

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

ОТЗЫВ

**на автореферат диссертации 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 диссертации определяется тем, что для России морской транспорт имеет не только отраслевое, но и стратегическое значение, связанное с обеспечением внешнеторговых связей, развитием экспортного потенциала, функционированием портовой системы и реализацией долгосрочных транспортных проектов. В новых экономических условиях возрастает потребность в таких механизмах управления, которые позволяли бы морскому транспорту не просто функционировать, а адаптироваться к изменению внешних ограничений, поддерживать устойчивость и формировать основу для дальнейшего роста.

Практика показывает, что традиционные подходы к развитию морского транспорта, основанные преимущественно на решении отдельных инфраструктурных или операционных задач, уже недостаточны. Необходима более глубокая увязка стратегических ориентиров, экономических стимулов, отраслевых показателей, инвестиционных решений и механизмов межорганизационного взаимодействия. Особенно важно это в ситуации, когда морская отрасль должна одновременно обеспечивать надежность перевозок, технологическое обновление и повышение эффективности использования ресурсов. Именно поэтому исследование Чернова Олега Александровича, направленное на проектирование экономического механизма устойчивого развития морского транспорта, представляется значимым и своевременным. Его актуальность заключается в попытке предложить системную модель, которая может быть использована как в научной плоскости, так и в практике отраслевого управления, стратегического планирования и развития морской логистики.

Ключевым достоинством работы является разработка трехуровневого аналитического инструментария оценки и мониторинга устойчивого развития морского транспорта (с. 17–18), позволяющего увязать стратегические цели

отрасли с измеримыми показателями для различных уровней управления. Авторская разработка представляет собой существенный вклад в отраслевую экономическую науку, поскольку автор не ограничивается общим перечнем индикаторов, а выстраивает целостную систему, включающую порядок расчета показателей, источники данных, целевые ориентиры и форму их визуального представления. Новизна данного подхода состоит в том, что он делает проблематику устойчивого развития морского транспорта операционализируемой, то есть пригодной для практического мониторинга, сопоставления результатов и своевременной корректировки управленческих решений.

Значимым аспектом работы выступает предложенный автором подход к выявлению и структурированию резервов повышения эффективности деятельности организаций морского транспорта, а также их увязка с конкретными показателями и корректирующими мероприятиями (с. 19–20). Данные положения формируют основу для более предметного управления результативностью морского транспорта, поскольку позволяют переходить от общей констатации проблем к их количественной интерпретации и практической проработке, что особенно важно для развития теории и практики экономики транспорта, так как расширяет возможности применения аналитических инструментов в управлении издержками, производительностью и качеством функционирования морской транспортной системы.

Однако замечание вызывает таблица 4, в которой представлен перечень КПЭ для оценки и мониторинга реализации экономических приоритетов устойчивого развития морского транспорта: при очевидной практической значимости предложенной системы показателей в автореферате недостаточно раскрыты основания выбора именно этих целевых значений и порядок их адаптации для различных субъектов морского транспорта. Вследствие этого остается не вполне ясным, в какой мере предложенные ориентиры являются универсальными, а в какой требуют дополнительной настройки применительно к конкретным условиям деятельности.

Также следует обратить внимание на содержание таблицы 2, поскольку при общей понятности предложенной риск-ориентированной матрицы в автореферате недостаточно подробно раскрыт механизм отнесения проверяемых субъектов к тому или иному уровню риска. В частности, требуют дополнительного пояснения критерии разграничения уровней риска, а также основания выбора очного, гибридного или дистанционного формата проверки, что повысило бы прозрачность и воспроизводимость предложенного подхода.

В заключении следует отметить, что диссертация Чернова Олега Александровича является завершенным научно-квалификационным исследованием, содержащим научные положения, соответствующие 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» паспорта специальности 5.2.3 –

Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика). Работа соответствует требованиям ВАК Российской Федерации, а ее автор, Чернов Олег Александрович, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика).

Доцент кафедры «Экономики»
ФГБОУ ВО СПбГУ ГА
им. А.А. Новикова,
кандидат экон. наук, доцент

Сычева Екатерина Геннадьевна

«13» апреля 2026 г.



Сычева Е.Г.

Полное название университета: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова»

Сокращенное название университета: ФГБОУ ВО СПбГУ ГА им. А.А. Новикова

Юридический, физический и почтовый адрес университета:
196210, Санкт-Петербург, ул. Пилотов, д. 38

Официальный сайт: <https://spbguga.ru/>

Телефон: (812) 704-18-79

E-mail: info@spbguga.ru

