

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 24.2.386.06
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 УЧЁНОЙ СТЕПЕНИ
КАНДИДАТА НАУК

аттестационное дело № _____

решение диссертационного совета от «25» сентября 2026 года № **24.3.26**

О присуждении **Плешакову Станиславу Михайловичу**, гражданину РФ, ученой степени кандидата экономических наук.

Диссертация «Эколого-экономический подход к управлению развитием железнодорожного транспорта» по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (экономика природопользования и землеустройства) принята к защите «29» июня 2026, протокол № 24.2.26, диссертационным советом 24.2.386.06, 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 № 1560 /нк от 18 июля 2023 г.).

Соискатель - Плешаков Станислав Михайлович, 8 сентября 1983 года рождения. В 2005 году Плешаков Станислав Михайлович окончил ГОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный технологический институт (технический университет)» по специальности «Реклама» с присуждением квалификации «Специалист по рекламе». В 2022 году окончил с отличием магистратуру по специальности 27.04.01 «Стандартизация и метрология» в ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I». В период с 2022 по 2023 год Плешаков С.М. прошел профессиональную переподготовку в ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I» по направлению 38.03.01. «Экономика». В 2024 окончил магистратуру по специальности 40.04.01 «Юриспруденция» в ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России».

Диссертация выполнена на кафедре экономики и управления предприятиями и производственными комплексами Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», Министерство науки и высшего образования Российской Федерации.

Научный руководитель – Айрапетова Ануш Генриховна, доктор экономических наук, профессор, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», профессор кафедры экономики и управления предприятиями и производственными комплексами.

Официальные оппоненты:

1. Череповицын Алексей Евгеньевич – доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой Организации и управления Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский горный университет императрицы Екатерины II»,

2. Ефимова Галина Анатольевна, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой Земельных отношений и кадастра Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный аграрный университет», -
дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация – Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт проблем региональной экономики Российской академии наук, г. Санкт-Петербург, в своем положительном заключении, составленным и подписанным исполняющим обязанности директора института Шматко Алексеем Дмитриевичем, где указано, что диссертационная работа Плешакова С.М. на тему «Эколого-экономический подход к управлению развитием железнодорожного транспорта» представляет собой законченное квалификационное научное исследование, отвечающее всем требованиям п. 9 «Положения о порядке присуждения ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 г. № 842, предъявляемым к кандидатским диссертациям, а ее автор заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.3. - Региональная и отраслевая экономика (экономика природопользования и землеустройства).

По теме диссертационного исследования опубликовано 11 научных статей, в том числе 7 статей, опубликованных в рецензируемых журналах, включенных в рекомендованный список ВАК Российской Федерации, общим объемом 4,35 п.л. (в том числе авторским – 3,6 п.л.).

Наиболее значимыми работами являются:

1. Плешаков, С.М. Особенности оценки углеродного следа на железнодорожном транспорте / С.М. Плешаков // Экономика строительства. – 2025. – №8. – С. 245-247. – 0,4 п.л.

2. Плешаков, С.М. Оценка экологического воздействия на окружающую среду от деятельности железнодорожного транспорта / С.М. Плешаков // Экономика строительства. – 2025. – №3. – С. 300-302. – 0,35 п.л.

3. Плешаков, С.М. Система управления парниковыми выбросами на железнодорожном транспорте / С.М. Плешаков // Экономика строительства. – 2025. – №2. – С. 311-313. – 0,35 п.л.

4. Плешаков, С.М. Совершенствование системы экологического менеджмента с учетом регулирования выбросов парниковых газов / С.М. Плешаков // Финансовые рынки и банки. – 2025. – №12. – С. 98-101. – 0,6 п.л.

5. Плешаков, С.М. Особенности реализации климатических проектов в железнодорожной отрасли / С.М. Плешаков // Финансовые рынки и банки. – 2026. – №1. – С. 228-231. – 0,5 п.л.

6. Плешаков, С.М. Проблематика внедрения искусственного интеллекта как нейропомощника на примере ОАО «РЖД» / А.А. Гречиха, С.М. Плешаков, Э.Ю. Чистяков, А.Ю. Павлов // Экономика железных дорог. – 2025. – №4. – С. 91-101. – 0,8 п.л. / 0,2 п.л. авт.

7. Плешаков, С.М. Организация системы экологического менеджмента на примере обрабатывающих производств / А.А. Гречиха, С.М. Плешаков, Э.Ю. Чистяков // Техник транспорта: образование и практика. – 2025. – Т.6. – №3. – С. 326-336. – 0,75 п.л. / 0,25 п.л. авт. В диссертации отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных соискателем ученой степени работах.

На диссертацию и автореферат поступили отзывы **(все отзывы положительные)** из:

1. Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Байкальский институт природопользования Сибирского отделения РАН», от доктора экономических наук, доцента, ведущего научного сотрудника лаборатории экономики природопользования Максановой Л.Б.-Ж. (1. В автореферате недостаточно четко определены границы учета выбросов от сопутствующих процессов. Остается неясным, в каких случаях включение таких выбросов в общий объем эмиссии является обязательным, а в каких может быть опущено без существенного искажения результатов; 2. В системе показателей оценки эффективности управления выбросами автор использует показатель «темпы обновления транспортного парка на более эффективные модели», однако не конкретизирует критерии, по которым локомотив признается «более эффективным». Представляется целесообразным либо дополнить показатель уточняющим определением, либо заменить его на несколько более конкретных индикаторов, каждый из которых отражал бы один из аспектов эффективности).

2. Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Самарский государственный экономический университет», от доктора экономических наук, доцента, проректора по научной работе и инновационному развитию, профессора института менеджмента Грабоздина Ю.П. (1. В автореферате не в полной мере раскрыта связь между целями расчета углеродного следа и их интеграцией в систему экологического менеджмента. Автор рассматривает вопросы планирования и мониторинга выбросов, однако формы раскрытия климатической информации для различных групп заинтересованных сторон (регуляторов, инвесторов, потребителей) остаются за рамками исследования; 2. В автореферате не приведены подходы к количественной оценке экономической эффективности климатических проектов, что затрудняет оценку практической эффективности предложенных решений).

3. Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Кабардино-Балкарский государственный университет им. Х.М. Бербекова», от доктора экономических наук, доцента, профессора кафедры экономики и учетно-аналитических информационных систем Тогузаева Т.Х. (1. Целесообразно в предложенную систему ключевых показателей эффективности управления выбросами парниковых газов добавить блок технических показателей эффективности использования подвижного состава, которые позволили бы более глубоко анализировать причины изменения выбросов и выявлять резервы их сокращения на технологическом уровне; 2. В предложенной автором схеме управления выбросами парниковых газов в рамках этапа планирования системы экологического менеджмента (рисунок 2) формирование программы управления выбросами осуществляется без явного учета факторов внешней среды. Вместе с тем такие факторы могут оказывать существенное влияние на эффективность климатической политики предприятия.).

4. Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова», от доктора экономических наук, профессора, профессора кафедры государственного и муниципального управления Степановой В.В. (1. В автореферате не раскрыт алгоритм распределения выбросов от вспомогательных процессов на уровень отдельной поездки; 2. В работе не в полной мере раскрыты механизмы взаимодействия предлагаемой системы управления выбросами с существующими регламентами технического учета и отчетности на предприятии. Интеграция нового климатического блока с уже функционирующими производственными и экологическими процедурами требует дополнительной проработки организационно-методических вопросов).

5. Федерального государственного бюджетного учреждения науки Федерального исследовательского центра «Сыктывкарский государственный университет имени Питирима Сорокина», от доктора экономических наук, профессора, заведующего кафедрой экономической теории и корпоративного управления Шихвердиева А.П. (1. В разработанной автором балльной системе отбора климатических проектов целесообразно добавить критерий, отражающий риски, связанные с реализацией проектов, что позволило бы учитывать при ранжировании проектов не только их потенциальный эффект, но и вероятность его достижения, что особенно важно при обосновании долгосрочных инвестиционных решений в области декарбонизации транспортной отрасли. 2. В разработанной автором системе показателей оценки эффективности управления выбросами предусмотрена количественная оценка климатических рисков. Вместе с тем, судя по содержанию автореферата, оценка ограничивается физическими рисками, связанными с воздействием климатических изменений на инфраструктуру и подвижной состав. За рамками рассмотрения остаются переходные риски, обусловленные изменением законодательства, технологическими сдвигами и рыночными факторами. Представляется целесообразным дополнить систему показателей метриками, отражающими переходные риски, что позволит сформировать более полную картину климатической уязвимости предприятия).

6. Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российская государственная академия интеллектуальной собственности», от доктора экономических наук, доцента, заведующей кафедрой управления инновациями и коммерциализации интеллектуальной собственности Смирновой Вероники Ремовны (1. Необходимо раскрыть и дополнительно описать рисунок 1 в автореферате «Поэтапное проведение расчетов выбросов парниковых газов при осуществлении железнодорожных перевозок»; 2. В таблице 1 автореферата представлены формулы расчета выбросов парниковых газов от разных категорий локомотивов, на наш взгляд, можно было бы укрупнить формулы расчета, что приведет к их унификации.).

Выбор официальных оппонентов обосновывается их компетентностью в вопросах изучения проблем экономики природопользования, наличием у них публикаций в области исследования и их согласием.

Ведущая организация выбрана в связи с тем, что она широко известна своими достижениями в области экономики природопользования, направления научно-исследовательской деятельности ее структурного подразделения соответствует тематике диссертации.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

- **разработана** методика расчета выбросов парниковых газов для грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок с учетом прямых и косвенных выбросов, в том числе выбросов от локомотивов, работающих на альтернативных источниках энергии (стр. 71-80);
- **разработана** комплексная система показателей оценки эффективности управления выбросами парниковых газов на железнодорожном транспорте, объединяющая экологические, финансовые и активностные индикаторы (стр. 113);
- **предложены** методические подходы к интеграции климатического блока в систему экологического менеджмента предприятия на основе цикла PDCA (стр. 107-108);
- **предложен** трехэтапный алгоритм отбора климатических проектов, включающий разработку проектной документации, оценку дополнительности и авторскую балльно-критериальную систему ранжирования с расчетом интегрального показателя приоритетности (стр. 132-136);

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что: диссертационная работа выполнена на стыке экономики природопользования, транспортного менеджмента и климатического регулирования, что потребовало применения комплекса взаимосвязанных общенаучных и специальных методов познания. Методологический аппарат исследования включает методы анализа и синтеза, индукции и дедукции, системный и процессный подходы, методы моделирования и оптимизации, экономико-математические методы, что позволило обеспечить многоаспектность и глубину проработки исследуемых проблем. Теоретико-методологическая база работы опирается на концепции и методические подходы таких областей научного знания, как управление эколого-экономической деятельностью железнодорожного транспорта, декарбонизация транспортных процессов, управление климатическими рисками, регулирование выбросов парниковых газов, принципы устойчивого и низкоуглеродного развития, а также экономические механизмы управления углеродным следом на различных уровнях управления. Совокупность использованных методов и теоретических подходов обеспечила обоснованность полученных результатов и определяет их значимость для дальнейшего развития научных исследований в области эколого-экономического управления транспортными системами.

- **развиты** теоретические положения эколого-экономического управления транспортными системами за счет включения климатического фактора в состав управленческих решений, что расширяет концептуальные основы экономики природопользования применительно к железнодорожной отрасли (стр. 50-56);

- **предложена** классификация локомотивов по видам тяги и для каждой категории рассмотрено климатическое влияние с учетом как прямых, так и косвенных энергетических выбросов, что создает теоретическую основу для совершенствования отраслевой углеродной отчетности и позволяет более точно оценивать углеродный след различных типов подвижного состава (стр. 80-92);

- **развиты** методологические подходы к дифференцированному учету прямых и косвенных выбросов в разрезе транспортного процесса, что вносит вклад в теорию углеродного учета (стр. 108);
- **выделены** ключевые элементы климатического регулирования, необходимые для включения в систему управления железнодорожным транспортом, что создает теоретическую основу для совершенствования отраслевой углеродной отчетности и интеграции климатических требований в стратегическое планирование развития отрасли (стр. 110-112);
- **предложены** инструменты управления климатическими проектами на железнодорожном транспорте (стр. 117);
- **предложена** теоретическая модель управления выбросами парниковых газов, базирующаяся на интеграции климатического блока в систему экологического менеджмента предприятия с использованием цикла PDCA, что обогащает теорию управления устойчивым развитием отраслевых систем и создает основу для перехода от разрозненных природоохранных мероприятий к непрерывному процессу климатического менеджмента (стр. 105-120);

Полученные результаты и выводы исследования могут быть значимы для организации управления развитием железнодорожного транспорта с учетом климатических ограничений, определения его вклада в национальное низкоуглеродное развитие, оценки углеродного следа транспортной деятельности при использовании различных видов тяги, включая локомотивы с альтернативными источниками энергии, а также могут быть востребованы в образовательных программах соответствующих направлений подготовки бакалавриата и магистратуры.

Значение полученных соискателем результатов исследования для практики подтверждается тем, что: полученные результаты исследования внедрены в деятельность следующих организаций:

- Русский регистр - ассоциации по сертификации при проведении экспертизы технической документации в части оценки климатических аспектов деятельности железнодорожного транспорта;
- ООО «Лаборатория» при проведении инженерно-экологических изысканий для объектов железнодорожной инфраструктуры, более точного определения вклада передвижных источников в общий уровень антропогенного воздействия и обоснования природоохранных мероприятия при строительстве и реконструкции объектов железнодорожного транспорта;
- АО «РЖД» (Октябрьская дирекция тяги), в части совершенствования природоохранного управления и отчетности по выбросам парниковых газов в рамках реализации экологической политики ОАО «РЖД» с учетом требований Федерального закона № 296-ФЗ и корпоративных программ низкоуглеродного развития;
- Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет» в учебном процессе.

Разработанные методические и практические инструменты подтверждают свою применимость в реальных условиях эксплуатации железнодорожного транспорта и позволяют достигать измеримых управленческих и экологических результатов.

Определены перспективные области использования разработанных рекомендаций, которые включают в себя инструменты анализа, статистики, учета, оценки и мониторинга в сфере управления выбросами парниковых газов на железнодорожном транспорте. На основании применения предложенных рекомендаций возможно определять перспективные направления низкоуглеродного развития железнодорожного транспорта Российской Федерации и проводить оценку углеродного следа перевозочной деятельности при использовании различных видов тяги, включая локомотивы с альтернативными источниками энергии.

Создана система научно обоснованных практических рекомендаций, ориентированных на повышение эффективности управления выбросами парниковых газов и развитием железнодорожного транспорта в условиях климатического регулирования, что позволит развивать перспективные низкоуглеродные направления использования тягового подвижного состава, включая внедрение локомотивов на водородных топливных элементах, электрической и гибридной тяге.

Оценка достоверности результатов исследования, выявила, что:

для экспериментальных работ: отдельные практические результаты диссертации внедрены в деятельность Русский регистр - ассоциации по сертификации, ООО «Лаборатория», АО «РЖД» (Октябрьская дирекция тяги), а также в учебном процессе ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургского государственного экономического университета», что подтверждено актами о внедрении;

для теории: основные выводы и рекомендации диссертационного исследования базируются на теоретической и методической базе, разработанной отечественными и зарубежными учеными в области экономики природопользования, эколого-экономического управления транспортными системами, декарбонизации транспортных систем, экономики низкоуглеродного развития и рационального природопользования;

идея базируется на анализе открытой информации, полученной из доступных и достоверных источников, в их числе нормативно-правовые и стратегические документы; международные, национальные и корпоративные стандарты в области учета и верификации выбросов парниковых газов; аналитические отчеты и обзоры международных организаций и российских ведомств в области оценки углеродного следа и низкоуглеродного развития; корпоративные стратегии устойчивого развития и экологической политики железнодорожных компаний; научные труды отечественных и зарубежных ученых в области экономики природопользования, эколого-экономического управления транспортными системами и декарбонизации отраслей экономики; материалы, опубликованные в периодической печати, а также информационные материалы отраслевых министерств, аналитических центров и компаний железнодорожной отрасли;

использован широкий спектр общенаучных и специальных методов, включая процессный и системный подходы, методы анализа и синтеза, систематизации данных, построения экономико-математических моделей и др. Обработка и анализ эмпирических данных выполнены с применением современных программных средств, предназначенных для сбора, систематизации и обработки

первичных массивов официальной статистической информации, а также для построения графических интерпретаций полученных результатов;

установлено, что эмпирическая база исследования сформирована на основе данных, характеризующих эксплуатационную деятельность железнодорожного транспорта Российской Федерации. Достоверность и обоснованность полученных результатов подтверждена расчетами, выполненными с применением общепринятых методик и методов статистического анализа, а также апробирована на основе данных ОАО «РЖД».

Личный вклад соискателя состоит в непосредственном участии на всех этапах исследовательского процесса, включающим:

- выполнены сбор, обработка и анализ исходных данных для постановки цели и задач диссертационного исследования, а также для обоснования полученных результатов и выводов;

- определены цель и задачи исследования, сформированы теоретические, практические и методические основы работы;

- разработаны теоретико-методические подходы к управлению развитием железнодорожного транспорта с учетом климатических ограничений и требований низкоуглеродного развития в современных экономических реалиях;

- разработаны методические рекомендации по систематизации направлений низкоуглеродного развития железнодорожного транспорта Российской Федерации, включая обоснование приоритетных направлений обновления тягового парка на основе локомотивов с альтернативными источниками энергии;

- разработана методика расчета выбросов парниковых газов для грузовых и пассажирских перевозок с учетом прямых и косвенных энергетических выбросов при использовании различных видов тяги;

- разработаны подходы к совершенствованию управления выбросами парниковых газов на железнодорожном транспорте, включая интеграцию климатического блока в систему экологического менеджмента предприятия на основе цикла PDCA, а также формирование системы ключевых показателей эффективности для мониторинга результативности климатической политики;

- разработана балльно-критериальная система отбора и ранжирования климатических проектов на основе интегрального показателя приоритетности;

- аргументированы методические и теоретические положения, обоснованы научные результаты диссертационного исследования;

- опубликованы научные труды, подтверждающие актуальность проводимого исследования, раскрывающие этапы, основные выводы и положения диссертационной работы;

- осуществлена апробация полученных результатов исследования на национальных и международных научно-практических конференциях, где они получили одобрение научной общественности.

В ходе защиты диссертации были высказаны следующие критические замечания:

Профессор Трейман М.Г. отметила актуальность и значимость разработки методик по оценке углеродного следа в транспортном комплексе Российской Федерации, а также определила важность направления экологизации транспортной деятельности в долгосрочной перспективе. В качестве замечания выделено необходимость учета дополнительных побочных критериев при оценки

углеродного следа от деятельности транспортного комплекса, также эти критерии необходимо учесть при отборе климатических проектов для реализации.

Соискатель согласился с замечанием и пояснил, что данные аспекты требуют дополнительной проработки и будут учтены при проведении дальнейших исследований, направленных на конкретизацию положений диссертации.

Профессор Чечина О.С. отметила важность соблюдения экологической стратегии для транспортных компаний в современных условиях хозяйствования, а также значительную публикационную активность соискателя. В качестве замечания было отмечено необходимость отражения взаимосвязи между экологической стратегией и представленными авторскими методиками. Соискатель согласился с замечанием и пояснил, что данные аспекты требуют дополнительной проработки и будут учтены при проведении дальнейших исследований, направленных на конкретизацию положений диссертации.

На заседании 25 сентября 2026 года диссертационный совет постановил за решение научной задачи, имеющей существенное народохозяйственное значение для повышения экологической и экономической эффективности в области деятельности транспортного комплекса в регионах Российской Федерации, а именно развития концепции углеродного регулирования и углеродного менеджмента в транспортной отрасли, способствующей дальнейшей декарбонизации экономики, присудить Плешакову Станиславу Михайловичу ученую степень кандидата экономических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 9 человек, из них 4 доктора наук по профилю рассматриваемой диссертации (5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (экономика природопользования и землеустройства)), участвовавших в заседании из 12 человек, входящих в состав совета, дополнительно введены на разовую защиту – 0 человек, проголосовали: за – 9, против – 0, недействительных бюллетеней – нет.

Председатель диссертационного
совета 24.2.386.06
доктор географических наук,
профессор



Разумовский Владимир Михайлович

Ученый секретарь диссертационного
совета 24.2.386.06
доктор экономических наук,
профессор

Бездудная Анна Герольдовна

25 сентября 2026 г.