



Федеральное государственное бюджетное
учреждение науки

**ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ
Российской академии наук**

Нахимовский проспект, д. 32, Москва, 117218

Тел./факс: 8(499)724-15-41; 724-14-09

E-mail: ieras@inecon.ru <http://www.inecon.org>

ОКПО 79396981 ОГРН 1057749043110

ИНН/КПП 7727559323/772701001

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель директора ФГБУН

Института экономики
Российской академии наук

по научной работе
доктор экономических наук,

доцент

Музычук В.Ю.



«16» сентября 2025 г. № 14305/343-2115

В диссертационный совет 24.1.061.01 на базе ФГБУН
Институт Европы Российской академии наук

ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

на диссертационную работу Васильченко Александра Дмитриевича на
тему «Эволюция международных производственных сетей
автомобилестроения Европы на рубеже XX-XXI вв.», представленную на
соискание ученой степени кандидата экономических наук по
специальности 5.2.5. - Мировая экономика

Актуальность темы диссертационного исследования

Диссертация Васильченко А.Д. посвящена актуальным вопросам эволюции международных производственных сетей (МПС) в секторе европейского автопрома. Современное автомобилестроение относится к отраслям с высокой добавленной стоимостью. В большинстве крупных экономик мира (Германия, Китай, США, Япония и др.) оно остается ключевым звеном производственной структуры и одним из главных драйверов роста ВВП. При этом и на глобальном уровне, и на уровне крупных макрорегиональных объединений (таких, как Европейский союз или НАФТА-ЮСМКА), автомобильная индустрия является характерным примером современной, распределенной модели организации производства, когда создание сложных конечных продуктов отраслей осуществляется множеством фирм-поставщиков из разных стран в рамках совместных международных бизнес-проектов,

именуемых в литературе глобальными стоимостными цепочками. Опыт формирования, эволюции и реорганизации таких цепочек в автомобильной промышленности Европы с ее развитой системой трансграничной межфирменной кооперации выглядит наиболее показательным для осмысления актуальных вызовов, рисков и перспектив развития данной глобализированной индустрии в XXI веке.

В Европе сектор автомобилестроения переживает период кардинальной трансформации, связанной с цифровизацией производственных процессов, переходом к производству электромобилей и задачей сопротивления растущему конкурентному давлению со стороны Китая. Многие механизмы и направления этой трансформации пока остаются недостаточно изучены и оценены, особенно на уровне количественного анализа, что и побуждает диссертанта по возможности восполнить данный пробел в рамках выбранной темы исследования. Особую актуальность теме придают процессы деглобализации и регионализации мирового производства, ускорившиеся в последние годы под влиянием пандемического кризиса, возрастания геополитических трений, обострение технологического соперничества между США и Китаем. Угроза фрагментации мировой экономики на обособленные торговые блоки ставит перед странами задачу перестройки сложившихся МПС ради повышения экономической безопасности и сохранения стабильности промышленных поставок. В этих условиях изучение эволюции европейских сетей автопрома и оценка ее влияния на экономические показатели стран Европы, в т.ч. в контексте принятой в ЕС доктрины «открытой стратегической автономии», приобретают важное теоретическое и практическое значение как для оптимизации национальных стратегий модернизации промышленного производства, так и для уточнения подходов к развитию международной производственной кооперации в рамках ЕАЭС или БРИКС.

Общая характеристика диссертационной работы

Диссертация Васильченко А.Д. является комплексным завершенным научным исследованием, которое охватывает широкий спектр проблем развития

производственных сетей в европейском автомобилестроении и содержит новые научные результаты. Содержание работы соответствует поставленной цели исследования, которая определена автором как выявление факторов и траекторий развития европейских сетей автомобилестроения в период конца XX – начала XXI веков. В соответствии с этой целью автор корректно формулирует объект исследования (сектор автомобилестроения Европы) и его предмет (особенности формирования межфирменных и межстрановых производственных связей в данном секторе). Для достижения цели он выстраивает комплекс взаимосвязанных аналитических задач, включающий теоретические, методологические и прикладные аспекты исследуемой проблематики.

Центральной в диссертации является разработанная и обоснованная автором концепция международных производственных сетей (МПС). Она углубляет аналитическое описание присутствующей в литературе концепции современного распределенного производства — модели, которая охватывает как глобальные цепочки (международные бизнес-проекты с определенными временными рамками), так и глобальные производственные сети, формирующие относительно устойчивую экосистему связей вокруг ведущих МНК.

Структурные характеристики работы свидетельствуют об основательности и масштабности проведенного анализа. Диссертация общим объемом 227 страниц имеет четкую и сбалансированную структуру, ее основные положения последовательно и логично раскрываются в рамках трех глав (в каждой по три параграфа), при этом каждая глава снабжена промежуточными авторскими выводами (четвертый параграф). Работа также включает введение, заключение, обширный список использованной литературы (355 источников) и 9 приложений. Она содержит 22 таблицы и 59 рисунков, что указывает на значительный объем аналитических материалов и визуализации результатов исследования.

Хронологические рамки работы охватывают период с 1980-х гг. по настоящее время, включая ключевые события на рубеже XX–XXI вв. — вовлечение стран Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ) в общеевропейский процесс, глобальный финансовый кризис 2008-2009 гг., становление в ЕС стратегии цифрового и зеленого перехода, реализация в ЕС доктрины «открытой стратегической автономии». *Географические рамки* охватывают 27 стран-членов ЕС, а также Великобританию, Норвегию и Швейцарию как важных игроков на , европейском автомобильном рынке.

Методологическая основа работы характеризуется синтезом общенаучных, качественных и количественных методов анализа. Теоретической базой служат фундаментальные труды отечественных и зарубежных ученых в области МПС. Основным методом выступает сетевой анализ, дополненный статистическими, экономико-математическими и эконометрическими методами. Особо следует отметить впечатляющую *расчетно-аналитическую часть работы*, выполненную с применением современного инструментария: вариационный анализ (для выявления структурных сдвигов в географии звеньев цепочек); расчет сетевых индексов (центральность, кластеризация, позиция страны в глобальных цепочках), регрессионный анализ, оболочечный анализ данных (DEA) для оценки эффективности конвертации сетевого ресурса стран в их экономические результаты и др.

Информационная база исследования отличается исключительной широтой. Она включает базы данных ЮНКТАД, ОЭСР, Всемирного банка, СЕРП, АСЕА, Eurostat, Европейского мониторинга промышленных экосистем, Обсерватории экономической сложности. Автором использованы доклады ведущих российских научных центров (Институт Европы РАН, Институт экономики РАН, ИМЭМО РАН), международных организаций (ОИСА, Еврокомиссия), а также корпоративные отчеты европейских автомобильных компаний.

Первая глава диссертации посвящена теоретическим основам изучения сетей в автомобильной промышленности Европы. Сначала автор анализирует

МПС как мировой экономический феномен, показывая четыре этапа их эволюции (начальный, этап ускорения торговли промежуточной продукцией, этап повышения плотности сетей и современный этап замедления образования новых связей). Затем он прослеживает эволюцию концептуальных и методологических подходов к исследованию МПС в научной литературе, выявляя переход от концепции глобальных товарных цепочек к концепции глобальных стоимостных цепочек (преимущественно качественный анализ) и затем к концепции глобальных производственных сетей (синтез качественного анализа с количественными методами сетевого анализа и анализа больших данных). В этой же главе автор раскрывает эволюцию европейского автомобилестроения как отрасли, подчеркивая, что в последние годы оно претерпевает ускоренную технологическую трансформацию, включая широкую «сервитизацию» экспорта, ускоренное внедрение робототехники, переход к электромобильности, использование технологий беспилотных и «подключенных» автомобилей.

Вторая глава логично раскрывает специфику формирования и развития самих МПС в европейском автомобилестроении. Представлен детальный анализ этапов этого процесса, начиная со второй половины XX века, с выделением таких стадий, как начальное развертывание производственных цепочек, интеграция в них стран ЦВЕ и начало глобальной экспансии, закрепление позиций этих стран в цепочках как ключевых поставщиков. Особый интерес представляет анализ усложнения архитектуры цепочек и авторская типология их сетевых моделей: переход от традиционной модели организации межфирменных связей «ядро-периферия» (конец XX в.) к «кластерно-сетевой» (начало XXI в.) и затем — к современной, экосистемной («эко-сетевой») модели, причем эта эволюция описана в контексте производственных, технологических и пространственных сдвигов в отрасли (для каждой сетевой модели характерна своя специфика этих трех измерений). Автор выявляет в автопроме Европы последовательную децентрализацию сетевых взаимосвязей фирм, расширение спектра ключевых поставщиков, а

также стирание границ между «ядром» и «периферией» сетей на фоне появления новых точек роста.

Третья глава представляет наиболее инновационную часть исследования — количественную оценку параметров узлов и связей в европейских автомобильных сетях в ходе их эволюции, проведенную с применением сложного математического аппарата и методов сетевого анализа. Автор проводит многослойную проверку гипотезы о положительном влиянии сетевого ресурса страны (степени центральности ее положения в сети) на ее экономические показатели, доказывая улучшение положения стран ЦВЕ. Если в 2002–2008 гг. эти страны формировали новые рабочие места в автопроме исключительно за счет переноса производств из развитых стран Европы, то в 2016–2023 гг. они обеспечивали здесь рост занятости уже за счет продвижения собственных позиций в цепочках. Другой важный результат расчетов — выявление базовых характеристик европейского автомобилестроения как целостной экосистемы, ядро которой составляют собственно производственные сети (цепочки), а «внешнюю орбиту» — звенья инновационного и регуляторного контуров. Проведенные расчеты позволили диссертанту заключить, что европейский автопром обладает высокой самообеспеченностью в промежуточных продуктах при существенной зависимости от поставок из третьих стран отдельных видов критического сырья, используемого в производстве электромобилей.

В **Заключении** диссертации подведены основные итоги исследования, суммирующие предварительные выводы по главам. Структура и внутренняя логика работы позволили автору полностью раскрыть тему исследования. В работе показаны сущность, эволюция и направления дальнейшего развития европейских сетей автомобилестроения, количественно оценены параметры их узлов и связей (с выявлением центральных стран), систематизированы параметры европейского автопрома как сетевой экосистемы, представлена роль регуляторных механизмов в ее эволюции.

Степень обоснованности и достоверности научных положений и выводов

Обоснованность научных положений и результатов работы базируется на анализе обширной научной литературы и применении широкого спектра качественных и количественных методов анализа, включая экономико-математическое моделирование и продвинутое статистическое моделирование.

Автор демонстрирует глубокое понимание современных экономических теорий и успешно синтезирует достижения различных научных школ. Он применил современные подходы к эмпирической оценке структуры сетевых взаимосвязей и положения отдельных узлов в сети, успешно использовал графический метод для отображения макроструктуры сети и представления результатов анализа моделей сетевого производства.

Достоверность представленных в работе положений и выводов обеспечена полнотой и всесторонним охватом исходных данных международной статистики, полученных автором из авторитетных источников (UNCTAD Stat, OECD Data Explorer, World Bank Data, Eurostat, Observatory of Economic Complexity и др.).

Научная новизна результатов, положений и выводов исследования

Научную новизну диссертации А.Д. Васильченко определяют следующие результаты и положения:

1. Опираясь на анализ сетевых процессов в автомобилестроении Европы, автор ввел понятие «международной производственной сети» (МПС) и разработал его оригинальное определение. Под МПС понимается структурно организованная упорядоченная совокупность отношений взаимодействующих хозяйствующих субъектов, связанных процессами производства технологически сложных конечных продуктов при трансграничном характере своих хозяйственных операций. Данное понятие является центральным для всей диссертации, а его определение удачно интегрирует технологическое, производственно-сетевое и пространственно-географическое измерения современной отрасли.

2. В работе обоснован исторически обусловленный концептуальный переход от классических теорий международного производства к современной сетевой парадигме, что позволило проследить эволюцию научного знания в данной области и выявить гносеологические корни современных подходов к исследованию международных производственных сетей и глобальных стоимостных цепочек

3. Разработана оригинальная периодизация эволюции сетей европейского автомобилестроения в конце XX — начале XXI вв, устанавливающая три стадии. Определены сравнительные черты развертывания сетей и глобальных стоимостных цепочек различными МНК отрасли, проведена систематизация основных способов их экспансии в страны ЦВЕ.

4. Разработана типология моделей производственных сетей автомобилестроения Европы, позволившая раскрыть особенности сетевой эволюции отрасли с точки зрения организации межфирменных связей, преобладающей технологии производства и специфики пространственного распределения мощностей. Особый интерес представляет характеристика современной «эко-сетевой» модели, отличающейся децентрализацией производственных связей и сложной системой отношений между «ядром» и «периферией».

5. Выявлено, что если в конце XX в. конфигурация сетей автомобилестроения Европы соответствовала отношениям «ядра» и «периферии» (фирмы стран Западной Европы контролировали наиболее прибыльные операции, тогда как предприятия Восточной Европы осуществляли низкодоходные функции), то в начале XXI в. начались процессы «тройственной консолидации» (объединение узлов и компонентов в укрупненные модули и платформы, формирование мегапоставщиков как отдельного класса узлов сети, пространственное «притяжение» ключевых поставщиков к автосборочным заводам), а на современном этапе идет переход к производству электромобилей при одновременной технологической выпуска традиционных автомобилей. На

карте Европы возникают новые сетевые узлы и новые точки роста в этом секторе, что меняет устоявшийся здесь баланс стран и регионов.

6. На базе использования современного инструментария сетевого анализа и эконометрического моделирования автором получены количественные доказательства положительной взаимосвязи между положением страны в автомобилестроительной сети Европы и уровнем оплаты труда в национальном автомобилестроении. Коэффициенты детерминации составили 85–91% для различных моделей, что свидетельствует о высокой объяснительной способности разработанных регрессионных уравнений.

7. Основываясь на результатах расчетов, автор установил характер трансформации положения стран ЦВЕ в европейских автомобилестроительных сетях:

- за десятилетие (2010-2020 гг.) Польша, Словакия и Чехия уплотнили связи с Германией и повысили свою зависимость от ее промежуточных поставок;
- если в нулевые годы прирост рабочих мест в автопроме стран ЦВЕ был обусловлен процессами деиндустриализации развитых экономик Западной Европы, то в 2016-2023 гг. он уже обеспечивался укреплением собственной производственной базы стран ЦВЕ;
- наблюдается опережающий рост доли наукоемких товаров в отраслевом экспорте стран ЦВЕ по сравнению с технологически простыми товарами.

8. Выявлено, что укрепление сетевых позиций стран Восточной Европы в европейском сетевом автомобилестроении недостаточно эффективно транслируется в качественные преобразования отечественной автомобильной промышленности.

9. Раскрыты направления дальнейшей сетевой эволюции европейского автопрома. Автор выявил, что отрасль движется в сторону экосистемной организации, когда производственные связи фирм поддерживаются их взаимодействием с исследовательскими и регуляторными структурами. Этот

результат исследования показательно отражает процесс образования в отрасли инновационных кластерных экосистем на принципах «тройной спирали» — сетевого взаимодействия бизнеса с передовой наукой и государством. Действительно, как установил диссертант, европейские автопромышленники активно вступают в стратегические альянсы с крупными поставщиками цифровых технологий и формируют собственные сети технологических стартапов, а правительства стран и институты ЕС продвигают новые формы их поощрения и модернизации под новые технологические вызовы.

10. Определены перспективы эволюции сетевого автомобилестроения Европы в условиях открытой стратегической автономии, включая оценку уровня самообеспеченности отрасли и выявление ее зависимости от внешних поставщиков критического сырья и компонентов. Как установил автор, регионализация (автономизация) автомобилестроительных сетей в пределах Европы может снизить их уязвимость перед внешними шоками; но одновременно привести к усилению рыночной власти отдельных автогигантов и общему усилению технологического отставания отрасли европейского автомобилестроения в условиях ограниченных возможностей перетока новых технологий из-за рубежа.

Значимость результатов диссертационного исследования

Теоретическая значимость исследования заключается в существенном развитии теоретико-методологического подхода к изучению специфики современного распределенного производства, характерного для эпохи глобализации и ИКТ, — его сущности, сетевой архитектуры и направлений эволюции. Анализ распределенного производства через обоснованную автором концепцию международных производственных сетей вносит важный вклад в уточнение механизмов формирования сетевой экосистемной среды — как в европейской автомобилестроительной индустрии, так и в мировой экономике в целом. Предложенный автором подход к изучению глобальных цепочек стоимости позволяет синтезировать производственно-сетевое, технологическое и пространственно-географическое измерения деятельности крупных

многонациональных компаний. Разработанные диссертантом категории «модель производственных сетей» и «экосистема производственных сетей» расширяют аналитический инструментарий оценки взаимодействия множественных акторов международного сетевого производства: фирм, институтов, исследовательских центров, объединений и ассоциаций, и т.д.

Практическая значимость исследования определяется возможностью использования разработанной методологии сетевого анализа для оценки интеграционных процессов в других отраслях и регионах. Уточнение автором роли наднациональных институтов в регулировании производственных сетей автомобилестроения представляет интерес для формирования промышленных стратегий и поддержки автомобильной индустрии в ЕАЭС. Выявленные в работе возможности и риски автономизации автомобилестроительных сетей в условиях современной фрагментации мирового хозяйства могут быть использованы для корректировки программ локализации производства и поддержки несырьевого неэнергетического экспорта в России и на пространстве ЕАЭС.

Обоснованность положений и высокий научный уровень работы подтверждаются успешной апробацией ее результатов. Ключевые результаты представлены в 10 научных статьях (авторский объем 7,9 п.л.), опубликованных в рецензируемых научных изданиях из перечня ВАК, в том числе: «Современная Европа», «Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика», «Экономика региона».

Основные положения диссертации также получили апробацию в ходе выступлений автора на международных научно-практических конференциях, проводимых на базе МГИМО МИД России, Института экономики РАН, ИМЭМО РАН и других ведущих научно-исследовательских центров России. Кроме того, е авторские выводы и методологические разработки были использованы при подготовке научно-исследовательских работ в Институте Европы РАН по темам «Механизмы продвижения стратегических интересов ключевых европейских акторов в странах Африки и Ближнего Востока:

институты, принципы функционирования, прогнозы» (НИР FMZS-2024-0010), «Системный анализ хозяйственно-политических рисков и возможностей Балтийско-Скандинавского макрорегиона» (НИР FMZS-2024-0013).

Спорные моменты и замечания по диссертационному исследованию

1. В работе имеются некоторые методологические недостатки. Так, требует уточнения интервал диссертационного исследования: во введении сказано, что анализ охватывает период с 1980-х гг., но большинство количественных расчетов проведены на более поздних временных промежутках. Автору следовало бы уточнить общий период исследования, либо объяснить выбор отдельных подынтервалов применительно к частным задачам анализа.

2. Автор подробно рассматривает этапы эволюции производственных сетей как феномена мировой экономики (с.22-38), однако не приводит их точную датировку. Так, примерно обозначены границы этапа 3 (после 2007 г. и до начала 2020-х гг.) (с. 29-35) и современного этапа (после начала 2020-х гг.) (с.35-38), однако временные границы нулевого этапа (с.22-24), этапа 1 (с.24-25) и этапа 2 (с.26-29) не выделены.

3. Из текста диссертации не до конца понятен принцип разграничения отдельных положений, отражающих эволюцию собственно европейских автомобилестроительных сетей (п. 2.1) и эволюцию моделей сетевого производства (п. 2.2). Работа выиграла бы, если бы автор более четко указал, что в первом случае рассматривался процесс расширения производственно-сетевых структур отдельных автоконцернов, тогда как во втором случае изучались общие тенденции и закономерности развития всей макроструктуры сети.

4. В отдельных частях диссертации (к примеру, в эконометрической модели в п. 3.1) автор указывает на причинно-следственный характер зависимости между переменными, однако представленные данные позволяют сделать вывод только о корреляции динамики выбранных параметров. Работа выиграла бы при более подробном рассмотрении методики и интерпретации

результатов эконометрического моделирования взаимосвязи сетевого положения и уровня оплаты труда (с.137-138).

5. При всей высокой теоретической значимости исследование ограничено доступными данными статистики торговли добавленной стоимостью, что объективно сужает временной горизонт анализа. Вынужденное завершение анализа 2020-м или 2022 годом не может не влиять на актуальность авторских выводов и рекомендаций. За последние несколько лет в промышленных стратегиях стран, включая объединенную Европу, произошли кардинальные изменения в пользу приоритетов экономической безопасности, порождающие реконфигурацию глобальных цепочек и европейских МПС под влиянием новых геополитических и торговых рисков, санкционных практик, ускорения процессов решоринга и френдшоринга и др. Наблюдаемые в 2025 г. сдвиги в межстрановой кооперации и во взаимоотношениях Европы с США и Китаем, специфика тарифной политики администрации Д. Трампа могут потребовать переосмысления выводов о дальнейшей эволюции МПС в европейском автопроме.

6. Интерпретация результатов расчетов сталкивается с объективными ограничениями выбранных методов анализа. Некоторые выводы автора, основанные на применении оболочечного анализа данных (DEA) (с.138-143), требуют более осторожной интерпретации. Например, автор делает вывод о том, что «страны ЦВЕ по-прежнему уступают в эффективности использования сетевого ресурса для повышения уровня оплаты труда в отрасли» (с.141), однако низкий уровень конвертации своего сетевого положения в рост оплаты труда может отражать не проблему неэффективности, а различия в стоимости жизни, уровне развития экономик, демографических характеристиках. Автору следовало бы сделать оговорку, что метод DEA объясняет все наблюдаемые различия в результатах разницей в эффективности, а это чревато недоучетом влияния внешних факторов и специфических страновых особенностей.

7. Существуют некоторые пробелы с дефиницией ключевых понятий. В ходе анализа автор широко оперирует такими категориями, как «ядро»,

«полупериферия» и «периферия» производственных сетей, но не приводит четкого определения этих понятий или критериев их разграничения. Используемый в диссертации термин «эко-сетевая модель» для характеристики современного этапа развития сетей представляется не вполне удачным, поскольку может создавать терминологическую путаницу с экологической проблематикой. Автору можно было бы рекомендовать использовать понятие «экосистемная модель» сети или предложить иную, более точную терминологию.

8. При всей высокой актуальности полученных автором результатов анализа экспансии Китая на европейские рынки автомобилестроения в работе недостает уточнения основных конкурентных преимуществ китайских автопромышленных компаний, позволяющим им активно разворачивать свои производственные сети на пространстве Европы.

9. Повысить практическую значимость проведенного исследования могло бы более подробное формулирование конкретных рекомендаций по развитию автомобилестроительного комплекса России, а также ЕАЭС и БРИКС. В частности, автору следовало бы более четко указать, какие мероприятия и меры поддержки могут повысить общую устойчивость производственно-сетевых структур в данной индустрии, укрепить связи с зарубежными партнерами. Помимо этого, повысить практическую значимость исследования могли бы аргументированные размышления автора о возможностях и ограничениях переноса европейского опыта сетевого развития отрасли на реалии России с учетом ее санкционного положения и курса на импортзамещение.

10. На рисунке 1.10 (с.52) приведена динамика 2 показателей – объема производства автомобилей в млн. шт и доли в мировом производстве в %, что предполагает наличие 2-х шкал, однако на графике присутствует только 1 шкала и отсутствует заголовок оси значений, что затрудняет восприятие графика.

Указанные замечания не снижают высокой научно-теоретической и практической значимости проведенного исследования. При этом учет

сформулированных спорных моментов может помочь автору в дальнейших научных исследованиях.

Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным Положением о присуждении ученых степеней

Диссертация Васильченко Александра Дмитриевича на тему «Эволюция международных производственных сетей автомобилестроения Европы на рубеже XX-XXI вв.», представленная на соискание ученой степени кандидата экономических наук, содержит новые научные результаты, обладает высокой теоретической и практической значимостью, расширяет и дополняет существующую методологию исследования международных производственных сетей и глобальных цепочек стоимости. Исследование выполнено на актуальную тему, основано на авторской постановке вопроса и научных гипотез.

Отмеченные недостатки не снижают общей высокой оценки диссертации. исследования. Работа характеризуется новизной теоретических подходов, использованием продвинутого методологического инструментария, обширной эмпирической базой и значимостью результатов.

По своему содержанию, предмету и используемым методам работа соответствует следующим направлениям исследований в рамках специальности 5.2.5 - Мировая экономика: "Интернационализация и глобализация экономических процессов", "Международный бизнес. Деятельность транснациональных компаний реального и финансового сектора", "Международная экономическая интеграция".

Автореферат и основные публикации по теме работы отражают содержание диссертационного исследования.

Таким образом, диссертационная работа Васильченко Александра Дмитриевича на тему «Эволюция международных производственных сетей автомобилестроения Европы на рубеже XX-XXI вв.» представляет собой целостное и завершенное исследование, которое выполнено на высоком научном уровне и полностью соответствует стандартам ВАК и требованиям

Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 N 842 (ред. от 16.10.2024) «О порядке присуждения ученых степеней» (вместе с «Положением о присуждении ученых степеней») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2025).

Автор диссертационного исследования - Васильченко Александр Дмитриевич - заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.5 - Мировая экономика.

Отзыв ведущей организации на диссертацию Васильченко Александра Дмитриевича обсужден и одобрен на совместном заседании Центра инновационной экономики и промышленной политики Федерального государственного бюджетного учреждения науки Институт экономики Российской академии наук (протокол № 3 от 11 сентября 2025 г.) и Центра международной макроэкономики и внешнеэкономических связей Федерального государственного бюджетного учреждения науки Институт экономики Российской академии наук (протокол № 9-25 от 11 сентября 2025 г.)

Заведующий Центром исследований международной макроэкономики и внешнеэкономических связей, кандидат экономических наук

 Д.И. Ушкалова

Ведущий научный сотрудник Центра инновационной экономики и промышленной политики, кандидат экономических наук

 Н.В. Смородинская

Подписи Д.И. Ушкаловой и Н.В. Смородинской удостоверено:

Сведения о ведущей организации:
Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт экономики Российской академии наук
117218, Россия, Москва, Нахимовский проспект, 32
Тел.: +7(499)724-15-41
Email: ieras@iecon.ru
Официальный веб-сайт: <https://inecon.org/>

