

ОТЗЫВ

официального оппонента Подсорина Виктора Александровича, доктора экономических наук на диссертационную работу Гязовой Марины Мухарбиевны, выполненную на тему «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 настоящее время воздушный транспорт стал неотъемлемой и незаменимой частью экономической системы не только странового, но и планетарного масштаба. На фоне процессов глобализации и все большего вовлечения России в международные связи и контакты повышается значимость российского воздушного транспорта. При этом многоплановость организационно-экономических, научно-технических и технологических проблем, возникающих в процессе развития российского воздушного транспорта, требуют проведение глубоких теоретических и практических исследований и обоснований с использованием современного научного инструментария.

Актуальными задачами, которые требуют решения для формирования стратегии этого сегмента, являются:

- исследование методологических проблем развития рынка воздушных перевозок грузов;
- исследование теоретико-методологических основ повышения устойчивости деятельности авиакомпаний;
- исследование системных подходов к анализу и прогнозированию рынка грузовых авиаперевозок;
- исследование влияния реализации технологических новаций при создании авиационной техники на эффективность ее использования в коммерческой авиации в интересах авиатранспортной отрасли.

В научных работах данные вопросы представлены отдельными исследованиями, а описанные выше методологические проблемы недостаточно проработаны, поскольку не были системно исследованы в рамках отраслевой экономики и управления воздушным транспортом.

В связи с этим диссертационное исследование на тему «Формирование стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок в условиях рынка с учетом жизненного цикла авиационной техники» является своевременным и актуальным.

Степень обоснованности научных положений выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации

Диссертационная работа Гязовой М.М. основана на современной теории управления отраслями и отраслевыми комплексами, исследовании экономических процессов, явлений и тенденций развития, а также использовании современных методов моделирования и прогнозирования, методов экономико-математического анализа, а также методов гипотетико-дедуктивного и конструктивно-генетического познания. Авторские выводы и рекомендации, сделанные в диссертации, выстроены на базе статистических и других количественных измерений, что подтверждает их обоснованность.

Степень обоснованности научных положений диссертации подтверждается масштабностью и разнообразием представленных в современных исследованиях методических подходов к вопросу формирования стратегии развития воздушного транспорта, но которые не учитывают специфики организации авиаотраслевых услуг в сегменте грузовых перевозок, что требует дальнейшей детальной проработки методических аспектов поставленных в диссертации задач. Логика диссертационного исследования соответствует поставленным цели и задачам.

Диссертация состоит из пяти глав, которые последовательно раскрывают содержание и отражают логику исследования по формированию

стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок. Разработанные автором методики, концепции, модели и инструменты формирования стратегии развития воздушного транспорта, в том числе подотрасли грузовых авиаперевозок, а также авиапромышленности, представляются важным вкладом в развитие экономической науки.

Изучение диссертационной работы и автореферата позволили сделать общий вывод об обоснованности и достоверности научных положений, методических и прикладных рекомендаций, сформулированных автором и представленных в рукописи.

Характеристика структуры, содержания и оформления диссертации

Диссертация состоит из введения, пяти глав с выводами, заключения, приложений, общим объемом в 341 страницу. Методические разработки, выводы и предложения автора диссертации подкреплены конкретными расчетами, представленными в виде рисунков, диаграмм, таблиц, приложений. Предложенные автором решения аргументированы и доказательно обоснованы, работа хорошо иллюстрирована. Автором собрана, обработана и представлена в обобщенном виде статистическая информация о развитии воздушного транспорта. Анализ содержания диссертационной работы показал, что оно полностью соответствует теме исследования, профилю диссертационного совета. Следует отметить ряд оригинальных научных предложений автора по совершенствованию взаимодействия субъектов управления воздушным транспортом и авиационной промышленностью, направленных на повышение координации и эффективности развития отраслей, разработку стратегии развития авиаотрасли, в том числе применительно к рассматриваемой в настоящем исследовании подотрасли авиагрузовых перевозок, а также рекомендаций по применению авиационно-космических транспортных систем как альтернативной системы транспортно-технического обслуживания орбитальных комплексов, их

участие в перспективных проектах космической деятельности, в том числе обоснование использования тяжелых транспортных рамповых самолетов при создании солнечных космических электростанций. Полученные результаты представляют научно-практический интерес для специалистов, ученых и практиков отрасли воздушного транспорта, авиационной и космической промышленности.

Достоверность и новизна научных положений.

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 теме диссертационной работы.

По результатам диссертационной работы опубликовано 40 научных работ, в том числе 3 монографии, 25 статей в журналах, рекомендованных ВАК для публикации основных результатов диссертаций на соискание ученой степени, 3 работы в иностранных изданиях, индексируемых в международных системах цитирования Web of Science или Scopus, 5 работ в российских изданиях, индексируемых в международной системе цитирования Scopus.

Достоверность выводов, положений и практических рекомендаций подтверждается:

- использованием информации из официальных статистических источников, документации федеральных и региональных органов управления воздушным транспортом;
- анализом научно-прикладных исследований по вопросам формирования стратегии развития воздушного транспорта, совершенствования взаимодействия субъектов отраслей воздушного

транспорта и авиапромышленности, применения концепции системы управления жизненным циклом авиационной техники;

- исследованием опыта функционирования авиакомпаний, осуществляющих грузовые авиаперевозки, в том числе перевозки сверхтяжелых, тяжелых и негабаритных грузов;
- апробацией основных положений диссертационного исследования на научно-исследовательских конференциях и в публикациях монографий и статей в ведущих научных журналах.

Научная новизна исследования состоит в разработке экономических инструментов, используемых при формировании стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок в условиях современного рынка.

1. Предложена концептуальная схема совершенствования взаимодействия субъектов управления воздушным транспортом и авиационной промышленностью на всех уровнях, направленная на повышение координации и эффективности развития отраслей, разработку стратегии развития авиаотрасли.

2. Разработана прогнозная модель динамики развития рынка грузовых авиаперевозок на основе анализа развития внутрироссийского и международного рынка грузовых авиаперевозок, в которой учтены перспективные тенденции развития рынка авиаперевозок, интенсивность роста глобальной электронной коммерции, состояние парка ВС, потребности экономики в авиагрузовых перевозках в грузообразующих сегментах отраслей.

3. Предложена структура производственной кооперации российских предприятий промышленности для реализации проекта производства или модернизации тяжелого транспортного рампового самолета, обоснованы его технико-технологические возможности и реализуемость 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 тяжелых транспортных рамповых самолетов при авиаперевозках сверхтяжелых и негабаритных грузов.

5. Дано определение сферы экономически эффективного применения авиационно-космических транспортных систем как альтернативной системы транспортно-технического обслуживания орбитальных комплексов, а также их участия 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 производства или модернизации тяжелого транспортного рампового самолета для транспортной отрасли на основе использования концепции стоимости жизненного циклаaviатехники.

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 «стоимость жизненного цикла», обеспечивающий выполнение требований к основным летно-техническим и эксплуатационным характеристикам авиатехники.

Практическая значимость результатов диссертационного исследования

Практическая значимость диссертации заключается в том, что разработанные предложения и рекомендации по формированию стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок обеспечивают возможность создания благоприятной среды для развития рынка транспортных услуг и реализации действенных инструментов для эффективного развития предприятий воздушного транспорта. Основные выводы и результаты исследования могут быть рекомендованы для широкого применения в

организациях воздушного транспорта. Конкретные выводы и рекомендации исследования могут быть использованы:

- авиакомпаниями и другими субъектами авиатранспортного сектора экономики при разработке бизнес-планов, инвестиционных проектов по обновлению парка самолетов, внедрению новых технологий в организации авиабизнеса и в обосновании основных направлений научно-технической, технологической, организационно-управленческой и финансово-экономической политики;
- в работе Министерства транспорта и Министерства промышленности и торговли России, осуществляющих регулирование инновационных процессов на транспорте и производстве высокотехнологичной продукции;
- отраслевыми высшими учебными заведениями, центрами подготовки и повышения квалификации кадров.

Основные замечания по диссертации.

Несмотря на общую положительную оценку исследования, к работе имеется ряд замечаний, а некоторые положения, обосновываемые автором, нам представляются дискуссионными:

1. По словам автора «Цель диссертационной работы состоит в развитии научного инструментария и обосновании комплекса мер, направленных на формирование стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок для обеспечения ее коммерческой эффективности на основе системного анализа динамики рынка и моделирования жизненного цикла авиационной техники» (стр. 9 диссертации, стр. 5 автореферата). На наш взгляд, следовало бы цель исследования представить, как разработка комплексной методологии формирования стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок в условиях рынка с учетом жизненного цикла

авиационной техники, что способствовало бы более четкому пониманию представленного в диссертации материала.

2. Автором указано, что разработана методика экономической оценки реализации проекта по производству или модернизации тяжелого транспортного рампового самолета на основе использования концепции стоимости жизненного цикла (стр. 14 диссертации). На наш взгляд, необходимо было представить методический подход к оценке стоимости жизненного цикла ВС с выделением отдельных составляющих, учитывающих специфические особенности подотрасли грузовых авиаперевозок, для обеспечения их коммерческой эффективности на основе системного анализа динамики рынка и моделирования жизненного цикла авиационной техники.

3. В первой главе диссертации предложен концептуальный подход в совершенствовании взаимодействия субъектов управления воздушным транспортом и авиационной промышленностью на всех уровнях. При этом автором не уточняется, какими экономическими критериями необходимо руководствоваться при оценке отдельных функциональных связей между участниками рынка авиагрузовых перевозок и за его пределами. Использование показателя стоимости жизненного цикла не отражает всей полноты взаимосвязей между участниками. При этом автор отмечает, что оценку нужно проводить с учетом получаемого мультипликативного эффекта в авиатранспортной отрасли и других отраслях экономики, но как использовать такое сочетание показателей автором не указано.

4. В разделе 2.4 «Прогнозное моделирование развития рынка грузовых авиаперевозок» автором приводятся результаты применения прогнозирования авиагрузовых перевозок на основе корреляционно-регрессионного анализа. При этом, во-первых, не учитываются текущие риски, влияющие на конъюнктуру рынка перевозок воздушными судами, во-

вторых, не уделяется внимание другим методам прогнозирования (например, качественным методам), что снижает степень достоверности приведенных оценок, в-третьих, использование взаимосвязи с макроэкономическими прогнозами развития экономики страны, безусловно, отражает основные тенденции развития рынка авиаперевозок, но при этом в явном виде не прослеживается взаимосвязь с показателем стоимости жизненного цикла, учитываемого при формировании стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок. Также не совсем ясно как использованы оценки прогноза развития рынка грузовых авиаперевозок в последующих главах.

5. На стр. 153 автором отмечается, что «Экономический критерий, характеризующий эффективность авиационно-космических транспортных систем, может быть сформулирован как удельные (в расчете на 1 тонну полезного груза) затраты на запуск (включая этапы доставки, сборки на космодроме, проверки, транспортировки к месту запуска, установку, заправку, обслуживание пуска, сопровождение траектории выведения)». Автору следовало бы более четко показать логическую или функциональную связь с показателем стоимости жизненный цикл, используемого при формировании стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок в условиях рынка.

6. В разделе 5.4 «Ключевые показатели эффективности транспортного использования тяжелого рампового самолета при формировании ориентированного на конечные результаты механизма стимулирования разработчиков и производителей авиатехники» предложен перечень нормируемых показателей конечного результата для поставки тяжелого рампового транспортного самолета (таблица 33). Однако данная система не содержит показатели коммерческой и бюджетной эффективности и поэтому неясно, насколько может быть эта система использована для оценки привлекательности для внешних инвесторов и государства. Автор

ограничился общим перечнем показателей, как важнейших условий для оценки конечного результата для поставки тяжелого рампового транспортного самолета, но при этом не привел достаточного обоснования их количества и их нормативных значений.

7. На рисунке 58 (раздел 5.1) диссертации приведена схема производственной кооперации по программе создания перспективного российского тяжелого транспортного рампового самолета. По нашему мнению, в работе должна быть проведена оценка технико-технологических, финансово-экономических и кадровых возможностей каждого из участников производственной кооперации, а также варианты кооперации, которые смогут обеспечить эффективное послепродажное обслуживание воздушного судна.

8. Автором предложена методика экономической оценки реализации проекта по производству или модернизации тяжелого транспортного рампового самолета для транспортной отрасли на основе использования концепции стоимости жизненного цикла (ЖЦ) авиатехники, с учетом реализации этапов ЖЦ – НИОКР, производство и эксплуатация (раздел 5.2). На наш взгляд, для таких капиталоемких проектов как создание тяжелого транспортного рампового самолета следует в обязательном порядке рассматривать завершающую стадию жизненного цикла – этап ликвидации. При этом на рисунке 59 (стр. 235 диссертации) в концептуальном плане эта стадия учитывается, а в формулах и расчетных таблицах (стр. 242-244 диссертации) не учитывается.

9. Автором предлагается использовать процедуру дисконтирования денежных потоков при оценке стоимости жизненного цикла серии ВС класса АН-124-100 при продолжительности расчетного периода более 60 лет. При этом норма дисконта обоснована на уровне 7% (сумма годовой инфляции 4 %

увеличенная на 3 %, учитывающие факторы неопределенности и риска) (стр. 243 диссертации). Такого обоснования явно недостаточно при оценке проектов такого типа. Автором не учтен уровень инфляции при определении расходов, связанных с эксплуатацией ВС по годам расчета, что искажает результаты оценки стоимости жизненного цикла. В дополнение следует отметить, что одной из ключевых предпосылок использования дисконтирования денежных потоков при оценке стоимости жизненного цикла как показателя сравнительной эффективности является альтернативность использования капитала в сопоставимых условиях. В данном случае эта предпосылка не выполняется.

Перечисленные выше замечания не меняют общей положительной оценки диссертационного исследования и не влияют на его качество.

Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным Положением о присуждении ученых степеней

Диссертация Гязовой Марины Мухарбиеvны на тему «Формирование стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок в условиях рынка с учетом жизненного цикла авиационной техники» является самостоятельно выполненной, завершенной научно-квалификационной работой, содержащей теоретические положения по формированию стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок в условиях рынка с учетом жизненного цикла авиационной техники и решающей важную научную проблему развития подотрасли грузовых авиаперевозок в условиях современного рынка. Содержание диссертации в целом соответствует области исследования по специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (транспорт), а также заявленным подпунктам паспорта специальности ВАК: пп. 1.4.81. «Исследование влияния транспортных факторов на развитие рынков, размещение производительных сил, повышение

эффективности общественного производства и экономическую безопасность страны», пп. 1.4.88. «Методы прогнозирования и стратегического планирования грузовых и пассажирских перевозок»; пп. 1.4.89. «Планирование и анализ производственно-хозяйственной и коммерческой деятельности предприятий транспорта».

Диссертационная работа соответствует требованиям 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:

Подсорин Виктор Александрович,

Доктор экономических наук по
специальности 08.00.05 – Экономика
и управление народным хозяйством
(экономика, организация и
управление предприятиями,
отраслями, комплексами –
транспорт)

Адрес: 127994, ГСП-4, г. Москва, ул.

Образцова, д. 9, стр. 9

Телефон: +7 (919) 726-57-97

E-mail: podsorin@mail.ru

ФГАОУ ВО «Российский
университет транспорта», профессор
кафедры «Экономика и управление
на транспорте»



В.А. Подсорин
22.11.2021



Подпись
Директор ЦКЛДС
С.Н. Коржин