

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОПОНЕНТА

кандидата экономических наук, доцента Карелиной Екатерины Александровны 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

Отрасль авиационной промышленности является одним из важных секторов промышленности, который использует современные технологии, а также способен влиять на экономическое развитие государства. В свою очередь компании, которые являются производителями авиационной техники взаимодействуют с большим количеством поставщиков, так как процесс создание современного самолета не только трудоемкий и сложный, но еще и требующий значительный капиталовложений. Производители авиационной техники зачастую размещают производства в тех локациях, где это экономически выгодно. Раннее это было связано с минимизацией издержек и экономической эффективностью. На сегодняшний день, выгода от процесса фрагментации в отрасли ставится под сомнение из-за ряда внешних факторов.

В работе Кидун Е.С. рассматривается ряд научно-обоснованных практических рекомендаций для развития отрасли гражданской авиационной промышленности в Российской Федерации, используя опыт фрагментации в иностранных компаниях, не оставляя без внимания воздействие санкций. Таким образом, диссертация Е.С. Кидун представляется актуальной и современной.

Достоверность и новизна результатов диссертационного исследования

В диссертационном исследовании соискателем проанализированы современные тренды развития мировой и российской гражданской авиационной промышленности, основываясь на данные Международной организации гражданской авиации (ИКАО), Международной ассоциации

воздушного транспорта (ИАТА), Межгосударственного авиационного комитета (МАК), который регулирует воздушное пространство и деятельность отрасли в странах СНГ, Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства промышленности и торговли Российской Федерации; оценены позиции компаний Boeing, Airbus, а также российского самолета Sukhoi Superjet 100, используя квартальные и годовые отчеты основных производителей отрасли, таких как Boeing, Airbus, Embraer, Bombardier и Sukhoi Superjet 100; выявлены особенности фрагментации производства в целом, а также в отрасли гражданской авиационной промышленности в частности, используя множество трудов как зарубежных, так и российских исследователей, а также прочие официальные источники.

Научная новизна диссертации Е.С. Кидун заключается в выявлении особенностей международной фрагментации производства в отрасли коммерческой авиационной промышленности (на примере фрагментации производства в компаниях Boeing и Airbus) для последующей разработки рекомендаций по выбору стратегии для производства российского самолета Sukhoi Superjet 100 с учетом текущих трендов в геополитике и мировой экономике.

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. Автор, основываясь на трудах и результатах исследования ученых и специалистов, пришел к выводу, что фрагментация производства позволяет перемещать производство отдельных этапов цепочки стоимости в те места, где выгоднее сочетаются как факторы производства, так и условия производства (с.16-17). При этом, фрагментация производства отражает глобальные цепочки стоимости и их существование в отраслях, в том числе и в отрасли гражданской авиационной промышленности (с.22).

2. Автор выделяет современные тенденции развития отрасли гражданского авиастроения и, используя статистические данные, приходит к выводу, что рынку свойственна дуополия, так как в отрасли с большим отрывом главенствуют компании Boeing и Airbus, при этом лидерами рынка региональных самолетов являются компании Embraer и Bombardier (с.23-25). Рынок авиастроения, как и прочие отрасли зависим от характерных сдвигов в мировой экономике, в том числе, мирового экономического кризиса в 2008-2009 гг., а также пандемии (с.25-28). При этом, самый большой пассажирский

парк самолетов принадлежит Азиатско-Тихоокеанскому региону, чему сопутствует его динамичное развитие (с.29-30). Безусловно, отрасль понесла огромные потери вследствие пандемии, что проявилось в сокращении заказов и поставок у авиастроителей, а, соответственно, и сокращении производства (с.27). Таким образом, компании-авиастроители переходят на производство менее вместительных воздушных судов, отказываясь от производства крупных воздушных судов навсегда (с.36-37). Автор предполагает, что потребность в воздушных судах, а также восстановление рынка будет динамичнее развиваться в странах, где есть высокий спрос на внутренние перевозки, в том числе в Российской Федерации (с.38).

3. При оценке позиций компаний Boeing и Airbus, используя метод сравнительного анализа, автор отмечает, что компании Airbus, которая появилась на рынке значительно позднее компании Boeing, удалось обогнать ее не только по количественным показателям, но и по объему выручки (с.68). Компания смогла стать уверенным игроком отрасли благодаря грамотному выходу на рынок, используя новейшие технологии. При этом, компании Boeing уступила позиции в связи с приостановкой двух моделей самолетов, а также уменьшением поставок в Китай (с.67). Обе компании пострадали от пандемии, и, постепенно восстанавливаются от ее последствий, в том числе, благодаря масштабной государственной поддержке (с.69-70).

4. Автор отмечает, что отрасль гражданской авиационной промышленности, являясь капиталоемкой и наукоемкой нуждается в обмене новейшими технологиями, открытиями, инновациями, так как в разных локациях уровень специализации в производстве определенных деталей или систем значительно выше, чем в других, что приводит к международной фрагментации производства (с.43). В цепочках, которые управляются производителем, большое количество задач передается на аутсорсинг (с.50). Поставщики 1-го и 2-го уровней играют большую роль в производственном процессе (с.50-52). При этом, высокая степень фрагментации отрасли может негативно сказаться на компаниях, чьи цепочки поставок могут оказаться уязвимыми из-за трудностей при взаимодействии с большим количеством поставщиков (с.55).

5. В работе были определены сходства и различия в процессах фрагментации производства в компаниях Boeing и Airbus. Обе компании на протяжении своей деятельности, при выпуске новой модели воздушного судна увеличивали уровень передачи большого количества этапов на аутсорсинг и офшоринг (с.96-97). Автор отмечает, что у обеих компаний налажены тесные отношения с поставщиками, особенно, с поставщиками 1-го уровня, которых они наделяют большой ответственностью. При этом, автор выделяет

прозрачность и повышения уровня отслеживания всей цепочки на разных этапах благодаря цифровым сервисам. Автор отмечает, что Boeing обладает более длинной цепочкой поставок, так как сотрудничает с большим количеством стран, находящихся в разных регионах мира, что делает цепочку более длинной, а, соответственно более уязвимой, что показала пандемия и ее последствия (с.102-103).

6. В своем исследовании автор оценивает состояние российской авиационной промышленности, в том числе, на примере самолета Sukhoi Superjet 100, оценивая позиции на мировом и российском рынке. Проанализировав воздействие внешних факторов на отрасль авиационной промышленности в Российской Федерации, автор выдвигает предположение о том, что стратегия развития отрасли в России должна ориентироваться на опыт компании Airbus, которая является примером успешной интеграции с поставщиками преимущественно из стран, соседствующих друг с другом, что делает менее уязвимой цепочку поставок компании (с.134-135). При этом, автор предлагает сочетать стратегию импортозамещения с частичной фрагментацией, используя отношения со странами ЕАЭС, не исключая взаимодействие с азиатским регионом.

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

Обоснованность научных положений диссертации Е.С. Кидун определяется выстроенной логикой работы и последовательностью этапов самого исследования, в том числе, включая авторскую интерпретацию появления понятия фрагментации и ее развития, а также взаимосвязи фрагментации с глобальными цепочками стоимости, основываясь на ранее полученные исследователями данной тематики и признанные в научном сообществе научные результаты. Структура исследования логична и включает переход от глобального понятия международной фрагментации производства, ее позитивных и негативных черт к конкретному примеру –фрагментации производства в отрасли гражданской авиационной промышленности.

Автор исследования корректно использует общенаучные и специальные научные методы для обоснования полученных новых научных результатов, включая метод сравнительного анализа, индукционный метод, метод анализа и синтеза и прочие.

Отдельные и общие результаты исследования прошли апробацию в докладах, представленных на международных научных конференциях и семинарах в 2020-2021 гг. Новые результаты автора опубликованы в открытой печати и доступны обозрению и критике научного сообщества (6

статей авторским об. 4, 98 п.л.)

Теоретическая и практическая значимость работы

Теоретическая значимость работы определяется исследованием и теоретическим обоснованием развития процесса международной фрагментации производства для последующего анализа международной фрагментации производства в отрасли гражданской авиационной промышленности с целью оценки и степени явления «фрагментации производства» в российской гражданской авиационной промышленности для дальнейшего развития отрасли в Российской Федерации.

Материалы диссертационного исследования могут быть использованы как организациями, министерствами, ведомствами, занимающимися авиационной промышленностью, так и при чтении таких дисциплин, как «Мировая экономика», «Международные экономические отношения», «Экономика отрасли», «Экономика предприятия», «Экономика транспорта», «Международная логистика» и др.

Подтверждение опубликования основных результатов диссертации в научной печати.

Результаты диссертационного исследования были отражены в шести научных публикациях, 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

1. В первой главе утверждается, что в настоящее время рынок гражданской коммерческой авиационной промышленности быстро развивается, а международное законодательство по осуществлению воздушных перевозок совершенствуется. Как проявляется данное усовершенствование законодательства?
2. В первой главе утверждается, что, вероятно, после выхода из пандемии и во время восстановления отрасли коммерческой авиационной промышленности до доковидного уровня, авиакомпания не будут приобретать менее вместительные самолёты, а будут брать их в лизинг. Хотелось бы услышать мнение автора именно насчёт ситуации с лизингом воздушных судов в Российской Федерации, особенно на фоне текущей геополитической ситуации.

3. В работе утверждается, что компания Airbus при продаже самолётов может «подстраиваться» под валюту покупателя при заключении сделки, что, в свою очередь, может привести либо к росту прибыли, либо к убыткам в связи с колебанием курса валют. О какой конкретно валюте покупателя, под которую компания согласна подстроиться, идёт речь? Каким критериям должна соответствовать такая валюта?
4. В третьей главе утверждается, что авиационная промышленность Российской Федерации руководствуется «старыми» принципами управления и нуждается в глобальных изменениях. Хотелось бы услышать пояснения автора, какие конкретно управленческие принципы являются устаревшими и по какой причине, а также – какие конкретно изменения им нужно претерпеть.

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

Общее заключение по диссертации

Диссертация является целостным и законченным научно-квалифицированным исследованием, обладает научной новизной, теоретической и практической значимостью.

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:

кандидат экономических наук
(08.00.14-Мировая экономика), доцент,
доцент кафедры мировой экономики и международных экономических
отношений Института экономики и финансов ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления»

«30» *августа* 2023 г.

Карелина Е.А.

Подпись Карелиной Е.А. удостоверяю


ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА
ОТДЕЛА КАДРОВ
Н.И. Пинчукова

Контактная информация:

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования «Государственный университет управления»;
Российская Федерация, 109542, г.Москва, ул. Рязанский проспект, 99;
Тел. +74993777788;
e-mail: ea_karelina1989@guu.ru