

В диссертационный совет 24.2.386.04 при  
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский  
государственный экономический  
университет»  
Россия, 191023, Санкт-Петербург, наб. канала  
Грибоедова, д. 30-32, литер А

**Отзыв официального оппонента  
доктора экономических наук, доцента  
Гулого Ильи Михайловича**

на диссертацию Чернова Олега Александровича  
на тему «Проектирование экономического механизма устойчивого  
развития морского транспорта», представленную на соискание ученой  
степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 –  
Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика)

**Актуальность темы диссертационного исследования**

Актуальность темы диссертационного исследования «Проектирование экономического механизма устойчивого развития морского транспорта» обусловлена тем, что морской транспорт остается базовым звеном мировой торговли и одновременно входит в период глубокой структурной перестройки. По данным ЮНКТАД, морем перевозится свыше 80% объема международной торговли товарами, однако после роста морской торговли на 2,2% в 2024 году в 2025 году ожидалось резкое замедление до 0,5%. При этом из-за геополитической напряженности и вынужденного обхода отдельных маршрутов тоннажемильная работа в 2024 году выросла почти на 6%, что означает не только рост нагрузки на флот и инфраструктуру, но и повышение транспортных издержек, рисков сбоев и экологической нагрузки. В этих условиях сама постановка вопроса не просто о развитии, а именно об устойчивом развитии морского транспорта является полностью созвучной современной мировой повестке<sup>1</sup>.

Актуальность темы усиливается тем, что глобальная морская отрасль сегодня регулируется уже не только логикой эффективности и пропускной способности, но и логикой декарбонизации, цифровизации и устойчивости цепей поставок. ЮНКТАД прямо связывает будущую устойчивость мировой торговли с укреплением морских «узких мест», внедрением

---

<sup>1</sup> Maritime trade under pressure – growth set to stall in 2025 // UN Trade and Development (UNCTAD). 2025. 24 September. Electronic resource. URL: <https://unctad.org/news/maritime-trade-under-pressure-growth-set-stall-2025> (дата обращения: 31.03.2026).

зеленых технологий, цифровых решений и более тесной международной кооперацией. Параллельно Международная морская организация в 2025 году одобрила на уровне Комитета по защите морской среды проект ИМО Net-Zero Framework – первый в мире отраслевой механизм, сочетающий обязательные ограничения по выбросам и ценовой сигнал на выбросы парниковых газов; обсуждение его формального принятия продолжается в 2026 году. Таким образом, для морского транспорта вопрос устойчивого развития уже вышел за рамки научной дискуссии и превратился в область реальных экономических ограничений и будущих обязательств для компаний и государств.

Для России актуальность темы имеет еще более прикладной характер. Морской транспорт становится одним из ключевых инструментов адаптации экономики к меняющейся внешней среде, перестройке торговых потоков и развитию международных транспортных коридоров. По данным Минтранса России, в стране насчитывается 63 морских порта общей мощностью 1,36 млрд тонн, а объем перевалки грузов за 2025 год составил около 861 млн тонн<sup>2</sup>. При этом для развития опорной сети морских портов планируется реализация 30 мероприятий в 16 портах, что должно дать почти 232 млн тонн дополнительной мощности в 2025–2030 годах. Следовательно, речь идет уже не о локальной отраслевой проблеме, а о крупной государственной задаче: как обеспечить не просто количественный рост портовой и транспортной базы, а ее долгосрочную экономическую устойчивость, управляемость и конкурентоспособность.

Российская нормативно-стратегическая повестка также прямо подтверждает своевременность выбранной темы. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года закрепляет задачи устойчивого развития транспорта, а стратегическое направление цифровой трансформации транспортной отрасли до 2030 года ставит цель достижения 100% «цифровой зрелости» отрасли и государственного управления, увязывая цифровизацию с повышением качества транспортно-логистических услуг, надежности перевозок и снижением нагрузки на окружающую среду. В числе задач прямо названы цифровизация грузовых перевозок, цифровизация управления транспортным комплексом и декарбонизация<sup>3</sup>. В публичной декларации Минтранса России на 2026 год к ключевым целям отнесено повышение безопасности, устойчивости и технологического суверенитета транспортного комплекса страны. Прирост

---

<sup>2</sup> В Росморречфлоте подвели итоги работы водного транспорта за 2025 год. Электронный ресурс. URL: <https://vc.ru/id4448120/2854099-itogi-raboty-i-vodnogo-transporta-v-rossii?ysclid=mnnikkaHy5719217213> (дата обращения: 06.04.2026).

<sup>3</sup> О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р. Электронный ресурс. URL: [https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/Rasporyazhenie\\_Pravitelstva\\_Rossijskoj\\_Federacii\\_27112021\\_3363-r.pdf](https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/files/Rasporyazhenie_Pravitelstva_Rossijskoj_Federacii_27112021_3363-r.pdf) (дата обращения: 31.03.2026).

мощности опорной сети российских морских портов должен составить в 2026 году 53,9 млн тонн<sup>4</sup>. Это означает, что российская транспортная политика нуждается не только в инфраструктурных проектах, но и в научно обоснованном экономическом механизме, который позволял бы увязать инфраструктуру, регулирование, цифровизацию, ресурсы и показатели результата.

Наконец, тема особенно актуальна потому, что в современной морской отрасли уже недостаточно исследовать отдельные вопросы портового развития, тарифов, флота, цифровых сервисов или экологических требований изолированно. Практика показывает, что основные вызовы носят системный характер: геополитические шоки, санкционные ограничения, неравномерность цифровизации, дефицит кадров и необходимость импортозамещения накладываются друг на друга. Российские стратегические документы прямо указывают на неравномерность цифровизации компаний, дефицит цифровых кадров, потребность в импортозамещении на объектах критической инфраструктуры и необходимость мониторинга достижения показателей цифровой трансформации.

Именно поэтому исследование Чернова О.А., посвященное проектированию экономического механизма устойчивого развития морского транспорта, представляется научно и практически своевременным: оно отвечает одновременно мировой повестке устойчивости и декарбонизации, и задаче повышения устойчивости, технологического суверенитета и эффективности морского транспортного комплекса России.

### **Степень обоснованности и достоверности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации**

Достоверность и научная обоснованность положений диссертационного исследования Чернова О.А. определяются тем, что автор опирается на целостную методологическую основу, сочетающую системный и комплексный подходы с применением анализа и синтеза, сравнения, обобщения, группировки, статистической обработки данных, анализа документов, формализации, индукции, дедукции, экспертных оценок и матричного метода, что обеспечивает внутреннюю логическую непротиворечивость исследования и позволяет рассматривать устойчивое развитие морского транспорта как сложную многоуровневую экономическую систему, включающую организационные, институциональные, регуляторные и логистические связи.

---

<sup>4</sup> Публичная декларация ключевых целей и приоритетных задач министерства транспорта российской федерации на 2026 год. Электронный ресурс. URL: <https://mintrans.gov.ru> (дата обращения: 03.04.2026).

Информационная база исследования отличается достаточной полнотой и репрезентативностью. В работе использованы национальные и международные нормативно-методические материалы, стратегические документы Российской Федерации, конвенции и резолюции Международной морской организации, официальные данные Министерства транспорта Российской Федерации и подведомственных организаций, отчеты международных организаций, открытые отчеты морских транспортно-логистических компаний и иные проверяемые источники. Такой состав информационной базы позволяет соотнести теоретические выводы автора с реальными процессами, происходящими в системе морского транспорта и международных морских перевозок.

Высокая степень обоснованности результатов подтверждается также тем, что автор выстраивает исследование последовательно: от анализа теоретических основ устойчивого развития морского транспорта и диагностики современных проблем отрасли – к формированию экономических приоритетов, разработке матрицы взаимодействия участников, проектированию экономического механизма, системы показателей, резервов повышения эффективности и методики практической реализации предложенных решений. Это придает выводам и рекомендациям характер внутренне согласованной научной системы, а не совокупности изолированных положений.

Достоверность результатов усиливается их апробацией. Основные положения диссертации прошли обсуждение на международных и Всероссийских научно-практических конференциях, а также отражены в опубликованных работах автора, в том числе в рецензируемых научных изданиях. Дополнительным подтверждением служит практическая направленность исследования, поскольку предложенные методические положения ориентированы на применение в системе государственного управления и в деятельности организаций морского транспорта.

Таким образом, научные положения, выводы и рекомендации, сформулированные в диссертации Чернова О.А., являются обоснованными и достоверными, поскольку базируются на адекватной методологической основе, репрезентативной информационной базе, последовательной логике исследования и апробации полученных результатов.

### **Научная новизна результатов диссертационного исследования, полученных лично автором**

Научная новизна исследования Чернова О.А. заключается в разработке и теоретико-прикладном обосновании целостного подхода к проектированию экономического механизма устойчивого развития морского транспорта в современных условиях функционирования транспортной отрасли. В работе предложена система экономических

приоритетов устойчивого развития морского транспорта, сформированная на основе диагностики ключевых дисбалансов и вызовов отрасли. Разработана матрица взаимодействия субъектов международных морских перевозок, позволяющая структурировать регуляторные, операционные, финансовые и информационные связи между участниками и тем самым увязать интересы различных уровней управления. Сформирован экономический механизм устойчивого развития организаций морского транспорта, объединяющий цели, участников, инструменты реализации и систему ключевых показателей эффективности в единую управленческую конструкцию. Научная новизна проявляется также в разработке аналитического инструментария оценки и мониторинга устойчивого развития, в выявлении резервов повышения эффективности деятельности субъектов торгового мореплавания и в предложении методики обеспечения реализации экономических приоритетов, что в совокупности расширяет методические возможности исследования и управления устойчивым развитием морского транспорта как сложной отраслевой системы.

**К наиболее значимым результатам исследования относятся:**

1. Определение и обоснование экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта – в параграфе 2.1 автор дает их содержательное определение, раскрывает их экономический смысл и обосновывает их как ответ на выявленные структурные дисбалансы и вызовы развития морского транспорта. Автор показывает взаимосвязь между ключевыми проблемами отрасли и предлагаемыми приоритетами, формируя тем самым целостную логику перехода от диагностики состояния отрасли к проектированию управленческих решений (с. 50–67; особенно с. 60–67, рис. 2.7, табл. 2.3).

2. Разработка матрицы взаимодействия организаций, участвующих в реализации экономических приоритетов устойчивого развития морского транспорта – в параграфе 1.3 автор предлагает матричную модель координации участников международных морских перевозок, в которой детализируются регуляторные, операционные, финансовые и информационные связи между субъектами. Значение этого результата состоит в том, что автор не ограничивается общим описанием участников, а структурирует их взаимодействие и показывает, как через такую матрицу можно выявлять разрывы, слабые места и точки согласования интересов (с. 36–49; особенно с. 38–42, табл. 1.5–1.7).

3. Формирование экономического механизма устойчивого развития организаций морского транспорта – в параграфе 2.2 автор разрабатывает и концептуально оформляет экономический механизм, который связывает между собой принципы устойчивого развития, состав участников, экономические приоритеты, показатели и инструменты реализации. Иными

словами, автор дает целостную конструкцию управления, обеспечивающую переход от исходного состояния отрасли к целевому состоянию на основе непрерывного цикла управления (с. 67–76; особенно с. 70–75, рис. 2.8).

4. Предложение аналитического инструментария комплексной оценки и мониторинга устойчивого развития организаций морского транспорта – в параграфе 2.3 автор разрабатывает систему ключевых показателей эффективности, порядок их применения и форму визуализации результатов, что позволяет перевести устойчивое развитие из области общих целевых установок в плоскость измеряемого и сопоставимого анализа. Существенно, что автор связывает их с конкретными экономическими приоритетами, формулами расчета, источниками данных и ориентировочными целевыми значениями (с. 76–83; особенно с. 78–82, табл. 2.5–2.8).

5. Выявление и группировка резервов повышения эффективности деятельности субъектов торгового мореплавания и разработка способа их количественной оценки – в параграфе 3.1 автор выделяет резервы интенсивного характера как основу дальнейшего повышения эффективности морских перевозок и предлагает их содержательную группировку по направлениям воздействия. Тем самым автор переводит вопрос повышения эффективности из общей постановки в более прикладной формат, позволяющий оценивать потенциальный экономический эффект от мобилизации соответствующих резервов (с. 85–95).

6. Разработка методики обеспечения реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта – в параграфе 3.2 автор предлагает поэтапную методику практической реализации ранее сформулированных приоритетов, включающую диагностику текущего состояния, выбор показателей, мониторинг, анализ отклонений и корректирующие воздействия. Особенность этого результата состоит в том, что автор доводит исследование до уровня алгоритма действий, позволяющего использовать предложенный механизм как инструмент управленческой практики, а не только как теоретическую модель (с. 95–104; особенно с. 97–103, табл. 3.3–3.7).

### **Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования**

Теоретическая значимость диссертационного исследования состоит в развитии научных основ устойчивого развития морского транспорта через разработку теоретико-методического подхода к проектированию соответствующего экономического механизма. В работе устойчивое развитие морского транспорта раскрыто как комплексный объект отраслевой экономики, требующий согласования экономических

приоритетов, интересов участников международных морских перевозок, инструментов регулирования и процедур оценки результатов. Теоретическая ценность исследования заключается в уточнении категориального и методического аппарата анализа устойчивого развития морского транспорта, в разграничении структурных и процессных элементов управления, а также в формировании целостной логики перехода от принципов устойчивости к системе экономических приоритетов, показателей и механизмов их реализации. Предложенные положения расширяют научно-методическую базу исследований в области экономики транспорта, стратегического управления и регулирования морской деятельности.

Практическая значимость диссертационного исследования выражается в возможности использования разработанных автором подходов, моделей и рекомендаций в системе государственного, отраслевого и корпоративного управления морским транспортом. Предложенный экономический механизм, матрица взаимодействия участников, система ключевых показателей эффективности, инструментарий мониторинга и методика реализации экономических приоритетов могут применяться при разработке и корректировке стратегических и нормативных документов, а также в деятельности организаций морского транспорта для повышения обоснованности управленческих решений, согласованности действий и эффективности использования ресурсов. Полученные результаты создают практическую основу для оценки резервов повышения эффективности, выбора сценариев развития, совершенствования координации участников морских перевозок и укрепления устойчивости отрасли в условиях нестабильной внешней среды.

#### **Дискуссионные вопросы и замечания по диссертационной работе**

Положительно оценивая результаты исследования Чернова О.А., следует отметить некоторые дискуссионные вопросы:

– Матрица рисков для выбора формата проверки государств-членов ИМО нуждается в более жесткой формализации критериев. В таблице 1.8 используются качественные категории вроде «неудовлетворительные», «удовлетворительные», «хорошие», а также оценки полноты и своевременности данных (с. 43–44). Однако пороговые значения этих категорий в самом тексте не раскрыты. В результате предложенный риск-ориентированный подход выглядит интересным, но его воспроизводимость для независимого исследователя остается ограниченной.

– Экономико-математическая модель оценки эффективности проверок IMSAS требует более детального обоснования параметров. В формуле (1) автор вводит ставку дисконтирования и премию за риск

проверяемого государства, а в формуле (2) – индекс динамики эффективности (с. 47–48). Вместе с тем в представленном изложении не раскрыто, каким образом практически определяются величины  $d$  и  $r$ , из каких источников они берутся, и как обеспечивается сопоставимость расчетов для разных государств. Аналогично на этапе 4 методики говорится об использовании факторного анализа причин отклонений, но не конкретизируется, какой именно вариант факторного анализа имеется в виду и каков его расчетный аппарат (с. 98, 102).

– Дискуссионным представляется вопрос о степени учета в авторской модели современных экологических требований и процессов декарбонизации морского транспорта. При том что устойчивое развитие отрасли по своей природе предполагает существенное внимание к экологической составляющей, в работе данный аспект, на мой взгляд, мог бы быть раскрыт более подробно применительно к влиянию международных экологических ограничений, углеродной повестки и связанных с ними издержек на формирование экономических приоритетов развития морского транспорта. В этой связи возникает вопрос, в какой мере предлагаемый экономический механизм учитывает долгосрочные последствия усиления декарбонизационного регулирования для российских организаций морского транспорта.

Отмеченные замечания не снижают общей положительной оценки диссертационного исследования и не ставят под сомнение значимость полученных результатов.

### **Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным п.9 Положения о присуждении ученых степеней**

Диссертационное исследование Чернова Олега Александровича на тему «Проектирование экономического механизма устойчивого развития морского транспорта» является самостоятельным и завершенным научным трудом, выполненным на актуальную тему, обладающим научной новизной, теоретической и практической значимостью. Автореферат и публикации автора полно и адекватно отражают основное содержание диссертации. Оформление ссылок на использованные источники соответствует установленным требованиям.

Диссертация соответствует направлению научного исследования по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика), поскольку ее содержание непосредственно связано с формированием экономического механизма устойчивого развития морского транспорта, что отвечает п. 5.2 Паспорта научной специальности – «Формирование механизмов устойчивого развития транспортной отрасли». Одновременно работа охватывает вопросы национального и международного регулирования морского транспорта, включая

институциональные условия, взаимодействие участников международных морских перевозок и влияние внешней среды на развитие отрасли, что соответствует п. 5.4 Паспорта научной специальности – «Вопросы регулирования транспортной отрасли (по видам транспорта) на национальном и международном уровне».

Исследование удовлетворяет требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям пунктами 9–14 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации № 842 от 24 сентября 2013 года (в действующей редакции), а его автор, Чернов Олег Александрович, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика).

*Официальный оппонент*

Гулый Илья Михайлович

доцент, доктор экономических наук по научной специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика)

наименование организации: федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» (ФГБОУ ВО ПГУПС)

почтовый адрес: 190031, г. Санкт-Петербург, Московский проспект, д. 9.

тел./факс: +7(812) 4578628; +7(812) 5707701

адрес электронной почты: dou@pgups.ru, ilya.guliy@mail.ru

должность в организации: профессор кафедры «Экономика транспорта»

« 10 » апреля 2026 года \_\_\_\_\_ / И.М. Гулый

Я, Гулый Илья Михайлович, даю согласие на включение своих персональных данных в документы, связанные с работой диссертационного совета 24.2.386.04 и с защитой диссертации Чернова Олега Александровича, и их дальнейшую обработку.



Подпись руки	<i>Илья Михайлович Гулый</i>
удостоверяю.	
Начальник Службы управления персоналом университета	<i>Г.Е. Борова</i>
10	09 2026

И.М. Гулый

С отзывом знакомлен.  
24.04.26 г. *Чернов*