

В диссертационный совет ПДС 0600.001
на базе ФГАОУ ВО «Российский
университет
дружбы народов имени Патриса Лумумбы» (РУДН)
(117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д.6)

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации 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 выбранной диссертантом темы не вызывает сомнений, так как рассматриваемая в работе отрасль гражданской авиационной промышленности, безусловно, является ключевой для мировой экономики учитывая рост мобильности населения и нужд в перемещении. При этом не каждая страна может себе позволить производить воздушное судно, так как данный процесс достаточно длительный и технологически сложный, зачастую требующий обмена новейшими технологиями, открытиями, идеями. В связи с этим, лидирующие компании на рынке мировой гражданской авиационной промышленности, а также производители воздушных судов в Российской Федерации используют процесс фрагментации производства. На сегодняшний день, воздействие пандемии, а также наложенные санкции оказали сильнейшее воздействие на российскую авиационную отрасль, которая была вынуждена перейти на новую стратегию производства, ориентированную на импортозамещение. В работе автора отражены научно-обоснованные практические рекомендации по формированию новой стратегии производства, включая частичную фрагментацию производства, основанную на взаимодействии со странами-партнерами.

Представленные в автореферате результаты диссертации свидетельствуют о решении поставленных в работе исследовательских задач и достижении цели исследования, обладают новизной, а также теоретической и практической значимостью.

Автор диссертации, основываясь на исследовании и теоретическом обосновании процессов фрагментации производства в отраслях мировой экономики, раскрывает особенности фрагментации производства на примере

отрасли гражданской авиационной промышленности, отмечая высокий уровень субсидирования на этапе маркетинга и НИОКР, увеличивающуюся передачу процессов производства на аутсорсинг и офшоринг, передачу все большей ответственности поставщикам 1-го и последующих уровней, управление ключевыми этапами производства, в том числе сборкой воздушного судна, самими производителями.

Автор, выделяя тенденции развития рынка мировой гражданской авиационной промышленности, оценивает позиции лидирующих на рынке компаний Boeing и Airbus, отмечая дуополию на рынке, а также зависимость отрасли от колебаний мировой экономики. При этом, автор, основываясь на статистических данных, отмечает, что интеграционный проект западноевропейских стран Airbus благодаря грамотной стратегии сумел не только выйти на рынок и стать достойным конкурентом компании Boeing, но и обойти ее по показателям количества поставок, а также объему выручки.

Диссертант, используя сравнительный анализ процессов фрагментации в компаниях Boeing и Airbus, отмечает, что компания Boeing, работая с большим количеством поставщиком из практически всех регионов мира, обладает более длинной, а, соответственно и более уязвимой на разных этапах от воздействия разного рода факторов, цепочкой поставок.

В работе представлены и некоторые рекомендации относительно развития российской авиационной промышленности, полученные на основе анализа опыта Boeing и Airbus. Отмечается, что опыт компании Airbus более подходит российской авиационной промышленности, так как более короткая цепочка поставок с меньшим количеством поставщиков снижает риски, что особенно актуально для нашей страны в условиях санкционных ограничений и высоких политических рисков.

Автор совершенно справедливо указывает на выгоды и издержки фрагментации: она повышает эффективность, но снижает надежность/безопасность поставок, при этом второй фактор усиливается по мере роста международной политической и экономической турбулентности. В то же время, в работе, насколько можно судить по автореферату, не предпринято попыток осуществить сопоставление этих двух эффектов (выгоды от повышения производительности ввиду фрагментации и возможные потери от сбоя в цепочках поставок) в денежном выражении. Это важно в контексте рекомендаций для российских производителей. Например, когда автор делает вывод о том, что «Sukhoi Superjet 100 должен минимизировать международную фрагментацию своего производства», на

чем базируется уверенность в том, что это не приведет к критическому снижению его эффективности?

Данное замечание имеет уточняющий характер, и не влияет на общую положительную оценку результатов диссертации. В целом содержание автореферата позволяет оценить работу как законченное научное исследование, обладающее научной новизной и практической значимостью. Материал изложен качественно и понятно, его интересно читать.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что работа Е.С. Кидун 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.

Макаров Игорь Алексеевич

К.э.н., руководитель,

доцент Департамента мировой экономики

Факультета мировой экономики и мировой политики

Национального исследовательского университета

«Высшая школа экономики»

119017, Москва, М. Ордынка ул., д. 17

Телефон: +7 (495) 772-95-90*22188

e-mail: imakarov@hse.ru



ОТЗЫВ

на автореферат диссертации 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.

Проблема, поставленная Е.С. Кидун в диссертации является достаточно актуальной на сегодняшний день. Отрасль гражданской авиационной промышленности является отражением научного и технического потенциала государства. Роль гражданской авиации в Российской Федерации, обладающей большой территорией, безусловно, очень велика. На сегодняшний день не только пандемия оказала влияние на состояние отрасли, но и наложенные на Российскую Федерацию санкции, которые в том числе отразились и на отрасли, причем достаточно сильно. В виду вышесказанного, автор отмечает, что для России необходимо выработать рекомендации по стратегии развития отрасли, направленной не только на стратегию импортозамещения, но и на возможность сотрудничества с определенными государствами-партнерами. Автор в своей работе на примере фрагментации производства в лидирующих компаниях оценивает возможность использования данного процесса в производстве российских авиастроителей.

Несомненно, работа Е.С. Кидун представляет научную и практическую значимость, а представленные в диссертационном исследовании положения и выводы обладают научной новизной. В качестве новизны можно особенно выделить следующие научные результаты:

- автор в работе теоретически обосновывает развитие процессов фрагментации производства в отраслях экономики, делая вывод, что фрагментация производства явилась последствием международного разделения труда, и используется с целью экономической эффективности и выгоды. Автор отмечает, что фрагментация производства является показателем деятельности глобальных цепочек стоимости в отраслях мировой экономики;
- в работе автором были выявлены особенности развития рынка мировой гражданской авиационной промышленности (учитывая

допандемийные и постковидные тенденции), где автор выделяет ситуацию дуополии на рынке, острую зависимость от спадов и подъемов мировой экономики, динамичность развития в отрасли АТР, переход на менее вместительные воздушные суда вследствие пандемии, а также более быстрое восстановление рынка в странах с высоким уровнем внутреннего сообщения;

- автором оценены позиции компаний Boeing и Airbus на рынке, которые, образуя дуополию, находятся в состоянии острой конкуренции. При этом, компания Airbus будучи более молодой, сумев выйти на рынок и, став, главным конкурентом компании Boeing, смогла обогнать ее по показателям заказов и поставок, а также по показателям полученной выручки. При этом обе компании вследствие пандемии понесли убытки и восстанавливаются благодаря государственной поддержке;
- автор выявил особенности международной фрагментации производства в отрасли гражданской авиационной промышленности, отмечая высокий уровень государственной поддержки на этапах НИОКР и маркетинга, передачу большого количества этапов до этапа сборки самолета на аутсорсинг и офшоринг, тесное сотрудничество и партнерство с поставщиками, передачу все большего количества функций производства поставщикам 1-го и последующих уровней, финальную сборку производится преимущественно на территории компаний-производителей;
- автор определяет особенности международной фрагментации производства в компаниях Boeing и Airbus, отмечая, что обе компании передают производственные функции на аутсорсинг, а также на офшоринг, преимущественно используя филиалы за рубежом, а также обладают большим количеством поставщиков. При этом автор отмечает, что компания Airbus, будучи интеграционным проектом, обладает меньшим количеством поставщиков, чем компания Boeing, а следовательно, более короткой цепочкой поставок, которая является менее уязвимой (в том числе на примере последствий от пандемии). При этом обе компании пересмотрели свои стратегии производства, ориентируясь на увеличение запасов деталей, а также поиск альтернативных поставщиков;
- автор разработал научно-обоснованные практические рекомендации для развития российского самолета Sukhoi Superjet 100, а также всей отрасли гражданской авиационной промышленности в РФ в целом,

ориентируясь на опыт фрагментации в компаниях Boeing и Airbus. Автор отмечает, что для Российской Федерации подходит сочетание стратегии импортозамещения с потенциально возможной фрагментацией производства при сотрудничестве со странами ЕАЭС и постсоветского пространства, а также азиатскими странами в условиях наложенных санкций.

Хотелось бы сделать следующее замечание, которое, тем не менее, не снижает ценность диссертационного исследования. Не совсем ясно какие последствия от воздействия пандемии понесли цепочки поставок лидирующих компаний в отрасли, а также, какие именно меры, были предприняты ими для решения возникших проблем. Хотелось бы более глубокого уточнения в работе.

Содержание автореферата позволяет оценить работу как обладающую новизной, цельную, имеющую теоретическую и практическую значимость. Работа четко структурирована и наглядна, что говорит о том, что высокой степени подготовки автора и о большом объеме проделанной исследовательской работы.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что работа Е.С. Кидун 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.

Доцент Департамента экономической теории
Финансового университета,
к.э.н., доцент

Петр Владимирович Арефьев

125167, Москва,
Ленинградский проспект, 49/2
Телефон: +79160404700
E-mail: Arefyev2001@mail.ru



Подпись Арефьева П.В.
ЗАВЕРЯЮ
Ученый секретарь Ученого совета
Финансового университета
Звягинца В.В. Звягинцева
«09» ноября 2023 г.

В диссертационный совет ПДС 0600.001
на базе ФГАОУ ВО «Российский
университет
дружбы народов имени Патриса Лумумбы» (РУДН)
(117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д.6)

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации 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.

В диссертационной работе Кидун Елизаветы Сергеевны исследована проблема международной фрагментации производства в отрасли гражданской авиационной промышленности. Автор рассматривает процесс фрагментации производства в отрасли, раскрывая экономическую эффективность и выгоду для производителей. Отрасль авиационной промышленности, будучи высокотехнологичной, нуждается в обмене современными технологиями, открытиями и новшествами. При этом, автор, используя сравнительный анализ процесса фрагментации производства лидирующих в данной отрасли компаний Boeing и Airbus, выделяет отрицательные последствия фрагментации производства. Для Российской Федерации, которая находится под сильным воздействием внешних факторов, в том числе санкций, использование фрагментации производства ставится под сомнение. Проблема, изучаемая в исследовании, является актуальной, так как для развития отрасли гражданской авиационной промышленности в Российской Федерации необходима выработка новых рекомендаций для стратегии развития отрасли в новых условиях.

В своей работе автор исследует и теоретически обосновывает процесс фрагментации производства, описывая положительные последствия данного процесса, в том числе экономическую выгоду, как для производителей, так и для отрасли в целом, а также, отмечая, что данный процесс явился следствием международного разделения труда. При этом, автор говорит о проявлении фрагментации производства в глобальных цепочках стоимости и тесной связи данных понятий. На примере отрасли гражданской авиационной промышленности автор описывает процесс фрагментации в отрасли, где выделяет характерные черты, присущие именно данной отрасли, в том числе большие затраты на НИОКР и маркетинг, передачу

многих функций производителями на аутсорсинг и офшоринг, управление самой цепочкой ключевым производителем, передачу производителям 1-го и последующих уровней большого количества функций, организацию сборки самолета преимущественно на территории производителя, тесные партнерские отношения производителей с поставщиками.

Автор выявляет особенности развития мирового рынка гражданской авиационной промышленности в допандемийный и пандемийный периоды, проявляющиеся в ситуации дуополии на рынке (компании Boeing и Airbus), зависимости от колебаний мировой экономики, преобладании АТР в динамике развития в отрасли, переходе на менее вместительные воздушные суда, а также более быстрого восстановления рынка в странах с высоким уровнем внутреннего сообщения. В исследовании автор оценивает позиции компаний Boeing и Airbus на рынке, обозначая уровень высокой конкуренции между компаниями. При этом автор отмечает, что компания Airbus, образуя интеграцию с меньшим количеством поставщиков, сумела благодаря грамотной стратегии выйти на рынок, в том числе, используя новейшие технологии. Airbus, будучи более молодой компанией, чем компания Boeing, сумела опередить компанию Boeing по количеству поставок и заказов преимущественно из-за приостановки производства некоторых моделей компанией Boeing, а также ограничением их поставок в Китай. При этом обе компании изменили стратегии производства после негативных последствий воздействия пандемии. Изучая процессы фрагментации производства в данных компаниях, автор описывает их схожие и отличительные черты. Для выработки научно-обоснованных практических рекомендаций, автор выделяет черты фрагментации производства в компании Airbus, которая, обладая более короткой цепочкой поставок и меньшим количеством поставщиков, является менее уязвимой от воздействия внешних факторов.

В своем исследовании автор, оценивая нынешнее состояние отрасли гражданской авиационной промышленности в Российской Федерации разработал научно-обоснованные практические рекомендации для развития отрасли, учитывая процессы фрагментации производства в лидирующих компаниях. Рекомендации ориентированы на совмещении стратегии импортозамещения и частичной фрагментации производства при сотрудничестве со странами ЕАЭС.

В целом, содержание автореферата диссертации позволяет оценить работу как самостоятельную, цельную по замыслу и проблемную по

характеру изложения, обладающую практической и теоретической значимостью, а также содержащую определенные пункты новизны.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что работа Е.С. Кидун 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.

Сорокина Екатерина Михайловна

К.э.н., старший менеджер по
внутреннему контролю,
ПАО «Мегафон»
127006, Россия, г. Москва,
Оружейный пер., д.41
Телефон: +79162839163
E-mail: Ekat.zharkowa@yandex.ru

