

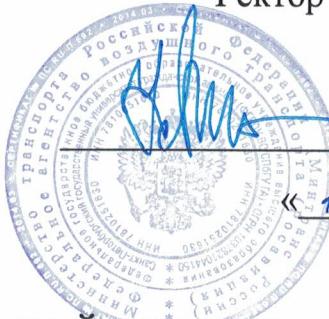
УТВЕРЖДАЮ

Ректор ФГБОУ ВО СПбГУ ГА

д.э.н., доцент

Ю.Ю. Михальчевский

«17» 11 2021г.



ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

на диссертацию Гязовой Марины Мухарбиевны 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 исследования

В условиях динамичного развития мировой экономики и растущего вовлечения населения и бизнеса в межрегиональные и международные связи растет значимость воздушного транспорта России как одного из важных ресурсов реализации национальных интересов, крупного составляющего национальной экономики и интенсивно развивающейся капиталоемкой структурой, которая обладает существенной отраслевой спецификой и требует специализированного методологического инструментария.

Подотрасль грузовых авиаперевозок, являясь частью российского воздушного транспорта и национальной экономики, функционирует в условиях нестабильной рыночной конъюнктуры как в России, так и за рубежом, подвержена высоким рискам и требует для формирования адекватных управленческих решений мониторинга текущей ситуации, развития и адаптации к меняющимся условиям методологии и информационно-аналитической базы обоснования стратегических решений,

что обуславливает актуальность темы данного диссертационного исследования.

Оценка структуры и содержания работы

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 полностью соответствует теме исследования, профилю диссертационного совета.

Диссертация состоит из введения, пяти глав с выводами по каждой главе, заключения, библиографического списка источников, содержащий 294 наименования и пяти приложений. Работа изложена на 341 странице машинописного текста, содержит 63 рисунка и 34 таблицы.

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.

Первая глава «Анализ состояния и перспектив развития российского рынка грузовых авиаперевозок» включает оценку системообразующей роли воздушного транспорта в экономическом развитии страны и место в нем грузового авиаотранспорта (с. 26-32). Проведен анализ состояния, факторов влияния и перспектив развития российского и мирового рынка авиагрузовых перевозок (51-64). Предложен концептуальный подход к совершенствованию взаимодействия субъектов управления воздушным транспортом и авиапромышленностью на всех уровнях (с. 72-78).

Вторая глава «Прогнозирование стратегии развития рынка грузовых авиаперевозок» посвящена вопросам снижения экономических рисков в деятельности субъектов авиатранспортной отрасли, выработке системного

подхода к прогнозированию рынка авиагрузовых перевозок, для реализации которого предложено применение механизмов диверсификации парка самолетов, маршрутов перевозок, типов перевозимых грузов, деловых партнеров (с. 92-101). Представлено прогнозное моделирование развития рынка грузовых авиаперевозок с учетом влияния различных факторов (с. 102-120). Принято, что стратегия развития подотрасли авиагрузовых перевозок реализуется тем, что моделируются тенденции ее роста и далее, выявляя наиболее важные факторы неопределенности, выстраивается техническая, технологическая, организационная, маркетинговая и финансово-экономическая политика, обеспечивающая эффективное развитие подотрасли, с учетом факторов прогнозируемого роста мировой экономики. Выявлено, что на рынке авиагрузовых перевозок с одной стороны существуют 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 при реализации различных рисков (с.124-136).

В третьей главе «Развитие авиационно-космических транспортных систем для транспортно-технического обслуживания орбитальных комплексов» на основе анализа текущего состояния и развития рынка транспортно-технического обслуживания орбитальных комплексов дана оценка перспектив и экономической эффективности применения авиационно-космических транспортных систем в транспортно-техническом обслуживании космических станций и в перспективных космических проектах (с.167-172). Сформулировано определение нового вида транспорта, как элемента общей транспортной системы, дано описание объектов (структуры) входящих в авиационно-космический транспорт компонентов (с. 159-163).

Четвертая глава «Исследование обеспечения специализированными воздушными судами рынка грузовых авиаперевозок» посвящена анализу

развития и использования российского и мирового парка транспортных самолетов. Проведен анализ спроса мирового авиатранспортного рынка на транспортные самолеты (с.188-194). Проведенный анализ конкурентоспособности транспортных самолетов для перевозки сверхтяжелых и уникальных негабаритных грузов выявил уникальные технические возможности рамповых самолетов класса Ан-124-100 (большие геометрические размеры грузовой кабины, грузоподъемность больше 100 тонн, автономная бортовая погрузочно-разгрузочная система, способность приземляться и взлетать с грунтовых ВПП), которые сформировали широко востребованный сегмент авиатранспортного рынка перевозки уникальных негабаритных тяжелых и сверхтяжелых грузов, в настоящее время 50% которого составляют военно-транспортные грузоперевозки для решения крупных военно-транспортных задач и 50% - гражданские грузоперевозки в интересах крупнейших корпораций топливно-энергетического комплекса, металлургических и горно-добывающих компаний, а также в рамках участия в международных гуманитарных миссиях в зонах чрезвычайных ситуаций, и, в дальнейшем, с перспективной возможностью участия в проектах транспортно-технического обеспечения космической деятельности (с. 194-201).

В пятой главе «Моделирование стоимости жизненного цикла проектирования, производства и эксплуатации тяжелых транспортных рамповых самолетов» обоснована реализуемость восстановления производства самолетов класса Ан-124-100, потребность в которых выявлена в ходе исследования, на базе кооперации предприятий российской промышленности, включая разработку необходимого отечественного авиадвигателя или приобретения его зарубежного аналога (с.225-232). Предложена модель, где основным критерием обоснования оптимальных решений по характеристикам проекта является оценка его эффекта на основе использования концепции жизненного цикла (ЖЦ) ВС, где укрупненными этапами ЖЦ считаются НИОКР, производство и эксплуатация, а стоимость

ЖЦ сопоставляется с эффектами от реализации проекта за весь период ЖЦ, включая прямой эффект от использования самолета для перевозки грузов, а также косвенный и кумулятивный эффекты от реализации проектов, достигаемые в других отраслях (с. 240-254). Для эффективного экономического управления проектом рекомендована PBL стратегия, основанная на стимулировании получения нужного заказчику авиатехники эффекта от внедрения технико-технологических новаций в течение жизненного цикла самолета (с. 256-267).

В заключении диссертации представлены основные выводы и предложения, сформулированные и обоснованные в ходе исследования.

Соответствие автореферата основному содержанию диссертации

В публикациях отражены основные научные результаты исследований Гязовой М.М., 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 сформулированные в диссертации выводы, предложения и результаты исследования, являются новыми. Автором сформулированы, исследованы и предложены решения по комплексу взаимосвязанных задач в рамках разработанной модели стратегии развития рынка грузовых авиаперевозок на основе системного анализа динамики рынка грузовых авиаперевозок и моделирования жизненного цикла авиационной техники на примере сегмента использования тяжелых транспортных рамповых самолетов.

1. Предложен концептуальный подход к реализации изменений в деятельность авиационных подразделений и описанию взаимодействия субъектов управления воздушным транспортом и авиационной промышленностью на всех уровнях, что позволит повысить эффективность и

согласованность развития смежных отраслей в подотрасли авиагрузовых перевозок.

2. Обоснована модель прогноза показателей развития авиаперевозок грузов разных категорий с учетом факторов внешней и внутренней динамики.

3. Выявлены специфические факторы роста спроса на авиаперевозки специальных грузов в гражданском сегменте, которые сопровождаются адекватным приростом объемных показателей перевозок промышленных, аэрокосмических грузов, включая перевозки в арктической зоне и Дальнем Востоке.

4. Обоснована структура производственной кооперации российских предприятий промышленности для реализации проектов производства или модернизации тяжелого транспортного рампового самолета, обоснованы технико-технологические возможности и реализуемость проекта с учетом состояния рынка грузовых авиаперевозок и потребностей в авиаперевозках специальных грузов до 2035 г., 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 и в рамках их использования в авиационно-космических транспортных системах.

5. Предложено понятие авиационно-космического сегмента транспортной отрасли России и разработана структура объектов, входящих в авиационно-космический транспорт, описаны 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, позволяющих 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, а также формирования эффектов от реализации проекта в смежных отраслях, предложены способы определения косвенного и кумулятивного эффекта от реализации проекта в сфере телекоммуникаций, связи и энергетики и прочих.

7. Разработан механизм применения PBL стратегии - контрактов жизненного цикла, направленных на стимулирование эффектов от транспортного использования авиатехники с учетом внедрения технико-технологических новаций и эффективности в течение жизненного цикла.

8. Предложен способ определения лимитной цены как предельно допустимого уровня цены воздушного судна, оптимизированного по критерию эффективности «стоимость жизненного цикла/заданный объем перевозок», обеспечивающего выполнение требований 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 в рамках ее жизненного цикла.

Достоверность основных результатов диссертационного исследования обеспечивается корректным использованием методов экономико-математического моделирования, системного анализа, прогнозирования развития больших технических и технико-технологических систем, анализом развития теории, практики и систематизации передового опыта в области организационно-экономических отношений, возникающих в сфере предоставления авиатранспортных услуг по перевозке грузов. Достоверность и обоснованность основным положений диссертации обеспечивается также анализом научных трудов отечественных и

зарубежных авторов по теме исследования, использованием профессиональных отраслевых информационных ресурсов в области экономики и управления на воздушном транспорте.

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:

- в российских авиаTRANSPORTНЫХ организациях и в компаниях, обеспечивающих послепродажное техническое обслуживание и ремонт авиационной техники;

- в работе Министерства промышленности и торговли России, Министерства транспорта России, Федерального агентства воздушного транспорта и ведомств, осуществляющих регулирование процессов обеспечения развития и эффективного функционирования авиационной промышленности и воздушного транспорта;

- в российских научно-исследовательских, проектных и производственных предприятиях авиапромышленности, в научно-исследовательских организациях и высших учебных заведениях, центрах подготовки и повышения квалификации кадров в области экономики и управления на воздушном транспорте.

Замечания и недостатки диссертационной работы

По содержанию диссертации имеется ряд замечаний:

1. В тексте рукописи (п.2.4, рис. 19) представлена модель прогноза авиагрузовых перевозок и потребного количества самолетов до 2035 года. Несмотря на обоснование полноты и достаточности представленного набора

входных данных для построения прогноза развития грузовых авиаперевозок и оценки потребного количества специализированных грузовых воздушных судов.

2. На рисунке 18 (п. 2.3) отражена схема взаимодействия дочерней грузовой авиакомпании с материнской многопрофильной компанией и внешними контрагентами. Требуют пояснения механизмы организации их взаимодействия в авторской методологии общего управления грузовыми операциями в группе авиакомпаний.

3. На рисунке 31 (п.2.5) представлен анализ мирового рынка авиаперевозок негабаритных грузов за 2000-2020 гг. и прогноз до 2035 года. Из рукописи неясно, каким образом и на основании каких факторов определены доли и распределены авиаперевозки грузов между основными перевозчиками в прогнозном периоде.

4. Недостаточно подробно описана и обоснована практическая значимость систем воздушного старта в описываемой соискателем авиационно-космической транспортной системе и перспектив ее применения в транспортно-техническом обслуживании на рынке космических услуг (п. 3.2).

5. Автором приведен анализ перспектив развития парка транспортных самолетов в таблице 20 (п.4.3), в основном, в сфере гражданских авиаперевозок. В рукописи не нашли отражения проблемы, которые можно также решать с использованием проведенного соискателем исследования на мировом рынке военно-транспортных перевозок, а также на рынке космических услуг в период до 2030 года.

6. Для полноты охвата всех этапов жизненного цикла самолета предложенная соискателем в п. 5.1. схема производственной кооперации по программе создания перспективного российского тяжелого транспортного рампового самолета целесообразно дополнить схемой кооперации предприятий и организаций на этапах НИОКР и эксплуатации самолета.

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

Соответствие Паспорту специальности ВАК

Диссертационная работа Гязовой Марины Мухарбиевны соответствует пунктам 1.4.81 - «Исследование влияния транспортных факторов на развитие рынков, размещение производительных сил, повышение эффективности общественного производства и экономическую безопасность страны», 1.4.88 - «Методы прогнозирования и стратегического планирования грузовых и пассажирских перевозок» и 1.4.89 - «Планирование и анализ производственно-хозяйственной и коммерческой деятельности предприятий транспорта» паспорта специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт).

Общие выводы

Диссертация Гязовой М.М., представленная на соискание ученой степени доктора экономических наук, является самостоятельной, законченной научно-квалификационной работой, содержащей решение крупной народнохозяйственной проблемы - «формирование стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок в условиях рынка с учетом жизненного цикла авиационной техники».

Диссертация соответствует требованиям п. 9-14 Положения о порядке присуждения ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства РФ № 842 от 24.09.2013 года предъявляемым к докторским диссертациям, 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».

Диссертация, автореферат и отзыв ведущей организации обсуждены на заседании кафедры № 17 «Экономики» Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации»
16. 11. 2021 года, протокол № 5.

И.о. зав. кафедрой № 17 «Экономики» ФГБОУ ВО
«Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации»
доктор экономических наук (08.00.05), профессор
Бородулина Светлана Анатольевна 

Сведения о ведущей организации:

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации»

196210, г. Санкт-Петербург, ул. Пилотов, д. 38, тел. 8 (812) 704-15-12, e-mail:
guga_kafedra17@mail.ru