

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 24.2.386.04,
СОЗДАННОГО НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО
ОБРАЗОВАНИЯ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ», МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ПО
ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ
КАНДИДАТА НАУК

аттестационное дело № _____

решение диссертационного совета «22» мая 2026 г., № 21- 3/26

О присуждении Чернову Олегу Александровичу, гражданину Российской Федерации, ученой степени кандидата экономических наук.

Диссертация «Проектирование экономического механизма устойчивого развития морского транспорта» по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика) принята к защите «17» марта 2026 г. (протокол заседания № 21 – 2/26) диссертационным советом 24.2.386.04, созданным на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, 191023, г. Санкт-Петербург, наб. канала Грибоедова, д. 30-32, литер А, приказ о создании диссертационного совета № 879/нк от 25 апреля 2023 г.

Соискатель Чернов Олег Александрович, 18 декабря 1987 года рождения, в 2014 году с отличием окончил магистратуру федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный политехнический университет» с присвоением квалификации «магистр» по направлению подготовки 080200 «Менеджмент».

В период с 2023 по 2025 гг. являлся соискателем кафедры логистики и управления цепями поставок федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет».

В настоящее время работает в должности старшего преподавателя кафедры транспортной логистики Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова», Федеральное агентство морского и речного транспорта, Министерство транспорта Российской Федерации.

Диссертация выполнена на кафедре логистики и управления цепями поставок федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», Министерство науки и высшего образования Российской Федерации.

Научный руководитель – доктор экономических наук, доцент Палкина Елена Сергеевна, работает в должности профессора кафедры «Инновационная экономика» федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный морской технический университет».

Официальные оппоненты:

Куренков Петр Владимирович, доктор экономических наук, кандидат технических наук, профессор, федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта» (г. Москва), профессор кафедры «Управление транспортным бизнесом и интеллектуальные системы»,

Гулый Илья Михайлович, доктор экономических наук, доцент, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Петербургский государственный университет путей

сообщения Императора Александра I» (г. Санкт-Петербург), профессор кафедры «Экономика транспорта»,

дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация – Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова» (г. Новороссийск), Федеральное агентство морского и речного транспорта, Министерство транспорта Российской Федерации, в своем положительном отзыве, подписанном Ботнарюк Мариной Владимировной, доктором экономических наук, доцентом, начальником кафедры экономической теории, экономики и менеджмента и утвержденном Хекерт Евгением Владимировичем, доктором технических наук, профессором, проректором Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова», указала, что диссертационная работа Чернова О.А. на тему: «Проектирование экономического механизма устойчивого развития морского транспорта» является научно-квалификационной работой, в которой решена актуальная, имеющая значение для развития соответствующей отрасли знаний научная задача разработки теоретико-методических положений по проектированию экономического механизма устойчивого развития организаций морского транспорта в современных условиях; 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»; диссертационная работа соответствует критериям, установленным Положением о присуждении ученых степеней, утвержденном Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842, в действующей редакции, 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).

Соискатель имеет 18 опубликованных работ по теме диссертации общим объемом 7,8 п.л. (авторский вклад – 6,2 п.л.), из них в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации, опубликовано 6 работ общим объемом 4,5 п.л. (авторский вклад – 3,1 п.л.).

Наиболее значимые научные работы соискателя по теме диссертации:

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. (авторский вклад - 0,2 п.л.).

5. 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. г. Санкт-Петербург, 13–15 октября 2025 года. В 2-х частях. Часть

1. – СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2025. – С. 117–123. – 0,4 п.л.

6. 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. г. Донецк, 23 апреля 2025 года. – Донецк: Донецкий национальный технический университет, 2025. – С. 179–183. – 0,3 п.л.

7. 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. (авторский вклад -0,5 п.л.).

8. 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).

В диссертации отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных соискателем ученой степени работах, в которых изложены основные научные результаты диссертации.

На диссертацию и автореферат поступили положительные отзывы:

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (г. Москва). Отзыв подписала профессор департамента операционного менеджмента и логистики, доктор технических наук, профессор Герами Виктория Дарабовна. Замечания: по таблице 4 и рисунку 2 целесообразно уточнить, как именно обеспечивается агрегирование большого числа КПЭ в единую панель мониторинга без потери аналитической точности. Кроме того, вызывает интерес вопрос о том, каким образом в предлагаемой визуализации учитываются различия между показателями стратегического, тактического и операционного уровня.

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Владивостокский государственный университет» (г. Владивосток). Отзыв подписала заведующий кафедрой маркетинга и логистики, кандидат экономических наук, доцент Юрченко Наталья Александровна. Замечания: в автореферате, пункт 1 научной новизны, выделен перечень экономических приоритетов устойчивого развития морского транспорта, однако не вполне ясно, по каким критериям именно эти шесть направлений были признаны ключевыми и исчерпывающими. Представляется, что дополнительная аргументация процедуры их отбора усилила бы убедительность авторской позиции (с. 10). По таблице 1 возникает вопрос о степени практической применимости столь широкой матрицы взаимодействия участников морского транспорта. Представляется целесообразным уточнить, какие связи в данной таблице являются базовыми для реализации экономических приоритетов, а какие носят сопутствующий характер.

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого» (г. Санкт-Петербург). Отзыв подписал профессор Высшей школы сервиса и торговли, доктор экономических наук, доцент Барыкин Сергей Евгеньевич. Замечания: формализованная модель оценки эффективности модернизированной системы проверок выглядит методически интересной, однако в автореферате не вполне раскрыт порядок определения ставки риска и состава учитываемых эффектов. Вследствие этого возможности практического воспроизведения предложенного расчета по тексту автореферата несколько ограничены (с. 14). По рисунку 1 можно отметить, что предложенный экономический механизм выглядит концептуально содержательным, однако его графическое представление несколько перегружено элементами. В этой связи напрашивается уточнение, какие блоки механизма автор считает системообразующими, а какие обеспечивающими.

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Казанский национальный исследовательский технологический университет» (г. Казань). Отзыв подписала профессор кафедры логистики и управления, доктор экономических наук, доцент Кудрявцева Светлана Сергеевна. Замечание: дискуссионным остается вопрос о количественной сопоставимости положительных и отрицательных эффектов для разных сторон процесса, представленных в таблице 3. Было бы полезно уточнить, предполагает ли автор единую методику их оценки, или для ИМО и проверяемых государств должны использоваться различные расчетные основания.

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Кубанский государственный технологический университет» (г. Краснодар). Отзыв подписал профессор кафедры транспортных сооружений имени профессора К.А. Дарагана, доктор экономических наук, кандидат технических наук, доцент Кравченко Алексей Евгеньевич. Замечания: требует уточнения само соотношение категорий «экономические приоритеты», «стратегические задачи» и «ключевые показатели эффективности». В автореферате эти элементы представлены как взаимосвязанные, однако их разграничение на концептуальном уровне могло бы быть более четким (с. 10, 16–18). Разработанная методика реализации экономических приоритетов основана на логике замкнутого управленческого цикла, что является сильной стороной исследования. Вместе с тем в автореферате недостаточно конкретизирован вопрос о периодичности повторного прохождения этапов цикла и о том, какие субъекты должны инициировать его корректировку при изменении внешних условий (с. 21).

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова» (г. Санкт-Петербург). Отзыв подписала доцент кафедры «Экономики», кандидат экономических наук, доцент Сычева

Екатерина Геннадьевна. Замечания: 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.

Выбор официальных оппонентов (с их согласия) обосновывается компетентностью в области экономики транспорта и логистики, авторитетом в научной среде, наличием требуемых ученых степеней и опубликованных в рецензируемых изданиях за последние пять лет научных работ, непосредственно связанных с темой оппонированной диссертации.

Выбор ведущей организации (с ее согласия) обосновывается тем, что Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова» (г. Новороссийск) широко известно научно-практическими достижениями в отрасли науки, которой посвящена диссертационная работа, и способно определить научную и практическую ценность диссертационного исследования соискателя, что подтверждается наличием опубликованных работ ученых этой организации за последние пять лет по тематике диссертации.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

разработана новая научная идея построения экономического механизма устойчивого развития морского транспорта для обеспечения эффективной и результативной реализации экономических приоритетов, обогащающая концепцию устойчивого развития посредством расширения и углубления прикладного научного знания: повышения степени проработки, детализации и осмысления деятельности и взаимосвязей организаций, задействованных в реализации устойчивого развития морского транспорта; многопланового и системного исследования явлений и процессов в их взаимообусловленности; разработки более рациональных аналитических инструментов (матрицы взаимодействия организаций, участвующих в реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта, и матрицы рисков для определения формата проверки государства-члена ИМО, формы визуализации данных мониторинга устойчивого развития организаций морского транспорта на основе определенных ключевых показателей эффективности); обеспечения прогнозирования сценариев устойчивого развития морского транспорта, выявления резервов повышения экономической эффективности торгового мореплавания.

предложены:

– авторский подход к построению гибкого, адаптивного, интегрируемого с другими механизмами транспортной отрасли и макроэкономической системы экономического механизма устойчивого развития морского транспорта на основе формализации взаимосвязей между целевыми установками по каждому экономическому приоритету на стратегическом, тактическом и операционном уровнях управления, основными субъектами международных морских перевозок и соответствующим инструментарием для преодоления фрагментарности и разнонаправленности действий различных участников торгового мореплавания, повышения эффективности и результативности их деятельности;

– методические рекомендации по обеспечению реализации экономических приоритетов устойчивого развития международного морского транспорта, включающие описание этапов и алгоритма достижения целевых значений ключевых показателей эффективности посредством сквозной координации действий всех участников, проактивного управления рисками и разработки обоснованных решений, учитывающих экономические, экологические и социальные аспекты торгового мореплавания;

доказана перспективность использования научных разработок и решений по проектированию экономического механизма устойчивого развития морского транспорта при преобладающей роли Международной морской организации – ответственной, в том числе, за разработку международных конвенций (SOLAS, MARPOL и др.), координацию взаимодействия между государствами, содействие внедрению инновационных технологий, и органов государственной власти, отвечающих, в частности, за имплементацию международных стандартов в национальное законодательство, контроль соблюдения требований безопасности и экологичности, поддержку развития портовой инфраструктуры и судостроения, в реализации установленных экономических приоритетов;

введено в научно-практический оборот контекстное понятие «экономический приоритет устойчивого развития организаций морского транспорта», обозначающее стратегически важное направление деятельности по достижению экономической эффективности, экологической безопасности и социальной ответственности в процессе эксплуатации морского транспорта.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

доказаны положения, расширяющие научные представления о влиянии нормативно-правового регулирования на экономический механизм устойчивого развития морского транспорта на основе исследования отечественного и международного опыта. Это определяет возможность применения взаимодополняющих принципов обеспечения устойчивого развития морского транспорта, как универсальных, так и специфических, отражающих особенности национальной экономики и геоэкономического положения

Российской Федерации, позволяет рационализировать взаимодействие субъектов торгового мореплавания, конкретизировать решения по минимизации транзакционных издержек и в целом обеспечивает проектирование эффективного экономического механизма устойчивого развития морского транспорта;

применительно к проблематике диссертации результативно (эффективно, то есть с получением обладающих новизной результатов) использован комплекс общенаучных и специальных методов исследования, включая: методы анализа и синтеза для дифференциации и интеграции отдельных компонентов экономического механизма устойчивого развития морского транспорта; сравнения, обобщения, группировки, статистической обработки данных, анализа документов, формализации, индукции, дедукции, экспертных оценок для получения количественно и качественно обоснованных выводов и выявления закономерностей, взаимосвязей; матричный метод для определения сфер взаимодействия организаций, участвующих в реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта, и формата проверки государства-члена ИМО; системный и комплексный подходы для всестороннего изучения объекта исследования как целостной системы;

изложены логически выстроенные и статистически подтвержденные аргументы, обосновывающие экономические приоритеты устойчивого развития морского транспорта с учетом выявленных современных вызовов его эффективному, экологичному и безопасному функционированию; условия перехода на определенный формат проверки государства-члена ИМО – очный, дистанционный или гибридный – в зависимости от полноты и своевременности предоставления данных, количества замечаний, уровня их критичности; доказательства, демонстрирующие высокую степень нормативно-правового регулирования функционирования морского транспорта, что позволило обосновать ключевую роль органов государственной власти и Международной морской организации в данном процессе;

раскрыты существенные проявления теорий систем, организации, экономики транспорта, логистики со скрытыми противоречиями и проблемами, актуальными для устойчивого развития морского транспорта, а именно: преобладание качественных аналитических моделей оценки над количественными; недостаточная адаптивность современных научных подходов для применения в специфических национальных контекстах, таких как морской транспорт России, функционирующий в уникальных условиях санкционного давления, необходимости обеспечения импортонезависимости, развития Трансарктического транспортного коридора и других; разрозненность изучения экономических, экологических и социальных аспектов устойчивого развития, тогда как современные вызовы требуют комплексного подхода, интегрирующего три компонента в единые механизмы; отставание институционального регулирования, в частности, отмечено опережение темпов цифровой и экологической трансформации организаций морского транспорта над темпами появления адекватных организационных моделей эффективного взаимодействия субъектов торгового мореплавания и развития нормативно-правовой базы для гармонизации интересов всех заинтересованных сторон;

изучены системные противоречия, препятствующие устойчивому развитию морского транспорта, включая несоответствие динамики дедвейта и структуры мирового торгового флота изменяющейся конфигурации международных грузопотоков, критическую уязвимость важнейших мультимодальных логистических хабов, недостаточную устойчивость портовой инфраструктуры; влияние нормативно-правовых ограничений международного морского судоходства на экономические показатели деятельности участников рынка, в частности, ужесточающихся требований в области обеспечения декарбонизации, которые усиливают негативное влияние на операционную эффективность, финансовые результаты и инвестиционные возможности судоходных компаний. Это позволило обосновать содержание основных элементов экономического механизма устойчивого развития морского транспорта, в частности, перечень ключевых показателей эффективности,

определивший архитектуру предложенного комплексного аналитического инструментария; причинно-следственные связи между изменением формата проверки государства-члена ИМО и возникающими в связи с этим экономическими эффектами, которые имеют дуальный характер, то есть могут быть как положительными, так и отрицательными, что позволило получить более полную достоверную оценку общего экономического эффекта;

проведена модернизация действующей системы проверки государств-членов Международной морской организации (ИМО) – в виде ее содержательной трансформации на основе принципа экономической целесообразности и риск-ориентированного подхода из, по сути, контрольного механизма в стратегический инструмент устойчивого развития морского транспорта, способствующий более эффективной координации всех участников, в том числе посредством внедрения дистанционных технологий, искусственного интеллекта, целенаправленного мониторинга, что позволит уменьшить затраты на проведение проверок государств-членов ИМО и понизить уровень совокупного риска проверяемого государства, – и существующей экономико-математической модели оценки эффективности, которая обеспечивает возможность динамической количественной оценки эффективности функционирования модернизированной системы проверок государств-членов ИМО с учетом жизненного цикла проверок, количества временных интервалов, составляющих период оценки, затрат на внедрение, ожидаемых долгосрочных релевантных реверсивных экономических эффектов, а также факторов времени и риска в условиях неопределенности.

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

разработана матрица взаимодействия организаций в составе: органов государственного регулирования, Международной морской организации (ИМО), классификационных обществ, судоходных, судостроительных и судоремонтных компаний, морских портов, логистических операторов и других, участвующих в реализации экономических приоритетов устойчивого

развития морского транспорта, которая обеспечивает снижение транзакционных издержек субъектов торгового мореплавания, в том числе за счет устранения дублирования административных процедур, упорядочивания информационных потоков, повышение эффективности проверок государств-членов ИМО, и **внедрена** в деятельность ФАУ «Российский морской регистр судоходства» для решения задач по совершенствованию нормативных документов, расширению перечня услуг организации, выработке позиции делегации Российской Федерации по вопросам международного морского нормотворчества в Международной морской организации и других (акт внедрения результатов диссертационной работы Чернова О.А. от 16.02.2026 г.), а также используется 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» (справка об использовании результатов диссертационного исследования Чернова О.А. от 18.02.2026 г.); предложенные автором меры по совершенствованию системы проверки государств-членов ИМО, в том числе изложенные в опубликованных научных статьях, учтены в следующих документах Международной морской организации: в циркуляре ИМО MSC-MEPC.2/Circ.19 от 18.07.2024 г. «Руководство в отношении Системы проверки государств-членов ИМО (IMSAS) для содействия в осуществлении Кодекса по осуществлению документов ИМО (Кодекса ОДИ)» и в резолюции Ассамблеи ИМО от 03.12.2025 г. «Рамочные принципы и процедуры Системы проверки государств-членов ИМО»;

определены пределы и перспективы практического использования предложенного аналитического инструментария комплексной оценки и мониторинга устойчивого развития организаций морского транспорта в условиях неопределенности, нестабильности внешней среды, который включает перечень показателей и форму визуализации данных. Это позволяет различным субъектам международного морского судоходства принимать

экономически обоснованные решения с учетом экономических, экологических и социальных аспектов деятельности благодаря получению объективных данных, и обеспечивает возможность сценарного прогнозирования устойчивого развития морского транспорта, в частности, при реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, комбинированием методов предиктивной аналитики, проактивного выявления экономических резервов интенсивного характера, структурно-функциональными преобразованиями на морском транспорте;

создана система практических рекомендаций по построению эффективно функционирующего экономического механизма устойчивого развития морского транспорта, учитывающая, как отраслевые особенности экономики морского транспорта, выявленные и обоснованные экономические приоритеты его устойчивого развития, сложности межорганизационного взаимодействия участников, так и специфику действующего нормативно-правового регулирования торгового мореплавания;

представлены методические рекомендации по трансформации стратегических целевых установок по установленным экономическим приоритетам устойчивого развития морского транспорта в тактические планы и операционные мероприятия, реализуемые субъектами торгового мореплавания, и конкретные, измеримые, достижимые в ограниченный временной интервал, обоснованные показатели оценки деятельности, что позволяет не только своевременно идентифицировать и минимизировать системные недостатки в области обеспечения устойчивого развития морского транспорта, но и обуславливает необходимость актуализации документов стратегического планирования, правовых актов, безотлагательного внедрения передовых научных достижений в области отраслевой экономической науки в деятельность транспортно-логистических организаций, формировать долгосрочные положительные экономические эффекты на макро-, мезо- и микроуровнях и в целом обеспечивать устойчивое развитие морского транспорта.

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

теория построена на основе систематизации и анализа научных положений и результатов фундаментальных и прикладных исследований отечественных и зарубежных ученых и специалистов, охватывающих широкий спектр вопросов в области экономики транспорта, в том числе морского, логистики, теорий систем, организации, региональной экономики, концепции устойчивого развития, формирования экономических механизмов на макро-, мезо- и микроуровнях, на актуальных материалах, известных, проверяемых фактах, прогнозной информации, представленных в экспертно-аналитических обзорах, документах профильных органов государственной власти, отчетах транспортно-логистических организаций со ссылками на источники заимствования, на полученных и обработанных автором данных; согласуется с существующими методологическими подходами в экономической науке, экспериментальными и статистическими данными по теме диссертации;

идея проектирования экономического механизма устойчивого развития морского транспорта **базируется на** обобщении передового международного опыта регулирования торгового мореплавания, анализе практики деятельности отечественных и зарубежных организаций, обеспечивающих реализацию принципов устойчивого развития морского транспорта, нормативных правовых актов, содержащих требования для обеспечения предсказуемого, своевременного, ритмичного, безопасного и экологичного функционирования транспортной системы, существующих проблем устойчивого развития транспорта и причин их возникновения, применении основных положений теории экономических систем, экономики транспорта, концепции устойчивого развития;

использованы результаты сравнения разработанных автором теоретических и методических положений с опубликованными ранее научными разработками отечественных и зарубежных ученых в области создания экономического механизма устойчивого развития организаций морского

транспорта для формирования и обоснования авторского подхода к решению исследуемой научной проблемы;

установлено принципиальное качественное и количественное соответствие авторских результатов, характеризующих устойчивое развитие организаций морского транспорта в современных условиях функционирования транспортной отрасли, и результатов, представленных в независимых источниках, включая научные и профессиональные отраслевые издания;

использованы современные методики сбора и обработки исходной информации, представленной в том числе, международными правовыми документами и нормативно-правовыми актами Российской Федерации, статистическими данными из официальных источников Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Международной морской организации (ИМО), Министерства транспорта Российской Федерации и подведомственных ему организаций, отчетами по устойчивому развитию и годовыми отчетами публичных российских и международных морских транспортно-логистических организаций, аналитическими материалами консалтинговых агентств, профильных ведомственных научно-исследовательских институтов, с применением методов формирования репрезентативных выборочных совокупностей, включая выборку, группировку, численное сравнение, табличное представление, графическую интерпретацию в объеме, необходимом для обоснования и реализации рабочих гипотез о проектировании экономического механизма устойчивого развития морского транспорта.

Личный вклад соискателя состоит в:

– непосредственном участии во всех этапах подготовки диссертации: обосновании актуальности темы диссертационного исследования, постановке цели и комплекса задач по ее достижению, обусловивших структуру и логику исследования, выборе его объекта и предмета, формировании теоретической и методологической базы, определения методов и информационного обеспечения решения исследовательских задач, сборе, обработке и анализе данных, содержательной интерпретации полученных результатов;

– обосновании научных положений и методических рекомендаций, направленных на формирование экономического механизма устойчивого развития организаций морского транспорта для достижения положительного экономического эффекта в деятельности организаций на макро-, мезо- и микроуровнях экономики в условиях нестабильной внешней среды и установленных целей в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года;

– личном участии в апробации полученных результатов исследования, в том числе на национальных и международных научно-образовательных, научно-практических конференциях, продвижении в профессиональной среде идеи проектирования экономического механизма устойчивого развития морского транспорта для повышения эффективности и результативности деятельности организаций при реализации выявленных экономических приоритетов, подготовке 18 публикаций по теме диссертационного исследования, в том числе шести статей, опубликованных в изданиях, входящих в Перечень рецензируемых научных изданий, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России.

В ходе защиты диссертации были высказаны критические замечания, касающиеся определения структурных подразделений организаций морского транспорта, на которые могла бы быть возложена реализация мероприятий по использованию выявленных резервов повышения эффективности их деятельности в процессе реализации экономических приоритетов устойчивого развития организаций морского транспорта (д.э.н. Григорян М.Г.); более детальной проработки и обоснования комплекса решений, связанных с обеспечением сбалансированности экономических, экологических и социальных аспектов устойчивого развития морского транспорта, особенно социальной ответственности бизнеса (д.э.н. Силкина Г.Ю.); рассмотрения конкретных логистических ситуаций функционирования предложенного экономического механизма, например, при мультимодальной перевозке с

участием железнодорожного транспорта на конкретном маршруте (д.э.н. Смирнова Е.А.).

Соискатель Чернов Олег Александрович согласился с замечаниями, принял их с благодарностью в качестве рекомендаций к продолжению исследования в избранном направлении.

На заседании 22 мая 2026 г. диссертационный совет 24.2.386.04 принял решение за научно обоснованную разработку положений по проектированию экономического механизма устойчивого развития организаций морского транспорта и решения по его применению в условиях нестабильной внешней среды, имеющие существенное значение для эффективного функционирования транспортной отрасли Российской Федерации и развития экономики страны, присудить Чернову Олегу Александровичу ученую степень кандидата экономических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 17 человек, из них 11 докторов наук по профилю рассматриваемой диссертации, специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика), участвовавших в заседании, из 20 человек, входящих в состав совета, дополнительно введены на разовую защиту – 0 человек, проголосовали: за – 17, против – 0, недействительных бюллетеней – 0.

Председатель
диссертационного совета 24.2.386.04,
доктор экономических наук, профессор


Щербаков Владимир Васильевич

Ученый секретарь
диссертационного совета 24.2.386.04
доктор экономических наук, доцент


Гвилия Наталья Алексеевна

22 мая 2026 г.