

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА Д 212.049.07, СОЗДАННОГО
НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО БЮДЖЕТНОГО
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ УПРАВЛЕНИЯ»
МИНИСТЕРСТВА НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ, ПО ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ
ДОКТОРА ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК

аттестационное дело № _____

решение диссертационного совета от 28.12.2021 № 14

О присуждении Гязовой Марине Мухарбиевне, гражданке Российской Федерации, ученой степени доктора экономических наук.

Диссертация «Формирование стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок в условиях рынка с учетом жизненного цикла авиационной техники» по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт) принята к защите 24 сентября 2021 г. (протокол № 6) диссертационным советом Д 212.049.07, созданным на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Государственный университет управления» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, 109542, г. Москва, Рязанский проспект, д. 99, приказ № 915/нк от 12.12.2013.

Соискатель Гязова Марина Мухарбиевна, 20 октября 1979 года рождения, диссертацию на соискание ученой степени кандидата экономических наук «Организационно-экономические основы формирования и развития корпоративных объединений в агропромышленном комплексе (на примере Кабардино-Балкарской республики)» защитила в 2007 году в диссертационном совете Д.220.043.06, созданном на базе федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Российский государственный аграрный университет МСХА имени К.А. Тимирязева». Работает доцентом кафедры 505 «Инновационная экономика, финансы и управление проектами» в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)».

Диссертация выполнена на кафедре 505 «Инновационная экономика, финансы и управление проектами» федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации.

Научный консультант - доктор экономических наук, профессор Фридлянд

Александр Абрамович, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский государственный технический университет гражданской авиации», кафедра «Организация перевозок на воздушном транспорте», профессор.

Официальные оппоненты:

Подсорин Виктор Александрович, доктор экономических наук, профессор, федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта», кафедра «Экономика и управление на транспорте», профессор;

Семенова Алла Анатольевна, доктор экономических наук, профессор, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова», кафедра теории менеджмента и бизнес-технологий, профессор;

Хайтбаев Валерий Абдурахманович, доктор экономических наук, профессор, федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева», кафедра организации и управления перевозками на транспорте, профессор

дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация - федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации», г. Санкт-Петербург, в своем положительном отзыве, подписанном Бородулиной Светланой Анатольевной, доктором экономических наук, профессором, и.о. заведующего кафедрой № 17 «Экономика», указала, что диссертация соответствует требованиям п. 9-14 Положения о порядке присуждения ученых степеней, утвержденного Постановлением Правительства РФ № 842 от 24.09.2013 г., предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени доктора экономических наук, а ее автор Гязова Марина Мухарбиевна 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).

Соискатель имеет 40 опубликованных работ по теме диссертации, из которых 3 работы в иностранных изданиях, индексируемых в системах цитирования Web of Science или Scopus, 5 работ в российских изданиях, индексируемых в системе цитирования Scopus, 25 работ в российских изданиях, включенных в перечень ВАК и 4 работы в других научных изданиях и материалах конференций общим объемом 37 п.л. (авторских – 28 п.л.), а также 3 монографии общим объемом 35 п.л. В диссертации отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных соискателем работах. Наиболее значимые работы по теме диссертации,

опубликованные в рецензируемых научных изданиях: Гязова М.М. Анализ тенденций развития мирового рынка грузовых авиационных перевозок / М.М. Гязова, М.В. Силуянова // СТИН. –2021. - №. 4 - С. 50-52. – 0,42 п.л.; Гязова М.М. Теория и практика исследования и прогнозирования развития рынка грузовых авиационных перевозок /М.М. Гязова, М.В. Силуянова// СТИН. – 2020. - №. 3 - С. 5-8. – 0,32 п.л.; Гязова М.М. Оптимизация основных требований технического задания и проектно-эксплуатационных характеристик воздушного судна на основе концепции стоимости жизненного цикла /А.А. Фридлянд, М.М. Гязова, А.Г. Карапетян //Научный вестник ГосНИИ ГА -2018. - №. 24 – С. 27-36 - 0,56 п.л.

В публикациях соискателя отражено развитие авторских идей относительно формирования стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок с разработкой механизмов экономической оценки и конкретных решений по их практической реализации.

На диссертацию и автореферат поступило 12 положительных отзывов. В отзывах имеются следующие замечания от:

1) Андреева А.В., д.э.н., генерального директора АО «Международный аэропорт «Уфа»: в работе недостаточно детализированы методические вопросы формирования наземных комплексов обеспечения авиационных грузоперевозок, в особенности в новых развивающихся сегментах транспортно-технического обслуживания проектов космической деятельности.

2) Аюпова А.А. д.э.н., профессора, профессора кафедры финансовых рынков и финансовых институтов ФГАОУ ВО «Казанский (Приволжский) федеральный университет»: исходя из рис. 11 на странице 29, недостаточно обоснован прогноз доли перевозок уникальных негабаритных грузов российскими авиакомпаниями за счет участия в авиационно-космических транспортных системах, также не представлены результаты обзора теоретических, нормативно-правовых положений, описывающих нынешнее взаимодействие субъектов управления воздушным транспортом с авиационной промышленностью.

3) Максимовой Т.Г., д.э.н., профессора, профессора факультета технологического менеджмента и инноваций ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет ИТМО»: автором приводится методология оценки эффективности авиационной техники на основе критерия стоимость жизненного цикла на заданный объем перевозок, необходимо было представить критерии оптимизации параметров в интересах эксплуатантов авиационной техники.

4) Лавриненко П.А., PhD, к.э.н., научного сотрудника ФГБУН «Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук»: в предложенной автором концепции разработки и внедрения структурных и функциональных новаций в деятельность авиационных подразделений в системе Минтранса и Минпромторга России, (рисунок 1 стр. 12 автореферата) не указаны механизмы возврата инвестиций через мультипликативное воздействие

авиатранспортной отрасли на результаты деятельности смежных отраслей экономики.

5) Худяковой Е.В., д.э.н., профессора, и.о. заведующего кафедры прикладной информатики ФГБОУ ВО «Российский государственный аграрный университет – МСХА имени К.А. Тимирязева»: в представленной на рис.11 автореферата схеме прогноза роста объемов мировых авиаперевозок уникальных негабаритных грузов... и в тексте автореферата отсутствует количественный анализ номенклатуры перспективных грузов, который позволит определить необходимые массогабаритные характеристики транспортных самолетов, позволяющие занять максимальную долю рынка, что безусловно требует пояснений на защите диссертации.

6) Куриловой А.А., д.э.н., профессора института финансов, экономики и управления ФГБОУ ВО «Голыятинский государственный университет»: более подробного объяснения требует предложенный механизм применения PBL стратегии - контрактов жизненного цикла (стр.37), а также предложенных нормируемых показателей конечного результата для поставки тяжелого транспортного рампового самолета.

7) Филиппова Е.В., генерального директора ООО «УЗГА-инжиниринг»: в автореферате: в исследовании должна быть проведена оценка ресурсных возможностей каждого из участников производственной кооперации, а также варианты кооперации провайдеров технического обслуживания и ремонта воздушного судна, обеспечивающих высокую транспортную и экономическую эффективность его эксплуатации.

8) Иванова Д.Ю., д.э.н., исполнительного директора института экономики и управления ФГАОУ ВО «Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева»: автору следовало уделить большее внимание анализу вопросов применения многоазовых авиационно-космических транспортных систем и сферы экономически эффективного их использования, что, безусловно, обогатило бы диссертацию; недостаточно полно в автореферате отражены результаты количественной оценки и прогнозных расчетов, предлагаемые соискателем для оценки факторов, влияющих на изменение объемов грузовых авиаперевозок, а также вероятность появления рисков.

9) Мустаева И.З., д.э.н., профессора, заведующего кафедрой «Управление инновациями» ФГБОУ ВО «Уфимский государственный авиационный технический университет»: в автореферате приведена схема производственной кооперации по программе создания перспективного российского тяжелого транспортного рампового самолета. Однако в исследовании отсутствует анализ возможных вариантов кооперации российских компаний для обеспечения технического обслуживания и ремонта авиационной техники на этапе эксплуатации, а также анализ их конкурентных преимуществ и расчет

экономической эффективности предложенной кооперации с учетом потребностей российского грузового воздушного транспорта.

10) Ивановой Е.Э., д.э.н., начальника управления экономики и программ развития Федерального агентства воздушного транспорта: недостаточно детализирован прогноз потребностей в грузоперевозках по номенклатуре авиагрузов, нет конкретных предложений по развитию наземной инфраструктуры грузоперевозок.

11) Топорова Н.Б., д.т.н., директора проектного комплекса «Ситуационное моделирование и интегрированные системы авиационных комплексов» ФГБУ «Национальный исследовательский центр «Институт имени Н.Е. Жуковского»: в автореферате не представлены детализированные результаты анализа правовых норм и положений, регламентирующих современное взаимодействие субъектов управления воздушным транспортом и авиационной промышленностью; недостаточно внимания уделено техническим рискам реализации рассматриваемых перспективных проектов в воздушно-космической сфере.

12) Кузьминой Н.М., к.т.н., доцент, заведующий кафедрой «Организация перевозок на воздушном транспорте» ФГБОУ ВО «Московский государственный технический университет гражданской авиации»: какие по результатам выполненного исследования автор предлагает внести изменения в действующее на воздушном транспорте в настоящее время в России законодательство и нормативную базу для повышения эффективности подотрасли грузовых авиаперевозок; есть ли у автора предложения по развитию кадрового обеспечения подотрасли грузовых авиаперевозок.

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается их компетентностью, высоким уровнем профессионализма, глубокими специальными знаниями, обобщенными в ряде опубликованных научных работ по направлению диссертационного исследования, способностью определить научную и практическую ценность диссертации, а также их соответствием требованиям, предъявляемым к оппонентам и ведущей организации на основании пунктов 22 и 24 Положения о присуждении ученых степеней.

Д.э.н., профессор Подсорин Виктор Александрович имеет следующие публикации по направлению диссертационного исследования: Алгоритм формирования плана снижения затрат в экономическом механизме управления расходами транспортной компании / Подсорин В.А., Дунаев М.В. // Транспортное дело России. 2020. № 6. С. 72-76; Обновление основных средств транспортной компании с учетом динамики конъюнктуры рынка / Подсорин В.А., Овсянникова Е.Н. // Транспортные системы и технологии. 2020. № 1. Т.6. С. 146-160; Развитие транспортной инфраструктуры в условиях изменения экономической конъюнктуры / Терешина Н.П., Подсорин В.А., Овсянникова Е.Н. // Вестник транспорта. 2020. № 3. С. 6-9.

Д.э.н., профессор Семенова Алла Анатольевна имеет следующие публикации по направлению диссертационного исследования: Стратегия развития воздушного транспорта в условиях глобализации мировой экономики / Демин С.С., Столяров Н.С., Семенова А.А. // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: экономика и право. - 2020. - № 12-2. - С. 12-19; Перспективы развития воздушного транспорта в условиях глобализации: монография / Демин С.С., Столяров Н.С., Семенова А.А. – М.: КноРус. - 2019. - 232 с.; Долгосрочное прогнозирование и планирование развития логистических систем транспорта России в условиях цифровизации экономики / Семенова А.А., Малахов А.А. // Инновации и инвестиции. - 2019. - № 5. - С. 277-281.

Д.э.н., профессор Хайтбаев Валерий Абдурахманович имеет следующие публикации по направлению диссертационного исследования: Моделирование системы «грузопоток – транспортно-логистическая инфраструктура» на основе гносеологического подхода / Хайтбаев В.А., Климашин К.А. // Вестник САМГУПС. - 2020. - № 3(49). - С. 26-35; Совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры как направление социально-экономического развития территорий // Хайтбаев В.А., Климашин К.А. // Вестник САМГУПС. - 2019. - № 3(45). - С. 69-78; Влияние транспортной инфраструктуры на социальную сферу и экономическое развитие Самарского региона / Хайтбаев В.А., Копейкин С.В. // Наука и образование транспорту. - 2016. - № 1. - С. 154-157.

Сотрудники ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации» имеют следующие публикации по направлению диссертационного исследования: Использование результатов векторного анализа стратегической устойчивости в описании взаимодействия аэропортовых предприятий и авиакомпаний / С.А. Бородулина, А.Р. Панкратова // Транспортное дело России. – 2020. - № 1. - С. 33-36; Оценка стратегического взаимодействия аэропортовых предприятий и авиакомпаний: монография / Губенко А.В., Панкратова А.Р. – СПб: Культ-информ-пресс. - 2018. – 160 с.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

выявлены и систематизированы теоретико-методологические проблемы развития рынка грузовых авиаперевозок на основе комплексного исследования проблем управления и экономики воздушного транспорта, динамики мировой торговли, ВВП, определяющих стратегию развития подотрасли грузовых авиаперевозок;

предложена концепция разработки и внедрения структурных и функциональных новаций в деятельность авиационных подразделений в системе Минтранса и Минпромторга России для успешного развития отечественного грузового воздушного транспорта;

разработана прогнозная модель стратегии развития рынка грузовых авиаперевозок на основе анализа развития внутрироссийского и международного рынка грузовых авиаперевозок, в которой определены перспективные тенденции развития на макро- и микроуровне объемов авиаперевозок грузов разных категорий, в том числе с учетом факторов интенсивного роста глобальной электронной коммерции, парка воздушных судов, обеспечивающих авиаперевозку грузов российских и зарубежных авиакомпаний, прогнозов авторитетных отраслевых компаний по темпам роста мирового и российского ВВП, объемов промышленного производства и потребностей в авиагрузовых перевозках в грузообразующих сегментах (с. 102-121);

проанализирована взаимосвязь изменения объемов грузовых авиаперевозок с динамикой мирового и российского ВВП, на основании чего обоснован прогнозируемый рост объемов российских и международных грузовых авиаперевозок. Выявлены основные факторы роста потребности в перевозках специальных грузов в гражданском сегменте, которые возможно обеспечить за счет наращивания объемов перевозок промышленных, аэрокосмических грузов, за счет наращивания объемов перевозок в процессе освоения Арктической зоны и Дальнего Востока, а также участия в транспортно-техническом обеспечении на рынке космических услуг (с.122-134);

обоснована эффективность диверсификации деятельности крупных пассажирских авиакомпаний с их выходом на рынок грузовых авиаперевозок за счет создания дочерних авиакомпаний с парком специализированных грузовых самолетов с учетом внедрения взаимовыгодных инновационных решений в организации взаиморасчетов с форвардерами - потенциальными заказчиками грузовых авиаперевозок для обеспечения перевозок, в том числе, сверхтяжелых, тяжелых и негабаритных грузов (с. 96-101);

обоснованы технико-технологические возможности и реализуемость проекта создания тяжелых транспортных рамповых самолетов с учетом состояния рынка грузовых авиаперевозок и потребностей в авиаперевозках специальных грузов до 2030-2035 гг., а также потребностей транспортно-технического обеспечения перспективных проектов космической деятельности на основе конкурентных преимуществ применения воздушных судов при авиаперевозках сверхтяжелых и негабаритных грузов и в рамках их использования в авиационно-космических транспортных системах (с. 193-200, с. 224-230);

введено определение перспективной составляющей структуры транспортной системы России – «авиационно-космической транспортной системы» - комплексной высокотехнологичной системы, предназначенной для транспортировки грузов на околоземные орбиты и транспортно-технического обслуживания находящихся на околоземных орбитах космических объектов с применением технологий воздушного старта или мобильного старта, включающих

самолет-носитель и ракету-носитель, обеспечивающих доставку на орбиту грузового космического корабля с коммерческой полезной нагрузкой. Приведено описание входящих в авиационно-космический транспорт объектов, определены сферы экономически эффективного его применения (с.153-163);

введено определение лимитной цен как одного из важнейших параметров технического задания, которым определяется предельно допустимый уровень цены воздушного судна, обоснованный по критерию эффективности «стоимость жизненного цикла / объем перевозок», обеспечивающий системное формирование на оптимизированной стоимостной основе обоснованных требований к основным летно-техническим и эксплуатационным характеристикам авиатехники, при которых достигается оптимальное соотношение производственных и эксплуатационных расходов на создание авиатехники и последующую эксплуатацию в транспортной отрасли в рамках ее жизненного цикла (с.232-238) .

Теоретическая значимость исследования определяется тем, что:

разработан концептуальный подход к развитию научного инструментария и обоснования комплекса мер, направленных на формирование стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок на основе исследования проблем управления и экономики грузового воздушного транспорта, системного анализа динамики рынка подотрасли грузовых авиаперевозок и разработки прогнозной модели ее развития для обеспечения коммерческой эффективности, моделирования стоимости жизненного цикла авиатехники для обоснования оптимальных решений в интересах авиатранспортной отрасли;

применительно к проблематике диссертации результативно использован комплекс научных методов: общенаучные методы систематизации и классификации данных, количественный и качественный анализ, методы статистической обработки данных, системного подхода, анализа и обобщения информации, методы экспертных оценок;

изложены аргументы, доказательства, факты, тенденции и факторы, обосновывающие необходимость развития научного инструментария, направленного на формирование стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок (36-51, 37-72);

раскрыты существенные теоретические положения: выявлены проблемы, связанные с организационно-экономическими особенностями эффективного взаимодействия субъектов управления воздушным транспортом и авиационной промышленностью на всех уровнях, направленные на повышение координации и эффективности развития отраслей, разработку стратегии развития авиатранспортной отрасли, в том числе применительно к рассматриваемой в настоящем исследовании подотрасли авиагрузовых перевозок (с. 72-78);

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

внедрены в практику результаты исследования при реализации образовательных программ высшего образования по программам «Использование технологий управления жизненным циклом изделия при проектировании современных воздушных судов», «Технологии эксплуатации и послепродажного обслуживания авиационной техники», а также в выполненных научно-исследовательских работах;

обоснована экономическая эффективность применения авиационно-космических транспортных систем как альтернативной системы транспортно-технического обслуживания орбитальных комплексов, а также их участие в транспортно-техническом обслуживании перспективных проектов космической деятельности, включая, в том числе, создание солнечных космических электростанций, что может сформировать значительный спрос на транспортно-техническое использование тяжелых транспортных рамповых самолетов (с. 163-172);

разработана методика экономической оценки реализации проекта по производству или модернизации тяжелого транспортного рампового самолета на основе использования концепции стоимости жизненного цикла авиатехники, где стоимость жизненного цикла является критерием обоснования оптимальных решений в интересах авиатранспортной отрасли. Предложен механизм обоснования дополнительного финансирования НИОКР с учетом эффекта, достигаемого на этапах жизненного цикла воздушных судов, и эффективности их использования в коммерческой авиации в интересах авиатранспортной отрасли (с.239-253);

предложен механизм применения PBL стратегии - контрактов жизненного цикла, направленных на стимулирование получения требуемого от транспортного использования авиатехники эффекта с учетом внедрения технико-технологических новаций с оценкой ключевых показателей эффективности в течение жизненного цикла на примере тяжелого транспортного рампового самолета (с. 254-268);

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

теоретические положения диссертационного исследования основываются на официальных данных и фактах, согласуются с опубликованными материалами по проблемам управления и экономики грузового воздушного транспорта;

идея диссертационного исследования базируется на анализе практики и обобщении передового опыта в области управления развитием подотрасли грузовых авиаперевозок;

использованы официальные данные федеральных отраслевых министерств и ведомств Российской Федерации, международных организаций, научных публикаций и диссертационных исследований по рассматриваемой тематике.

Личный вклад соискателя состоит в непосредственном участии соискателя в получении исходных данных; в обработке и интерпретации теоретических и эмпирических данных; в постановке цели и задач диссертационного исследования;

личном участии соискателя в апробации и внедрении в практику результатов исследования, способствующих формированию стратегии развития рынка грузовых авиаперевозок на основе системного анализа динамики рынка с учетом влияния различных факторов риска и моделирования стоимости жизненного цикла авиационной техники, в сопоставлении с выполненными объемами транспортных перевозок как критерия принятия оптимальных решений в интересах авиатранспортной отрасли на примере сегмента использования тяжелых транспортных рамповых самолетов; подготовке по теме диссертации научных публикаций, участии с докладами в научно-практических конференциях, а также участии в научно-исследовательских работах.

В ходе защиты диссертации были высказаны следующие критические замечания: соискателю рекомендовано продолжить работу с целью более полного раскрытия механизмов развития подотрасли грузовых авиаперевозок в современных условиях рынка, а также совершенствовать предложенную концепцию применения стоимости жизненного цикла воздушного судна как критерия принятия оптимальных управленческих решений в интересах авиатранспортной отрасли. Соискатель Гязова Марина Мухарбиевна ответила на задаваемые ей в ходе заседания вопросы и привела собственную аргументацию, подтверждающую выводы и заключения, сделанные в ходе диссертационного исследования и процедуры защиты диссертации.

На заседании 28 декабря 2021 г. диссертационный совет за решение актуальной научно-практической проблемы, имеющей существенное социально-экономическое и хозяйственное значение для национальной экономики, принял решение присудить Гязовой Марине Мухарбиевне ученую степень доктора экономических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 16 человек, из них 6 докторов наук по специальности рассматриваемой диссертации (транспорт), участвовавших в заседании, из 22 человек, входящих в состав совета, проголосовали: за – 16, против – нет.

Председатель
диссертационного совета

Чудновский Алексей Данилович

Ученый секретарь
диссертационного совета

Мальцева Мария Валерьевна

28 декабря 2021 г.