

УТВЕРЖДАЮ:

Первый проректор РУТ(МИИТ),

д.т.н., профессор

В.В. Виноградов



ноября 2017 г.

ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

на диссертацию Михальчевского Юрия Юрьевича на тему: «Методологические проблемы межрыночного взаимодействия в авиатранспортном секторе России», представленную на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт»

Актуальность темы исследования

В условиях динамичного развития рынка воздушных перевозок эффективное функционирование организаций и комплексов авиационного транспорта невозможно без системного взаимодействия множества взаимосвязанных субъектов, работающих в этой сфере. Учет интересов различных хозяйствующих субъектов в условиях глобализации и жесткой конкуренции определяет необходимость создания условий, инновационных механизмов, обеспечивающих ускоренное развитие не только перевозочных компаний, транспортных комплексов, но и предприятий смежных отраслей экономики.

С учетом принятого в отрасли инновационного вектора развития воздушного транспорта России, необходимости координации процессов взаимодействия хозяйствующих субъектов авиационного транспорта в условиях постоянно изменяющейся внешней среды, а также в силу отсутствия научно-практических разработок по формированию результативной инновационной среды на воздушном транспорте актуальной становится проблема разработки научного инструментария по регулированию связанных сфер деятельности, межрыночному взаимодействию, что обуславливает актуальность темы данного

диссертационного исследования.

Оценка структуры и содержания работы

Содержание и структура диссертации охватывают основные вопросы поставленной научной проблемы, соответствуют критерию внутреннего единства, что подтверждается наличием последовательного плана исследования, непротиворечивой методологической платформы, основной идейной линией, концептуальностью и взаимосвязями выводов.

Анализ содержания диссертационной работы показал, что оно полностью соответствует теме исследования, профилю диссертационного совета.

Диссертационная работа состоит из введения, пяти глав, заключения, библиографического списка источников. Работа изложена на 319 страницах машинописного текста, содержит 71 таблицу и 41 рисунок.

Во введении автором обоснована актуальность темы диссертационной работы, сформулирована научная проблема, определены цель и задачи исследования, отражены основные научные результаты, их теоретическая новизна и практическая значимость.

В первой главе диссертации проведен глубокий анализ состояния авиационной отрасли, проблем и причин сокращения доли российских авиаперевозчиков (с. 35-48), включая проблемы в малой авиации. Проведен критический анализ программных документов и прогнозов развития авиатранспортного сектора экономики (с. 50-57). Обоснована необходимость усиления межрыночного взаимодействия, формирования условий и механизмов для консолидированной работы хозяйствующих субъектов, нацеленных на инновационное развитие (с. 59-79). Определены ключевые экономические категории, необходимые для разработки методологии межрыночного взаимодействия.

Во второй главе проведен критический анализ научных концепций и методологий в области интеграции и взаимодействия субъектов, нацеленных на решение экономических проблем компаний, а также научных разработок по стратегическому управлению транспортными системами и комплексами, инновационному развитию, межрыночному взаимодействию в смежных отраслях экономики. Доказано, что до настоящего времени вопросам

межрегионального взаимодействия на транспорте не уделялось должного внимания (с.81-95). Определены условия для создания инновационной среды в авиатранспортном секторе экономики, а также содержание деятельности в авиатранспортном секторе экономики (АТС) при росте инновационной активности субъектов рынка (с.103-109). Дано характеристика специфики формирования рынка труда в авиатранспортном секторе экономики (с. 120-130).

Третья глава содержит формализованные соискателем зависимости изменений, прогнозируемых на рынке труда в авиационной сфере, от состояния и тенденций развития АТС, а также изменений профессий и требований к компетенциям персонала АТС в будущем (с. 137-142). Дано описание связей между субъектами межрегионального пространства, предложена концептуальная модель взаимодействия рынков в АТС в современных условиях (с. 144-146). Предложен методологический подход и метод исследования рынков в рамках межрегионального пространства АТС с использованием фазовых кривых в целях приведения в соответствие целевых индикаторов авиационной подвижности населения показателю «количество выпущенных авиационной промышленностью гражданских самолетов» (с. 145-152). Предложен набор факторов, определяющих развитие межрегионального пространства для взаимодействия, разработаны матрицы сфер межрегионального взаимодействия и траекторий развития межрегионального пространства (с. 157-167), модель взаимосвязи факторов и результатов развития сопряженных рынков в рамках межрегионального взаимодействия, а также матрица влияния факторов на взаимосвязанные рынки в АТС (с.160-167).

В четвертой главе нашли отражение концептуальные и методологические основы идентификации и оценки результативности взаимодействия организаций в смежных областях, ориентированных на инновационное развитие АТС. Разработан уникальный набор показателей, формирующих границы межрегионального пространства, аргументирована степень их значимости для оценки результативности взаимодействия различных организаций (с.175-180). Проведен анализ и разработаны параметрические модели взаимосвязи показателей-индикаторов межрегионального взаимодействия для различных пар смежных рынков (с. 180-

187). Представлены организационно-экономические основы межрыночного взаимодействия применительно к авиатранспортному сектору экономики (с. 188-210), концептуальная модель обеспечения межрыночного взаимодействия в авиатранспортном секторе (рис. 56), а также алгоритм оценки результативности взаимодействия в границах межрыночного пространства (с.210 - 218).

В пятой главе описаны металогические основы и практические рекомендации по регулированию межрыночного взаимодействия в авиатранспортном секторе экономики. Предложена авторская методика исследования взаимосвязи показателей развития межрыночного пространства взаимодействия (с. 221-230), методологические положения по созданию для АТС системы мониторинга потребности в персонале (с. 232-235), методика определения соответствия компетенцией персонала АТС потребностям рынка труда и прогнозируемым индикаторам развития воздушного транспорта (с. 240-255), а также методические рекомендации по трансформации матрицы компетенций персонала, обеспечивающих поддержку процессов разработки и внедрения инноваций в АТС (с.254-260).

В заключении диссертации автором представлены выводы и предложения, а также рекомендации по практическому использованию полученных результатов.

Соответствие автореферата основному содержанию диссертации

В публикациях отражены основные научные результаты Михальчевского Ю.Ю, вынесенные на защиту. Автореферат соответствует содержанию диссертационной работы.

Наиболее существенные научные результаты, полученные автором исследования, и степень их новизны

Разработанные соискателем концептуальные и методологические положения, а также сформированные в диссертации выводы, предложения и результаты исследования, являются новыми.

Научная новизна исследований автора состоит в разработке концептуальных и методологических основ организации управления

результативным взаимодействием предприятий, нацеленных на инновационное развитие воздушного транспорта.

1. Предложены новая идеология взаимодействия организаций в рамках межрыночного пространства, а также научный инструментарий по идентификации смежных областей инновационного развития, позволяющий описать и обосновать границы пространства такого взаимодействия.
2. Осуществлено развитие понятийного аппарата межрыночного взаимодействия для воздушного транспорта, позволяющего описать процессы регулирования взаимодействия между субъектами сопряженных рынков (воздушных перевозок, авиационной промышленности, научно-исследовательских организаций и образовательных учреждений транспорта).
3. Предложен методологический подход к оценке влияния факторов на изменение границ межрыночного пространства, также метод оценки влияния факторов на сопряженные рынки с учетом характеристик межрыночного пространства с использованием системы количественных и качественных показателей, характерных для воздушного транспорта.
4. Дано формальное описание модели развития смежных рынков в пространстве межрыночного взаимодействия на основе выявленных зависимостей авиационной подвижности от состояния и уровня развития АТС и квалификационных характеристик персонала в авиационной отрасли.
5. Разработана научная концепция межрыночного взаимодействия, сформулированы принципы, условия, методы и модели создания условий для формирования и регулирования межрыночного взаимодействия, позволяющие получить синергетический эффект от инновационного развития авиаотрасли транспортного сектора экономики.
6. Разработаны методологические основы создания системы мониторинга потребности в персонале для предприятий воздушного транспорта, авторская методика корректировки компетенций специалистов АТС при появлении новых видов профессий и должностей для условий внедрения инноваций и смены технологий на воздушном транспорте.
7. Разработана методика оценки результатов и эффектов взаимодействия

связанных рынков в межрыночном пространстве для условий инновационного развития авиатранспортного сектора экономики.

Достоверность основных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, подтверждается правильным выбором научных методов исследования, использованием актуальных данных, апробацией полученных научных результатов. Достоверность и обоснованность основных положений диссертации обеспечивается также глубоким анализом отечественных и зарубежных научных трудов по теме исследования, использованием профессиональных информационных ресурсов и специальных источников информации в области экономики и управления на воздушном транспорте.

Практическая ценность результатов диссертационного исследования

Практическая значимость диссертации заключается в том, что разработанные научная концепция и методология межрыночного взаимодействии в авиатранспортном секторе экономики, ее составные элементы (подход, методы, модели, алгоритмы) обеспечивают возможность создания благоприятной среды, действенных инструментов для эффективного взаимодействия предприятий воздушного транспорта в направлении инновационного развития отрасли.

Основные выводы и результаты исследования могут быть рекомендованы для широкого применения в организациях воздушного транспорта. Конкретные выводы и рекомендации диссертационного исследования могут быть использованы:

- компаниями при разработке инвестиционной программы по обновлению технических средств и систем, внедрению новых технологий, формировании инновационных проектов и в обосновании основных направлений научно-технической и кадровой политики;

- в работе Министерства транспорта России, Федерального агентства воздушного транспорта и ведомств, осуществляющих регулирование инновационных процессов на транспорте;

- высшими учебными заведениями, центрами подготовки и повышения квалификации кадров при разработке образовательных программ и реестров

специальностей, необходимых для ускоренного развития экономики авиационного транспорта.

Замечания и недостатки диссертационной работы

Диссертация не лишена недостатков, по содержанию имеются следующие замечания:

1. В тексте рукописи (п.1.1, табл.1) подробно описаны основные группы факторов, определяющие условия, способы и сроки достижения целевых индикаторов развития воздушного транспорта. Возникает сомнение полнота и достаточность представленного набора для оценки инновационного потенциала отрасли, и оценки результативности межрыночного взаимодействия.
2. В табл. 4 (п.1.2) отражены характеристики направлений инновационного развития воздушного транспорта – направления ОРВд, авиационная техника и прочие. Из рукописи неясно, как определяются границы и траектория межрыночного пространства для каждой выделенной характеристики.
3. При формировании модели требований в сфере авиаотраслевого сектора на основе инновационного развития (табл.5 п.1.2) учитываются их приоритеты. Требуют пояснения принципы их ранжирования в авторской методологии межрыночного взаимодействия субъектов этого сектора экономики.
4. Автором проведен анализ проблем подготовки кадров и специфики рынка образовательных услуг (п.1.5). В рукописи не нашли отражение проблемы, которые возможно решить с помощью разработанного соискателем научного инструментария, описанного в 5-ой главе диссертации.
5. Недостаточно подробно описаны и доказана практическая значимость предлагаемого соискателем методического подхода, и алгоритма построения фазового пространства в авиаотраслевом секторе экономики (п.3.2).
6. В п.4.3 автором отмечается, что «система, ... определяющая порядок взаимодействия субъектов смежных с АТС рынков в рамках межрыночного пространства, называется механизмом межрыночного

взаимодействия», структура которого основана на экономической заинтересованности субъектов смежных рынков и органов власти, регулирующих деятельность АТС. В тоже время, «механизм» существенно и структурно отличен от понятия «система». Вызывает сомнение правомерность такой трактовки, необходимость аргументации по использованию термина «механизм» в определении системы.

7. Разработанная соискателем структурно-логическая схема процесса трансформации матрицы компетенций в модели компетенций (п.5.3) имеет концептуальный характер, не конкретизирована. Сложно оценить её практическое применение в сочетании с предложенным в работе научным инструментарием.

Указанные замечания не снижают общей положительной оценки диссертации, её научной и практической значимости.

Соответствие Паспорту специальностей ВАК

Диссертационная работа Михальчевского Юрия Юрьевича соответствует пунктам 1.4.81 – «Исследование влияния транспортных факторов на развитие рынков, размещение производительных сил, повышение эффективности общественного производства и экономическую безопасность страны» и 1.4.92 – «Организация управления на транспорте» паспорта специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт).

Общие выводы

Диссертация Михальчевского Ю.Ю., представленная на соискание ученой степени доктора экономических наук, является самостоятельной, законченной научно-квалификационной работой, содержащей решение крупной народнохозяйственной проблемы – «повышение результативности взаимодействия организаций воздушного транспорта в направлении инновационного развития отрасли».

Диссертация соответствует требованиям п. 9 «Положения о порядке присуждения ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства РФ №842 от 24.09.2013 (в ред. № 723 от 29.05.2017)

предъявляемым к докторским диссертациям, а ее автор Михальчевский Юрий Юрьевич заслуживает присуждения ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами -транспорт».

Диссертация, автореферат и отзыв ведущей организации обсуждена на заседании кафедры «Экономика, организация производства и менеджмент», Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта (МИИТ)» 14 ноября 2017 года, протокол № 5.

Заключение составлено:

Ефимовой Ольгой Владимировной, д.э.н.,
профессором, профессором кафедры «Экономика,
организация производства и менеджмент» ФГБОУ ВО
«Российский университет транспорта (МИИТ)»,
д.э.н. по специальности 08.00.05 «Экономика
и управление народным хозяйством:
экономика, организация и управление
предприятиями, отраслями, комплексами -
транспорт»

Адрес: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д 9, стр. 9

Телефон: (495) 681-13-40

E-mail: tu@miit.ru


О.В. Ефимова

Подпись руки	Ефимова О.В.
Заверяю	20.11.2017
Инспектор ОДО	

