

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

на диссертацию **Васильцовой Анны Николаевны** «**Территориальная структура российского гражданского авиастроительного комплекса**» на соискание ученой степени кандидата географических наук по специальности 1.06.13 – экономическая, социальная, политическая и рекреационная география

Выбор автором в качестве объекта исследования авиастроительного комплекса видится оправданным и *актуальным* по нескольким причинам. Во-первых, высокий уровень мультипликационного эффекта данного вида экономической деятельности, который он формирует в силу сочетания трудоемкости и наукоемкости, что стимулирует социально-экономическое развитие территории его размещения. Это автоматически аргументирует и целесообразность и актуальность выбора предмета исследования (географию комплекса). Во-вторых, значимость позиции авиастроительного комплекса России в мировой экономике (единственная наукоемкая отрасль обрабатывающей промышленности России, которая формирует около 2% совокупного мирового производства в данном виде деятельности), В-третьих, резкое изменение условий, в которых сегодня приходится функционировать отрасли - экономические санкции, введенные коллективным Западом против России, как это влияет на ее развитие и что делать? Это вопрос, на который сегодня приходится искать ответ любому исследователю в области отраслевого анализа.

Выделяя *положительные* стороны проведенного исследования, стоит отметить следующие его аспекты.

Во-первых, необходимо констатировать, что автором цель достигнута. Даны исчерпывающие ответы на традиционные экономико-географические вопросы в отраслевом анализе: «что», «где» и «почему» на основе выявления отраслевой структуры изучаемого вида экономической деятельности, его географической структуры на нескольких территориальных уровнях (макрорегиональном, национальном, районном, локальном) и факторов размещения.

Во-вторых, отмечая соответствие работы формальным признакам, выделим:

- творческий подход к решению вопроса отсутствия открытой статистической отраслевой информации в территориальном разрезе. Диссертанту пришлось составлять собственные базы данных, в которых наряду с первичными материалами о деятельности компаний, использовались материалы отраслевых организаций, специализированных изданий. В сочетании с материалами государственных учреждений, представляющих статистику, такой подбор источников обеспечил исследование *добротной информационной базой*. В результате, перед нами изыскание, проведенное на основе авторской базы данных, содержащей сведения

- об особенностях функционирования более 700 компаний, занятых разработкой / производством авиационной техники;
- творческий подход к отбору и применению *научных методов* для проведения исследования. Наряду с традиционно используемыми экономико-географами методами образно-знакового моделирования, научного описания, сравнительно-географического, картографического, количественных методов (коэффициент локализации), автор очень продуктивно использовал анкетные и глубинные интервью, метод «снежного кома» и, связанный с ним контент-анализ (редко используемые географами в отраслевом анализе, чаще с ними работают маркетологи), а так же коэффициент вовлечённости предприятий в производство (с которым мне никогда не приходилось сталкиваться). Совокупное их применение позволило выявить географические особенности изучаемого явления;
 - содержательность с точки зрения *иллюстративного материала* (8 диаграмм, 5 таблиц), не только удачно отражающего отраслевую и географическую структуру изучаемого явления, но и его динамику, иногда все вместе. Особо отмечу качество таблиц, содержащихся в диссертации. Все они являются расчётными, наряду с количественной информацией, содержат аналитические выкладки автора, что свидетельствует о значительном личном вкладе диссертанта в исследуемую проблематику.
 - отличная *картографическая обеспеченность* – 23 содержащиеся в диссертации авторские карты отражают разные аспекты предмета исследования, выполнены с использованием разнообразных способов социально-экономического картографирования (количественный и качественный фон; картограмма; площадные и геометрические значки; площадная, структурная, составная картодиаграмма; линии движения; способ ареалов), что свидетельствует о наличии картографической культуры у диссертанта.

В-третьих, очевидна *практическая значимость* выполненного исследования, т.к. оно содержит материалы, на основе которых сформулированы предположения (рекомендации) о том, какие российские компании могут участвовать в импортозамещении недостающих компонентов для отечественного авиастроения.

Анализируя *содержательную часть работы*, отмечу, что *первая глава традиционно теоретическая* – «Российское гражданское авиастроение как объект экономико-географического исследования». Она ориентирована на изложение теоретических аспектов изучения объекта и предмета исследования. Поэтому вся информация, содержащаяся в ней, направлена на раскрытие методологических подходов к выделению отраслевой структуры; теорий размещения промышленности и, как следствие, факторов размещения; территориально-производственных сочетаний и промышленных районов; методики экономико-географического исследования промышленной отрасли. Диссертант применяет каждое из рассматриваемых

им теоретических положений к изучению авиастроения, решая, таким образом, поставленные исследовательские задачи и делает это корректно.

В силу значимости рассматриваемого вида экономической деятельности для национальной экономики России, ее изучение – одна из задач многих наук, отмеченных диссертантом (экономика, история, социология). В связи с этим, автор, прежде чем перейти к географическому исследованию, поднял весь пласт научных изысканий в области гражданского авиастроения России с целью выявления территориальных аспектов в них. И нужно отдать ему должное, сделал это грамотно, выделив 7 направлений изысканий территориальных аспектов, глубоко и системно их проанализировав.

Вторая глава «Гражданское авиастроение: мир, зарубежные страны и Россия» содержит результаты историко-географического анализа формирования и развития гражданского авиастроения в зарубежных странах с последующими выводами о месте каждой из них в МРТ отрасли. При этом исследование проведено на основе контент-анализа СМИ, энциклопедических, Интернет-источников, содержащих информацию о деятельности крупнейших зарубежных компаний, имевших / имеющих сборочную ступень авиапрома. Необычно для научного изыскания (как уже отмечалось ранее, так чаще всего делают маркетологи), однако грамотно с точки зрения субъектности (поскольку основными производителями авиационной техники все же являются компании, а не территории), а также продуктивно и актуально. Для выполнения данной работы Анне Николаевне, пришлось, по-видимому, освоить технические, эксплуатационные и экономические характеристики существующей сегодня авиационной техники и ее производства, и это профессионально!

Такой подход позволил выявить отличительные черты отраслевой и территориальной структуры изучаемого комплекса в 20 странах, входящих в 3 макрорегиона – Американский, Европейский, Азиатский. Характеристика авиапрома в каждой из стран построена так, чтобы логично подвести читателя к мысли, что одной из географических особенностей современного этапа развития мировой авиапромышленности является высокая степень её интернационализации и это, как раз то обстоятельство, которое, с одной стороны, определяет его широкую и динамичную (учитывая разные волны интернационализации) географию, а с другой - существенно ограничивает возможности ее изучения на основе официальных статистических источников.

Надо отдать должное автору, на каждом выделенном им историческом этапе развития авиапромышленности, он старается показать положение России наряду с другими странами, не избегая констатации влияния политического фактора.

Третья глава «Российское гражданское авиастроение: структура, динамика, районирование» - основная в диссертации. Именно в ней содержатся результаты решения всех четырех задач, заявленных автором. Именно в ней содержатся результаты исследования, на основе которых

сформулированы все пять положений защиты. Именно это глава содержат значительный *личный вклад автора*, определивший *новизну* исследования.

Данный раздел информационно насыщен, в первую очередь, потому что автор продолжая логику исследования, заложенную в предыдущих главах, рассматривает предприятия авиапрома, в качестве его основного субъекта. Это позволило диссертанту предложить и обосновать:

- этапы формирования территориальной структуры авиастроительного комплекса в России и на этой основе пять *типов развития* авиазаводов, промышленных центров, стран - эпизодический, разовый, стабильный, убывающий, ювенальный;
- «коэффициент вовлечённости» каждого завода России в авиапроизводство – для конкретизации внутренней структуры гражданской авиапромышленности;
- «коэффициент локализации» авиастроения по городам и субъектам РФ, определив с его помощью их специализацию на авиапромышленности;
- группы субъектов РФ по роли авиастроительного комплекса и других обрабатывающих производств в структуре занятости: субъекты РФ (11) с соразмерной ролью авиастроения при значительной роли обрабатывающих производств; субъекты РФ (8) с доминантной ролью авиастроения при относительно невысокой роли обрабатывающей промышленности; субъекты РФ (25) со слабовыраженной ролью авиастроения при высокой роли обрабатывающих производств; субъекты РФ (20) с незначительной ролью авиастроения при низкой роли обрабатывающих производств;
- авиастроительное районирование России (на основании территориальной близости предприятий и интенсивности «соседских связей» между ними): 10 районов, различающихся отраслевыми и территориальными структурами.

Четвертая глава «Экономико-географическая характеристика авиапредприятий разных типов» отличается локальным масштабом исследования и представляет собой рассмотрение частных случаев функционирования крупнейших компаний рассматриваемого комплекса, относящихся к разным предложенным автором типам развития: эпизодический (Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина), стабильный (Воронежское акционерное самолётостроительное общество), ювенальный (Комсомольский-на-Амуре авиационный завод). Это позволило автору, во-первых, еще раз подчеркнуть реальность существования и объективность, выделенных им типов предприятий. Во-вторых, показать, как компании развиваются в условиях экономических санкций коллективного Запада против России. В-третьих, сформулировать предположения (рекомендации), какие российские компании могут участвовать в импортозамещении недостающих компонентов.

Отмечая системность и методичность проработки накопленного автором материала, выскажу ряд *замечаний*.

- Признавая правильность научной логики, выбранной диссертантом для отраслевого анализа, что предполагает решение в качестве первоочередной задачи - выявление отраслевой структуры / состава объекта исследования, все же отмечу, что сложности в ее выявлении можно был бы избежать, если бы сразу был определен ОКОНХ и ОКВЭД рассматриваемого вида экономической деятельности (и, возможно, проведено их сравнение). Однако автор упорно избегает констатации факта, что в современной статистике России, да и других стран, не используется понятие «отрасль» (ОКОНХ), оно заменено на понятие «вид экономической деятельности» (ОКВЭД) с четкой формулировкой, что туда входит.
- Несколько удивляет отсутствие в работе основополагающего теоретического аспекта для рассмотрения территориальной структуры конкретного вида экономической деятельности - самого понятия «территориальная структура хозяйства», его видов и пространственных форм.
- Позволю себе не согласиться с выводом автора о концепции ЭПЦ, как о предшественнице современного представления о цепочках создания добавленной стоимости. ЭПЦ - это не о добавленной стоимости, это об экономии на транспортных расходах (если предприятия локализируются на одной территории).
- Спорным видится утверждение автора о том, что «природно-ресурсный фактор, маловажный для отрасли... и характерен только для выпуска материалов и деталей, в особенности общемашиностроительных». Количество солнечных дней в году – не основной, но один из значимых факторов, влияющих на локацию авиасборочных предприятий в большинстве стран мира и России, тоже.
- Вызывает вопросы представленный в диссертации вариант районирования, поскольку в нем нет четко определенных границ «районов». Возможно, это узлы (указанные автором в работе), ареалы...? Несмотря на правильно выбранные автором факторы для районирования, убедительную характеристику «районов», содержащуюся в тексте диссертации (с. 119 – 124), все же отметим, что показанные границы авиастроительных районов России на рис. 21 вряд ли можно считать таковыми, из-за их схематичности. Возможно, стоило сделать отдельные карты для каждого «района» и тогда вопросы исчезли бы? Возможно, автору стоило предложить типологию субъектов РФ по особенностям развития авиастроения в них. Это было бы более корректно.
- Отмечая осведомленность автора о существовании разных форм территориальной организации промышленности, что нашло отражение в диссертации (кластеры), все же вынуждена высказать удивление, почему не рассмотрены такие формы территориальной организации, как

индустриальные парки, технопарки, особые экономические зоны, ТОРы и другие, свойственные авиастроению России?

- Вызывает сожаление отсутствие в работе самой авторской базы данных, на основе которой проводилось исследование. Жаль, что диссертант не захотел ею поделиться. Думаю, это был бы хороший пример для любого отраслевого аналитика. Ее вполне можно было бы разместить в Приложениях. Нет баз данных - нет рейтингов компаний по любым из исследованных показателей. Приходится верить автору на слово.
- В качестве частного замечания отмечу наличие большого числа учебных изданий (5) в списке литературы. Конечно, учебники, использованные диссертантом – это классика экономико-географического образования, но черпать методологический и методический аппарат, все же стоит из научных изысканий авторов этих изданий.

Заключение о соответствии диссертации требованиям ВАК Министерства образования и науки. Высказанные замечания не умаляют хорошего качества проведенного изыскания. Диссертация Васильцовой Анны Николаевны «Территориальная структура российского гражданского авиастроительного комплекса» – удачный пример исследования, выполненного в научных областях «География промышленности», «Корпоративная география». Диссертация представляет собой оригинальное научное исследование, отличающееся высоким уровнем актуальности, научной новизны, практической направленностью, достоверностью, обоснованностью выводов. Список публикаций соответствует требованиям ВАК. Автореферат диссертации и опубликованные автором работы отражают основное содержание диссертации. Диссертация 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 1.06.13 – Экономическая, социальная, политическая и рекреационная география.

Доктор географических наук
(25.00.24 – экономическая, социальная, политическая
и рекреационная география), доцент,
профессор кафедры географии
Смоленского государственного университета

Т.И. Потоцкая

12.10.2023

Подпись Т.И. Потоцкой удостоверяю

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Смоленский государственный университет»
Адрес: 214000, г. Смоленск, ул. Пржевальского, 4
Тел.: (4812) 700201, факс: (4812) 383157 E-mail: rectorat@smolgu.ru