

## Рецензия

на статью Руденко А.М. «Грузооборот, контейнеризация и сквозные финансовые риски морских перевозок»

### Актуальность и значимость исследования

Заявленная проблематика обладает высокой актуальностью, поскольку морские перевозки и контейнерный сегмент остаются критически важными для внешнеторговых потоков и устойчивости цепочек поставок. Одновременно усиливается значимость финансовых рисков, которые в условиях волатильности тарифов, валютных колебаний и усложнения комплаенс-среды приобретают «сквозной» характер и распространяются по всей цепочке создания стоимости. Фокус статьи на динамике грузооборота и контейнеризации в России в 2010–2024 гг. в сочетании с классификацией финансовых рисков позволяет связать макротренды инфраструктуры и торговли с практическими задачами риск-менеджмента участников рынка.

### Методология и содержание

Работа выстроена логично: сначала рассматривается долгосрочная динамика перевалки грузов, затем — траектория контейнерной перевалки, после чего вводится аналитическая рамка финансовых рисков. Сильной стороной является опора на ретроспективный статистический ряд и выделение фаз роста/коррекции, а также содержательная интерпретация роли внешнеторговой компоненты и ограниченной стабилизирующей функции каботаж. В контейнерном блоке убедительно раскрыта связь контейнеризации со стандартизацией, механизацией и цифровизацией операций, что обосновывает рост предсказуемости потоков, но одновременно демонстрирует чувствительность сегмента к логистическим шокам. Риск-профиль представлен достаточно полно: охвачены ценовые, валютные, процентные, ликвидностные, кредитные, контрактные, операционно-технологические и комплаенс-риски, что соответствует современной практике финансового анализа в транспортной логистике.

### Практическая ценность

Практическая значимость статьи состоит в том, что финансовые риски описаны как взаимосвязанный контур, проявляющийся через фрахт, терминальные тарифы, лизинг контейнерного парка, страховые условия, требования к обеспечению и параметры дебиторской задолженности. Такая постановка полезна для судоходных линий, терминальных операторов, экспедиторов и финансовых подразделений компаний, поскольку позволяет рассматривать риск не как локальную проблему отдельного звена, а как результат передачи шоков по цепочке. Отдельного внимания заслуживает акцент на рисках ликвидности и исполнении контрактов (включая демередж/детеншн), которые на практике часто оказываются более чувствительными, чем формальные показатели маржинальности.

### Научная новизна

Элемент новизны проявляется в комплексной увязке трех уровней анализа: макродинамика грузооборота и контейнеризации, технологическая логика контейнерных цепочек, структурированное представление «сквозных» финансовых рисков и каналов их трансляции между участниками рынка. Также значимым является акцент на том, что контейнеризация повышает устойчивость и предсказуемость потоков, но не устраняет риски, а переводит их в иные формы — через тарифную волатильность, валютную экспозицию, дисбаланс контейнерного парка и комплаенс-ограничения.

### Перспективы и выводы

Представляется целесообразным усилить прикладной контур за счет более явной операционализации риск-метрик: указания ключевых индикаторов раннего предупреждения (по ставкам, загрузке, оборачиваемости контейнеров, дебиторской задолженности), а также краткого сопоставления инструментов хеджирования и контрактных механизмов перераспределения рисков. В целом выводы статьи обоснованы, согласуются с представленными трендами и подтверждают, что финансовые риски в контейнерном сегменте многослойны и передаются по всей цепочке создания стоимости. Статья рекомендуется к печати в научном журнале.

Рецензент: Шаталова Ольга Ивановна, доктор экономических наук, профессор,  
Северо–Кавказский федеральный университет.

Reviewer^ Shatalova Olga Ivanovna, Doctor of Economics, Professor,  
North Caucasus Federal University

