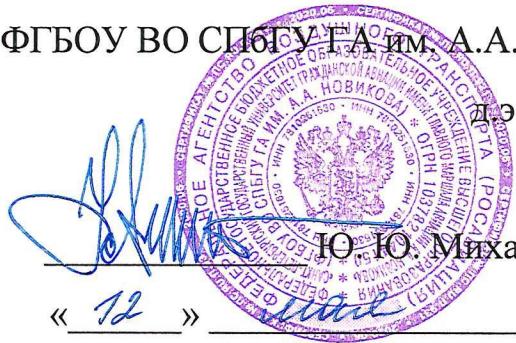


УТВЕРЖДАЮ

Ректор ФГБОУ ВО СПбУГА им. А.А. Новикова

д.э.н., доцент



2023 г.

ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

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

Развитие региональной авиации Российской Федерации длительное время существенно отстает от общих темпов развития российского воздушного транспорта. Мировые события 2020-2022 годов коренным образом усложнили и привели к нестабильности развитие российской гражданской авиации и региональных авиаперевозок. Рост показателей гражданской авиации, продолжавшийся до 2019 г. включительно, сменился глубоким падением в 2020 году, а затем, после относительного восстановления в 2021 году, новый спад в 2022 году и начинающийся в первом квартале 2023 года новый восстановительный рост. Изоляция отдельных стран и регионов привели к нарушению стабильности воздушного сообщения. За три года (2019-2021 гг.) накопленные операционные убытки пассажирских авиакомпаний составили около 331 млрд. руб. В периоды экономической нестабильности роль государства, как регулятора, источника реализации необходимых мер

государственной поддержки, и финансовой стабилизации рынка, многократно возрастает. Теоретические аспекты, основы стратегии и механизмов развития региональной авиации в России в периоды кризисной нестабильности и санкционных ограничений недостаточно изучены и проработаны. В настоящее время представлены в основном результаты сопоставления деятельности субъектов рынка региональных авиаперевозок, предпосылки организации их взаимодействия. Отсутствуют обобщенные модели рынка региональных авиаперевозок, разработанные для обоснования сбалансированных решений, обеспечивающих комплексный учет интересов потребителей, производителей и участников рынка региональных авиаперевозок, концепции и методологии формирования маршрутной сети как основы транспортной доступности регионов, механизмов оптимального регуляторного воздействия государства на стимулирование развития регионального сегмента воздушного транспорта. Таким образом, тема исследования актуальна, имеет теоретическую и практическую значимость и определяет необходимость широкого дальнейшего развития исследований.

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 и профилю специализации диссертационного совета. Диссертация состоит из введения, пяти глав с выводами по каждой главе, заключения, списка литературы, содержащего 400 наименований и четырех приложений. Общий объем диссертации составляет 330 страниц, включает 104 рисунка, 18 таблиц.

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.

Первая глава «Анализ состояния и проблемы развития российского рынка региональных воздушных перевозок» включает оценку развития региональных воздушных перевозок в период с 2000 года по настоящее время и состояния региональных аэропортов, авиакомпаний и парка региональных воздушных судов (с. 14-46). Проведен анализ реализуемых экономических мер государственной поддержки региональных воздушных перевозок (с. 46-56). Предложен стратегический подход и основные направления решений ключевых проблем и задач развития рынка региональных воздушных перевозок (с.56-62).

Вторая глава «Методология формирования региональной воздушной сети» посвящена вопросам транспортной связанности территории России, уточнен понятийный аппарат элементов региональной маршрутной сети (с. 66-70). Предложена методология построения региональных маршрутных сетей с использованием математического аппарата теории графов и фракталов, позволяющая перейти от эмпирического описания к математическим алгоритмам, с целью решения экономических задач в области региональной авиации (с. 66-70). Предложено рассматривать существующую в настоящее время в отдельных регионах пространственную изолированность региональных маршрутных авиасетей в качестве пространственного топологического дефекта. Показано, что ликвидацию указанных топологических дефектов региональных маршрутных сетей страны можно осуществить только с использованием эффективных мер государственного регулирования и поддержки (с. 71-79). Выявлены и систематизированы факторы, влияющие на рынки воздушного транспорта при формировании конфигурации рынков региональных воздушных перевозок. Предложена факторная модель оценки авиационной подвижности населения, определены взаимосвязи факторов (с. 80-86). Выявлены факторы, формирующие взаимодействие и целевые показатели достижения транспортной доступности. Разработаны рекомендации по эффективному развитию региональных воздушных перевозок в крупных регионах России на основе моделирования и обобщения результатов взаимодействия в системе «население

и совокупность экономических субъектов региона». При анализе наземной инфраструктуры региональной гражданской авиации сделан вывод о недостаточном количестве действующих узловых и региональных аэропортов, что ведет к нерациональной структуризации сети региональных маршрутов (с. 87-104). Проведен анализ возможностей использования различных типов гражданских воздушных судов региональных классов. Показано, что наибольшей эффективностью на значительной части региональных и межрегиональных маршрутов будут обладать ВС типа RRJ-95 и Ил 114-300 или их аналоги (с. 105-108). При исследовании инновационных процессов в региональных воздушных перевозках отмечено, что цифровизация и широкое распространение технологий анализа больших данных радикально меняют организацию управления воздушным пространством и рынком воздушных перевозок. Анализ расходов авиакомпаний при выполнении пассажирских рейсов по регулярным региональным маршрутам выявил высокие затраты авиакомпаний на наземное обслуживание в аэропортах. С целью снижения указанных расходов предложено уменьшение фондоемкости имущественных комплексов региональных аэропортов, что позволит повысить конкурентоспособность воздушного транспорта и сократит государству финансовую нагрузку по субсидированию региональных авиаперевозок. Повышение фондоотдачи региональных аэропортов является важной задачей в модернизации наземной транспортной инфраструктуры региональной авиации. Интеллектуальное цифровое обеспечение предоставляет возможность увеличения пропускной способности региональных аэропортов без несоразмерных капитальных затрат (с. 108-119).

В третьей главе «Перспективы использования беспилотных авиационных систем в региональных воздушных перевозках» на основе анализа текущего состояния и развития беспилотных летательных аппаратов дана оценка перспектив и экономической эффективности применения беспилотных авиационных систем в региональных воздушных перевозках пассажиров и грузов (с. 122-148). Определены наиболее перспективные сферы использования БПЛА в региональных авиаперевозках в России. Показаны преимущества

беспилотных авиационных систем и отмечено отсутствие нормативно-правовой базы, регулирующей использование БПЛА и тормозящей их применение в региональных авиаперевозках (с. 134-148). При этом целесообразно обосновать разграничение зон рационального применения БПЛА вертолетного и самолетного типов, с учетом особенностей первых в отсутствии требований к наземной инфраструктуре и преимуществ вторых в простоте эксплуатации и наличии посадочных площадок и малонагруженных аэропортов. Государству необходимо законодательно определить тип предприятий, занимающихся эксплуатацией БПЛА в коммерческих целях, с соответствующей их сертификацией, для осуществления авиационных работ и грузовых перевозок с использованием БПЛА (с. 157-166). Предложено ввести конверсию разработок российских военных БПЛА в аппараты гражданского назначения для региональных и местных перевозок грузов и почты (с. 149-157). Отмечено, что текущее техническое и экономическое состояние разработок БПЛА по дальности и грузоподъемности в первую очередь соответствует их применению на грузовых региональных авиамаршрутах.

Четвертая глава «Механизмы государственного регулирования и поддержки регионального рынка воздушных перевозок» посвящена разработке организационно-экономических механизмов влияния государства на состояние рынка региональных воздушных перевозок. Проведен анализ влияния макроэкономических кризисов на состояние рынка региональных воздушных перевозок. Выявлены факторы, определившие падение рынка региональных воздушных перевозок, со стороны спроса и предложения (с.169-181). Проведен анализ оперативных мер государственной поддержки региональных воздушных перевозок, выявлена необходимость разработки научно-обоснованных механизмов регуляторного воздействия государства на стимулирование рынка региональных авиаперевозок (с. 181-184). Разработана экономическая модель рынка региональных воздушных перевозок в условиях квазиоткрытой экономики. Сформулированы граничные условия существования равновесия на рынке региональных воздушных перевозок (с. 185-210). Определена для потребителя (пассажира): функция полезности как мера количественного

предпочтения пассажира из множества региональных маршрутов, бюджетные ограничение пассажира. Определена для производителя (авиакомпании): функция прибыли, показана аддитивность производственной функции авиакомпании и ее масштабируемость. Выявлен экономический смысл равновесия рынка региональных воздушных перевозок (с. 190-194, с. 200-204, с. 206-208). При анализе структурных изменений в статистических группах авиакомпаний выявлено преобладание и существенное доминирование магистральных авиакомпаний над региональными авиакомпаниями на российском рынке воздушных перевозок, сделан вывод о недостаточном количестве авиакомпаний, осуществляющих авиаперевозки по местным, региональным и межрегиональным маршрутам (с. 204-205).

В пятой главе «Прогнозы развития региональных воздушных перевозок» обоснованы основные механизмы регуляторного воздействия государства на рынок региональных воздушных перевозок. Определена ключевая задача государственного регулирования рынка региональных воздушных перевозок - это социальная поддержка потребителей (пассажиров) и формирование механизмов стимулирования для авиакомпаний. Описаны варианты развития сценариев выхода из кризиса рынка региональных воздушных перевозок (с. 213-218). 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. Показано, что воздушные суда являются промежуточным товаром при производстве конечных потребительских товаров (услуг) – перевозок на региональных маршрутах рынка региональных воздушных перевозок. 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). Проведена оценка перспектив развития основных социально-экономических и промышленных характеристик новых субъектов Российской Федерации с целью оценки потенциальной интеграции в российский рынок воздушных перевозок. Разработаны предложения по восстановлению региональных воздушных перевозок новых регионов и их интеграции в рынок региональных перевозок России (с. 235-257).

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 Матюхи С. В., 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, содержат необходимую новизну. Автором разработаны методология формирования организационно-экономических механизмов развития региональных воздушных перевозок Российской Федерации, включая модель рынка региональных воздушных перевозок и концепцию построения региональных маршрутных сетей, что обеспечит важнейшую основу эффективного развития региональной авиации.

1. Идентифицированы основные социально-экономические факторы и проблемы развития российских региональных воздушных перевозок в условиях макроэкономических кризисов и геополитических рисков.

2. Предложен концептуальный подход к построению региональной маршрутной сети пассажирских воздушных перевозок, основанный на

элементах математического аппарата теории графов и фракталов, позволяющий обеспечить переход от эмпирического описания к математическим алгоритмам построения региональных маршрутных сетей.

3. Определены ключевые факторы и целевые показатели, обеспечивающие достижение авиационной транспортной доступности регионов, на основе исследования механизмов взаимодействия в системе «население - совокупность экономических субъектов региона» выявлены факторы.

4. Разработана экономическая модель рынка региональных воздушных перевозок в условиях квазиоткрытой экономики на основе использования теории множеств, обеспечивающей целостное описание модели рынка региональных воздушных перевозок с возможностью его расширения.

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

6. Разработана методика технико-экономического обоснования применения БПЛА в региональных воздушных перевозках.

Достоверность основных результатов диссертационного исследования обеспечивается тем, что теоретической и методологической основой исследования являются фундаментальные положения и научные работы отечественных и зарубежных ученых в области экономики воздушного транспорта, общей теории управления, экономики транспортных предприятий гражданской авиации. В процессе диссертационного исследования использованы методы системного, логического и экономико-статистического анализа, экономико-математического моделирования, профессиональные отраслевые информационные ресурсы в области экономики на воздушном транспорте.

Практическая значимость результатов диссертационного исследования

Научная ценность диссертационной работы заключается в разработанной автором экономической концепции рынка региональных воздушных перевозок в условиях квазиоткрытой экономики, позволяющей выстроить целостную модель рынка региональных воздушных перевозок. Предложенная модель позволила определить влияние и рекомендуемые механизмы государственного субсидирования и государственных инвестиций на развитие авиатранспортного комплекса Российской Федерации. Важным свойством являются возможности ее дальнейшего развития за счет введения новых параметров в уравнения модели. Предложенная методология развития региональной маршрутной сети позволит российским авиакомпаниям более эффективно строить региональные маршрутные сети, сочетая меры государственного регулирования с мерами государственной поддержки, расширить присутствие российских воздушных судов на рынке региональных пассажирских авиаперевозок.

Замечания и недостатки диссертационной работы

По содержанию диссертации имеется ряд замечаний:

1. В параграфе 1.3 «Реализуемые экономические меры государственной поддержки региональных воздушных перевозок» недостаточно подробно описан механизм и обоснована практическая значимость для авиакомпаний налогового стимулирования при возмещении авиакомпаниям акциза за авиатопливо и выплат демпфера за авиакеросин.

2. В параграфе 2.2 при оценке влияния близлежащих аэропортов на пассажиропоток аэропорта Бегишево не отмечено влияние регионального аэропорта Бугульма, в котором базируется авиакомпания АО «ЮВТ Аэро», учитывая, что расстояние между аэропортами составляет 115 км.

3. В параграфе 2.3 «Стратегия формирования флота региональных авиакомпаний» указано, что в ближайшие годы основными региональными воздушными судами российских авиакомпаний станут отечественные самолеты Суперджет RRJ-95 и Ил 114-300. В Комплексной программе развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 25 июня 2022 г. № 1693-р

предусматривается производство и других типов ВС. Данное замечание требует пояснения на защите.

4. В параграфе 2.4 сделано заключение о существенном влиянии роста стоимости основных фондов аэропортов на себестоимость аэропортового обслуживания, однако не приводятся аргументы и не поясняется соответствующая зависимость.

5. В параграфе 5.2 с целью объективного анализа влияющих факторов на рынок региональных воздушных перевозок целесообразно расширить описание отрицательного эффекта фактора поддержания летной годности иностранных воздушных судов, который имеет свойства внешнего воздействия.

6. В тексте рукописи (параграф 5.2, рисунки 5.7-5.10) представлен прогноз воздушных перевозок пассажиров в условиях трех сценариев динамики парка воздушных судов авиакомпаний России с учетом выбытия иностранных самолетов и поступления российских самолетов. Не приведено обоснование достаточности входных данных для построения сценарных прогнозов.

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

Соответствие Паспорту специальности ВАК

Диссертационная работа Матюхи Сергея Владимировича соответствует специальности в рамках Паспорта научной специальности 5.2.3 - Региональная и отраслевая экономика (транспорт и логистика) по направлениям исследований пунктам 5.2. «Формирование механизмов устойчивого развития транспортной отрасли», 5.3. «Проблемы развития рынков транспортных услуг (по видам транспорта)».

Общие выводы

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 формирования организационно-экономического механизма развития

региональной авиации России, имеющая важное социально-экономическое значение.

Диссертация 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)».

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 имени Главного маршала авиации А.А. Новикова» 26 апреля 2023 года, протокол № 10.

Заведующий кафедрой № 17 «Экономики» ФГБОУ ВО СПбГУ ГА им. А.А. Новикова, 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 имени Главного маршала авиации А.А. Новикова»

196210, г. Санкт-Петербург, ул. Пилотов, д. 38, тел. 8 (812) 704-18-02,
e-mail: guga_kafedra17@mail.ru