

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

ОТЗЫВ
официального оппонента Семеновой Аллы Анатольевны,
доктора экономических наук на диссертацию
«Формирование стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок в
условиях рынка с учетом жизненного цикла авиационной техники»
Гязовой Марины Мухарбиевны,
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

Развитие воздушного транспорта в России является важным фактором формирования стратегии развития транспортной системы в целом. Динамика и тенденции развития воздушного транспорта основаны на общих для экономических систем принципах и технологиях, в то же время являясь интенсивно развивающейся капиталоемкой структурой. Воздушный транспорт подвержен различным рискам, зависящим от влияния социально-экономической, экологической, эпидемиологической и политической ситуации в различных регионах мира, обладает существенной отраслевой спецификой и требует специализированного методологического подхода в формировании стратегии развития, в том числе в сегменте грузовых авиаперевозок. Эффективный менеджмент компаний-авиаперевозчиков требует повышения устойчивости функционирования и развития субъектов рынка и нуждается в выработке и реализации обоснованной стратегии развития рынка грузовых авиаперевозок с учетом анализа динамики рынка и моделирования жизненного цикла авиационной техники, что обуславливает актуальность темы диссертационного исследования.

Описанные выше методологические проблемы в отношении сегмента рынка грузовых авиаперевозок недостаточно изучены, их системное исследование и описание в рамках современной отраслевой экономики и управления воздушным транспортом имеет неполный характер, что делает выбранную автором тему диссертации актуальной.

Диссертационная работа Гязовой М.М. на основе предложенных разработок научного, методического и практического характера позволяет выстроить методологию разработки стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок и ее адаптации к меняющимся внешним условиям, сформировать необходимую информационно-аналитическую базу обоснования стратегических решений.

Использование разработанных автором методик, концепции, методов и инструментов формирования стратегии развития авиатранспортного сектора, в том числе подотрасли грузовых авиаперевозок представляется научно обоснованной и важной, а тема исследования – актуальной.

Степень обоснованности научных положений и выводов, сформулированных в диссертационной работе, подтверждается:

исследованием текущего состояния, выявлением основных трендов и тенденций, методологических проблем, перспектив и стратегии развития рынка воздушных перевозок грузов, выявлением и учетом факторов риска в деятельности компаний отрасли воздушного транспорта;

изучением и обобщением материалов по теории экономики и управлению на рынке воздушных перевозок, формулировкой основных положений и принципов взаимодействия предприятий на рынке грузовых авиаперевозок, определению структуры и элементов организации эффективного авиабизнеса на основе формирования стратегии развития грузовых авиаперевозок с учетом взаимодействия со смежными отраслями экономики;

разработкой концепции, методов и подходов формирования стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок, обоснованием экономической эффективности диверсификации деятельности крупных пассажирских авиакомпаний за счет выхода на рынок грузовых авиаперевозок;

разработкой концепции системы управления жизненным циклом авиатехники для транспортной отрасли на примере современного тяжелого транспортного рампового самолета как важного звена функционирования международного рынка грузовых авиаперевозок;

предложением методики экономической оценки влияния реализации технологических новаций при создании авиационной техники на эффективность ее использования в коммерческой авиации в интересах авиаотрасли;

изучением и обобщением специальных научных трудов отечественных и зарубежных ученых, которые насчитывают 203 наименования научных, практических, статистических, методических и других изданий, отчетов, документов.

Диссертация состоит из введения, пяти глав с выводами по каждой главе, заключения, ее объем составляет 341 страницу, включая 63 рисунка, 34 таблицы, 17 формул, 5 приложений. Содержание и структура диссертационной работы охватывает основные вопросы поставленной научной проблемы, соответствует критерию внутреннего единства, что подтверждается наличием последовательного плана исследования, непротиворечивой методологической платформы, логичностью изложения, концептуальностью и взаимосвязями выводов.

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

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. Анализ содержания диссертации, положений научной новизны, выдвигаемых автором на защиту, предлагаемых уточнений, дополнений, изменений и разработок, в основе которых лежат современные исследования специалистов в области формирования стратегии развития авиатранспортной отрасли подтверждает, что научные положения, выводы и предложения соискателя оригинальны и основаны на использовании научных методов исследования (системного, экономико-статистического, корреляционно-регрессионного анализа и других видов моделирования и прогнозирования), существующей теории и методологии исследования. Следует отметить разработанную методику оценки влияния реализации технологических новаций при создании авиационной техники на эффективность ее использования в коммерческой авиации в интересах авиатранспортной отрасли и применение концепции системы управления жизненным циклом на примере современного тяжелого транспортного рампового самолета как важного звена функционирования международного рынка грузовых авиаперевозок, опирающихся на детальное, масштабное исследование статистических данных, результатов экспертных оценок и реализованных автором исследований рынка воздушного транспорта и связанных с ним секторов авиапромышленности, а также предложенных в диссертации методов и разработок для решения проблем развития рынка грузовых авиаперевозок.

Полученные результаты представляют научный и практический интерес для субъектов авиатранспортной отрасли и взаимодействующих с ними отраслей экономики, в том числе применительно к формированию стратегии развития грузовых авиаперевозок, как важной подотрасли воздушного транспорта. Выводы и предложения автора доведены до практической реализации на уровне субъектов отрасли воздушного транспорта и взаимодействующих с ним организаций авиационной и космической промышленности, а также профессионального

авиатранспортного сообщества, что подтверждается использованием результатов диссертационного исследования.

Основные положения диссертационной работы использованы в выполненных научно-исследовательских работах, обсуждены на научно-исследовательских конференциях и отражены в публикациях.

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.

В процессе написания диссертации автором использована специальная литература (203 в библиографическом списке), включая работы отечественных и зарубежных специалистов (10 на иностранном языке).

По результатам диссертационного исследования 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.

В целом по диссертации можно сделать вывод о достаточной степени достоверности проведенного исследования. Достоверность выводов, положений и практических рекомендаций подтверждается:

- использованием информации из официальных статистических источников, документации федеральных и региональных органов управления воздушным транспортом, обоснованием проблемы исследования на основе изучения опыта функционирования авиакомпаний, осуществляющих

грузовые авиаперевозки, в том числе перевозки сверхтяжелых, тяжелых и негабаритных грузов;

- анализом научно-прикладных исследований по вопросам формирования стратегии развития воздушного транспорта, на примере подотрасли грузовых авиаперевозок в современных условиях рынка на основе совершенствования взаимодействия субъектов отраслей воздушного транспорта и авиапромышленности с учетом применения концепции системы управления жизненным циклом авиационной техники;
- апробацией основных положений диссертационного исследования на научно-исследовательских конференциях и в публикациях монографий и статей в ведущих научных журналах;
- реализацией методики и моделей формирования стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок в условиях рынка с учетом применения концепции стоимости жизненного цикла авиационной техники в интересах авиатранспортной отрасли и взаимодействующих с ней отраслей экономики.

Научной новизной, на наш взгляд, обладают следующие представленные в диссертации результаты, разработанные автором:

концептуальная схема совершенствования взаимодействия органов управления и субъектов воздушного транспорта с соответствующими органами управления и субъектами авиационной промышленности, направленная на повышение координации и эффективности развития отраслей, разработку стратегии развития авиатранспортной отрасли, в том числе применительно к рассматриваемой в настоящем исследовании подотрасли авиагрузовых перевозок;

прогнозная модель стратегии развития рынка грузовых авиаперевозок на основе анализа развития внутрироссийского и международного рынков грузовых авиаперевозок, определения формирующихся перспективных тенденций развития на макро- и микроуровне, с учетом интенсивного роста глобальной электронной коммерции, парка ВС, обеспечивающего перевозку

грузов российскими и зарубежными авиакомпаниями, прогнозов авторитетных отраслевых компаний по темпам роста мирового и российского ВВП, объемам промышленного производства и потребностей в авиагрузовых перевозках в грузообразующих отраслях (сегментах отраслей);

обоснование технико-технологических возможностей и реализуемости проекта возобновления производства или модернизации тяжелого транспортного рампового самолета, с учетом состояния рынка грузовых авиаперевозок и потребностей в авиаперевозках сверхтяжелых и негабаритных грузов до 2030-2035 гг., а также потребностей транспортно-технического обеспечения перспективных проектов космической деятельности с использованием авиационно-космических транспортных систем;

определение перспективного сегмента транспортной отрасли России – авиационно-космического, приведено описание структуры объектов, входящих в авиационно-космический транспорт, сферы перспективного развития, экономически эффективного применения авиационно-космических транспортных систем как альтернативной системы транспортно-технического обслуживания орбитальных комплексов, 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;

методика экономической оценки реализации проекта тяжелого транспортного рампового самолета для транспортной отрасли на основе использования концепции стоимости жизненного циклаaviатехники, с учетом реализации этапов жизненного цикла - НИОКР, производство и эксплуатация на транспорте, формирования эффектов от реализации проекта в смежных отраслях, где стоимость жизненного цикла сопоставляется с эффектами от реализации проекта за весь период жизненного цикла, включая прямой эффект от перевозки авиагрузов, 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 орбитах в 2030-2035 и последующих годах;

формирование и использование 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 эксплуатацию авиатехники в транспортной отрасли.

Практическая значимость результатов диссертационного исследования

Научная ценность предложенных моделей и методов определяется их логической непротиворечивостью и достоверностью, что подтверждается обоснованностью теоретических выводов, результатами моделирования и практическими расчетами по развитию рынка грузовых авиаперевозок.

Разработанные автором 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 ним отраслей экономики.

Основные замечания по диссертации.

1. Проведя анализ факторов развития рынка грузовых авиаперевозок в п.1.1, автор далее использует методику анализа отраслевой конкуренции и выработки стратегии бизнеса по пяти основным направлениям: анализ

угрозы появления новых игроков на рынке, анализ угрозы появления услуг-заменителей, анализ влияния поставщиков, анализ влияния потребителей (заказчиков), анализ конкуренции между участниками рынка. Нам представляется, что в анализе рассмотрен узкий сегмент рынка грузовых авиаперевозок и его желательно расширить, включив применение транспортной авиации для транспортно-технического обслуживания проектов на рынке космических услуг.

2. В тексте рукописи (п.1.2, стр. 46) автор обозначил в качестве проблем развития грузовых авиаперевозок: неразвитость логистических систем во многих странах, в которые могут быть интегрированы грузовые авиаперевозки, в том числе несоответствие наземной базы обслуживания грузоперевозок современным требованиям, а также недостаточное развитие значительной части аэропортов, в том числе в отношении их возможностей обслуживания грузовых перевозок. Однако в представленной модели прогноза авиагрузовых перевозок до 2035 года (п. 2.4, рис. 19) отсутствуют данные анализа по обозначенным выше проблемам.

3. На рисунке 18 (п. 2.3) отражена схема взаимодействия дочерней грузовой авиакомпании с материнской многопрофильной компанией и внешними контрагентами. Требуют пояснения механизмы организации взаиморасчетов при управлении грузовыми операциями, в особенности внутри группы компаний.

4. Анализ факторов влияния на изменение объемов мировых перевозок грузов на самолетах и вертолетах гражданской авиации (п. 2.4) основан на результатах обработки экспертных оценок. В тексте рукописи диссертации не приводится подробное описание подтверждения репрезентативности полученных оценок.

5. При наличии построенной достаточно полной и достоверной статистической модели взаимосвязи грузооборота и пассажиропотоков через российские аэропорты на основании статистики российской гражданской авиации, представленной на рисунке 29 (п. 2.5), в работе отсутствуют

результаты, иллюстрирующие применение указанной модели прогнозирования.

6. В работе недостаточно подробно описаны возможности применения систем воздушного и мобильного старта в описываемой соискателем авиационно-космической транспортной системе и перспектив их использования в транспортно-техническом обслуживании на рынке космических услуг (п. 3.2).

7. Выполнив достаточно полные расчеты результатов реализации предложенных научных и прикладных управленческих (приведены в пятой главе диссертационной работы), автор не представил их с достаточной степенью полноты в автореферате диссертации.

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

Заключение о соответствии.

Представленная диссертационная работа квалифицируется как самостоятельно выполненное законченное научное исследование, решает важную для российской экономики научную проблему научного обеспечения развития подотрасли грузовых авиаперевозок в современных условиях 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).

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 Мухарбиеевна 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,
профессор кафедры
теории менеджмента и бизнес-технологий
РЭУ им. Г.В. Плеханова

Семенова Алла Анатольевна

Подпись Семеновой А.А. заверяю

