В диссертационный совет
Д 209.002.06 (экономические науки)
при МГИМО МИД России

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

Кренёвой Галины Валериевны

на диссертацию Селиверстова Дениса Анатольевича на тему: «Влияние низкотарифных авиакомпаний на структуру рынка гражданских перевозок», представленную на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.01 – Экономическая теория

Актуальность темы исследования

В настоящее время Россия приобретает все больший вес как в политике, так и в экономике. Такие колоссальные успехи невозможны без интенсивного развития транспортной системы и его инфраструктуры. Важное место в этом процессе отводится воздушному транспорту.

Рынок пассажирских авиаперевозок интенсивно меняется, вбирая в себя все новые и современные виды и формы существования. Современные авиаперевозчики в своей деятельности активно используют различные бизнес-модели, например, такие как низкотарифные перевозки. Недавнее прошлое в исследовании опыта российских низкотарифных авиакомпаний показало, что модель не только является востребованной и успешной, но и обладает существенным потенциалом, который может быть использован для повышения эффективности рынка воздушных перевозок.

Весной 2008 года в России действовала одна бюджетная компания - «Sky Express», на отдельных прямых перелетах экономическим классом (из Москвы

в Сочи, Калининград, Казань, Ростов-на-Дону, С.-Петербург, Екатеринбург), она смогла создать конкуренцию сетевым авиаперевозчикам и позволила пассажирам в среднем приобретать билеты на 40% дешевле. Для подкрепления такого эффекта почти через год, в октябре 2009 г., появилась еще одна такая же авиакомпания - «Авианова». Результатом такой диспозиции стала конкуренция (на линиях: Москва - Сочи, Москва - Краснодар, Москва - Ростов-на-Дону) этих двух российских лоукостеров между собой, а затем и с сетевыми авиаперевозчиками. Результат был следующий: тарифы «Sky Express» ниже сетевых авиаперевозчиков на 53%, а тарифы «Авиановы» - на 37%. Такой успех был недолгим и под воздействием других факторов, таких как экономические санкции в отношении России, удорожание авиационного топлива и отсутствие наземной инфраструктуры для низкобюджетных авиаперевозчиков, эти авиакомпании обанкротились. Но потребность в бюджетных пассажирских авиаперевозках не отпала. Разумным решением сложившейся ситуации стало создание компанией «Аэрофлот» - дочерней авиакомпании «Победа», специализирующейся на низкотарифных авиаперевозках. Таким образом в России появилась смешанная (гибридная) бизнес-модель авиаперевозчика.

На западе, и в США в частности, модель авиакомпаний-лоукостеров неплохо проявила себя и поэтому активно изучается. Экономисты разных стран пытаются понять причины успеха модели, а также перспективы дальнейшего развития этого сегмента рынка. Для российских авиаперевозчиков представляется особенно важным изучение роли авиакомпаний-лоукостеров в формировании структуры рынка, а также эффектов модели низкотарифных перевозок в части воздействия на уровень конкуренции и общественного благосостояния.

В связи с изложенным диссертационное исследование Селиверстова Д.А. является весьма своевременным и актуальным.

Структура работы

Диссертация состоит из трех глав, введения, заключения и приложений.

В первой главе содержится детальный и обширный анализ теоретической базы, посвященной особенностям влияния входа фирм на структуру рынка, а также исследование барьеров входа в пассажирских авиаперевозках. Автор описывает основные подходы к моделированию рыночных барьеров. Полнота проведенного анализа позволяет сформировать теоретико-методологический базис для изучения влияния входа новых фирм на структуру рынка. Далее в работе диссертант рассматривает барьеры, с которыми сталкиваются авиакомпании при проникновении на рынок (маршрут). Данные барьеры повышают издержки входа и приводят к увеличению тарифа на авиабилет. Особый интерес представляет эмпирическое исследование автора, в котором он убедительно обосновывает наличие и положительное влияние барьеров входа на тариф. При этом появление на рынке лоукостеров, наоборот, приводит к снижению цены авиабилета.

Во второй главе автор проводит анализ особенностей экономической модели лоукостеров, а также влияние каждого из элементов модели на уровень издержек. Показано, что стратегия лидерства в издержках, которая используется лоукостерами, позволяет им в целом добиваться более высоких финансовых результатов по сравнению с сетевыми авиакомпаниями. Затем в работе исследуется эффект низкотарифных перевозок, а также проводится сравнительный анализ лоукостеров и сетевых авиакомпаний в части их воздействия на такие параметры рынка, как доходная ставка, спрос, предложение и концентрация рынка. Следует отметить глубину исследования и скрупулезность автора при изучении широкого круга научных публикаций по данной проблематике. На основании результатов предыдущих исследований, а также собственного эмпирического исследования автор заключает, что лоукостеры способствуют развитию конкурентной среды, и их эффект более сильный по сравнению с сетевыми авиакомпаниями.

Необходимо обратить внимание, что в рамках исследования использованы релевантные допущения, а выводы базируются на количественном анализе большого массива данных.

В третьей главе автор анализирует перспективы реализации эффекта низкотарифных перевозок в России, а также выявляет причины, которые не позволяют лоукост-модели прижиться в России. Автор делает вывод о том, что лоукостеры имеют существенный потенциал в России, а их низкая доля на рынке объясняется в основном ограничениями, которые свойственны самой отрасли (в первую очередь инфраструктурные ограничения).

Научная новизна и практическая ценность результатов

Диссертация представляет собой законченное научное исследование, выполненное на высоком теоретическом уровне и имеющее большое практическое значение. Элементами научной новизны, по мнению оппонента, обладают следующие положения:

- автор выявил относительно слабое проявление черт квазиконкуренции в современных пассажирских авиаперевозках, при этом лоукостеры способны их усиливать в гораздо большей степени по сравнению с сетевыми авиакомпаниями;

- доказано, что низкотарифные авиакомпании играют ключевую роль в формировании структуры рынка: после входа лоукостеров все ключевые параметры рынка, определяющие структуру рынка, устанавливаются на новом, трендовом уровне;

- эффект входа лоукостеров проявляется как на групповом уровне, так и на уровне отдельных авиакомпаний;

- эффект лоукостеров в наибольшей степени может быть реализован в случае их прямой конкуренции с сетевыми авиакомпаниями.

Результаты проведенного исследования имеют большое практическое значение, так как позволяют понять эффект низкотарифных авиаперевозок и

использовать его потенциал для развития конкурентной среды и повышения эффективности функционирования отрасли в целом.

Представленный в диссертационном исследовании мировой опыт развития низкотарифных перевозок может быть взят на вооружение авиаперевозчиками России в целях разработки мероприятий по сокращению издержек.

Замечания и дискуссионные пункты исследования

При всех преимуществах данной работы и сильных сторонах диссертационного исследования Селиверстова Д.А. работа имеет следующие недостатки:

1. При анализе особенностей экономической модели лоукостеров автор акцентирует внимание на опыте Соединенных Штатов Америки и формулирует выводы только на основании изучения модели одной страны. Между тем, работа бы существенно выиграла, если бы в анализ авиаперевозчиков были включены и лоукостеры других стран (Европы и Азии), показаны основные сходства и различия в бизнес-моделях в разных странах/регионах, в том числе в части их влияния на структуру рынка, а также сделан вывод относительно того, какая модель в наибольшей степени соответствует условиям России;

2. Помимо исследования воздействия лоукостеров и сетевых авиакомпаний на структуру рынка представляется интересным более детальное рассмотрение влияния указанных авиакомпаний на уровень общественного благосостояния России с целью выявления реального эффекта низкотарифных перевозчиков для экономики региона/страны. В конечном итоге, именно уровень общественного благосостояния имеет ключевое значение для развития экономики нашей страны;

3. В конце второй главы автор представил модель панельных данных с фиксированными эффектами, которая используется для количественной оценки эффекта лоукостеров и сетевых авиакомпаний. Данная модель могла

бы быть доработана посредством добавления таких переменных, как количество авиакомпаний перед входом на рынок или уровень концентрации рынка (особенно это актуально при оценке влияния входа на доходную ставку);

4. В третьей главе диссертации анализ, посвященный функционированию лоукостеров в России, выглядел бы более полным, если бы автор подкрепил его соответствующими статистическими данными по ключевым параметрам рынка, детерминирующим его структуру, изучил бы маршруты, на которых отдача от низкотарифных перевозок была бы максимальной. Изучая российские условия функционирования лоукостеров, представляется важным выявление потенциальных маршрутов входа для них, а также проведение количественной оценки вероятности появления новых низкотарифных авиакомпаний, в том числе на основе представленных автором результатов анализа существующих возможностей и препятствий развития данного сегмента рынка.

Общий вывод по диссертации

Приведенные замечания носят рекомендательный характер и не снижают общей оценки высокого уровня данного исследования. Диссертационная работа представляет собой оригинальное и самостоятельное исследование, содержащее значительные элементы новизны и имеющее существенное практическое значение. Диссертация и автореферат грамотно оформлены, автореферат отражает содержание диссертации, опубликованные работы содержат основные результаты диссертации.

Диссертация выполнена в соответствии с паспортом специальности ВАК Минобрнауки РФ 08.00.01 – Экономическая теория и содержит положения и результаты, соответствующие пункту 1.2. «Микроэкономическая теория: теория потребительского спроса; теория организации рынков; теория конкуренции и антимонопольного регулирования; теория экономики благосостояния».

Полагаю, что диссертация Селиверстова Д.А. соответствует всем требованиям пп. 9-14 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 г. №842, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата наук, а ее автор заслуживает присуждения искомой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.01 – Экономическая теория.

Официальный оппонент:

кандидат экономических наук,
доцент кафедры Логистики и управления
транспортными системами Института
управления и информационных
технологий РУТ (МИИТ) Г.В.Кренёва

9.04.2018

Сведения об оппоненте:

Специальность: 08.00.05 – Экономика
и управление народным хозяйством: транспорт
Место работы: РУТ (МИИТ)
Адрес: 127055, г. Москва, ул. Образцова, д. 9,
стр. 9, Телефон: (495) 681-13-40
E-mail: galaluhem@gmail.com

Подпись руки Кренёвой Г.В
Заверяю
Начальник Отраслевого центра подготовки
научно – педагогических кадров
высшей квалификации С.Н. Коржин