

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

доктора экономических наук Толкачева Сергея Александровича на диссертацию Кидун Елизаветы Сергеевны на тему «Особенности международной фрагментации производства в авиационной промышленности: на примере компаний «Боинг» и «Эрбас»», представленную на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.5 Мировая экономика.

Актуальность темы диссертационного исследования

На сегодняшний день российская экономика, а также ключевые отрасли подвержены влиянию санкций. Наиболее серьезные риски понесли такие отрасли, как авиаперевозки (которая напрямую влияет на отрасль авиастроения), отрасль черной металлургии и телекоммуникационная отрасль.

В работе Е.С. Кидун рассматривается отрасль гражданской авиационной промышленности Российской Федерации, которой, безусловно, необходимо в короткие сроки пересмотреть стратегию производства авиационной техники в условиях ограничения полетов на иностранных воздушных судах, которые преобладают в российском пассажирском парке.

Управление цепями поставок стало ключевой задачей для иностранных компаний-производителей воздушных судов, являющихся мировыми лидерами в отрасли. Данные компании обладают большой сетью поставщиков по всему миру. На основе анализа деятельности данных компаний, их опыта и степени фрагментации производства в них, в исследовании была подобрана наиболее подходящая стратегия развития отрасли в Российской Федерации.

Достоверность и новизна результатов диссертационного исследования

Цель диссертационного исследования полностью отражает основное содержание и проблематику, сформулированную автором при постановке исследовательских задач. Достоверность выводов представленной диссертации может быть подтверждена проанализированными автором источниками информации, в том числе публикациями в научных журналах на русском, английском языках; данными отчетностей статистических органов, министерств и ведомств; государственными программами и планами развития; докладами и информационными материалами международных и национальных организаций. Также достоверность может быть подтверждена методами, которые применялись в ходе проведенного исследования: метод сравнительного анализа, индукционный метод, метод анализа и синтеза, а также комплекс общенаучных методов исследования (метод дедукции, метод группировки, графический метод, метод обобщения информации). Проведенная оценка позиций компаний Boeing, Airbus, Sukhoi Superjet 100 на рынке гражданской авиационной промышленности, степень фрагментации производства компаний, современные тренды развития российской и мировой авиационной промышленности и полученные данные обоснованы серьезным анализом статистической информации. Кроме того, достоверность выводов и положений, представленных в диссертации, подтверждается публикациями автора в научных журналах, в том числе из международных баз данных Scopus/Web of Science, а также обсуждением докладов в рамках научно-практических конференций.

Научная новизна диссертации Е.С. Кидун заключается в раскрытии особенностей процесса фрагментации производства в отрасли гражданской авиационной промышленности, в частности, на примере компаний Boeing и Airbus для разработки рекомендаций по стратегии развития Sukhoi Superjet 100, а также всей отрасли в Российской Федерации, учитывая нынешнюю геополитическую ситуацию.

Основные результаты, полученные автором в ходе исследования, содержащие элементы научной новизны.

К наиболее существенным результатам, полученным лично автором и характеризующимся научной новизной, можно отнести следующие:

1. В работе выявлены особенности развития рынка мировой гражданской авиационной промышленности. До воздействия пандемии, как и в дальнейшем, на рынке главенствовала дуополия двух компаний, что очевидно по показателям мировых поставок воздушных судов (с.24). При этом, рынок, безусловно реагирует на события мировой экономики, а также внешних социологических, эпидемиологических, геополитических и прочих факторов, что проявляется в росте или сокращения производства воздушных судов, а также количества поставок (с.25). Самым обширным рынком обладает Азиатско-Тихоокеанский регион, при этом, динамично развиваясь (с.29-30). В постпандемийный период компании ориентируются на производства менее вместительных и более экономически выгодных моделей (с.30-31). Также компании ожидает спад производства, а затем, постепенное восстановление рынка (с.36-37). Быстрее всего рынок восстановится в государствах с высоким уровнем внутренних перевозок (с.38-39).

2. Автор в исследовании проводит сравнительный анализ между двумя лидирующими в отрасли авиастроения компаниями – Boeing и Airbus, и, оценивает с помощью факторов конкуренции деятельность компаний, приходя к выводу, что, на период 2023 г. компания Airbus является лидером отрасли по количеству заказов и поставок, обладая меньшим количеством поставщиков и более короткой историей существования (с.66-68). Компания Boeing упустила роль лидера из-за ряда инцидентов с определенными моделями самолетов, которые привели, в том числе и к приостановке производства (с.67-68). Обе компании сократили объем производства из-за воздействия пандемии, пересмотрели свои стратегии, и, постепенно возвращаются к допандемийному уровню благодаря, в том числе, государственной поддержке (с.69).

3. Анализируя цепочку создания стоимости в отрасли гражданской авиационной промышленности, автор отмечает, что в цепочке выделяются большие суммы на этапе НИОКР и разработки будущего самолета (с.44-45). При этом, цепочка схожа с цепочками создания продукции в других отраслях, но со своими характерными особенностями (с.43-44). Международная фрагментация производства в отрасли гражданской авиационной промышленности приводит к сборке отдельных частей самолета в разных локациях, при этом, сбор всего самолета чаще всего осуществляется на территории страны-производителя. При этом, компании устанавливают тесные связи с поставщиками, особенно с поставщиками 1-го уровня, передавая им все больше полномочий по производству основных секций и частей самолета, наделяя их, все большими полномочиями (с.50-52).

4. В работе автор определяет схожие и отличительные черты процесса фрагментации производства в компаниях Boeing и Airbus. Обе компании передают свою деятельность на аутсорсинг и офшоринг, используя филиалы за рубежом, передавая все больше полномочий по производству отдельных деталей, секций и частей самолета поставщикам (с.96-97). Чаще всего, больше всего полномочий компании передают поставщикам 1-го уровня (крупные компании). Компании все чаще используют цифровизацию в своей деятельности, отслеживая процессы в производстве, используя цифровые сервисы и программы (с.101-102). При этом, компания Airbus, в виду географических факторов обладает поставщиками преимущественно из регионов Западной Европы, что позволяет ей иметь более короткую и менее уязвимую цепочку поставок, нежели чем у компании Boeing, чьи поставщики находятся в различных регионах мира (в связи с этим у компании возникли задержки в производстве) (с.102-103). Обе компании вследствие пандемии пересмотрели степень фрагментации своего производства, задумываясь об альтернативных поставщиках, отношениях с поставщиками, а также увеличения запасов комплектующих (с.103).

5. Проанализировав процесс фрагментации производства в лидирующих

иностранных компаниях, автор, предлагает ряд научно-обоснованных практических рекомендаций для развития как модели самолета Sukhoi Superjet 100, так и всей отрасли гражданской авиационной промышленности в Российской Федерации. Автор предлагает сочетать стратегию импортозамещения из-за наложенных санкций с частичной фрагментацией производства, используя партнерство со странами ЕАЭС и постсоветского пространства, а также азиатскими странами, до полного перехода на импортозамещение (с.134). Данные предложения по выработке стратегии были выдвинуты автором, ориентируясь на иностранного производителя Airbus, который остается лидером отрасли, используя меньшее количество поставщиков и более короткую цепочку поставок (с.134-135).

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

Диссертационное исследование Кидун Е.С. обладает четкой внутренней логикой, ясностью и четкостью изложения: от теоретических аспектов понятия международной фрагментации к наглядному изложению на примере фрагментации в отрасли, от изучения процесса на опыте фрагментации производства в определенных компаниях к научно-обоснованным практическим рекомендациям для развития отрасли в Российской Федерации на примере определенной модели самолета. Полученные автором результаты отвечают поставленным целям и задачам исследования.

Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованной литературы. Во введении автор обосновывает актуальность выбранной темы, обозначает цели и задачи исследования, а также объект и предмет исследования. Также во введении сформулированы основные положения и пункты новизны работы.

Первая глава диссертационного исследования посвящена особенностям теоретической интерпретации процессов международной фрагментации производства в мировой экономике. Автор, основываясь на научные труды и

результаты исследования известных ученых, выстраивает процесс появления и развития понятия «фрагментации производства», при этом, проводя параллель и отличие от глобальных цепочек стоимости. Автор, основываясь на воздействии внешних факторов описывает плюсы и минусы фрагментации производства, а также делает выводы, насколько может быть подвержена фрагментации производства экономика в целом, а также отдельные отрасли (в том числе степень фрагментированности). В первой главе автор выделяет и описывает современные тренды развития мировой гражданской авиационной промышленности в допандемийный и пандемийный периоды, а затем, переходит к выявлению особенностей международной фрагментации производства в отрасли авиационной промышленности.

Во второй главе исследования автор оценивает позиции компаний Boeing и Airbus на рынке мировой гражданской авиационной промышленности, а также выделяет схожие и отличительные черты в процессе фрагментации производства в данных компаниях.

В третьей главе автор выделяет современные тенденции развития российской гражданской авиационной промышленности, описывая ряд проблем в отрасли, включая внешнее воздействие санкций. Автор описывает на примере определенной модели Sukhoi Superjet 100 характерные черты производства в отрасли, и, учитывая опыт фрагментации производства в компаниях Boeing и Airbus предлагает научно-обоснованные практические рекомендации по развитию Sukhoi Superjet 100, а также для выработки потенциально возможной стратегии развития всей отрасли в Российской Федерации.

В заключении автор обобщает и формулирует выводы всего проведенного исследования.

Теоретическая и практическая значимость работы

Теоретическая значимость работы заключается в том, что были выявлены особенности международной фрагментации производства в отрасли

гражданской авиационной промышленности и применены для разработки рекомендаций для развития данной отрасли в РФ.

Исследование обладает практической значимостью для возможности использования организациями, как бюджетными, так и небюджетными для разработки и производства самолетов, а также рекомендаций для развития отрасли гражданской авиационной промышленности в государстве.

Подтверждение опубликования основных результатов диссертации в научной печати

По теме диссертационного исследования было опубликовано шесть научных публикаций, общим объемом 4,98 п.л., в том числе две статьи были опубликованы в журналах, индексируемых в научной базе данных SCOPUS, общим объемом 1,58 п.л, и две статьи в рецензируемых журналах, включенных в перечень ВАК РУДН, общим объемом 1,8 п.л.; авторский вклад составляет 92%.

Дискуссионные моменты и замечания по диссертационной работе

В целом, положительно оценивая представленную диссертационную работу, считаю нужным выделить несколько дискуссионных моментов и замечаний.

Описание теоретической картины проблемы международной фрагментации производства (раздел 1.1) не поражает глубиной историографического проникновения и обобщения новейших концепций.

Характеристика мирового рынка производителей гражданской авиации как в допандемийный, так и в постпандемийный период, была бы более продуктивной если бы автор провел отдельный анализ секторов широко и узкофюзеляжных, а также дальне и среднемагистральных самолетов.

При выделении цепочек создания добавленной стоимости в авиастроительной отрасли автор выделяет те же самые стадии, что и в других отраслях обрабатывающей промышленности. Между тем, в современных

наукоемких отраслях промышленности конкуренция смещается из сферы серийного производства и даже из сферы технологической подготовки производства в область создания институциональных преимуществ технологического развития фирмы. Жизненный цикл продукции приобретает дополнительную стадию. Кроме стадии НИОКР, на которой закладываются все конкурентные характеристики последующего жизненного цикла продукции, включая условия его эксплуатационной модернизации, формируется стадия институционально-технологического проектирования жизненного цикла товара. На этой стадии фирмы конкурируют за создание институциональной инновационной среды, которая будет поддерживать весь последующий жизненный цикл, начиная с НИОКР, и создавать позитивный имидж технологических возможностей и перспектив компании.

Отмечая такие особенности международной фрагментации производства компании Боинг как более длинная и разветвленная цепочка поставок, автор уделяет недостаточное внимание вопросам перестройки цепочек поставок с 2020 года в результате ковидной пандемии.

Указанные недостатки и дискуссионные моменты не снижают общей положительной оценки диссертационного исследования, теоретической и практической ценности полученных результатов.

Общее заключение по диссертации

Результаты проведенного исследования отличаются новизной, содержат обоснованные выводы и рекомендации. Автореферат диссертации соответствует ее содержанию, а опубликованные статьи отражают основные результаты диссертационной работы.

Содержание и полученные результаты диссертационного исследования соответствуют требованиям пунктов: П.3. Международная экономическая специализация (международное разделение труда); П. 4. Интернационализация и глобализация экономических процессов; П.5. Международные рынки товаров и услуг, их структура и конъюнктура; П. 26.

Участие Российской Федерации в системе международных экономических связей. Внешнеэкономическая деятельность российских экономических субъектов. Внешнеэкономическая политика Российской Федерации.

Работа соответствует требованиям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата экономических наук, согласно п. 2.2 раздела II Положения о присуждении ученых степеней в федеральном государственном автономном образовательном учреждении высшего образования «Российский университет дружбы народов», утвержденного Ученым советом РУДН протокол № 12 от 23.09.2019 г., а её автор, Кидун Елизавета Сергеевна, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.5 Мировая экономика.

Официальный оппонент:

доктор экономических наук
(08.00.01-Экономическая теория), профессор,
первый заместитель руководителя Департамента экономической теории
ФГБОУ ВО «Финансовый Университет при Правительстве Российской
Федерации»

Толкачев С.А.

«30» октября 2023 г.

Контактная информация:

Федеральное государственное образовательное бюджетное учреждение
высшего образования «Финансовый университет при Правительстве
Российской Федерации» (Финансовый университет);
Российская Федерация, 125057, г. Москва, Ленинградский проспект, 49;
Тел. +74995531436;
e-mail: SATolkachev@fa.ru

Подпись Толкачев С.А. удостоверяю.
Зам. по орг. и адм. делам
30.10.2023