

В диссертационный совет 24.2.293.02
при ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления»

ОТЗЫВ

официального оппонента Хайтбаева Валерия Абдурахмановича, доктора экономических наук, профессора на диссертацию Матюхи Сергея Владимировича на тему «Формирование организационно-экономического механизма развития региональной авиации России», представленной на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 5.2.3 – «Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика)»

Актуальность темы исследования

Региональная гражданская авиация является важной составной частью инфраструктуры транспортной системы страны. Региональные воздушные перевозки выполняют функцию «сшивания» территории страны, обеспечивают транспортную доступность территорий и позволяют населению свободно перемещаться между регионами. 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 региональных авиаперевозок. Экономические кризисы и санкционные ограничения требуют повышения устойчивости функционирования и развития рынка региональных авиаперевозок, выработки и реализации обоснованной стратегии развития субъектов рынка, что обуславливает актуальность темы диссертационного исследования. Описанные выше методологические проблемы в отношении организации и развития рынка региональных авиаперевозок недостаточно изучены, их системное исследование в рамках современной отраслевой экономики и управления

воздушным транспортом имеет неполный характер. Это определяет актуальность и важность выбранной автором темы диссертационного исследования, ее научной и практической значимости.

Структурирование проблемы, разнообразие решаемых в этой сфере задач, результаты которых совместно формируют методологию, концепции и организационно-экономические механизмы развития и функционирования рынка региональных авиаперевозок, экономические методы совершенствования взаимодействия субъектов воздушного транспорта и разработки стратегии их развития, представляют значительный научный и практический интерес, поскольку ранее отраслевой рынок регионального воздушного транспорта не исследовался в такой комплексной системной постановке.

Автором определены и систематизированы теоретико-методологические проблемы развития и экономики рынка региональных авиаперевозок, динамики перевозки авиапассажиров в увязке с развитием авиапромышленности и факторами российской макроэкономики, влияющими на формирование стратегии развития сегмента пассажирских региональных авиаперевозок. Разработана концептуальная схема совершенствования мер государственного регулирования и механизмов государственной поддержки региональных авиаперевозок, направленная на повышение их эффективности путем скоординированного сочетания экономических стимулов и административных мер. Разработана прогнозная модель формирования стратегии развития российского рынка региональных авиаперевозок на основе системного анализа его тенденций, обоснованного выбора перспективных направлений развития и эффективных способов их реализации на макро- и микроуровне, с учетом факторов роста потребностей в региональных перевозках и ускорения роста производства российских воздушных судов. Следует отметить актуальность авторского подхода в определении перспективного сегмента транспортной отрасли - применения беспилотных авиационных систем и обоснования экономической эффективности его развития в качестве важной составляющей грузовых и пассажирских региональных авиаперевозок и авиаработ.

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

Содержание и структура диссертационной работы охватывает основные вопросы исследуемой 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. Структура представленной диссертации логичная и четкая, что способствует раскрытию поставленной цели и решению задач исследования. Работа состоит из введения, пяти глав основного текста с выводами, заключения, списка литературы и четырех приложений. Общий объем диссертации составляет 330 страниц, включает 104 рисунка, 18 таблиц. Автор обосновал актуальность выполненного исследования по формированию стратегии развития региональных авиаперевозок как важного сегмента отрасли воздушного транспорта, с учетом прогноза социально-экономического развития регионов и страны, особенностей их влияния на рынок воздушных перевозок и развитие авиационной техники. Содержание диссертации основано на авторском исследовании существующих теоретико-методологических подходов к вопросам развития рынка региональных авиаперевозок, комплексном подходе к решению проблем управления и экономики воздушного транспорта, динамики изменения флота российских авиакомпаний, а также санкционных ограничений, влияющих на стратегию развития региональных авиаперевозок. Опираясь на выводы из проведенного исследования, автор выработал заслуживающие внимания собственные суждения и рекомендации по исследуемой теме.

Во введении автором обоснована актуальность темы диссертационной работы, сформулирована научная проблема, определены цели и задачи исследования, отражены основные научные результаты, их теоретическая новизна и практическая значимость.

В первой главе диссертационного исследования выявлены и сформулированы основные проблемы региональной авиации РФ: устаревшие неэффективные воздушные суда; выбытие из реестра большого количества региональных аэропортов, грозящее потерей связности регионов страны, особенно в удаленных и труднодоступных районах, не имеющих круглогодичного наземного транспортного сообщения; неустойчивое финансовое положение региональных авиакомпаний; недостаточный уровень государственной поддержки наземной авиа транспортной инфраструктуры и производства новой российской авиатехники и другие. Проведен анализ состояния региональных воздушных перевозок в докризисный и текущий периоды. Практически все ранее сделанные прогнозы о развитии региональных воздушных перевозок утратили достоверность, что потребовало разработки новых финансово-экономических моделей и прогнозных оценок. Экономические меры государственной поддержки региональных воздушных перевозок в рассматриваемый период включали также прямую финансовую поддержку авиапредприятий и аэропортов, которым пришлось сокращать свою деятельность из-за административных ограничений. Сделан вывод о необходимости разработки дополнительных эффективных мер государственного регулирования и поддержки гражданской авиации, в том числе региональных воздушных перевозок, в условиях санкционного давления.

Заслуживают внимания научные результаты, полученные автором во **второй главе** диссертации, в которой выполнен анализ транспортной связности территории России. В результате исследований уточнен понятийный аппарат элементов региональной маршрутной сети. Предложена методология построения региональной маршрутной сети пассажирских воздушных перевозок, позволяющая перейти от эмпирического описания к аналитическим математическим алгоритмам формирования региональных маршрутных сетей. В диссертации проведено исследование взаимодействия авиакомпаний и регионального аэропорта с целью развития маршрутной сети регионов с учетом возможностей использования различных типов гражданских воздушных судов регионального класса. Сделан вывод о необходимости и

возможности снижения фондоемкости имущественных комплексов региональных аэропортов, что позволит улучшить экономику регионального воздушного транспорта и сократит финансовую нагрузку государства по субсидированию региональных авиаперевозок. Повышение фондоотдачи региональных аэропортов является важной задачей в модернизации наземной транспортной инфраструктуры региональной авиации.

Научные результаты исследования, обладающие новизной, представлены автором также **в третьей главе**, в которой на основе анализа текущего состояния и развития беспилотных авиационных систем показано, что беспилотные летательные аппараты (БПЛА) могут и должны рассматриваться как новые перспективные объекты рынка региональных воздушных перевозок и авиаработ. Разработана методика технико-экономического обоснования возможностей применения БПЛА в региональных воздушных перевозках. Предложено провести конверсию разработок российских военных БПЛА в аппараты гражданского назначения для региональных и местных перевозок грузов и почты. Отмечено, что текущее техническое и экономическое состояние разработок БПЛА по дальности и грузоподъемности в первую очередь соответствует их применению на грузовых региональных авиамаршрутах.

Научную и практическую ценность представляют изложенные **в четвертой главе** диссертационной работы результаты, где исследовано влияние макроэкономических кризисов на состояние рынка региональных воздушных перевозок. Проведен анализ оперативных мер государственной поддержки региональных воздушных перевозок, направленных на смягчение кризисных воздействий и стабилизацию рынка региональных воздушных перевозок. Разработана экономическая модель рынка региональных воздушных перевозок в условиях квазиоткрытой экономики. Введено понятие «квазиоткрытая (т.е. действующая в условиях санкционных ограничений) экономика» и для нее моделируется взаимодействие субъектов рынка - потребителей, производителей, определяются факторы и условия возникновения, граничные условия существования равновесия на рынке

региональных воздушных перевозок. При этом учитывается, что при любой назначаемой системе цен равновесие достижимо при условии, что ни один пассажир не может изменить свой бюджет без увеличения затрат авиакомпании, и ни одна авиакомпания не может увеличить свою прибыль, без увеличения затрат пассажира. Анализ структурных изменений в статистических группах авиакомпаний выявил преобладание и существенное доминирование магистральных авиакомпаний над региональными авиакомпаниями на российском рынке воздушных перевозок, что позволяет сделать вывод о недостаточном количестве авиакомпаний, осуществляющих авиаперевозки по местным, региональным и межрегиональным маршрутам, имеющим относительно умеренный пассажиропоток.

Значимые научные результаты, обладающие новизной, представлены соискателем **в пятой главе**, где обосновано участие государства в экономических процессах на рынке региональных воздушных перевозок. Предложенная модель развития рынка региональных воздушных перевозок позволила определить влияние государственного стимулирования спроса на воздушные перевозки и государственных инвестиций на развитие региональной авиации России. Разработана модель динамики изменения парка российских пассажирских воздушных судов для рынка региональных воздушных перевозок в условиях совершенствования технологий и развития научно-технического прогресса в российской авиапромышленности. На основе моделирования экономики рынка региональных воздушных перевозок, обслуживающего соответствующие региональные авиамаршруты, разработаны прогнозные сценарии перевозки пассажиров региональным воздушным транспортом до 2030 года с учетом динамики флота российских авиакомпаний. Важным научным результатом является обоснование влияния фактора поддержания летной годности иностранных воздушных судов на дополнительные расходы государства для поддержания требуемой динамики производительности флота воздушных судов российскими авиакомпаниями, которые вынужденно покрываются государственной субсидией для поддержки эксплуатации как российской, так и (временно) иностранной авиатехники. Разработаны

предложения по восстановлению региональных воздушных перевозок новых регионов и их интеграции в рынок региональных перевозок России. На основе разработанной автором факторной модели оценки авиационной подвижности населения, предложены этапы интеграции авиационных маршрутов новых российских регионов.

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

Разработанные автором диссертации теоретические положения, выводы и рекомендации 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, опубликованной Федеральными органами исполнительной власти, отраслевыми государственными органами РФ (Росстат, Министерство транспорта, Росавиация), использованием 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, экономико-математического 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 400 источников информации, данных авиакомпаний, государственной статистики, экспертных оценок. В публикациях отражены основные научные результаты исследований Матюхи С. В., вынесенные на защиту. Результаты доложены автором на 5 научных конференциях и опубликованы в 30 статьях, в том числе 21 статье в рецензируемых изданиях и двух монографиях. Автореферат соответствует содержанию диссертационной работы.

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

1. На основе комплексного исследования развития российской региональной авиации с 2000 года по настоящее время определены временные периоды существенных изменений тенденций функционирования рынка региональных воздушных перевозок. Определены основные социально-экономические факторы и проблемы развития российских региональных воздушных перевозок в условиях макроэкономических кризисов и геополитических рисков.

2. 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. Определены ключевые факторы, влияющие на авиационную подвижность населения.

3. На основе исследования механизмов взаимодействия в системе «население - совокупность экономических субъектов региона» выявлены факторы и целевые показатели, обеспечивающие достижение авиационной транспортной доступности. При исследовании рынка пассажирских авиаперевозок и зон тяготения аэропортов модельного субъекта доказано, что ключевую роль в обеспечении роста объемов перевозок регионального аэропорта играет взаимодействие с базовой авиакомпанией, выполняющей функцию регионального авиаперевозчика. Анализ зон тяготения аэропортов модельного субъекта выявил тенденцию расширения зоны тяготения аэропорта с более развитой маршрутной сетью за счет частичного присоединения зоны «слабого» аэропорта.

4. Разработана экономическая модель рынка региональных воздушных перевозок в условиях квазиоткрытой экономики. Для построения концепции рынка региональных воздушных перевозок применен адекватный математический аппарат, позволяющий выстроить целостную модель рынка региональных воздушных перевозок с возможностью дополнения и расширения за счет введения новых структурных элементов.

5. Разработан механизм регуляторного воздействия государства на совокупный спрос и совокупное предложение на рынке региональных авиаперевозок, учитывающий вариативность сценариев выхода из кризиса рынка региональных воздушных перевозок.

6. Разработанные организационные и экономические механизмы развития региональных воздушных перевозок России положены в основу прогнозных сценариев развития перевозки пассажиров региональным воздушным транспортом до 2030 года с учетом динамики структуры парка воздушных судов российских авиакомпаний. Даны предложения по восстановлению региональных воздушных перевозок новых регионов и их интеграции в рынок региональных перевозок России.

7. Исследование показало, что беспилотные летательные аппараты (БПЛА) могут и должны рассматриваться как новые объекты рынка региональных воздушных перевозок. Разработана методика технико-

экономического обоснования возможностей применения БПЛА в региональных воздушных перевозках.

8. Анализ и оценка проведенного исследования показывает, кроме указанных элементов научной новизны, важное значение проделанной работы с точки зрения влияния развития региональной авиации на укрепление национальной безопасности, о котором не говорится в диссертации. В настоящее время авиационные перевозки специальных грузов в основном сконцентрированы в нескольких крупных специальных и гражданских воздушных портах, происходит концентрация материально-технических ресурсов и людей, что позволяет уничтожать большие объемы ресурсов в одном месте малым количеством средств поражения. Развитие сети региональных аэродромов позволит рассредоточить силы и средства и уменьшить риск потенциального ущерба.

Замечания и недостатки диссертационной работы

По содержанию диссертации имеется ряд замечаний:

1. В приведенной на стр. 228-231 (п. 5.2) диссертации модели прогноза развития рынка региональных пассажирских авиаперевозок до 2030 года с учетом динамики структуры парка воздушных судов российских авиакомпаний автором выделяются основные группы факторов (источники входной информации), оказывающие наибольшее влияние на динамику объемов авиаперевозок и влияющие на оценку потребного количества воздушных судов. Однако из текста диссертации неясно, каким образом и из каких источников автором была сформирована указанная исходная информация. Кроме того, остается дискуссионным вопрос сравнения величин предельных издержек на отечественные и иностранные воздушные суда, в том числе при государственных субсидиях. Поскольку объемы производства отечественных воздушных судов не значительны, предельные издержки на них, очевидно, могут быть больше чем у иностранных воздушных судов в условиях прекращения покупок новых и трат только на их ремонт и обслуживание.

2. В изложении диссертационной работы (п. 5.) недостаточно полно отражены результаты количественных оценок влияния рассматриваемых соискателем факторов риска и неопределенностей, влияющих на спрос населения на региональные перевозки, что может сказаться на изменении прогнозных объемов перевозок пассажиров и разработке долгосрочных стратегий и перспективных программ развития рынка региональных авиаперевозок.

3. Автор в п. 5.2 рассматривает различные сценарии прогноза развития рынка региональных пассажирских авиаперевозок до 2030 года с учетом динамики структуры парка воздушных судов российских авиакомпаний, однако не предлагает оптимального сценария развития в рамках моделируемой ситуации, ограничиваясь заданным набором сценариев. Хотя сам по себе сценарный подход полезен, применение имитационного моделирования в управлении может помочь оптимизации управленческих процессов, выявив наилучший вариант/опцию для последующих действий.

4. Необходимо уточнить некоторую терминологию – например, в п. 1.4 термин «квазирегиональная авиакомпания» не определяет точные границы модели авиакомпании и в некоторой степени размыт.

5. Соискатель справедливо отмечает в п. 4.1 угрозу национальному суверенитету со стороны транснациональных технологических лидеров на глобальном рынке авиаперевозок и авиационной техники. Ввиду этого, логичен вопрос, какие рекомендуются эффективные меры противодействия технологическому монополизму со стороны глобальных лидеров отрасли. Целесообразно было бы раскрыть эти аспекты подробнее.

Отмеченные замечания не меняют в целом общего положительного вывода о значимости научных результатов выполненного диссертационного исследования, ее научной и практической значимости.

Общее заключение

Диссертация Матюхи С. В. на тему: «Формирование организационно-экономического механизма развития региональной авиации России», представленная на соискание ученой степени доктора экономических наук,

является самостоятельной законченной научно-квалификационной работой, в которой на основании выполненных автором исследований решена научная проблема методологии формирования организационно-экономического механизма развития региональной авиации России, имеющая важное социально-экономическое значение.

Диссертация полностью отвечает требованиям «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 № 842, предъявляемым к докторским диссертациям, а её автор Матюха Сергей Владимирович заслуживает присуждения учёной степени доктора экономических наук по специальности 5.2.3 - Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика).

Официальный оппонент, профессор Самарского национального исследовательского университета имени академика С.П. Королева
доктор экономических наук, профессор

Хайтбаев Валерий Абдурахманович

25.05.2023г.



Хайтбаев Валерий Абдурахманович, доктор экономических наук по специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством, профессор Кафедры организации и управления перевозками на транспорте ФГБОУ ВО «Самарский национальный исследовательский университет имени академика С. П. Королева»
443086, г. Самара, ул. Московское шоссе, д. 34
тел.: +7 (846) 267-43-70
Эл. почта: ssau@ssau.ru, vhaitbaev21@mail.ru