

В диссертационный совет Д.212.049.07 при
ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления»

ОТЗЫВ

официального оппонента Хайтбаева Валерия Абдурахмановича, доктора экономических наук на диссертацию Гязовой Марины Мухарбиевны «Формирование стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок в условиях рынка с учетом жизненного цикла авиационной техники», 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 диссертационного исследования

В ускорении темпов экономического роста особая роль принадлежит транспорту, который выступает не только как органическая составная часть национальной экономики, но и как важнейший фактор социально-экономической стабильности и дальнейшего развития страны, соответственно развитие воздушного транспорта России, как современной компоненты транспортной системы, - важный фактор формирования ее стратегии развития. Вместе с тем многие вопросы стратегии развития воздушного транспорта, управления деятельностью субъектов отрасли с учетом новых тенденций в развитии мирового воздушного транспорта, с учетом особенностей современного состояния российского грузового воздушного транспорта, остаются нерешенными. В настоящее время российский рынок грузовых авиаперевозок составляет незначительную долю ~ 2,9% мирового рынка, что не соответствует возможностям России, как огромной континентальной страны, с ее выгодным географическим расположением на двух континентах, у которой существуют широкие потенциальные возможности реализации транзитного потенциала роста грузопотоков для обеспечения экспортно-импортных и внутрироссийских грузовых авиаперевозок. Это определяет актуальность и важность темы диссертационного исследования, ее научной и практической значимости.

Структурирование проблемы, разнообразие направлений выполненного исследования и решаемых задач, результаты которого консолидированно формируют представление о путях решения поставленных задач на основе совершенствования координации взаимодействия субъектов воздушного

транспорта с субъектами авиационной промышленности, разработки методологии, концепции и методических инструментов формирования стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок представляют значительный интерес в развитии отраслевых знаний, поскольку ранее не исследовались с таких позиций в приложении к отраслевому рынку грузового воздушного транспорта.

Автором выявлены и систематизированы теоретико-методологические проблемы развития рынка грузовых авиаперевозок на основе комплексного исследования проблем управления и экономики воздушного транспорта, динамики мировой торговли, промышленного производства, мирового и российского ВВП, влияющих на формирование стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок. Разработана концептуальная схема совершенствования координации взаимодействия субъектов управления воздушным транспортом и авиационной промышленностью, направленная на повышение их эффективности на основе скоординированного развития отраслей. Разработана прогнозная модель стратегии развития рынка внутрироссийских и международных грузовых авиаперевозок на основе системного анализа его тенденций и динамики, обоснованного выбора перспективных направлений развития и эффективных способов их реализации на макро- и микроуровне, с учетом факторов интенсивного роста глобальной электронной коммерции и потребностей в грузовых авиаперевозках в грузообразующих сегментах экономики. Исследованы взаимосвязи изменения объемов грузовых авиаперевозок с динамикой мирового и российского ВВП, использованные для обоснования прогнозируемого роста объемов российских и международных грузовых авиаперевозок. Выявлены основные факторы роста потребности в перевозках специальных грузов в гражданском сегменте, которые формируют потенциальный рост спроса на перевозки промышленных и аэрокосмических грузов. Следует отметить актуальность авторского подхода в определении перспективного сегмента транспортной отрасли России – авиационно-космического и обоснования экономической эффективности его развития в качестве важной системы транспортно-технического обслуживания орбитальных комплексов и перспективных проектов космической деятельности.

Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации

Структура подготовленной диссертации достаточно логичная и четкая, что способствует раскрытию поставленной цели и решению задач

исследования. Работа состоит из введения, пяти глав основного текста с выводами, заключения, списка использованных источников, пяти приложений. Автор обосновал актуальность выполненного исследования по формированию стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок как важного сегмента отрасли воздушного транспорта, с учетом прогноза социально-экономического развития грузообразующих отраслей, регионов и стран, особенностей их влияния на рынок воздушных перевозок и развития авиационной техники. Содержание диссертации основано на авторском исследовании существующих теоретико-методологических подходов к вопросам развития рынка грузовых авиаперевозок, комплексном подходе к решению проблем управления и экономики воздушного транспорта, динамики мировой торговли, мирового и российского ВВП, определяющих стратегию развития подотрасли грузовых авиаперевозок. Опираясь на выводы из этого исследования, автор сумел выработать заслуживающие внимания собственные суждения по исследуемой теме.

В первой главе диссертационного исследования сформулированы основные теоретические аспекты работы относительно оценки системообразующей роли воздушного транспорта в экономическом развитии страны и место в нем грузового воздушного транспорта. Теоретическую базу исследования составили труды российских и зарубежных авторов в области экономики и управления на воздушном транспорте в условиях современного развития рынка грузовых авиаперевозок, в том числе за счет роста мировой электронной коммерции. Проведен анализ состояния, факторов влияния и перспектив развития российского и мирового рынка авиаагрузовых перевозок, а также предложен концептуальный подход в совершенствовании взаимодействия субъектов управления воздушным транспортом и авиапромышленностью на всех уровнях. Выводы диссертационной работы основываются также на статистическом и сравнительном анализе показателей деятельности предприятий авиатранспортного сектора экономики, в том числе субъектов рынка грузовых авиаперевозок.

Заслуживают внимание научные результаты, полученные автором во второй главе диссертации, в которой представлено прогнозное моделирование развития рынка грузовых авиаперевозок с учетом влияния факторов внешней среды. Автором справедливо сделан вывод о том, что обоснование стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок основывается на моделировании тенденций его развития, с учетом прогнозируемого роста российской и мировой экономики, и выявлении наиболее важных факторов неопределенности, с учетом которых формируется техническая, технологическая, организационная, маркетинговая

и финансово-экономическая политика, обеспечивающая эффективное развитие подотрасли. Выявлено, что на рынке грузовых авиаперевозок с одной стороны существует много перспективных возможностей, которые реализуются с использованием разных видов техники и технологий, с другой стороны очень много рисков, в связи с чем субъекты рынка должны диверсифицировать свои возможности и гибко реагировать на влияние рисков.

Научные результаты исследования, обладающие новизной, представлены автором также в третьей главе, в которой на основе анализа текущего состояния и развития систем транспортно-технического обслуживания космической деятельности, включая обеспечение полетов орбитальных комплексов, дана оценка перспектив и экономической эффективности применения авиационно-космических транспортных систем в транспортно-техническом обслуживании космических станций и других перспективных космических проектов. Автором введено определение нового вида транспорта - авиационно-космического, с описанием его структуры и объектов, входящих в его состав, что представляет особый интерес в развитии отраслевого научного знания.

Научную и практическую ценность представляют изложенные в четвертой главе диссертационной работы результаты, где на основе анализа спроса мирового авиатранспортного рынка на транспортные самолеты для перевозки сверхтяжелых и уникальных негабаритных грузов выявлены на перспективу высокие конкурентные технические возможности рамповых самолетов класса Ан-124-100, которые формируют широко востребованный сегмент авиатранспортного рынка перевозки уникальных негабаритных тяжелых и сверхтяжелых грузов в интересах крупнейших корпораций топливно-энергетического комплекса, metallurgических и горнодобывающих отраслей, участия в международных гуманитарных миссиях в зонах чрезвычайных ситуаций, решения крупных военно-транспортных задач и, в дальнейшем, с перспективной возможностью участия в проектах транспортно-технического обеспечения космической деятельности.

Значимые научные результаты, обладающие новизной, представлены соискателем в пятой главе, где обоснована актуальность и реализуемость восстановления производства самолетов класса Ан-124-100, потребность в которых выявлена в ходе исследования возможностей его модернизации и организации производства на базе кооперации российских предприятий. Разработанная автором экономико-математическая модель в качестве основного критерия оптимизации решений по характеристикам проекта использует оценку эффекта на базе концепции жизненного цикла (ЖЦ)

воздушного судна (ВС), где укрупненными этапами ЖЦ считаются НИОКР, производство и использование ВС на транспорте, а стоимость ЖЦ сопоставляется с интегральным эффектом от использования ВС за весь период ЖЦ, включая как прямой эффект от использования ВС для непосредственной перевозки грузов, так и косвенный и кумулятивный эффекты от его использования в транспортно-техническом обеспечении реализации проектов в других отраслях. Для практического использования разработанных методологических основ эффективного экономического управления проектом создания и использования ВС на транспорте рекомендована РВЛ стратегия, в основе которой заложен механизм (концепция) стимулирования разработчиков и производителей авиационной техники в получении требуемого заказчиком эффекта от внедрения технико-технологических новаций в течение жизненного цикла ВС в интересах решаемых транспортных задач.

Теоретические положения, разработанные автором диссертации, представленные материалы, а также выводы и рекомендации достигают цели и решают поставленные в диссертационном исследовании задачи. Изучение материалов, представленных в работе, показало, что достоверность основных положений и выводов, сформулированных в диссертации, обеспечиваются использованием реальной отраслевой статистики, актуальных научных трудов и достижений отечественных и зарубежных ученых по предмету исследования. Глубокое исследование теории и практики работы предприятий воздушного транспорта, комплексное использование современных экономико-математических и статистических методов обработки отраслевых данных подтверждает достоверность и обоснованность выводов диссертационного исследования.

Рекомендации и предложения автора разработаны на основе экономико-статистического, системного структурно-логического анализа, использования методов экспертных оценок, сравнения, анализа и синтеза, регрессионного моделирования и находятся в причинно-следственной взаимосвязи с решаемыми в исследовании задачами, характеризуются корректностью применения.

Научная новизна, теоретическая и практическая значимость результатов диссертационного исследования

Текст диссертации позволяет сделать заключение о достижении цели исследования и решении поставленных задач. Основные положения не противоречат научным знаниям в рассматриваемой области исследования,

развивают современное представление научной проблемы по тематике диссертационной работы.

Практический интерес к результатам исследования основывается на достоверности и актуальности его положений, выполненных при использовании обширного количества источников информации, данных авиакомпаний, государственной статистики, экспертных оценок. Результаты доложены автором на научных конференциях и опубликованы в статьях в рецензируемых изданиях.

Наибольшей научной новизной, на наш взгляд, обладают следующие представленные в диссертации результаты:

1. Предложена концептуальная схема совершенствования взаимодействия субъектов воздушного транспорта с субъектами авиационной промышленности, направленная на повышение координации и эффективности их развития, разработку стратегии развития авиаотрасли, в том числе применительно к рассматриваемой в настоящем исследовании подотрасли авиагрузовых перевозок.
2. Разработана прогнозная модель стратегии развития рынка грузовых авиаперевозок на основе анализа развития внутрироссийского и международного сегментов рынка, определения перспективных тенденций развития на макро- и микроуровне, с учетом интенсивного роста глобальной электронной коммерции, перспективного парка ВС, прогнозных темпов роста мирового и российского ВВП и потребностей в авиагрузовых перевозках в грузообразующих отраслях промышленности.
3. Разработаны предложения и обоснования по реализации проекта производства или модернизации тяжелого транспортного рампового самолета, 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 и развития авиационно-космических транспортных систем.
4. Определены сферы экономически эффективного применения авиационно-космических транспортных систем как альтернативной системы транспортно-технического обслуживания орбитальных комплексов, а также их участие в перспективных проектах космической деятельности, в том числе создании солнечных космических электростанций, что может сформировать значительный спрос на транспортно-техническое использование тяжелых транспортных рамповых самолетов.

6. Разработана методика экономической оценки реализации проекта тяжелого транспортного рампового самолета для транспортной отрасли на основе использования концепции стоимости жизненного цикла (ЖЦ) авиатехники, с учетом реализации основных этапов ЖЦ - НИОКР, производство и использование авиатехники на транспорте, формирования эффектов от реализации проекта в смежных отраслях, где стоимость ЖЦ сопоставляется с эффектами от реализации проекта за весь период ЖЦ, включая прямой эффект от перевозки авиаагрузов, а также косвенный и кумулятивный эффекты от реализации проекта в других отраслях, в том числе в перспективных, прорывных технологических проектах в области телекоммуникаций, связи и энергетики, например, в проекте создания солнечных космических электростанций на высоких геостационарных и низких околоземных орbitах в 2030-2035 и последующих годах.

7. Дано определение лимитной цены, как одного из важнейших параметров технического задания на создание транспортного воздушного судна, которая определяет предельно допустимый уровень цены воздушного судна, оптимизированный по критерию эффективности «стоимость жизненного цикла/заданный объем перевозок», обеспечивающий на оптимизированной стоимостной основе обоснованные требования к основным летно-техническим и эксплуатационным характеристикам авиатехники, при которых достигается оптимальное соотношение производственных и эксплуатационных расходов на создание и использования авиатехники в транспортной отрасли в рамках ее жизненного цикла.

Научные результаты исследования обладают значительной ценностью. В диссертации реализован комплекс поставленных задач, достигнута главная цель исследования. Практическая и теоретическая значимость диссертационной работы состоит в том, что предлагаемые в ней концепции, методы, модели, а также полученные с их помощью практические рекомендации могут быть использованы при формировании стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок, обосновании макроэкономического развития авиатранспортной отрасли и взаимодействующих с ней отраслей экономики.

Основные замечания по диссертации.

1. На рисунке 14 (п. 1.5) представлена концептуальная схема совершенствования координации взаимодействия субъектов управления воздушным транспортом и авиационной промышленностью, направленная на повышение их эффективности на основе скоординированного развития

отраслей, разработку стратегии развития авиаотрасли, на примере рассматриваемой в настоящем исследовании подотрасли грузовых авиаперевозок. По нашему мнению, при изложении материала по п.1.5 необходимо было также акцентировать внимание на решении проблем развития кадрового потенциала, что является одним из важных факторов развития подотрасли грузовых авиаперевозок.

2. В приведенной на стр. 106-107 (п. 2.4) диссертации модели прогноза авиагрузовых перевозок и потребного количества самолетов до 2035 года обобщен значительный материал, дающий представление о сложности и многоаспектной зависимости развития подотрасли грузовых авиаперевозок от состояния различных сфер внешней среды. Автором выделяются основные группы факторов (входные источники информации), оказывающие наибольшее влияние на динамику объемов грузовых авиаперевозок и влияющие на оценку потребного количества транспортных воздушных судов. Однако из текста рукописи диссертации неясно, каким образом и из каких источников автором была сформирована указанная исходная информация.

3. Предложенная схема организации взаимодействия дочерней грузовой авиакомпании с материнской многопрофильной компанией и внешними контрагентами, в рамках которой должно обеспечиваться системное управление грузовыми операциями всей группы компаний, включая управление доходами. Однако автором рассмотрение условий взаимодействия внутри группы компаний, по нашему мнению, недостаточно детализированы в части системы взаиморасчетов между материнской и дочерней авиакомпаниями, что является важным для организации их эффективного взаимодействия.

4. Проведенный автором в п. 3.2 анализ по определению сферы экономически эффективного применения авиационно-космических транспортных систем как альтернативной системы транспортно-технического обслуживания орбитальных комплексов, а также их участие в перспективных проектах космической деятельности, в том числе при создании солнечных космических электростанций, обладает несомненной научной новизной и требует дальнейшего развития в части разработки подробных методических рекомендаций для успешной практической реализации.

5. Разработанная соискателем и представленная на рис. 61 (п. 5.3) структурная схема модели оценки эффекта от внедрения технологических новаций на разных этапах жизненного цикла воздушного судна, построенная на основе учета количественной оценки влияния изменений показателей технико-эксплуатационного совершенства систем ВС, формируемых на

стадии НИОКР, на показатели эффективности его транспортного использования носит концептуальный характер и недостаточно детализирована, что затрудняет ее практическое использование.

6. В изложении диссертационной работы недостаточно полно отражены результаты выполненных расчетов и количественных оценок влияния рассматриваемых соискателем факторов риска и неопределенностей на показатели эффективности развития грузового сегмента авиатранспортной отрасли, что представляет интерес при разработке долгосрочных стратегий и перспективных программ развития рынка грузовых авиаперевозок.

Вышеуказанные замечания не меняют общего положительного вывода о значимости научных результатов выполненного диссертационного исследования. Автореферат и публикации автора полно отражают основные результаты диссертационной работы.

Общее заключение

В целом представленная диссертационная работа представляет собой завершенное, самостоятельное научное исследование, выполненное на актуальную тему, содержащее научную новизну, теоретическую и практическую значимость и решающее важную проблему в сфере экономики и управления воздушного транспорта в Российской Федерации – развития подотрасли грузовых авиаперевозок в текущих современных рыночных условиях.

Содержание диссертации соответствует области исследования по специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (транспорт).

Диссертационная работа соответствует требованиям ВАК РФ, предъявляемым к докторским диссертациям согласно п. 9-14 Положения о порядке присуждения ученых степеней, утвержденного Постановлением Правительства РФ № 842 от 24.09.2013, 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).

Официальный оппонент,
доктор экономических наук, профессор

Хайтбаев Валерий Абдурахманович

