

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА
на диссертацию **Васильцовой Анны Николаевны «ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ**
СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО ГРАЖДАНСКОГО АВИАСТРОИТЕЛЬНОГО
КОМПЛЕКСА», представленную на соискание ученой степени кандидата
географических наук по специальности 1.6.13 – Экономическая, социальная,
политическая и рекреационная география

Актуальность темы исследования Васильцовой Анны Николаевны не вызывает сомнения и обусловлена, с одной стороны, крайне незначительным количеством экономико-географических работ по современной территориальной структуре отдельных отраслей промышленности Российской Федерации, и в особенности подотраслей машиностроения, испытавших существенные отраслевые и территориальные трансформации в постсоветский период. С другой стороны, в условиях беспрецедентных по масштабу экономических санкций, введённых странами Запада против российской экономики с 2022 г., происходят трансформации и разрыв глобальных производственных цепочек между производителями, сложившиеся в 2000-е годы. В результате возникают предпосылки для восстановления и развития всей технологической цепочки в авиастроении в пределах Российской Федерации.

В СССР авиационная отрасль традиционно рассматривалась как фактор национальной безопасности, важный источник национального дохода, сфера высококвалифицированной занятости, средство поддержания имиджа развитой в научном и технологическом отношении страны. К началу 1993 г. в пределах Российской Федерации функционировало 214 предприятий отрасли, включая 28 НИИ, 72 ОКБ и 114 серийных заводов, то есть практически все организации и учреждения отраслевой науки, основная доля конструкторского и производственного потенциала советского авиастроительного комплекса. Таким образом, Россия в начале 1990-х годов располагала одним из крупнейших в мире авиастроительных промышленных комплексов. Однако структурные реформы 1990-х гг. привели к глубокому системному кризису авиационной промышленности, особенно в гражданском сегменте. Несмотря на формально повышенное внимание со стороны органов государственного управления, совокупности принятых государственных программ, российская авиационная промышленность стремительно теряла свои конкурентные позиции. Одновременно отмечается рост потребности в современной авиационной технике: по прогнозам компании Boeing, к 2033 г. пар пассажирских самолетов увеличится более, чем в 1,5 раза. На фоне современных ограничений поставок новой авиационной техники на российский рынок, необходимость восстановления и развития отрасли крайне актуальна и выступает фактором национальной безопасности. В этой связи представленная работа

Васильцовой А.Н. имеет высокую практическую значимость, а результаты могут быть использованы в работе аналитических центров и органов исполнительной власти, субъектов бизнеса, а также в ходе учебного процесса.

Рецензируемая диссертация характеризуется творческим подходом к рассматриваемым вопросам, высокой теоретической и методической оснащённостью, активным поиском новой методики исследования. В работе широко использованы количественные методы. В качестве цели исследования автором ставится выявление и характеристика территориальной структуры российского гражданского авиастроительного комплекса. Для ее достижения решаются 4 основные задачи: характеристика динамики авиапроизводства и его территориальной структуры в России и странах мира; определение авиастроительной специализации предприятий, населённых пунктов и регионов; установление и характеристика территориально-производственных связей между авиапредприятиями; проведение отраслевого районирования.

Научная новизна работы заключается в разработке и апробации методики сбора материала с использованием метода «снежного кома» и коэффициента вовлечённости предприятий в авиапроизводства, а также определении специализации населённых пунктов и регионов на авиастроении.

Структура диссертации вполне логична, ее содержание отличается внутренним единством. Работа состоит из введения, 4 глав, заключения и списка литературы. Объем основного текста диссертации, включая 23 картосхемы и 8 диаграмм, составляет 183 страницы. В списке литературы – 183 наименования, в том числе 51 – на иностранных языках. Содержание соотносится с поставленной целью и задачами.

Во введении сформулированы актуальность, объект, предмет, цель и задачи исследования, показана новизна и значимость исследования. Особое внимание обращено на характеристику источников данных и их специфику сбора в современных условиях, а именно отсутствие официального каталога предприятий отрасли, учет деятельности предприятий по большому количеству кодов ОКВЭД, которые имеют отношение к авиастроительной отрасли.

В первой главе рассматриваются теоретико-методологические подходы экономико-географического изучения отраслей промышленности, в том числе авиастроения. Совершенно объективно указывается, что большая часть научных исследований, посвящённых российскому гражданскому авиастроению, относятся к техническим, инженерным специальностям и не затрагивают территориальную, географическую сторону вопроса. Среди гуманитарных направлений, где разрабатывается эта тема, преобладают история, юриспруденция, экономика, отчасти социология. Территориальный аспект в таких

работах также представлен весьма скудно. В этой связи результаты проведенного исследования еще более значимы не только для географической науки, но и в целом для научно-практических исследований отрасли и выработки обоснованных рекомендаций для развития.

Вторая глава посвящена вопросам формирования и развития гражданского авиастроения в мире, а также процессам международного разделения труда и становления кооперационных цепочек. Глава носит в целом весьма описательный характер, что, однако, не снижает ее значимости в структуре диссертации.

В третьей главе проводится анализ развития авиастроительной отрасли в России, предпринимается попытка выявления производственных связей между предприятиями отрасли. На основании двух факторов – территориальной близости предприятий и интенсивности «соседских связей» между ними – предложено авторское авиастроительное районирование.

Четвёртая глава, в рамках лучших экономико-географических традиций, «спускает» на низовой уровень исследования и представляет экономико-географическую характеристику авиапредприятий разных типов. В Заключении представлены основные выводы, корректно отражающие полученные результаты.

Основные достоинства работы заключаются в обработке большого количества количественной и качественной информации, характеризующей развитие гражданского авиастроения за длительный временной период и позволивший выделить важнейшие черты постсоветской динамики отрасли, основные типы развития авиапроизводства и предложить авторское районирование. Результаты исследования расширяют знания о динамике развития авиастроения России за последние 30 лет, факторах, ее определяющих и возможностях развития отрасли в ближайшей перспективе.

Автором выявлены следующие важнейшие особенности развития российского сборочного авиапроизводства в постсоветский период: 1) «Сжатие» авиастроительного пространства, или центр-периферийная поляризация – серийное производство сосредотачивается в единичных центрах. Остальные сборочные предприятия либо закрылись, либо сконцентрировались на конструкторских задачах с выпуском опытных образцов продукции, либо выступают в роли «законсервированных» площадок, где выпускается машиностроительная продукция иного профиля, но остаётся возможность восстановления авиастроительных функций; 2) Сдвиг на восток – в сибирские и дальневосточные регионы. Новые производства гражданских самолётов и вертолётов в постсоветский период открывались на базе существовавших машиностроительных площадок в Новосибирске, а также Хабаровском и Приморском краях. Сдвиг российского

авиапрома на восток вписывается в общемировую тенденцию удаления сборочных заводов от мест зарождения авиапрома в странах с продолжительной историей развития отрасли (сс. 127-128).

В диссертации предложены типы развития авиапроизводства – «эпизодический» (единичные выпуски продукции для испытательных целей), «разовый» (однократный массовый выпуск), «стабильный» (сохранение постоянной роли в национальном производстве), «убывающий» (сокращение производства, смена специализации) и «ювенальный» (недавно возникшее, растущее производство), характеризующие как отдельные предприятия, авиапромышленные центры, так и авиастроительные программы государств (сс. 111-112). Выделенные типы могут быть использованы при оценке конкурентоспособности действующих авиапредприятий и их потенциальных возможностях расширения производства. Предложенное авиастроительное районирование, выполненное на основе анализа «рисунка» размещения предприятий и структуры их связей (Столичный, Западный, Чернозёмный, Южный, Волжский, Северный, Уральский, Обский, Байкальский и Дальневосточный), имеют высокую практическую значимость при разработке отраслевых программ развития.

Замечания и спорные моменты диссертационной работы:

1. В работе сделан акцент на изучении территориальной структуры авиастроительного комплекса, однако в первой теоретической главе крайне незначительное внимание уделяется вопросам выделения территориальных структур, объяснению особенностей ее формирования в изучаемой отрасли. Остается непонятной и авторское определение «территориальная структура авиастроительного комплекса». Также вызывает вопрос, что автор понимает под территориальной структурой занятости (п. 3.2)? Территориальная структура занятости и доля занятых в авиастроении по регионам России – синонимичные понятия для автора?

2. Проведенный обзор исследований по факторам размещения отраслей промышленности весьма лаконичен. Отсутствуют многие современные российские и зарубежные работы по агломерационной экономике (Куценко Е.С., Combes, P.-P., Duranton, G., Gobillon, L., & Roux, S. и др.), которые объясняют во многом трансформацию территориальной структуры отрасли в постсоветский период и вытеснение или «сжатие» ряда промышленных предприятий, в том числе в Московской агломерации.

3. На сс. 23-27 автор концентрирует внимание на методологии экономико-географического исследования промышленной отрасли. Однако абсолютно игнорируется

одна из важнейших проблем в современной географии промышленности – отсутствие детальной информации по отдельным промышленным предприятиям, формирование агрегированной статистической отчетности по компаниям и как следствие невозможность зачастую корректно изучать отрасли промышленности.

4. В качестве основного источника информации о финансах и кадрах предприятий изучаемой отрасли на с. 9 указывается каталог юридических лиц России [Каталог юридических..., 2023; и др.], отчетная документация компаний получена через официальные серверы «раскрытия корпоративной информации» [Сервер..., 2023; и др.]. Непонятным остается вопрос неиспользования хорошо известной Базы данных СПАРК, которая синхронизирована с налоговой отчетностью и ряда других. Эти базы данных некорректно отражают данные по авиастроительной отрасли или по какой-то иной причине автор отказывается от использования этих материалов?

5. На с. 89 автором приведена любопытная схема, рис. 4 «Масштаб производства на российских авиапредприятиях, 2010-е гг.». Но вызывает вопрос, как автор соотносит данные, например по холдингам и отдельным предприятиям «Роствертол».

6. В п. 3.4. «Производственные связи в отрасли и авиастроительное районирование» автор предлагает деление связей на связи нижнего и среднего звена. Но вопрос остается относительно методики выделения этих связей? В работе она в явном виде нигде не прописана.

7. Выделенные авиастроительные районы и их состав вызывает некоторое непонимание. Почему, например, восток Смоленской области отнесен к Центральному району, а запад Смоленской области – к Западному? Аналогичная ситуация с Тверской областью и рядом других регионов.

Высказанные соображения, замечания и пожелания не влияют на общую высокую оценку рецензируемой работы. Диссертация представляет собой самостоятельное законченное исследование, выполненное на достаточно высоком научном уровне. Как представляется, результаты работы А.Н. Васильцовой существенно расширяют наше понимание закономерностей развития авиастроения, что вносит существенный вклад в географию промышленности. Автореферат соответствует структуре и содержанию диссертации, корректно и полно отражает основные выносимые на защиту результаты и выводы исследования.

Заключение о соответствии диссертации требованиям ВАК Министерства образования и науки. Высказанные замечания не носят принципиального характера и не влияют на общую положительную оценку работы.

Диссертация Васильцовой Анны Николаевны «ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО ГРАЖДАНСКОГО АВИАСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА» представляет собой самостоятельный научный труд, отличающийся актуальностью, научной новизной, достоверностью, практической направленностью, самостоятельностью, обоснованностью выводов и рекомендаций. Список публикаций соответствует требованиям ВАК. Автореферат диссертации и опубликованные автором работы отражают основное содержание диссертации, включая теоретические положения. Работа полностью соответствует критериям пп. 9-14 «Положения о присуждении ученых степеней», а ее автор – Васильцова Анна Николаевна – заслуживает присуждения ученой степени кандидата географических наук по специальности 1.6.13 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Доцент
кафедры экономической и социальной географии России
географического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова,
кандидат географических наук, доцент

Горячко Мария Дмитриевна

«05» октября 2023 г.

Подпись руки М.Д. Горячко заверяю:

Декан
географического факультета МГУ,
академик РАН

С.А. Добролюбов

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, географический факультет
Адрес: 119991, г. Москва, ГСП-1, Ленинские горы, д. 1
Тел.: 8 (495) 939–38–12
E-mail: mgoryachko@yandex.ru