

«Утверждаю»
член-корреспондент РАН,
доктор экономических наук,
заместитель директора по научной работе



Кузнецов А.В.
«24» декабря 2018 г.

ОТЗЫВ

**ведущей организации на диссертацию Рашидин Екатерины Андреевны
на тему: «Корпоративная социальная ответственность на примере
ведущих автопроизводителей Германии и Франции», представленную на
соискание ученой степени кандидата экономических наук по
специальности 08.00.14 – «Мировая экономика»**

Корпоративная социальная ответственность (КСО) относится к числу новых, динамично развивающихся общественных явлений, научный анализ которых проведен еще не в полной мере. Изучение КСО актуально сразу по нескольким причинам. Во-первых, КСО становится необходимым условием конкурентоспособности предприятий и их корпоративной устойчивости. Во-вторых, в условиях роста социальной напряженности в обществе, возникшей вследствие мирового финансового кризиса 2008-2009 гг., вклад бизнеса в благополучие общества приобретает дополнительную актуальность. В-третьих, отрасль автомобилестроения играет значимую роль в мировой экономике, а крупные германские и французские производители автомобилей влияют на формирование практик КСО как в Европе, так и по всему миру. Изучение практик КСО европейских автопроизводителей имеет важное значение для российской экономической науки, а также для практики государственного и корпоративного управления, особенно с учетом растущего внимания к КСО в нашей стране. В данном контексте диссертационное исследование Е.А. Рашидин несомненно является актуальным и своевременным.

Рассматриваемая диссертация состоит из введения, трех глав и заключения. Структура работы является логичной и определяется поставленной в ней целью, а именно комплексной оценкой практик и экономических результатов КСО ведущих французских и немецких автопроизводителей в контексте экономической динамики отрасли.

В первой главе диссидентант систематизирует теоретические подходы к классификации КСО, сравнивает предпосылки зарождения КСО в Германии и во Франции, а также рассматривает стратегические и нормативные рамки, в которых развиваются практики КСО в ЕС. При определении места КСО в экономике расширен круг источников, используемых в российской экономической науке, кроме того, составлен более подробный перечень аргументов экономической целесообразности КСО и составлена их сводная таблица.

Сложность количественной оценки эффективности КСО является сдерживающим фактором развития программ социальной ответственности, поэтому широкомасштабный поиск по этой тематике в российских и иностранных источниках можно отнести к бесспорным достоинствам первой главы. Соискатель делает вывод о том, что единого подхода к измерителям не существует, и дает развернутую аргументацию в пользу связующих измерителей Джона Пелозы. Предложив еще один связующий измеритель динамики занятости на фоне быстрого прироста безработицы, соискатель использует его для оценки экономических результатов КСО французских и немецких автопроизводителей во второй и третьей главах.

Вторая и третья главы, в которых рассматриваются немецкие и французские автопроизводители, построены по страновому признаку и изучают следующие направления: место КСО в долгосрочных стратегиях автопроизводителей, инновационные решения в области автомобилестроения и экологии, а также политика автопроизводителей в отношении заинтересованных лиц. Проведенное исследование позволяет сделать вывод о формировании развитой и довольно устойчивой системы направлений

социально ответственной деятельности компаний, которая находится в тесной увязке с государственной политикой и макроэкономической стратегией Европейского Союза. В заключительном параграфе каждой из глав автор анализирует экономическую целесообразность практики КСО при помощи массовых статистических наблюдений и корреляционного анализа.

Интересные наблюдения и выводы содержатся в анализе стратегических документов автопроизводителей. Автор сравнивает матрицы приоритетных направлений КСО, представленных в этих стратегиях, и выясняет, что к наиболее приоритетным направлениям относятся (в порядке убывания значимости) устойчивая мобильность, отношения с сотрудниками, установление и сохранение устойчивой цепи поставок, чистое производство, а также взаимодействие с обществом и соблюдение вопросов этики.

Инновационные решения в области автомобилестроения сконцентрированы на сокращении выбросов углекислого газа, производимыми автомобилями, и разработке электрических автомобилей с нулевым уровнем выбросов. При этом установлено, что главным сдерживающим фактором в данном направлении служит ограниченность инфраструктуры по обслуживанию электромобилей.

Для систематизации лучших практик автопроизводителей в адрес заинтересованных лиц диссертантом используется классификация Уильяма Верзера и Дэвида Чандлера. Выявлено, что взаимодействие с заинтересованными лицами проводится на всех уровнях: организационном, экономическом и общественном. Главными получателями социально-ориентированных программ являются сотрудники, поставщики, покупатели и общество.

В заключительных параграфах каждой из глав изучается динамика занятости в компаниях-автопроизводителях на фоне показателей выручки, объемов производства, операционного дохода и цены акций. Важной находкой можно считать взаимосвязь КСО с результатами хозяйственной деятельности компаний: наименее социально ответственная компания

демонстрирует худшие показатели продаж и цены акций. И наоборот, компании, демонстрирующие уверенный рост, создают дополнительные рабочие места. Таким образом, проведенное исследование позволило сделать вывод о том, что деятельность в области КСО не противоречит коммерческим интересам компаний, состоящим в повышении продаж и получении прибыли.

Достоверность разработанных теоретических положений определяется тем, что диссертант опирался на солидную научную базу, используя теоретические концепции ведущих зарубежных и российских ученых и ссылаясь, в том числе, на теорию социальной рыночной экономики. Круг российских авторов, занимающихся вопросами КСО, ограничен. В связи с этим более половины использованных источников являются иностранными, что свидетельствует о включенности данного диссертационного исследования в общемировую науку.

Автором были собраны и проанализированы фактические, статистические, аналитические материалы отечественной и зарубежной библиографии, которая включает 190 названий, что в совокупности с системным подходом к исследованию позволило автору обеспечить достоверность и обоснованность выводов научных результатов диссертации. Информационной базой исследования выступают годовые отчеты исследуемых компаний, а также *Bloomberg*, *Eurostat*, отраслевые издания и публикации международных консалтинговых компаний.

Научная новизна рассматриваемой работы определяется тем, что автор, опираясь на современные теоретические концепции и применяя современные инструменты экономического анализа, а также собственные методики, выполнил первое в российской науке масштабное исследование корпоративной социальной ответственности автопроизводителей Германии и Франции. На наш взгляд, в исследовании Е.А. Рашидин представлены следующие выводы и рекомендации, содержащие значительную ценность и научную новизну.

1. Обобщены существующие в мировой науке измерители финансовой эффективности КСП, обоснован вывод о том, что связующие измерители по методике Дж. Пелозы являются наиболее удачным инструментом оценки финансовой эффективности КСП. Диссертантом предлагается еще один связующий измеритель – динамика занятости в компании.

2. Выявлены общекономические факторы, стимулирующие и сдерживающие развитие КСО в ЕС. К первым относятся макроэкономические рамки, которые задаются органами ЕС, ко вторым – ограниченность методологии по оценке эффективности социально-ответственного поведения. Обобщены специфические факторы, стимулирующие и сдерживающие развитие КСО в автомобильной отрасли. К стимулирующим факторам относятся: законодательство ЕС в области выбросов CO₂, возрастающая роль поставщиков в автомобилестроении, а также изменение качества потребительского спроса. К сдерживающим факторам, помимо ограниченности инструментария оценки КСО, относится недостаточный уровень развития инфраструктуры для электромобилей.

3. Выявлено, что для всех четырех автопроизводителей социальная ответственность является неотъемлемой частью долгосрочного планирования. Усилия автопроизводителей направлены на разработку программ по следующим направлениям: устойчивая мобильность, сотрудники, чистое производство, а также взаимодействие с обществом и соблюдение вопросов этики. Определены направления этих социально-ответственных программ, присущих всем четырем компаниям-автопроизводителям.

Сформулированные в диссертации Е.А. Рашидин теоретические положения, выводы и рекомендации вносят определенный вклад в развитие российской науки и имеют объективную практическую значимость. Результаты работы могут быть использованы отечественными автопроизводителями в качестве дорожной карты по внедрению КСО в свою

хозяйственную деятельность. Также они могут представлять интерес для местных администраций, на территории которых происходит или планируется производство исследуемых компаний. Проведенный анализ может лечь в основу аргументированного диалога с производителями, позволяя государственным органам требовать от последних проведения социально-ответственных мер, практикуемых ими в других странах.

Авторские наработки также можно использовать при преподавании и в области научно-педагогических исследований по ряду экономических дисциплин («Мировая экономика», «Международные экономические отношения», «Стратегический менеджмент»).

Несмотря на положительную оценку работы в целом необходимо отметить критические замечания, которые автору следует пояснить на защите и учесть в дальнейшей научной работе.

1. Работа оформлена крайне небрежно. Например, в оглавлении на с. 2 даже отсутствует название главы 2 и параграфа 2.1, а в тексте параграф 3.3 начинается с подпараграфа 3.3.2 (с. 117). На некоторые работы из библиографии автор не ссылается (например, на монографию М.В. Клиновой 2011 г.), из длинного перечня публикаций ряда известных авторов выбраны произвольные 1-2 работы. В результате, например, зам. директора ИМЭМО РАН политолог И.С. Семененко названа экономистом, а ведущий специалист по теме КСО в стране профессор С.П. Перегудов проходит как ее соавтор по одной работе 2008 г., хотя он к тому времени опубликовал свыше десятка работ.
2. Есть много мелких ляпов. Например, в работе игнорируется наличие у «Рено» завода в Москве. Местами структура диссертации несбалансированная – так, параграф 1.1 занимает 26 страниц, а параграф 1.2 только 5 страниц. При этом в параграфе 1.1. «тонет» авторская позиция – по сути, это реферат разных работ без четко выраженной систематизации. Абсолютно не убеждает читателя отказ от рассмотрения среди немецких производителей автомобилей

компании «Даймлер» (с. 53) – такое ощущение, что автор просто не успел или не захотел заниматься анализом еще одной компании.

3. Большой вопрос вызывают расчеты корреляции, которые проводились по 11 точкам. При этом изобилие графиков нередко затрудняет восприятие авторских выводов – во многих случаях надо было для наглядности совмещать данные по всем анализируемым компаниям. Более того, убедительного доказательства связи динамики занятости именно с характером КСО в работе не приведено. Например, из таблицы 3.10 на с. 134 следует, что самая «безответственная» компания в логике автора отнюдь не «ПСА Груп», где занятость сократилась на 20% при падении продаж на 5%, а «БМВ Груп», которая увеличила занятость лишь на 17% при росте продаж на 73%. По такой логике, на наш взгляд, в принципе нельзя изучать КСО. Не ясна из работы и реальная связь КСО с безопасностью движения на дорогах.
4. Несколько притянута идея о корнях КСО в Средневековье во Франции и Германии. Пожалуй, речь должна идти о периоде, когда в Германии и Франции создавалась система социального обеспечения и формировалось социальное государство, распространялись идеи социализма. Ссылку на католическую доктрину применительно к объяснению специфики КСО в официально светской Франции, причем в противовес якобы чисто протестантской Германии (при том, что «БМВ» – из католической Баварии), просто нельзя принять (с. 15).
5. Автор искусственно ограничил рассмотрение КСО в автомобилестроении 4 компаниями двух стран, не дав такому выбору внятного обоснования. При этом постоянно в работе в качестве примеров приводятся фирмы иных отраслей (то компании грузоперевозок, то «Эксон Мобил», то «Джонсон и Джонсон»). Поэтому из работы не ясно, отличается ли КСО в автомобильной промышленности от КСО в стратегии других компаний в других отраслях.

6. Работа бы выиграла от расширения временных рамок. В то время как качественный анализ наполнения программ КСО, а также матриц приоритетных направлений, проводится автором вплоть до 2017 г. включительно (п. 3.1), расчет экономической целесообразности КСО в третьем параграфе второй и третьей главы охватывает период лишь до 2016 г. включительно. При описании нормативных рамок в ЕС в параграфе 1.2 диссертант опирается на документ «Европа 2020. Стратегия разумного, устойчивого и инклюзивного роста». При этом, рамки планирования европейских автопроизводителей в последних версиях стратегических документов достигают 2025 г.
7. Сравнение практик КСО французских и немецких автопроизводителей в параграфе 3.5 имеет практическую значимость для отечественного автопрома, в связи с чем считаем необходимым включение рекомендаций по внедрению КСО на российских предприятиях. Обзор существующего положения дел в ведущих компаниях-производителях («ГАЗ», «АвтоВАЗ», «КамАЗ») предоставил бы точку отсчета и задал бы вектор действий для российского автопрома.

Вместе с тем, отмеченные замечания, снижая общее впечатление от работы, не отменяют общей положительной оценки диссертации, ее актуальность, научную новизну и практическую значимость.

Диссертация Рашидин Е.А. представляет из себя масштабную и обстоятельную работу, основанную на широком круге источников, и является самостоятельным, завершенным научным исследованием актуальной проблемы корпоративной социальной ответственности. Тема исследования раскрыта в публикациях автора, автореферат соответствует содержанию диссертации и в полной мере отражает его. Диссертация соответствует Паспорту специальности 08.00.14 «Мировая экономика» в следующих областях исследования, в частности: «Взаимодействие государства и бизнеса на национальном и международном уровнях. Экономическая роль неправительственных организаций в национальной и

мировой экономике» (пункт 10), «Современные рыночные стратегии и их роль в развитии международного обмена. Методические аспекты международной конкурентоспособности. Формы и методы конкуренции в различных секторах мирового рынка» (пункт 18) и «Место и роль транснациональных корпораций в современной мировой экономике, их взаимодействие с национальными хозяйствами стран базирования и стран пребывания их зарубежных филиалов» (пункт 23).

Диссертация Рашидин Екатерины Андреевны на тему «Корпоративная социальная ответственность на примере ведущих автопроизводителей Германии и Франции» по специальности 08.00.14 – «Мировая экономика» соответствует требованиям п. 9 Положения о присуждении ученых степеней, а ее автор, Рашидин Екатерина Андреевна, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.14 – «Мировая экономика».

Отзыв ведущей организации на диссертацию Рашидин Екатерины Андреевны обсужден и одобрен на заседании Центра европейских исследований Федерального государственного бюджетного научного учреждения «Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений имени Е.М. Примакова Российской академии наук» (ИМЭМО РАН), протокол № 8 от «24» декабря 2018 г.

Зав. сектором экономики европейских стран, к.э.н. А.М. Волков

Ученый секретарь Центра европейских исследований, к.э.н.



А.В. Щедрин

Beechwood H. ill.
Geppenec H. S.