

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 24.2.293.02, 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 НАУК

аттестационное дело № _____
решение диссертационного совета от 21.06.2023 № 18

О присуждении Матюхе Сергею Владимировичу, гражданину Российской Федерации, ученой степени доктора экономических наук.

Диссертация «Формирование организационно-экономического механизма развития региональной авиации России» по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика) принята к защите 17 марта 2023 г. (протокол заседания № 8) диссертационным советом 24.2.293.02, 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 № 1374/нк от 28.10.2022.

Соискатель Матюха Сергей Владимирович, «01» апреля 1963 года рождения, диссертацию на соискание ученой степени кандидата химических наук по специальной теме защитил в 1991 г. в диссертационном совете при Институте атомной энергии им. И.В. Курчатова. Работает доцентом кафедры «Экономика и управление» в Автономной некоммерческой организации высшего образования «Международный институт управления и права».

Диссертация выполнена на кафедре «Экономика и управление» в Автономной некоммерческой организации высшего образования «Международный институт управления и права».

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:

Гязова Марина Мухарбиевна, доктор экономических наук, доцент, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)», кафедра 505 «Инновационная экономика, финансы и управление проектами», доцент;

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 имени Главного маршала авиации А.А. Новикова», г. Санкт-Петербург, в своем положительном отзыве, подписанном Бородулиной Светланой Анатольевной, доктором экономических наук, профессором, заведующей кафедрой № 17 «Экономика», указала, что диссертация отвечает требованиям Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства РФ № 842 от 24.09.2013, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени доктора экономических наук, а ее автор Матюха Сергей Владимирович заслуживает присуждения ученой степени доктора экономических наук по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика).

Соискатель имеет 30 опубликованных работ по теме диссертации, из них в рецензируемых научных изданиях опубликована 21 работа. В диссертации отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных соискателем работах.

Наиболее значимые работы по теме диссертации, опубликованные в рецензируемых научных изданиях: Исследование развития российского рынка пассажирских авиаперевозок на современном этапе / С.В. Матюха // Транспортное дело России. – 2019. – № 6. – С. 62-65. – 1,40 п.л.; Развитие региональных воздушных перевозок в России и совершенствование организации деятельности региональных авиапредприятий / С.В. Матюха, В.Л. Филиппов, А.А. Фридлянд // Транспортное дело России. – 2020. – № 1. – С. 66- 68. – 1,00 п.л./авт. – 0,95 п.л.; Экономика Российской Федерации и развитие региональных авиаперевозок / С.В. Матюха // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 49-53. – 2,33 п.л.; Беспилотные авиационные системы в региональных перевозках / С.В. Матюха // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 100–102. – 1,28 п.л.; Цифровая экономика в Российской Федерации и развитие региональных авиаперевозок / С.В. Матюха // Транспортное дело России. – 2021. – № 2. – С. 24-28. – 2,45 п.л.; Анализ перспективы использования беспилотных летательных аппаратов в авиаперевозках / С.В. Матюха // Транспортное дело России. – 2021. – № 3. – С. 26-27. – 1,05 п.л.;

Анализ рынка пассажирских перевозок Республики Татарстан / С.В. Матюха // Транспортное дело России. – 2021. – № 4. – С. 3-6. – 1,28 п.л.; Исследование потенциала развития региональной маршрутной сети Северо-Западного федерального округа для российских региональных воздушных судов / С.В. Матюха // Транспортное дело России. – 2021. – № 4. – С. 51-54. – 1,51 п.л.; Анализ рынка авиаперевозок Республики Коми / С.В. Матюха // Транспортное дело России. – 2021. – № 4. – С. 95-98. – 1,05 п.л.; Исследование цифровой трансформации операционной среды авиакомпании / С.В. Матюха // Транспортное дело России. – 2021. – № 5. – С. 34-37. – 1,28 п.л.; Искусственный интеллект в беспилотных авиационных системах / С.В. Матюха // Транспортное дело России. – 2022. – № 1. – С. 8-11. – 1,51 п.л.; Макроэкономические кризисы: влияние пандемии и геополитических рисков на гражданскую авиацию России / С.В. Матюха // Транспортное дело России. – 2022. – № 2. – С. 37-40. – 1,98 п.л.; Экономические меры государственной поддержки пассажирских авиаперевозок в условиях кризисов / С.В. Матюха // Транспортное дело России. – 2022. – № 2. – С. 188-191. – 1,86 п.л.; Методология построения региональной маршрутной сети пассажирских авиаперевозок / С.В. Матюха // Транспортное дело России. – 2022. – № 3 (160). – С. 82-85. – 1,28 п.л.; Развитие модели рынка региональных авиаперевозок: регуляторное воздействие государства / С.В. Матюха // Креативная экономика. – 2023. – Том 17. – № 1. – С. 257-276. - 1,25 п.л.

В публикациях соискателя отражено развитие авторских идей относительно формирования организационно-экономического механизма развития региональной авиации России с разработкой экономической концепции рынка региональных воздушных перевозок, методологии формирования региональной маршрутной сети воздушных перевозок и решений по их практической реализации. Введено понятие «квазиоткрытая экономика» и сформулированы понятия потребителя, производителя, граничные условия существования равновесия на рынке региональных воздушных перевозок. При исследовании рынка пассажирских авиаперевозок и зон тяготения аэропортов показано, что важнейшую роль в обеспечении роста объемов перевозок регионального аэропорта играет наличие и стратегия базовой авиакомпании, выполняющей функцию регионального авиаперевозчика. Выявлены и терминологически определены как топологический дефект маршрутной авиасети явления пространственной изолированности сети региональных авиамаршрутов.

На диссертацию и автореферат поступило 15 отзывов. Все отзывы положительные. В отзывах имеются следующие замечания от:

1) Высоцкой Н.В., д.э.н., профессора, профессора кафедры «Экономическая теория и менеджмент» ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта»: в ходе исследования автором выявлена продолжающаяся стагнация производства гражданской авиационной техники, в первую очередь в сегменте

региональных авиаперевозок, однако предложенная методология построения региональной маршрутной сети пассажирских воздушных перевозок оперирует обезличенным воздушным судном, не имеющим летно-технических характеристик; в диссертационной работе предложен механизм расчета финансовых потерь от поддержания летной годности иностранных воздушных судов в период невозможности их замены в парке российских авиакомпаний, однако автор не приводит расчет приблизительных финансовых потерь на эту статью расходов по годам.

2) Демьянова А.А., д.э.н., директора Департамента транспортной безопасности Министерства транспорта Российской Федерации: автору следовало уделить большее внимание анализу вопросов применения беспилотных авиационных систем в авиационных работах и расширению сферы экономически эффективного их использования, что, безусловно, обогатило бы диссертацию; в автореферате недостаточно полно отражены результаты количественной оценки и прогнозных расчетов, предлагаемые соискателем для оценки факторов, влияющих на восстановление региональных авиаперевозок новых регионов страны, а также вероятность появления рисков.

3) Шевелевой А.В. д.э.н., доцента, профессора кафедры менеджмента, маркетинга и внешнеэкономической деятельности им. И.Н. Герчиковой МГИМО МИД России: в предложенной автором концепции оценки влияния государственного стимулирования воздушных перевозок и государственных инвестиций на развитие авиаотрасли комплекса РФ не указаны механизмы возврата инвестиций через мультипликативное воздействие авиаотрасли на результаты деятельности смежных отраслей экономики. Этот момент становится особо актуальным сегодня по причине коренного изменения отношения государства к понятию косвенных социально-экономических эффектов.

4) Кублина И.М., д.э.н., профессора, профессора кафедры «Экономика и маркетинг» ФГБОУ ВО «Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А.»: в представленном на рис. 11 автореферата прогнозе воздушных перевозок пассажиров с учетом трех сценариев выбытия иностранных самолетов и поступления российских самолетов и в тексте автореферата отсутствует количественный анализ номенклатуры перспективных региональных самолетов, который позволит определить потребные количественные показатели устойчивого роста пассажиропотока для определения максимальной доли региональных авиаперевозок на внутрироссийском рынке.

5) Бардасовой Э.В. д.э.н., доцента, профессора кафедры менеджмента и предпринимательской деятельности ФГБОУ ВО «Казанский национальный исследовательский технологический университет» (ФГБОУ ВО «КНИТУ»): в автореферате приведена схема взаимодействия субъектов рынка региональных воздушных перевозок с анализом финансовых мер государственной поддержки.

Однако в исследовании отсутствует анализ возможных вариантов реализации влияния государства на функционирование финансовых институтов с учетом потребностей российского регионального воздушного транспорта.

6) Рагулиной Ю.В. д.э.н., профессора, проректора по инновационной и цифровой трансформации ФГБОУ ВО «Государственный университет по землеустройству»: в автореферате приведена положительная оценка перспектив применения беспилотных летательных аппаратов в региональных перевозках пассажиров и грузов. По нашему мнению, в исследовании должна быть проведена оценка ресурсных возможностей беспилотных авиационных систем, надежности и наработки на отказ беспилотной техники, а также варианты кооперации провайдеров технического обслуживания и ремонта воздушного судна, обеспечивающих высокую транспортную и экономическую эффективность его эксплуатации.

7) Бандурина В.В., д.э.н., заместителя директора по науке АНО «Институт социально-экономических стратегий и технологий развития»: из автореферата неясно, каким образом будет осуществляться гармонизация интересов субъектов экономической деятельности; рассматривались ли в работе связи экономической устойчивости отдельной авиакомпании и авиаотрасли.

8) Бондарской Т.А. д.э.н., доцента, заведующей кафедрой «Экономическая безопасность и качество» ФГБОУ ВО «Тамбовский государственный технический университет»: недостаточно вниманияделено вопросам о том, какие дополнения по результатам выполненного исследования автор предлагает внести в действующее на воздушном транспорте в России законодательство и нормативную базу для ускорения применения БПЛА в грузовых авиаперевозках; есть ли у автора предложения по развитию кадрового обеспечения региональных авиаперевозок и приведению компетенций персонала предприятий воздушного транспорта в соответствие с потребностями развивающегося рынка региональных авиаперевозок.

9) Гутгарц Р.Д. д.э.н., профессора, профессора Института информационных технологий и анализа данных Иркутского национального исследовательского технического университета: в автореферате речь идет только о пассажирских авиаперевозках, хотя в названии диссертации данная принципиальная особенность не отражена; показаны современные тенденции воздушных перевозок, осуществляемых БПЛА, хотя они не предназначены для перевозки пассажиров; региональная авиация не ограничивается только пассажирскими авиаперевозками, поскольку существуют еще и грузоперевозки, которые в определенных условиях являются наиболее важными; говоря о графе внутренних маршрутов из Сыктывкара, возможно, следовало упомянуть о том, что при отсутствии математических составляющих, предложенных в диссертации, самолёты из этого города перевозили пассажиров как в другие населённые пункты региона, так и в другие города России. Целесообразно было показать действенность предлагаемых решений по сравнению

с ранее существующими. И главное, в чём, собственно, состоит экономический эффект и какую величину он составляет; экономическая модель рынка региональных воздушных перевозок представлена в описательном виде и не позволяет адекватно оценить алгоритмическую составляющую, т.е. остаётся непонятным, каким образом можно программно реализовать предложенную модель. Возможно, такое описание - это «издержки объёма автореферата» и в самой диссертации данная особенность рассмотрена.

10) Калинина А.Р. д.э.н., профессора, профессора кафедры оценочной деятельности и корпоративных финансов Университета «Синергия»: в приведенной схеме взаимодействия субъектов рынка региональных воздушных перевозок и анализе финансовых мер государственной поддержки не учитываются варианты возможного регулирования государством финансовых институтов и лизинговых компаний с учетом потребностей российских авиакомпаний; нет комплексной оценки прогнозного влияния потенциальных элементов неопределенной среды на дальнейшее формирование организационно-экономического механизма развития региональной авиации России.

11) Силиной Е.О., главного экономиста АО «Авиакомпания «Якутия»: в автореферате недостаточное внимание уделено грузовым авиаперевозкам в регионах страны.

12) Озерного В.П., генерального директора ООО «Авиакомпания «Ямал»: автору следовало уделить большее внимание анализу вопросов гражданского применения БПЛА в грузоперевозках и оценке экономически эффективного их использования, что, безусловно, обогатило бы диссертацию; недостаточно полно в автореферате отражены результаты количественной оценки и прогнозных расчетов, предлагаемые соискателем для оценки финансовых потерь государства от фактора поддержания летной годности иностранных воздушных судов в период невозможности их замены в парке авиакомпаний.

13) Чин-Фю В.Н., директора по экономике и финансам АО «АК «Полярные авиалинии»: в автореферате не представлены результаты обзора теоретических, нормативно-правовых положений, описывающих взаимодействие субъектов управления воздушным транспортом с авиационной промышленностью, которые могли стать частью разработанной научной концепции внедрения структурных и функциональных новаций в деятельность субъектов управления для повышения эффективности авиатранспортных услуг в условиях современного рынка.

14) Храброва А.В., генерального директора АО «Камчатское авиационное предприятие»: в автореферате отсутствует анализ взаимодействия ФКП аэропортового профиля и региональных авиакомпаний в целях обеспечения регионов услугами регионального воздушного транспорта.

15) Емеца О.А., заместителя генерального директора АО «Авиакомпания «Аврора»: в автореферате диссертации предложенный научно-методический

подход исследования рынка региональных авиаперевозок содержит примеры только европейской части России, желательно дополнить примерами применения данного подхода в условиях Дальневосточного федерального округа.

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., доцент Гязова Марина Мухарбиевна имеет следующие публикации по направлению диссертационного исследования: Совершенствование взаимодействия органов государственного регулирования и предприятий воздушного транспорта и авиационной промышленности в целях эффективного развития гражданской авиации / А.А. Фридлянд, М.М. Гязова // Транспортное дело России. – 2022. – № 3. – С. 17-20; Формирование стоимостной модели на ранних этапах жизненного цикла авиационной техники / Б.А. Горелов, М.М. Гязова // Российский экономический интернет-журнал. – 2019. – № 4. – С. 41; 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.

Д.э.н., профессор Семенова Алла Анатольевна имеет следующие публикации по направлению диссертационного исследования: Использование роевых алгоритмов для управления беспилотным грузовым транспортом / А.А. Семенова, А.В. Строкова // Наукосфера. – 2021. – № 12-2. – С. 206-210; 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. - 232с..

Д.э.н., профессор Хайтбаев Валерий Абдурахманович имеет следующие публикации по направлению диссертационного исследования: Транспортно-логистические агломерации как фактор развития территорий / В.А. Хайтбаев // Экономика и предпринимательство. – 2022. – № 9(146). – С. 498-503; Кластерный подход как способ экономического зонирования территорий / В.А. Хайтбаев // Вестник СамГУПС. – 2022. – № 3(57). – С. 14-21; Моделирование системы «грузопоток – транспортно-логистическая инфраструктура» на основе гносеологического подхода / Хайтбаев В.А., Климашин К.А. // Вестник САМГУПС. - 2020. - № 3(49). - С. 26-35.

Сотрудники ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова» имеют следующие публикации по направлению диссертационного исследования: Исследование авиационной системы Арктической зоны Российской Федерации / И.В. Зайцева, С.А. Бородулина // Транспортное дело России. – 2022. – № 1. – С. 159-161; 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 региональных воздушных перевозок на основе комплексного исследования проблем управления и экономики воздушного транспорта в условиях существенного влияния макроэкономических кризисов и геополитических рисков на стратегию развития региональной авиации страны (с. 14-62);

предложена методология построения региональной маршрутной сети пассажирских воздушных перевозок, основанная на элементах математического аппарата теории графов и фракталов, позволяющая перейти от эмпирического описания к аналитическим алгоритмам построения региональных маршрутных сетей (с.66-79), определены ключевые факторы, влияющие на авиационную подвижность населения (с. 80-86);

введено понятие «квазирегиональная авиакомпания» и конкретизированы трактовки следующих понятий: «региональная авиакомпания», «региональный маршрут», «рынок региональных авиаперевозок», адаптированных к изменившейся экономической среде; на основании новых трактовок выделены и сформулированы границы «рынка региональных воздушных перевозок» и принципы его формирования (с. 59-62, с. 67-70);

введено понятие «квазиоткрытая экономика», для ее условий сформулированы понятия потребителя, производителя, экономического равновесия, факторы и условия возникновения, граничные условия существования равновесия на рынке региональных воздушных перевозок (с. 185-187);

разработаны рекомендации по эффективному развитию региональных авиаперевозок в крупных регионах России на основе моделирования и обобщения результатов взаимодействия в системе «население и совокупность экономических субъектов региона» (с. 87-104); выявлены неоправданно высокие затраты авиакомпаний на наземное обслуживание в региональных аэропортах; предложено и на конкретном примере обосновано увеличение пропускной способности

региональных аэропортов с использованием интеллектуального цифрового обеспечения, позволяющего уменьшить фондоемкость имущественных комплексов региональных аэропортов и сократить финансовую нагрузку государства по субсидированию региональных авиаперевозок (с. 108-119);

разработана экономическая модель рынка региональных воздушных перевозок в условиях квазиоткрытой экономики; впервые для построения концепции рынка региональных воздушных перевозок применен математический аппарат теории множеств, позволяющий выстроить целостную модель рынка региональных воздушных перевозок с возможностью дополнения и расширения за счет введения новых структурных элементов; определена для пассажира функция полезности как мера количественного предпочтения потребителя из множества региональных маршрутов, бюджетное ограничение потребителя при заданной системе цен; определена для производителя (авиакомпании) функция прибыли, показана аддитивность производственной функции и ее масштабируемость (с. 185-210);

разработан механизм регуляторного воздействия государства на совокупный спрос и совокупное предложение на рынке региональных авиаперевозок, отличительной особенностью которого является вариативность сценариев выхода из кризиса рынка региональных воздушных перевозок; сформулированы стратегии организационно-экономического воздействия государства, включающие субсидирование спроса на воздушные перевозки и инвестирование в производство российских воздушных судов; разработана модель динамики изменения парка российских пассажирских воздушных судов для рынка региональных воздушных перевозок в условиях технологического совершенствования и развития научно-технического прогресса; выявлены закономерности изменения границ производственных возможностей при различных временных сценариях государственного стимулирования спроса на воздушные перевозки (с. 213-228);

предложены прогнозные сценарии перевозки пассажиров региональным воздушным транспортом до 2030 года с учетом динамики флота российских авиакомпаний; учтено влияние факторов поддержания летной годности иностранных воздушных судов на необходимые дополнительные расходы государства – субсидирование авиапарка в целях обеспечения социально обусловленного уровня авиационной подвижности населения (с. 228-235);

разработаны предложения по восстановлению региональных воздушных перевозок новых регионов и их интеграции в рынок региональных перевозок России; проведена оценка перспектив развития основных социально-экономических и промышленных характеристик новых субъектов Российской Федерации с целью оценки их потенциальной интеграции в российский рынок воздушных перевозок (с. 235-257);

обоснованы перспективы и экономическая эффективность применения беспилотных авиационных систем в региональных воздушных перевозках пассажиров и грузов (с. 122-148); разработаны рекомендации по законодательному определению предприятий, занимающихся эксплуатацией БПЛА в коммерческих целях, их сертификацией для авиационных работ и грузовых перевозок (с. 157-166); предложена конверсия разработок российских военных БПЛА в аппараты гражданского назначения для региональных и местных перевозок грузов и почты (с. 149-157).

Теоретическая значимость исследования определяется тем, что:

разработан концептуальный подход к развитию научного инструментария и обоснованию комплекса мер, направленных на формирование организационно-экономического механизма развития региональной авиации России, включающие экономическую концепцию рынка региональных воздушных перевозок в условиях квазиоткрытой экономики, позволяющую выстроить целостную модель рынка региональных воздушных перевозок, определить влияние государственного субсидирования и государственных инвестиций на развитие авиатранспортного комплекса России;

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

изложены аргументы, доказательства, факты, тенденции и факторы, обосновывающие необходимость развития научного инструментария, направленного на формирование новых механизмов развития региональной авиации России (с. 24-29, с. 56-59, 169-174);

раскрыты существенные теоретические положения: закономерности изменения производственных возможностей на рынке региональных воздушных перевозок при различных временных сценариях влияния государственного регулирования и мер государственной поддержки; проблемы, связанные с организационно-экономическими особенностями эффективного применения мер государственной поддержки, направленных на смягчение кризисных воздействий на региональные воздушные перевозки; проведено сопоставительное моделирование государственного субсидирования авиаперевозок и увеличение инвестирования в российский авиапром с целью выявления и формирования факторов роста рынка региональных воздушных перевозок (с. 181-184, с. 218-223).

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

разработана методология развития региональной маршрутной сети, позволяющая российским авиакомпаниям высокоэффективно строить

региональные маршрутные сети, сочетая меры государственного регулирования и государственной поддержки, расширяя присутствие российских воздушных судов на рынке региональных пассажирских авиаперевозок (с. 77-79, 105-108);

обоснованы технико-экономические возможности и реализуемость применения БПЛА в региональных воздушных перевозках с учетом состояния рынка перевозки грузов и почты на региональных маршрутах и потребности потребителей в воздушных перевозках, что обеспечит возможность широкого применения беспилотной авиатехники в региональных воздушных перевозках, особенно в труднодоступных районах Арктической зоны, Сибири и Дальнего Востока, где единственным всесезонным видом транспорта является авиация; рассмотрены критерии выбора БПЛА гражданского назначения для использования в региональных грузоперевозках (с. 134-148);

разработана методология факторного анализа на основе независимых наиболее значимых факторов, определяющих необходимость авиаперевозки и влияющих на количественный результат (с. 84-86); работоспособность предложенного инструментария подтверждена выполненными прогнозными расчетами восстановления пассажирских авиаперевозок новых субъектов (с. 244-250);

предложена стоимостная оценка мер государственной поддержки по группам факторов: прямого финансового действия, поддержания летной годности иностранных ВС, стоимости российских ВС (с. 206-209, с. 233-234, с. 226-228).

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

теоретические положения диссертационного исследования основываются на официальных данных и фактах, согласуются с опубликованными материалами по проблемам управления и экономики региональных воздушных перевозок;

идея диссертационного исследования базируется на анализе практики и обобщении передового опыта в области управления развитием региональной авиацией России;

использованы официальные данные федеральных государственных органов РФ (Росстат, Министерство транспорта, Росавиация), международных организаций, научная информация из периодических научных изданий 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 результатов исследования, способствующих формированию стратегии развития рынка региональных воздушных перевозок на основе системного анализа динамики рынка с учетом влияния макроэкономических кризисов и геополитических рисков; 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 государственного регулирования поддержки региональных воздушных перевозок в современных условиях рынка, совершенствовать предложенную экономическую концепцию рынка региональных воздушных перевозок в условиях квазиоткрытой экономики для принятия оптимальных управлеченческих решений в интересах авиатранспортной отрасли.

Соискатель Матюха С.В. ответил на задаваемые ему в ходе заседания вопросы и привел собственную аргументацию, подтверждающую выводы и заключения, сделанные в ходе диссертационного исследования и процедуры защиты диссертации.

На заседании 21 июня 2023 г. диссертационный совет за решение актуальной научно-практической проблемы, имеющей важное социально-экономическое и хозяйственное значение для национальной экономики, принял решение присудить Матюхе С.В. ученую степень доктора экономических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 14 человек, из них 5 докторов наук по специальности рассматриваемой диссертации, участвовавших в заседании, из 16 человек, входящих в состав совета, проголосовали: за – 14 (четырнадцать), против – 0 (нет).

Председатель

диссертационного совета

Чудновский Алексей Данилович

Ученый секретарь
диссертационного совета

Мальцева Мария Валерьевна

21 июня 2023 г.

