

В диссертационный совет Д 002.031.01

По защите докторских и кандидатских диссертаций

ФГБУН Институт Европы Российской Академии Наук

125009, г. Москва, ул. Моховая, д. 11, стр.3

## **ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА**

кандидата экономических наук, доцента факультета мировой экономики и мировой политики Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики»

**Карповой Наталии Станиславовны**

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»

*Актуальность.* Тема представленного диссертационного исследования Рашидин Е. А. представляется актуальной по ряду причин. Во-первых, общество предъявляет все больше требований к бизнесу как к одному из ключевых акторов современной системы социально-экономических отношений. Роль бизнеса вместе с ответственностью за последствия деятельности постоянно возрастает. В особенности это касается международных компаний, ведущих трансграничные операции, внедряющихся в общественные отношения самых разных стран, переживающих вместе с ними периоды глобальных и локальных кризисов. Развитие информационного общества и распространение гражданских инициатив создает дополнительные серьезные вызовы. В целях обеспечения устойчивого развития бизнес находится в постоянном поиске новых социально-ответственных решений, отвечающих ситуации в мировой экономике и в политике, общественным ожиданиям и мерам государственного регулирования в их единстве и многообразии. Во-вторых, до сих пор, несмотря на положительный опыт ряда десятилетий, экономическая целесообразность социально-ответственного поведения бизнеса постоянно подвергается сомнению и в теории, и на практике. Вопрос оценки

эффективности такого поведения встает вновь и вновь. В мире остается немало последователей идей Милтона Фридмана и его единомышленников в части трактовки сущности и предназначения бизнеса («единственная ответственность бизнеса – это приносить прибыль»), игнорирующих происходящую смену парадигмы делового поведения. На фоне продолжающейся явной и скрытой борьбы идеей совершенствование инструментов оценки корпоративных программ социальной ответственности находится в зоне пристального внимания компаний, а также заинтересованного в их реализации общества и государства. В-третьих, автомобилестроение является одной из ведущих отраслей мировой экономики, а ведущие немецкие и французские автопроизводители оказывают существенное воздействие на формирование принципов корпоративной социальной ответственности (КСО) как в Европе, так и в других странах своего присутствия. Данное исследование актуально и для российских производств и предприятий этой отрасли, где внедрение социальных практик началось несколько позже, чем в Европе, но, как представляется, будет иметь особое значение в контексте текущей экономической ситуации.

*Структура и основное содержание работы.* Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и приложения. Первая глава посвящена теоретическим аспектам КСО, в том числе, выбору методологии исследования, выявлению разницы между КСО и благотворительностью, а также анализу исторических и политических предпосылок КСО в Европе. В первой главе особенно важным является третий параграф, в котором исследуются инструменты анализа эффективности корпоративного социального поведения. Безусловным достоинством работы является грамотное рассмотрение методологии оценки и соответствующей системы метрик социально-ответственного поведения, предложенной американским ученым Джоном Пелозой и развитой рядом других авторов. Сискатель глубоко анализирует и обобщает существующие в отечественной и зарубежной науке подходы, делая особый акцент на оценках финансовой эффективности.

Вторая и третья главы посвящены анализу социально-ответственного поведения ведущих немецких и французских автопроизводителей, соответственно. Автор придерживается общей для обеих глав логики анализа.

В первом параграфе каждой из глав соискатель обобщает принципы КСО, лежащие в основе долгосрочных и среднесрочных стратегий развития каждого из четырех автопроизводителей (*Volkswagen Group*, *BMW Group*, *Renault Group* и *PSA Group*). При этом автор отмечает возрастание роли среднесрочных и краткосрочных (оперативных)

стратегий, обеспечивающих декларируемую в качестве приоритета КСО «устойчивую мобильность».

Во втором параграфе, автор грамотно рассматривает основные направления инновационной деятельности, раскрывающие, по сути, приоритеты КСО в отношении потребителей и других заинтересованных лиц. Особое внимание уделяется экологичным и безопасным технологиям.

Особую ценность представляет третий параграф каждой из глав, посвященный экономической целесообразности социально-ответственных практик компаний. Проанализировав солидный массив данных по компаниям за 2006-2016 гг. и сравнив их с показателями по отрасли во Франции, Германии и ЕС, соискатель приходит к выводу о том, что КСО не противоречит коммерческим интересам компаний, состоящим в росте продаж и получении прибыли.

В заключительном параграфе третьей главы содержится сравнительный анализ лучших практик КСО во всех четырех компаниях. Результаты исследования и выводы автора могут быть использованы российскими автомобилестроительными компаниями, в том числе в качестве основы разработки дорожных карт корпоративного социального поведения (КСП).

*Обоснованность и достоверность научных положений, выводов и рекомендаций.* Предложенная автором логика и структура исследования позволяет последовательно решать следующие задачи: раскрыть феномен КСО и условия его развития в ЕС, показать способы оценки его эффективности, а затем непосредственно рассмотреть практику КСО на примере ведущих европейских автопроизводителей и оценить эффективность их деятельности в этой области. Данный подход обеспечивает исследованию необходимую комплексность. Сформулированные в диссертации научные положения, выводы и рекомендации имеют солидную теоретическую, методологическую и информационную базу, а именно:

- обеспечивающие теоретическую основу и методологическую обоснованность фундаментальные труды российских и зарубежных ученых по проблемам КСО, КСП и его оценки;
- статистические данные за 2006–2016 гг., полученные из годовых отчетов компаний, их докладов по устойчивому развитию;
- авторитетные базы данных *Bloomberg*, *Eurostat*, а также отраслевые издания и публикации международных консалтинговых компаний;

- материалы секретариатов ООН, законодательные документы Европейского союза.

Общий список используемой литературы насчитывает почти 200 источников, что соответствует требованиям к кандидатским диссертациям по данной специальности. Кроме того, учитывая относительную новизну и ограниченную исследованность темы в российской литературе, соискатель обращался к иностранным источникам более, чем в половине случаев, что свидетельствует о включенности исследования в общемировую науку.

*Наиболее существенные результаты, полученные лично соискателем, и степень их научной новизны.* Представленное исследование можно считать первой успешной попыткой анализа корпоративного социального поведения европейских автопроизводителей в отечественной науке. Автор обобщил выводы по матрицам приоритетности КСО трех компаний-автопроизводителей, что позволило выявить общие тенденции для всей отрасли. Проведен комплексный анализ занятости в четырех компаниях-производителях на протяжении десяти лет. К наиболее значимым выводам исследования следует отнести:

1. Обобщение факторов, стимулирующих и сдерживающих развитие КСО в автомобильной отрасли. К числу стимулирующих факторов автор относит законодательство ЕС, меняющийся спрос потребителей, возрастающую роль поставщиков в создании добавленной стоимости автомобиля; а к числу сдерживающих - ограниченность инструментария оценки КСО, недостаточный уровень развития инфраструктуры для новых типов транспортных средств (к примеру, электромобилей).
2. Определение основных направлений деятельности в рамках социально-ответственных программ, присущих всем четырем компаниям-автопроизводителям. Выявлена содержательная общность корпоративных программ КСО при определенных различиях приоритетов и «весов» отдельно взятых направлений. Подчеркнуто ключевое значение мер, направленных на защиту экологии (чистое производство и сокращение выбросов CO<sub>2</sub> производимыми автомобилями), а также на повышение безопасности вождения и обеспечение интересов сотрудников и поставщиков. Определены различия в подходе к благотворительности.
3. Выявление связи между результатами хозяйственной деятельности и показателями КСО в части занятости - сохранения или увеличения рабочих мест.

4. Рассмотрение особенностей реализации принципов КСО в кризисные периоды. Показаны различия в этом плане исследуемых компаний. Доказано, что в немецких компаниях *BMW Group* и *Volkswagen Group* социально-ответственное поведение в отношении сотрудников в кризисные 2008-2009 гг. не привело к общему ухудшению экономических показателей компаний. При этом в *Renault Group* и *PSA Group* наблюдалось более синхронное падение выручки, продаж и занятости, не позволяющее сделать вывод о социально-ответственном поведении компаний в адрес сотрудников в кризисные годы.

*Теоретическая и практическая значимость результатов диссертационного исследования.* Соискателю удалось получить исследовательские результаты и сделать выводы, которые могут быть использованы как российским Автопромом, так и более широким кругом предприятий, а также общественными организациями и государственными органами, заинтересованными в поддержания баланса интересов «бизнес-общество-государство» (особенно во времена обострения мирохозяйственной и геополитической обстановки).

В *теоретическом плане* одобрения заслуживает анализ существующих в мировой практике инструментов оценки эффективности корпоративного социального поведения. Именно нехватка такого инструментария и соответствующих компетенций во много сдерживает внедрение КСО в деятельность многих компаний. Автор обращает внимание, что в то время, как наибольшее распространение имеют конечные измерители (стоимость акций, место в отраслевых рейтингах), следует уделять больше внимания «связующим измерителям» (динамике занятости, изменениям в корпоративной культуре и т.п.), которые позволяют сделать управление социально-ответственными программами более гибким. Одновременно, представленный автором инструментарий имеет большое прикладное значение для компаний, внедряющих программы КСО.

*Практическое значение* имеют выводы автора, полученные благодаря анализу взаимосвязи динамики занятости, выручки, производства, операционного дохода и цены акций исследуемых автопроизводителей, а также сравнению динамики занятости с показателями в целом по отрасли в Германии, Франции и ЕС. Соискатель делает вывод о том, что КСО не является источником убытков для предприятий даже в кризисные годы, что является принципиально важным утверждением, как для предприятий, так и для общества, заинтересованного в социально-экономической устойчивости.

Выводы и результаты исследования получили достаточную *апробацию*, в том числе, на двух научных конференциях, а также в ходе подготовки и реализации авторского обучающего курса. Автором опубликовано четыре статьи в изданиях, входящих в список рецензируемых Высшей аттестационной комиссией России.

*Критические замечания и пожелания.* Наряду с отмеченными достоинствами, в работе есть недостатки, требующие дополнительного пояснения.

1. Вызывает вопросы предложенная автором трактовка благотворительности как отдельно стоящей функции в системе КСО. В то время как хорошо известная и используемая в теории и на практике «пирамида» КСО, предложенная американским ученым Кэроллом в 1979г. (и цитируемая автором), демонстрирует логическую и в целом непротиворечивую связь всех уровней КСО.
2. Автор справедливо уделяет внимание роли заинтересованных лиц (стейкхолдеров) в формировании корпоративной социальной политики (КСП). Однако из выделенных для рассмотрения автором заинтересованных лиц (стейкхолдеров) «выпали» такие важные группы как акционеры, финансовые организации (прежде всего, банки), государственные структуры, неправительственные общественные организации. Их влияние на КСП компаний с середины 1990-х годов заметно возросло и по многим параметрам стало определяющим как в стране базирования материнских компаний, так и за рубежом.
3. Работа бы выиграла, если бы автор, уделивший серьезное внимание вопросам обеспечения занятости в исследуемых компаниях (особенно в периоды кризисов), учел новейшие тенденции неизбежного сокращения занятости в информационную эпоху, внедрения «прорывных» технологий и цифровых методов конкурентной борьбы. Вопросы социальной ответственности бизнеса в части управления занятостью на современном этапе предполагают принципиально новые подходы. Возможно, автору следовало расширить хронологические рамки работы, чтобы учесть происходящие в последние годы изменения.
4. При анализе инновационных решений в области автомобилестроения и экологии было бы вполне уместно предоставить не только качественные, но и количественные оценки их оправданности и эффективности.
5. Дополнительную ценность работе придали бы конкретные рекомендации в адрес компаний российского Автопрома.

6. Отход от структуры работы в изложении основных положений в автореферате, на наш взгляд, снизил впечатление от убедительной логики, представленной в самом диссертационном исследовании.

7. Не лишена работа и досадных технических погрешностей – пропуск второй главы в Содержании основного текста диссертации.

Тем не менее, указанные недостатки не снижают положительного впечатления от представленного исследования, которое, несомненно, заслуживает высокой оценки.

Диссертация Рашидин Е.А. представляет собой самостоятельное, актуальное и законченное научное исследование, обладающее научной новизной и полностью соответствующее критериям, предъявляемым к кандидатским диссертациям, установленным п. 9 Положения «О присуждении научных степеней», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации №842 от 24 сентября 2013 г. Автор диссертации Рашидин Екатерина Андреевна заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.14 – Мировая экономика.

Официальный оппонент:

кандидат экономических наук (08.00.14),

доцент факультета мировой экономики и мировой политики Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики»

«09 » января 2019 г.

*Карпова* Н.С. Карпова

Специальность, по которой официальным оппонентом

защищена диссертация:

08.00.14 – Мировая экономика

Адрес места работы: Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», факультет мировой экономики и мировой политики.

Адрес: М. Ордынка ул., д.17, стр.1, каб. 209; телефон: +7(495) 991-0573; электронная почта: nkarpova@hse.ru

Подпись заверяю



НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ПО КАДРОВОМУ АДМИНИСТРИРОВАНИЮ  
УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛА  
*СИЛКИНА К. П.*