комплексного подхода и отражает специфику функционирования морского транспорта как важнейшего сегмента транспортной отрасли, обеспечивающего развитие мировой экономики.

2. Разработана матрица взаимодействия организаций, участвующих в реализации экономических приоритетов устойчивого развития морского транспорта, которая посредством детализации регуляторных, операционных, финансовых и информационных связей между участниками позволяет гармонизировать их интересы в условиях современных вызовов на национальном и международном уровнях и обеспечить снижение транзакционных издержек. Использование этого инструмента позволяет повысить согласованность действий организаций морского транспорта, улучшить упорядоченность регулирования отрасли, снижать транзакционные издержки. Преимущество матрицы заключается в учете современных вызовов (декарбонизация, цифровизация, санкционное давление) и ориентации на реализацию экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта. Предложен новый подход к организации и проведению проверок государств-членов ИМО на основе риск-ориентированного подхода, выявлены реверсивные экономические эффекты от его внедрения.

3. Сформирован экономический механизм устойчивого развития организаций морского транспорта, обеспечивающий реализацию выявленных экономических приоритетов через формализацию взаимосвязей между целями, субъектами, показателями и практическими инструментами для преодоления фрагментарности и разнонаправленности действий различных участников торгового мореплавания в этом процессе. Этот механизм функционирует на основе непрерывного цикла стратегического планирования, исполнения мероприятий, контроля и внесения корректировок, обеспечивая сквозную декомпозицию установленных стратегических целей до уровня конкретных исполнителей. Основными компонентами механизма являются: взаимодействующие на макро-, мезо-, микроуровнях экономики субъекты международных морских перевозок; экономические приоритеты устойчивого развития организаций морского транспорта; ключевые показатели

эффективности (КПЭ); инструментарий реализации приоритетов. Преимуществами предложенного механизма являются его гибкость, адаптивность, а также способность к интеграции с другими механизмами других видов транспорта – для решения задач устойчивого развития транспортной отрасли в целом, логистики (в частности, таможенного администрирования) – для совершенствования функционирования международных логистических систем, смежных отраслей – для устойчивого макроэкономического развития.

4. Предложен аналитический инструментарий комплексной оценки и мониторинга устойчивого развития организаций морского транспорта, включающий перечень показателей и форму визуализации данных. Это предоставляет различным субъектам международного морского судоходства, функционирующим на макро-, мезо-, микроуровнях, возможность принимать экономически обоснованные решения на основе получения объективных данных в режиме, приближенном к реальному времени, позволяет оценивать прогресс в достижении целевых значений показателей, учитывая экономические, экологические и социальные аспекты деятельности субъектов морского судоходства, и при необходимости своевременно вносить требуемые коррективы. Его новизна заключается в комплексном охвате всех экономических приоритетов устойчивого развития морского транспорта на основе взаимосвязи ключевых показателей эффективности, а также обеспечении возможности сценарного прогнозирования на основе больших данных предиктивной аналитики.

5. Выявлены и сгруппированы по видам резервы повышения эффективности деятельности субъектов торгового мореплавания, и предложен способ их количественной оценки в виде возникающего экономического эффекта в процессе реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта. Выявленные резервы позволяют определять ожидаемые экономические эффекты от реализации установленных приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта и обеспечивать их достижение посредством управления на основе соответствующих КПЭ. Представленный перечень КПЭ позволяет не только контролировать текущее состояние реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта, но и целенаправленно выявлять и использовать резервы повышения эффективности этого процесса на макро-, мезо- и микроуровнях экономики, обеспечивая достижение лучших результатов для всех взаимодействующих субъектов торгового мореплавания.

6. Разработана методика обеспечения реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта, основанная на многоэтапном алгоритме от проведения диагностики текущего состояния до внесения корректировок для достижения установленных стратегических ориентиров. Методика формализует процесс организации деятельности субъектов торгового мореплавания, обеспечивая трансформацию экономических приоритетов устойчивого развития морского транспорта в конкретные планы, мероприятия и измеримые результаты. Преимущество этой методики состоит в системности, целостности,

интеграционном характере, универсальности, которая проявляется в возможности ее применения на макро-, мезо-, микроуровнях экономики в различных организациях морского транспорта с учетом специфики их деятельности. Ее применение позволит обеспечить результативное и эффективное функционирование экономического механизма устойчивого развития организаций морского транспорта посредством трансформации стратегических целевых установок в конкретные, измеримые, контролируемые, достижимые результаты деятельности.

Теоретическая значимость исследования заключается в развитии теоретических основ экономики транспорта, региональной экономики и экономики организации применительно к специфике морского транспорта. Разработанные теоретико-методические положения расширяют научные представления о механизмах устойчивого развития, способствуя формированию комплексного подхода к управлению экономическими, экологическими и социальными аспектами деятельности организаций морского транспорта.

Практическая значимость исследования выражается в возможности применения разработанных методических положений органами государственного управления, в частности, при разработке и корректировке стратегических документов, программ развития и нормативных актов, направленных на стимулирование внедрения передовых научных достижений в области отраслевой экономической науки, в деятельности транспортно-логистических организаций, что позволит обеспечить устойчивое развитие морского транспорта на основе эффективной реализации экономических приоритетов благодаря функционированию предложенного экономического механизма. Результаты диссертационного исследования внедрены в деятельность ФАУ «Российский морской регистр судоходства», а также используются в образовательном процессе в ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова» при реализации программ бакалавриата, магистратуры «Управление водными и мультимодальными перевозками», «Управление транспортно-логистическими системами» и могут быть применены при подготовке кадров в области транспорта и логистики.

Апробация результатов исследования. Основные положения и выводы диссертации были представлены на различных научно-практических конференциях, в том числе: на Конференции ЭСКАТО ООН «Азиатско-Тихоокеанский региональный диалог по устойчивой морской связуемости 2025 года: Навигация в условиях неопределенности, совместное продвижение» (2025, Мумбаи, Индия); на VI Национальной научно-образовательной конференции «Логистика: форсайт-исследования, профессия, практика» (2025, Санкт-Петербург); на VI Международной научно-практической конференции «Тенденции развития логистики и управления цепями поставок» (2025, Казань); на IX Всероссийской научно-практической конференции «Стратегия устойчивого развития в антикризисном управлении экономическими системами» (2025, Донецк); на XX Международной научно-практической конференции «Современный менеджмент: проблемы и перспективы» (2025, Санкт-Петербург);

на XIV Международной научно-практической конференции, посвященной 95-летию СПбГМТУ, «Счисляевские чтения: актуальные проблемы экономики и управления» (2025, Санкт-Петербург); на Международной научно-практической конференции «Транспорт России: проблемы и перспективы-2024» (2024, Санкт-Петербург); на XIII Международной научно-практической конференции «Счисляевские чтения: актуальные проблемы экономики и управления» (2024, Санкт-Петербург); на Международной научно-практической конференции «Транспорт России: проблемы и перспективы-2023» (2023, Санкт-Петербург).

Публикации. По теме диссертации опубликовано 18 научных работ общим объемом 7,8 п.л. (авторский вклад – 6,2 п.л.), включая 6 статей в изданиях, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России (4,5 п.л. / 3,1 п.л. автора).

Структура диссертации определяется целью и задачами исследования. Диссертация включает введение, три главы, заключение, приложение и список использованных источников.

В первой главе «Теоретические основы устойчивого развития организаций морского транспорта» – исследована эволюция научных взглядов на проблемы развития морского транспорта; рассмотрены экономические аспекты и принципы обеспечения устойчивого развития морского судоходства; разработана матрица взаимодействия организаций, участвующих в реализации экономических приоритетов устойчивого развития морского транспорта.

Во второй главе «Исследование современного состояния и условий развития морского транспорта» – выполнены диагностика проблем и обоснование экономических приоритетов устойчивого развития морского транспорта; представлены научные положения по проектированию экономического механизма устойчивого развития организаций морского транспорта; предложен экономико-аналитический инструментарий оценки и мониторинга устойчивого развития морского транспорта.

В третьей главе «Методические рекомендации по обеспечению устойчивого развития организаций морского транспорта» – определены резервы повышения экономической эффективности морских перевозок в контексте устойчивого развития; разработаны методические рекомендации по обеспечению реализации экономических приоритетов устойчивого развития международного морского транспорта; представлены прогнозные сценарии устойчивого развития морского транспорта Российской Федерации.

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. На основе анализа современных тенденций и выявления структурных дисбалансов на рынке международных морских перевозок определены и обоснованы экономические приоритеты устойчивого развития организаций морского транспорта, реализация которых позволит решить первоочередные проблемы, с которыми сталкиваются субъекты торгового мореплавания в современных условиях. В отличие от существующих исследований, фокусирующихся преимущественно на частных экономических задачах, предложенный перечень экономических

приоритетов сформирован на основе комплексного подхода и отражает специфику функционирования морского транспорта как важнейшего сегмента транспортной отрасли, обеспечивающего развитие мировой экономики.

Функционирование организаций морского транспорта в современных условиях подвержено таким вызовам, как структурное несоответствие флота перспективным грузопотокам и требованиям декарбонизации, зависимость от уязвимых международных транспортных коридоров и недостаточная координация участников логистических цепочек, высокие издержки неравномерного соблюдения стандартов и адаптации к глобальным регуляторным изменениям, дефицит квалифицированных кадров и технологий в условиях импортозамещения и цифровой трансформации. Отмеченные проблемы носят фундаментальный характер, формируют ключевые ограничения для развития транспортной отрасли, оказывают существенное влияние на экономические, экологические и социальные показатели функционирования морского транспорта.

Проведенный анализ тенденций и структурных дисбалансов функционирования международного морского транспорта позволил выделить и обосновать следующие экономические приоритеты его устойчивого развития, реализация которых призвана обеспечить научно обоснованное решение выявленных проблем:

1. усиление экономической интеграции морского транспорта в международные цепи поставок;
2. совершенствование системы экономического анализа деятельности морского транспорта;
3. повышение экономической эффективности морского судоходства;
4. минимизация экономических потерь в сфере безопасности международных морских перевозок;
5. опережающее инвестиционное развитие провозной способности морского транспорта;
6. опережающее инвестиционное развитие пропускной способности портовой инфраструктуры.

В настоящем исследовании под «экономическим приоритетом устойчивого развития организаций морского транспорта» понимается стратегически важное направление деятельности, направленное на комплексное достижение экономической эффективности, экологической безопасности и социальной ответственности в процессе эксплуатации морского транспорта.

Ввиду того, что решение обозначенных проблем имеет долгосрочный характер, реализация выявленных экономических приоритетов обуславливает необходимость формирования перечня стратегических задач, выполнение которых благодаря функционированию предложенного механизма обеспечит устойчивое развитие морского транспорта и увеличение его вклада в мировую экономику.

2. Разработана матрица взаимодействия организаций, участвующих в реализации экономических приоритетов устойчивого развития морского

транспорта, которая посредством детализации регуляторных, операционных, финансовых и информационных связей между участниками позволяет гармонизировать их интересы в условиях современных вызовов на национальном и международном уровнях и обеспечить снижение транзакционных издержек. Использование этого инструмента позволяет повысить согласованность действий организаций морского транспорта, улучшить упорядоченность регулирования отрасли, снизить транзакционные издержки. Преимущество матрицы заключается в учете современных вызовов (декарбонизация, цифровизация, санкционное давление) и ориентации на реализацию экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта. Предложен новый подход к организации и проведению проверок государств-членов Международной морской организации на основе риск-ориентированного подхода, выявлены реверсивные экономические эффекты от его внедрения.

В современных условиях перехода мировой экономики к полицентричной архитектуре, сопровождающейся усилением тенденций к регионализации и деглобализации, особую значимость приобретает анализ регулирования международных морских перевозок, что формирует основу эффективного взаимодействия его различных субъектов. Для этого в диссертации разработана матрица взаимодействия организаций, участвующих в реализации экономических приоритетов устойчивого развития морского транспорта (Таблица 1).

Эффективность взаимодействия идентифицированных в матрице сторон детерминирована функционированием Системы проверки государств-членов Международной морской организации (ИМО). В работе для повышения эффективности функционирования её предложено модернизировать посредством разработанной матрицы рисков на основе риск-ориентированного подхода (Таблица 2), которая позволяет ранжировать проверяемых субъектов по уровню совокупного риска и назначать формат проверки (очный, гибридный или дистанционный).

Применение данного инструмента позволит оптимизировать распределение ресурсов, повысить гибкость и адаптивность этой системы, а также снизить операционные и административные издержки. Кроме того, в работе предложено внедрение периодических самопроверок, использование технологий искусственного интеллекта для анализа данных и автоматизации процессов, а также широкое применение информационно-коммуникационных технологий для обеспечения непрерывного мониторинга и улучшения координации между участниками.

В работе установлено, что внедрение предложенного подхода к проведению проверок обусловит возникновение реверсивных экономических эффектов, носящих разнонаправленный характер для ИМО и для проверяемых субъектов (Таблица 3).

Таблица 1 – Матрица взаимодействия организаций, участвующих в реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта

Участник	Международные организации (ИМО и др.)	Органы государственного регулирования	Судоходные компании	Владельцы судов	Классификационные общества	Портовые операторы	Органы государственного портового контроля	Судостроительные и судоремонтные компании	Банки и финансовые институты	Страховые компании	Грузовладельцы / Логистические операторы	Образовательные и научно-исследовательские учреждения
Международные организации (ИМО и др.)	—	Разработка стандартов, контроль их выполнения	Установление стандартов безопасности и экологичности	Установление стандартов безопасности и экологичности	Установление стандартов безопасности и экологичности	Установление стандартов для портовой деятельности	Установление стандартов для проверок судов	Установление стандартов для судостроения и ремонта	—	—	—	Поддержка образовательных программ
Органы государственного регулирования	Участие в разработке стандартов, их имплементация	—	Регулирование деятельности, выдача лицензий, контроль	Регистрация судов, контроль их соответствия стандартам	Признание и контроль деятельности классификационных обществ	Регулирование портовой деятельности, контроль	Регулирование деятельности органов контроля	Регулирование судостроения и ремонта, лицензирование, контроль	Регулирование банковской деятельности	Регулирование страховой деятельности	Регулирование логистической деятельности	Финансирование образовательных программ, гос.акредитация
Судоходные компании	Соблюдение стандартов ИМО	Соблюдение национального законодательства, регистрация судов	—	Заключение договоров, эксплуатация судов	Классификация судов, прохождение освидетельствований, получение сертификатов	Пользование портовыми услугами	Прохождение проверок судов на соответствие стандартам	Заказ строительства, ремонта и обслуживания судов	Получение кредитов для развития	Страхование судов, грузов, ответственности	Заключение договоров на перевозку грузов	Подготовка кадров, заказ образовательных программ
Владельцы судов	Соблюдение стандартов ИМО	Соблюдение национального законодательства, регистрация судов	Заключение договоров, предоставление судов в эксплуатацию	—	Классификация судов, прохождение освидетельствований, получение сертификатов	Пользование портовыми услугами	Прохождение проверок судов на соответствие стандартам	Заказ строительства, ремонта и обслуживания судов	Получение кредитов для развития	Страхование судов, грузов, ответственности	Прямое взаимодействие (при бербоут-чартере)	—
Классификационные общества	Участие в разработке стандартов ИМО, контроль соблюдения	Соблюдение национальных требований, выполнение функций признанной организации флага	Классификация судов, выдача сертификатов	Классификация судов, освидетельствования	—	Сертификация портовой инфраструктуры	Предоставление данных для проверок	Взаимодействие по классификации строящихся и ремонтируемых судов	Предоставление данных для кредитования	Предоставление данных для страхования	—	Сертификация тренажерных центров, совместные НИОКР и образовательные проекты
Портовые операторы	Соблюдение стандартов ИМО	Соблюдение национального законодательства	Обработка судов, предоставление услуг	Обработка судов, предоставление услуг	Классификация портовой инфраструктуры	—	Обеспечение проведения проверок судов в портах	—	Получение кредитов для развития	Страхование портовой инфраструктуры	Терминальная обработка, складирование, хранение грузов	Заказ целевых образовательных программ и прикладных исследований
Органы государственного портового контроля	Соблюдение стандартов ИМО	Проведение проверок судов в соответствии с применимым правом	Проверка судов на соответствие стандартам	Проверка судов на соответствие стандартам	Использование данных классификационных обществ при проверках	Проведение проверок судов в портах	—	—	—	Предоставление данных для страхования	—	Акредитация программ и повышение квалификации инспекторов
Судостроительные и судоремонтные компании	Соблюдение стандартов ИМО	Соблюдение национальных стандартов, получение лицензий	Проектирование, строительство, ремонт и обслуживание судов	Поставка новых судов, ремонт и обслуживание	Классификация строящихся и ремонтируемых судов	—	—	—	Получение кредитов для развития	Страхование строящихся и ремонтируемых судов	—	Заказ подготовки инженеров и совместные НИОКР
Банки и финансовые институты	—	Соблюдение национального законодательства	Финансирование проектов, кредитование	Финансирование строительства и покупки судов	Использование данных классификации для определения кредитных ставок	Финансирование портовой инфраструктуры	—	Финансирование судостроительных и судоремонтных проектов	—	Страховое покрытие кредитных проектов, обмен данными для оценки рисков	Финансирование оборотного капитала, торговых операций	Финансирование образовательных программ
Страховые компании	—	Соблюдение национального законодательства	Страхование судов и грузов	Страхование судов и ответственности	Использование данных классификации для определения страховых ставок	Страхование портовой инфраструктуры	Использование данных инспекций для определения страховых ставок	Страхование строящихся и ремонтируемых судов	Предоставление данных для обеспечения финансовых сделок	—	Страхование грузов	—
Грузовладельцы / Логистические операторы	—	Соблюдение национального законодательства	Заключение договоров на перевозку грузов	Прямое взаимодействие (при бербоут-чартере)	—	Договоры на услуги и требования по срокам / экологичности	—	—	Финансирование фрахтовых операций	Страхование грузов	—	Формирование требований к кадрам и заказ исследований
Образовательные и научно-исследовательские учреждения	Подготовка кадров и участие в разработке требований ИМО	Подготовка кадров для отрасли, выполнение ФГОС	Подготовка кадров для судоходных компаний	—	Подготовка специалистов для классификации, совместные НИОКР и образовательные проекты	Подготовка специалистов для портовой деятельности	Подготовка специалистов для органов контроля	Подготовка инженеров и техников	Подготовка специалистов для банков	Подготовка специалистов для страховых компаний	Подготовка специалистов для логистических операций	—

Таблица 2 - Матрица рисков для определения формата проверки государства-члена ИМО

Результаты мониторинга	Результаты проверки		
	Неудовлетворительные (количество замечаний существенно больше среднего, имеются критические замечания)	Удовлетворительные (количество замечаний и их критичность в районе средних значений по ИМО)	Хорошие (количество замечаний ниже среднего, их критичность низкая)
Данные не поставляются или предоставляются несвоевременно	Риск «3» (формат проверки: очный)	Риск «3» (формат проверки: очный)	Риск «2» (формат проверки: гибридный)
Полнота поставляемых данных и своевременность - удовлетворительные	Риск «3» (формат проверки: очный)	Риск «2» (формат проверки: гибридный)	Риск «1» (формат проверки: дистанционный)
Данные поставляются в необходимом объеме, своевременно	Риск «2» (формат проверки: гибридный)	Риск «1» (формат проверки: дистанционный)	Риск «1» (формат проверки: дистанционный)

Таблица 3 – Реверсивные экономические эффекты от модернизации Системы проверки государств-членов ИМО

Сторона процесса	Положительные экономические эффекты (F_n^+)	Отрицательные экономические эффекты / затраты (F_m^-)
Международная морская организация (ИМО)	<ul style="list-style-type: none"> • Оптимизация распределения и снижение общей потребности в экспертных ресурсах. • Снижение операционных издержек на логистику и администрирование очных проверок. • Повышение производительности труда за счёт автоматизации рутинных операций (анализ данных, формирование отчётности). 	<ul style="list-style-type: none"> • Капитальные вложения в развитие защищённой ИКТ-инфраструктуры для дистанционных процедур. • Затраты на обучение персонала и адаптацию методического аппарата. • Повышенные операционные риски, связанные с информационной безопасностью и надёжностью телекоммуникационных каналов.
Проверяемое государство-член ИМО	<ul style="list-style-type: none"> • Сокращение транзакционных издержек, связанных с координацией и документооборотом в процессе аудита. • Высвобождение трудовых ресурсов государственных органов от непроизводительных административных процедур. • Снижение бюджетных расходов на обеспечение визитов иностранных экспертных групп. 	<ul style="list-style-type: none"> • Инвестиции в модернизацию национальных систем сбора, верификации и электронного предоставления данных в ИМО. • Затраты на создание и поддержку систем кибербезопасности для конфиденциального обмена информацией. • Издержки, связанные с профессиональной переподготовкой персонала для работы в новой цифровой среде.

Для количественной оценки эффективности модернизированной системы проверок с учётом долгосрочных денежных потоков и фактора риска разработана математическая модель, основанная на дисконтировании. Её ключевая формула (1) интегрирует положительные и отрицательные экономические эффекты, скорректированные на ставку дисконтирования и премию за риск:

$$\mathcal{E}_n = \frac{\sum_{t=1}^w \frac{(\sum_{n=1}^s F_n^+ - \sum_{m=1}^z F_m^-)_t}{(1+d+r)^t}}{\sum_{t=1}^w \frac{I_t}{(1+d+r)^t}} * 100\% \quad (1)$$

где \mathcal{E}_n - эффективность проверок, %; t - жизненный цикл проверок, временной интервал ($t = 1, \dots, w$); w - количество временных интервалов, составляющих период оценки; F_n^+ - n -й положительный экономический эффект ($n = 1, \dots, s$), ден. ед.; s - количество положительных эффектов в период t ; F_m^- - m -й отрицательный экономический эффект ($m = 1, \dots, z$), ден. ед.; z - количество отрицательных эффектов в период t ; I_t - затраты на внедрение в период t , ден. ед.; d - ставка дисконтирования денежных потоков; r - премия за риск.

Предложенный комплексный инструментарий, включающий матрицу взаимодействия организаций, риск-ориентированную матрицу для ранжирования проверяемых субъектов и формализованную модель оценки экономической эффективности, формирует методическую основу стратегии трансформации участников международных морских перевозок, применение которого направлено на гармонизацию их деятельности с принципами устойчивого развития и долгосрочное повышение её экономической эффективности.

3. Сформирован экономический механизм устойчивого развития организаций морского транспорта, обеспечивающий реализацию выявленных экономических приоритетов и сквозную декомпозицию установленных стратегических целей до уровня конкретных исполнителей. Данный механизм формализует взаимосвязи между целями, субъектами, показателями и практическими инструментами для преодоления фрагментарности и разнонаправленности действий различных участников торгового мореплавания. Сформированный экономический механизм отличается гибкостью, адаптивностью, интегрируемостью с другими механизмами устойчивого развития транспортной отрасли.

В диссертации разработаны научные положения по проектированию экономического механизма (рис. 1), позволяющего обеспечить согласованную реализацию экономических приоритетов устойчивого развития морского транспорта через формализацию взаимосвязей между целями, субъектами, показателями и практическими инструментами для преодоления фрагментарности и разнонаправленности действий различных субъектов торгового мореплавания в этом процессе, выявленных в ходе анализа. Механизм функционирует на основе непрерывного цикла стратегического планирования, исполнения мероприятий, контроля, внесения корректировок, обеспечивая сквозную декомпозицию установленных стратегических целей до уровня конкретных исполнителей.

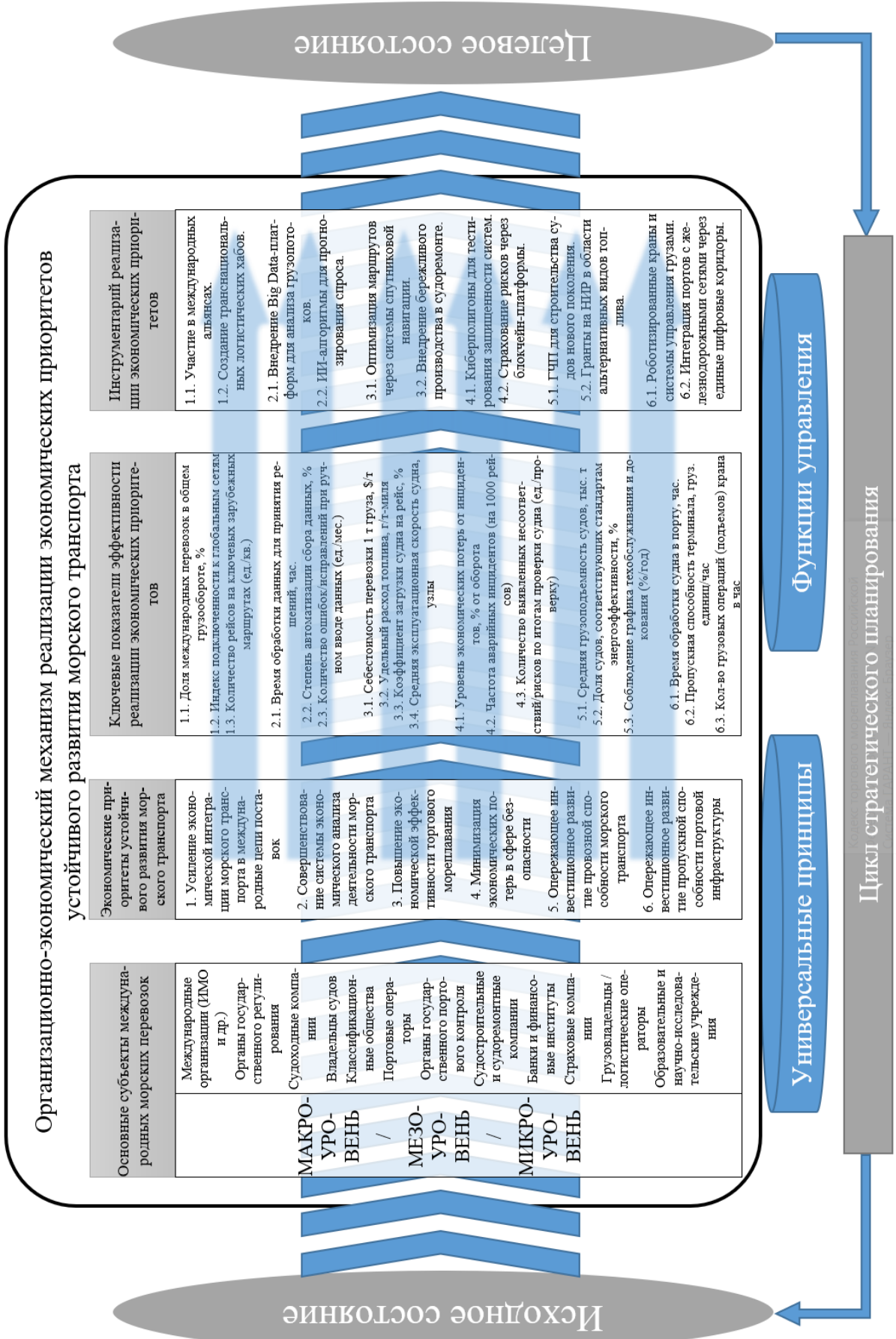


Рисунок 1 – Экономический механизм устойчивого развития организаций морского транспорта

Основными компонентами механизма являются: взаимодействующие на макро-, мезо-, микроуровнях экономики участники международного судоходства; экономические приоритеты устойчивого развития организаций морского транспорта; ключевые показатели эффективности; инструментарий их реализации.

Представленный механизм базируется на универсальных принципах (системности, динамичности, обратной связи), адаптированных с учётом отраслевых особенностей морского транспорта, и функциях управления (планирование, организация, контроль реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта), что позволяет обеспечить переход от исходного к целевому состоянию международного морского судоходства. Преимуществами предложенного механизма являются его гибкость, адаптивность, а также способность к интеграции с другими механизмами других видов транспорта – для решения задач устойчивого развития транспортной отрасли в целом, логистики (в частности, таможенного администрирования) – для совершенствования функционирования международных логистических систем, смежных отраслей – для устойчивого макроэкономического развития.

4. Предложен аналитический инструментарий комплексной оценки и мониторинга устойчивого развития организаций морского транспорта, включающий перечень показателей и форму визуализации данных. Это предоставляет различным субъектам международного морского судоходства, функционирующим на макро-, мезо-, микроуровнях, возможность принимать экономически обоснованные решения на основе получения объективных данных в режиме, приближенном к реальному времени, позволяет оценивать прогресс в достижении целевых значений показателей, учитывая экономические, экологические и социальные аспекты деятельности субъектов морского судоходства, и при необходимости своевременно вносить требуемые коррективы. Его новизна заключается в комплексном охвате всех экономических приоритетов устойчивого развития морского транспорта на основе взаимосвязи ключевых показателей эффективности, а также обеспечении возможности сценарного прогнозирования на основе больших данных предиктивной аналитики.

Основу предлагаемого инструментария составляет перечень ключевых показателей эффективности реализации экономических приоритетов устойчивого развития морского транспорта, представленный в Таблице 4. Показатели ориентированы на субъектов макро-, мезо-, микроуровней. Для обеспечения комплексности оценки используется принцип пропорциональности, учитывающий все три составляющие устойчивого развития – экономическую, экологическую и социальную.

Таблица 4 – Перечень КПЭ для оценки и мониторинга реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта

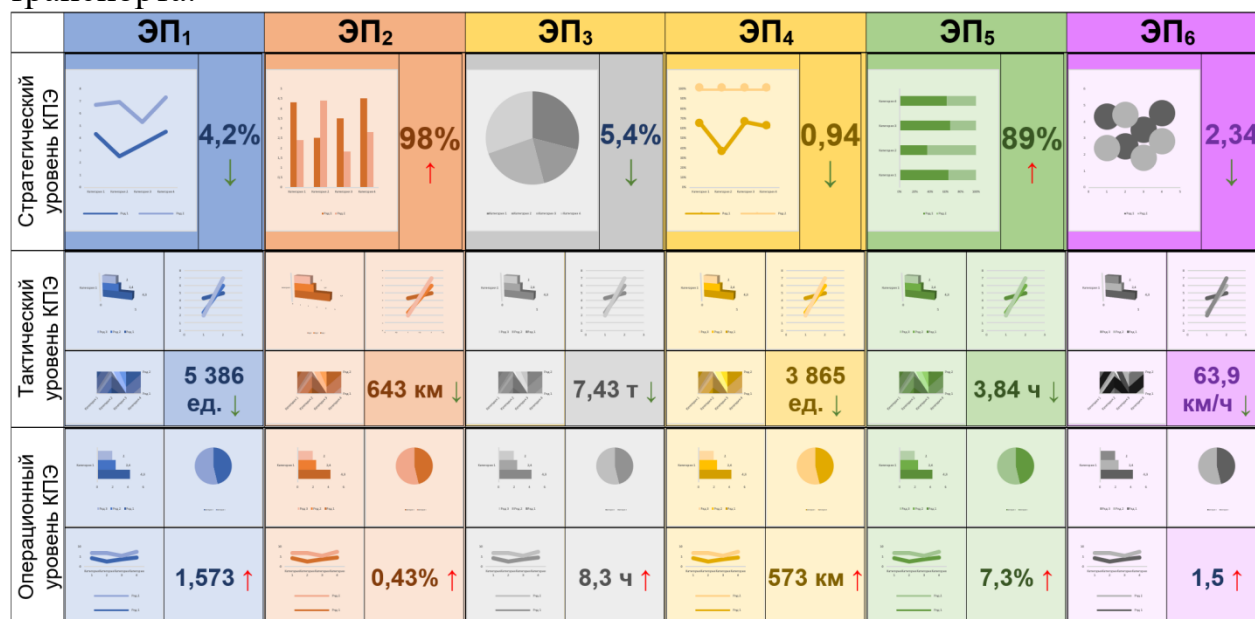
Экономический приоритет	Ключевой показатель эффективности (КПЭ)	Формула / Порядок расчета	Источник данных	Целевое значение (пример)
1. Усиление экономической интеграции морского транспорта в международные цепи поставок (ЭП 1)	1.1. Доля международных перевозок в общем грузообороте, %	$(\text{Грузооборот на международных маршрутах} / \text{Общий грузооборот}) \times 100\%$	Статистика Минтранса, отчетность компании	>65% к 2035 г.
	1.2. Индекс подключенности к глобальным сетям	Специальная методика расчета Конференции ООН по торговле и развитию	ООН, Всемирный банк	Рост на 0,5 пункта годовых
	1.3. Количество рейсов на ключевых зарубежных маршрутах (ед./кв.)	Статистика по рейсам	Внутренняя система планирования	>95% от плана
2. Совершенствование системы экономического анализа деятельности морского транспорта (ЭП 2)	2.1. Время обработки данных для принятия решений, час.	Среднее время от запроса до получения итогового отчета	Внутренние системы мониторинга	< 2 часа
	2.2. Степень автоматизации сбора данных, %	$(\text{Объем автоматизированных данных} / \text{Общий объем данных}) \times 100\%$	Внутренние системы мониторинга	>90%
	2.3. Количество ошибок/исправлений при ручном вводе данных (ед./мес.)	Статистика ошибок	Журналы ошибок информационных систем	0
3. Повышение экономической эффективности морского судоходства (ЭП 3)	3.1. Себестоимость перевозки 1 т груза, \$/т	$\text{Общие операционные затраты} / \text{Общий грузооборот (т)}$	Финансовая отчетность	Снижение на 15%
	3.2. Удельный расход топлива, г/т-миля	$\text{Общий расход топлива} / (\text{Грузоподъемность} \times \text{Пройденное расстояние})$	Судовые журналы, датчики	Снижение на 10%
	3.3. Коэффициент загрузки судна на рейс, %	$(\text{Факт. груз} / \text{Макс. грузоподъемность}) \times 100\%$	Фрахтовые декларации, судовые отчеты	>92%
	3.4. Средняя эксплуатационная скорость судна, узлы	$\Sigma \text{Пройденное расстояние} / \Sigma \text{Время в пути}$	Данные навигационных систем, судовый журнал	Оптимальный режим (напр., 18 уз.)
4. Минимизация экономических потерь в сфере безопасности международных морских перевозок (ЭП 4)	4.1. Уровень экономических потерь от инцидентов, % от оборота	$(\text{Сумма потерь} / \text{Валовой оборот}) \times 100\%$	Финансовая отчетность, отчеты по инцидентам	< 0,5%
	4.2. Частота аварийных инцидентов (на 1000 рейсов)	$(\text{Кол-во инцидентов} / \text{Общее кол-во рейсов}) \times 1000$	Данные страховых компаний, классификационных обществ	Снижение на 20%
	4.3. Количество выявленных несоответствий/рисков по итогам проверки судна (ед./проверку)	Акты проверок, предписания	Отчеты капитана, аудиты безопасности	0 (критич.); < 3 (незначит.)
5. Опережающее инвестиционное развитие провозной способности морского транспорта (ЭП 5)	5.1. Средняя грузоподъемность судов, тыс. т	$\Sigma \text{Грузоподъемность всех судов} / \text{Кол-во судов}$	Данные флотского отдела	Рост на 8%
	5.2. Доля судов, соответствующих стандартам энергоэффективности, %	$(\text{Кол-во соотв. судов} / \text{Общее кол-во судов}) \times 100\%$	Данные классификационных обществ	100% к 2030 г.
	5.3. Соблюдение графика техобслуживания и докования (%/год)	$(\text{Кол-во проведенных вовремя ТО} / \text{План по ТО}) \times 100\%$	Графики ТО, отчеты порта	100%
6. Опережающее инвестиционное развитие пропускной способности портовой инфраструктуры (ЭП 6)	6.1. Время обработки судна в порту, час.	Среднее время от швартовки до отхода	Информационные системы портов	< 24 часа
	6.2. Пропускная способность терминала, груз. единиц/час	$\text{Общий грузооборот} / \text{Время работы терминала}$	Данные терминала, операционные отчеты	Рост на 30%
	6.3. Кол-во грузовых операций (подъемов) крана в час	$\text{Общее кол-во операций} / \text{Время работы}$	Данные телематики кранов	>30 операций/час

Предложенный перечень КПЭ целенаправленно определяет вектор деятельности взаимодействующих организация морского транспорта. Это позволяет обеспечить первоочередное достижение выявленных экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта посредством эффективного использования конкретных ресурсов посредством

трансформации целевых стратегических ориентиров в конкретные оперативные планы, проведения объективной оценки и мониторинга для целенаправленного совершенствования деятельности субъектов торгового мореплавания в области устойчивого развития.

Обоснована и детализирована трехуровневая архитектура аналитического инструментария, обеспечивающая декомпозицию стратегических целей до уровня конкретных исполнителей. Для каждого экономического приоритета установлены целевые значения показателей, определены способы их расчета и источники данных, что формирует единое информационное поле для объективной оценки деятельности всех участников морского судоходства – от международных организаций и государственных органов до судоходных компаний, портовых операторов и линейных руководителей.

В диссертации предложена форма визуализации данных мониторинга устойчивого развития организаций морского транспорта (рис. 2), основанная на цифровых технологиях работы с большими данными и предусматривающая многоуровневый сбор информации из различных источников. Она позволяет в режиме, близком к реальному времени, получать данные, осуществлять автоматический расчет значений всех КПЭ и наглядное представление результатов на интерактивных панелях. Её внедрение обеспечивает переход от реактивных к проактивным мерам, что повысит эффективность реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта.



ЭП – экономический приоритет.

Рисунок 2 – Форма визуализации данных мониторинга устойчивого развития организаций морского транспорта

Предложенный аналитический комплексный инструментарий позволяет повысить эффективность реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта.

5. Выявлены и сгруппированы по видам резервы повышения эффективности деятельности субъектов торгового мореплавания, и

предложен способ их количественной оценки в виде возникающего экономического эффекта в процессе реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта. В рамках исследования выявленные резервы дифференцированы по различным уровням экономики (макро-, мезо-, микро-) и соответствующим этапам реализации экономических приоритетов.

Высокая конкуренция на международном рынке морских перевозок делает непрерывный поиск внутренних и внешних резервов роста необходимым условием обеспечения долгосрочной конкурентоспособности и лидерства. Реализация предложенных в диссертации экономических приоритетов направлена на высвобождение значительных резервов на всех уровнях: для национальной экономики – в виде роста налоговых поступлений, увеличения добавленной стоимости в смежных отраслях, повышения уровня занятости и экологической безопасности; для коммерческих организаций морского транспорта - в виде повышения инвестиционной привлекательности, снижения регуляторных и операционных рисков, роста производительности и рентабельности за счёт сокращения издержек, внедрения инноваций.

Таблица 5 – Виды резервов повышения эффективности деятельности организаций морского транспорта и связанные с ними КПЭ

Вид резервов	Описание	КПЭ системы мониторинга – индикаторы формирования и реализации резервов
Организационно-экономические	Резервы, связанные с оптимизацией бизнес-процессов, улучшением координации деятельности организаций морского транспорта, повышением эффективности мотивации и др.	КПЭ 1.1. Доля международных перевозок в общем грузообороте КПЭ 1.2. Индекс подключенности к глобальным сетям КПЭ 2.1. Время обработки данных для решений) КПЭ 6.1. Время обработки судна в порту
Технико-технологические	Резервы, связанные с повышением эффективности использования активов (флота, портовой техники), внедрением инновационных и цифровых технологий.	КПЭ 3.2. Удельный расход топлива КПЭ 3.3. Коэффициент загрузки судна на рейс КПЭ 3.4. Средняя эксплуатационная скорость судна КПЭ 4.1. Уровень экономических потерь от инцидентов КПЭ 4.2. Частота аварийных инцидентов КПЭ 4.3. Количество выявленных несоответствий/рисков по итогам проверки судна КПЭ 5.2. Доля судов, соответствующих стандарту энергоэффективности КПЭ 5.3. Соблюдение графика техобслуживания и докования КПЭ 6.2. Пропускная способность терминала КПЭ 6.3. (Производительность кранов)
Инвестиционно-инновационные	Резервы, связанные с стратегическими инвестициями в обновление флота, портовой инфраструктуры, а также с развитием человеческого капитала и НИОКР.	КПЭ 1.3. Количество рейсов на ключевые зарубежные маршруты КПЭ 2.2. Степень автоматизации сбора данных КПЭ 2.3. Количество ошибок/исправлений при ручном вводе данных КПЭ 3.1. Себестоимость перевозки 1 т груза КПЭ 5.1. Средняя грузоподъемность судов

Выявленные резервы позволяют определять ожидаемые экономические эффекты от реализации установленных приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта и обеспечивать их достижение посредством управления на основе соответствующих КПЭ.

Таблица 6 – Фрагмент реестра выявленных резервов повышения экономической эффективности деятельности организаций морского транспорта

КПЭ – индикатор проблемной области	Изменение величины резерва	Причина отклонения (источник резерва)	Корректирующее мероприятие	Ответственный исполнитель	Срок реализации
КПЭ 3.1: Себестоимость перевозки 1 т груза (+8%)	Снижение на 4%	Увеличение среднего времени обработки судна в порту на 5 часов (сверх норматива)	Внедрение системы предварительного электронного оформления грузов (инструмент 2.1)	Администрация порта	IV кв. 2026 г.
КПЭ 3.2: Удельный расход топлива (+5%)	Снижение на 3%	Неоптимальные маршруты следования на линии Балтика – Средиземноморье	Внедрение ПО для динамической оптимизации маршрута с учетом погоды и фрахтовых ставок (инструмент 3.1)	Судоходная компания	II кв. 2026 г.
КПЭ 6.1: Время обработки судна в порту (15 ч при норме 12 ч)	Сокращение на 3 часа	Низкая производительность погрузочно-разгрузочных работ	Аренда 2 дополнительных порталных кранов и пересмотр графика их работы	Стивидорная компания	II кв. 2026 г.

Представленный перечень КПЭ позволяет не только контролировать текущее состояние реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта, но и целенаправленно выявлять и использовать резервы повышения эффективности этого процесса на макро-, мезо- и микроуровнях экономики, обеспечивая достижение лучших результатов для всех взаимодействующих субъектов торгового мореплавания.

6. Разработана методика обеспечения реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта, основанная на многоэтапном алгоритме от проведения диагностики текущего состояния до внесения корректировок для достижения установленных стратегических ориентиров. Методика формализует процесс организации деятельности субъектов торгового мореплавания, обеспечивая трансформацию экономических приоритетов устойчивого развития морского транспорта в конкретные планы, мероприятия и измеримые результаты в рамках предложенного экономического механизма. Преимущество этой методики состоит в системности, целостности, интеграционном характере, универсальности, которая проявляется в возможности ее применения на макро-, мезо-, микроуровнях экономики в различных организациях морского транспорта с учетом специфики их деятельности.

Разработанная в диссертации методика обеспечения реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта основана на пятиэтапном алгоритме (рис. 3), интегрированном в классический цикл планирования, исполнения, оценки и корректировки.

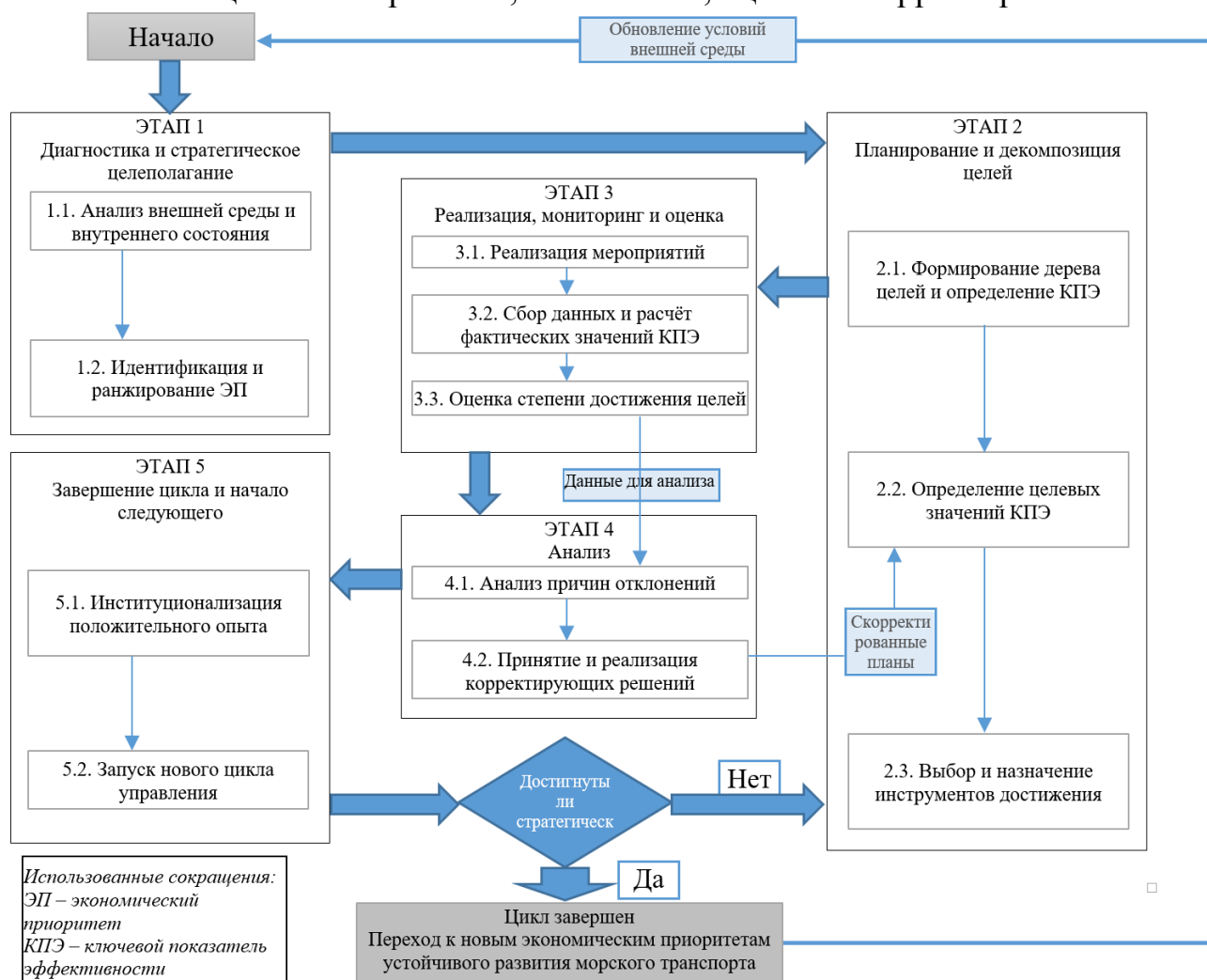


Рисунок 3 – Алгоритм обеспечения реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта

Отличительной характеристикой представленного алгоритма является его замкнутый цикл: по завершении пятого этапа осуществляется переход к первому на основе анализа изменений условий внутренней и внешней среды, что позволяет при необходимости актуализировать содержание компонентов спроектированного экономического механизма в процессе реализации экономических приоритетов устойчивого развития морского транспорта.

Применение данной методики позволит обеспечить результативное и эффективное функционирование предложенного экономического механизма устойчивого развития организаций морского транспорта посредством трансформации стратегических целевых установок по выявленным приоритетам в конкретные, измеримые, контролируемые и достижимые результаты их деятельности.

В диссертации выполнена оценка прогнозных сценариев устойчивого развития морского транспорта Российской Федерации, результаты которой

позволяют констатировать, что наиболее эффективное и результативное достижение долгосрочных экономических целей, установленных в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, возможно обеспечить благодаря внедрению спроектированного экономического механизма устойчивого развития организаций морского транспорта на основе разработанных теоретико-методических положений.

III. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ (ЗАКЛЮЧЕНИЕ)

В процессе выполнения исследования были получены следующие основные научные результаты. На основе анализа современных тенденций и выявления структурных дисбалансов на рынке международных морских перевозок определены и обоснованы экономические приоритеты устойчивого развития организаций морского транспорта. Разработана матрица взаимодействия субъектов международных морских перевозок и выработаны рекомендации по повышению его эффективности. Предложен экономический механизм устойчивого развития организаций морского транспорта. Сформирован перечень показателей и развит аналитический инструментарий оценки и мониторинга устойчивого развития морского транспорта. Выявлены резервы повышения эффективности и предложен способ количественной оценки экономического эффекта от реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта. Разработана методика обеспечения реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта.

Направления дальнейших исследований в этой области могут быть связаны с развитием методов прогнозирования и стратегического планирования грузовых и пассажирских перевозок водным транспортом, оценки экономической эффективности строительства судов, использующих альтернативные виды топлива, модернизации объектов морской портовой инфраструктуры, влияния цифровых технологий на развитие сектора транспортно-логистических услуг, обоснования мер государственной поддержки транспортной отрасли.

В целом разработанные в диссертации теоретико-методические положения по проектированию экономического механизма устойчивого развития морского транспорта позволят реализовать выявленные экономические приоритеты, повысить эффективность и результативность деятельности организаций на макро-, мезо- и микроуровнях экономики и досрочно достичь установленных целей в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

IV. ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

1. Чернов, О.А. Методика обеспечения устойчивого развития морского транспорта России в контексте реализации экономических приоритетов / О.А. Чернов // Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. – 2026. – № 2. – С. 35-40. – 0,5 п.л.

2. Чернов, О. А. Совершенствование модели межинституционального взаимодействия для повышения экономической эффективности морского транспорта на рынке логистических услуг / О. А. Чернов // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. – 2025. – № 4. – С. 102-112. – 0,9 п.л.
3. Чернов, О. А. Устойчивое развитие морского транспорта в условиях полицентричности мировой экономики: оценка дисбалансов и система экономических приоритетов / О. А. Чернов // Экономика устойчивого развития. – 2025. – № 4(64). – С. 220-224. – 0,5 п.л.
4. Чернов, О. А. Экономическое обоснование внедрения цифровых технологий в транспортной логистике / Е. С. Палкина, В. П. Сафронова, О. А. Чернов // Ученые записки Международного банковского института. – 2025. – № 2(52). – С. 114-133. – 0,8 п.л. (0,2 п.л. автора).
5. Чернов, О. А. Выявление резервов повышения экономической эффективности деятельности морского транспорта на рынке логистических услуг / О. А. Чернов, Е. С. Палкина // Векторы благополучия: экономика и социум. – 2023. – Т. 51, № 4. – С. 152-162. – 0,9 п.л. (0,5 п.л. автора).
6. Чернов, О. А. Модернизация Системы проверки государств - членов ИМО для повышения эффективности деятельности морского транспорта / О. А. Чернов, Е. С. Палкина // Государственное управление. Электронный вестник. – 2023. – № 101. – С. 103-119. – 0,9 п.л. (0,5 п.л. автора).
7. Чернов, О. А. Алгоритм управления устойчивым развитием морского транспорта на основе системы экономических приоритетов и ключевых показателей эффективности / О. А. Чернов // Логистика: форсайт-исследования, профессия, практика : Материалы VI Национальной научно-образовательной конференции. В 2-х частях, Санкт-Петербург, 13–15 октября 2025 года. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2025. – С. 117-123. – 0,4 п.л.
8. Чернов, О. А. Развитие устойчивости морских транспортно-логистических систем через внедрение трехуровневой системы ключевых показателей / О.А. Чернов, Е. С. Палкина // Тенденции развития логистики и управления цепями поставок: материалы VI Международной научно-практической конференции (9-10 октября 2025 года); Минобрнауки России, Казан. нац. исслед. технол. унт. Казань. – Курск: Изд-во ЗАО «Университетская книга», 2025. – С. 395-399. – 0,40 п.л. (0,32 п.л. автора).
9. Чернов, О. А. Экономическая устойчивость морского транспорта: анализ угроз и стратегии минимизации потерь / О. А. Чернов // Стратегия устойчивого развития в антикризисном управлении экономическими системами : Сборник материалов IX Всероссийской научно-практической конференции, Донецк, 23 апреля 2025 года. – Донецк: Донецкий национальный технический университет, 2025. – С. 179-183. – 0,3 п.л.
10. Чернов, О. А. Экономические аспекты модели межинституционального взаимодействия в сфере морских логистических услуг / О. А. Чернов // Современный менеджмент: проблемы и перспективы : Сборник статей по итогам

XX Международной научно-практической конференции. В 2-х частях, Санкт-Петербург, 24–25 апреля 2025 года. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2025. – С. 618-623. – 0,3 п.л.

11. Чернов, О. А. Устойчивое развитие морского транспорта: роль институционального взаимодействия и экономических факторов / О. А. Чернов // Счисляевские чтения: актуальные проблемы экономики и управления. – 2025. – № 14. – С. 469-472. – 0,2 п.л.

12. Чернов, О. А. Реализация принципов устойчивого развития транспортных систем в условиях цифровой экономики / Е. С. Палкина, О. А. Чернов // Транспорт России: проблемы и перспективы-2024 : Сборник научных статей Международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 28–29 мая 2024 года. – Санкт-Петербург: Институт проблем транспорта им. Н.С. Соломенко Российской академии наук, 2024. – С. 40-43. – 0,3 п.л. (0,2 п.л. автора).

13. Чернов, О. А. Анализ текущего состояния морских транспортно-логистических систем / О. А. Чернов // Логистика и управление цепями поставок : Сборник научных трудов. – Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2024. – С. 204-208. – 0,2 п.л.

14. Чернов, О. А. Актуальные аспекты развития мирового судостроения / О. А. Чернов // Счисляевские чтения: актуальные проблемы экономики и управления. – 2024. – № 12. – С. 473-476. – 0,2 п.л.

15. Чернов, О. А. Влияние результатов проверок государств-членов Международной морской организации (ИМО) на экономическую эффективность предприятий морского транспорта / О. А. Чернов // Транспорт России: проблемы и перспективы-2023 : Материалы Международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 14–15 ноября 2023 года. – Санкт-Петербург: Соломенко, ИПТ РАН, 2023. – С. 10-14. – 0,2 п.л.

16. Чернов, О. А. Система проверки государств - членов ИМО: современное состояние и переход к дистанционному формату / О. А. Чернов // Научно-технический сборник Российского морского регистра судоходства. – 2021. – № 64-65. – С. 19-26. – 0,3 п.л.

17. Чернов, О. А. Современные тенденции развития мирового флота и морских перевозок / О. А. Чернов // Научно-технический сборник Российского морского регистра судоходства. – 2015. – № 38-39. – С. 38-45. – 0,3 п.л.

18. Чернов, О. А. Мировой рынок балкерных перевозок. Перспективы развития российских компаний, вовлеченных в морской бизнес / О. А. Чернов, А. Н. Афонин // Экономика, экология и общество России в 21-м столетии : Сборник научных трудов 16-й Международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 19–20 мая 2014 года. – Санкт-Петербург: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования "Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого", 2014. – С. 136-142. – 0,20 п.л. (0,18 п.л. автора).