

ОТЗЫВ

официального оппонента

доктора экономических наук Платоновой Ирины Николаевны
на диссертацию 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

Роль и значение автомобилестроения в современной системе международных экономических отношений остаются стабильно высокими. В индустрии активно развиваются процессы гиперконкуренции между доминирующими глобальными производственными центрами, прежде всего США, Европой и Китаем, происходят глубинные трансформации в процессах международного разделения труда и кооперации производства. В этой связи важно понимать современные направления и тенденции развития отрасли в ключевых макрорегионах мира в целях оценки перспектив выстраивания новых мирохозяйственных связей с учетом активного внедрения инновационных технологий в мировое автомобильное производство и одновременного нарастания общей экономической неопределенности в мире.

В диссертации исследованы актуальные аспекты эволюции производственных сетей автомобилестроения Европы в конце XX – начале XXI вв., определены принципы и механизмы формирования устойчивых производственно-сетевых конфигураций, дана оценка перспективам эволюции европейского автомобилестроения в условиях новых вызовов экономике Европы. Исследуемая проблема отражает сущность и характер текущей трансформации индустрии под влиянием новых технологий и способов организации производственного процесса, а также факторов внешней среды. Достоинством работы стоит признать её ориентацию на историческое становление автомобильной промышленности Европы, поэтапную реконфигурацию сетевых взаимосвязей между ключевыми участниками сетей.

Представленный подход позволяет выявить основополагающие факторы развития индустрии, установить особенности современного этапа эволюции.

Учитывая высокую значимость индустрии автомобилестроения для экономики России, а также необходимость улучшения позиций российских компаний в системе международного производства исследование Васильченко А.Д. приобретает особую актуальность и практическую ценность.

Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертационном исследовании

Обоснованность представленных научных положений и выводов обусловлена внутренней логикой и структурой диссертации. Ключевые положения диссертационного исследования изложены подробно и последовательно, основные тезисы и аргументы непротиворечивы.

Постановка целей и задач исследования полностью адекватна специфике изучаемого вопроса. Примененная автором методология успешно синтезирует общенаучные и специальные, количественные и качественные методы исследования, благодаря чему обеспечивается многоаспектный анализ процессов сетевого производства: установления межфирменных отношений, внедрения технологических инноваций, пространственного размещения фабрик и сборочных заводов и др.

Аргументированность положений диссертации обеспечивается применением продвинутых количественных методов исследования, прежде всего: статистический анализ, регрессионный анализ, экономико-математическое моделирование.

Достоверность научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертационном исследовании

Достоверность научных положений и выводов диссертационного исследования достигается за счет обширного информационного и эмпирического материала, репрезентативности и сопоставимости основных количественных данных, полученных на основе систематизации материалов международных организаций и статистических агентств (Всемирный банк, ОЭСР, ЮНКТАД, Европейская комиссия и др.), докладов исследовательских центров, а также корпоративных отчетов компаний.

Основные положения диссертации опубликованы в рецензируемых научных изданиях, включенных в перечень ВАК при Минобрнауки России

(всего 10, авторский объем 7,9 п.л.). Результаты исследования апробированы в рамках выступлений на международных научно-практических конференциях, а также подготовки научно-исследовательских работ.

Новизна научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертационном исследовании

В диссертации Васильченко А.Д. установлены уникальные принципы и механизмы эволюции европейских производственных сетей автомобилестроения; выделены устойчивые конфигурации производственно-сетевых взаимосвязей фирм; вскрыты доминирующие факторы трансформации автомобилестроительных сетей Европы; определены специфические черты современных производственных сетей автомобильной промышленности региона в условиях повышения выпуска электромобилей; оценены перспективы эволюции сетевого автомобилестроения в контексте стратегической автономии европейской экономики и активной экспансии китайских автоконцернов на рынок Европы.

Ключевыми положениями диссертационного исследования, содержащими новые научные результаты, являются следующие:

1. На основе изучения становления современных международных производственных сетей как феномена мировой экономики соискателем сформулировано собственное определение международных производственных сетей и выявлены три их ключевых аналитических измерения, послуживших базой для последующих этапов исследования: *технологическое, производственно-сетевое, пространственно-географическое* (с. 37-38).
2. Автором доказан эволюционный характер становления и развития научной школы международных производственных сетей, предполагающий последовательный переход от линейной парадигмы международной производственной фрагментации и глобальных товарных цепочек (А. Дирдорф, Г. Кьержковски, М. Корженевич) (с. 38-40) к управленческой концепции глобальных цепочек стоимости (Т. Стерджеон, Г. Джереффи, П. Антрас) (с. 40-44), а затем и к собственно сетевой парадигме глобальных производственных сетей (П. Дикен, Н. Коз, Дж. Хендерсон) (с. 45-50). Специфицированы два ранее не выделяемых в литературе подраздела теории глобальных цепочек стоимости, а именно «*управленческий*» и «*структурный*». Научные труды в рамках первого подраздела сосредотачивают внимание вокруг процессов управления и координации межфирменных хозяйственных отношений (с. 41-

43), тогда как в литературе второго подраздела авторы изучают собственно структуру стоимостных цепочек, последовательность добавления стоимости на отдельных их стадиях (с. 43-45).

3. В работе раскрыто содержание основных этапов эволюции производственных сетей автомобилестроения Европы в конце XX – начале XXI вв. Установлено, что на начальном этапе эволюции автомобилестроительных сетей (вторая половина XX в.) происходило их первичное развертывание, утверждение уникальных производственно-сетевых конфигураций крупнейших автоконцернов Европы (с. 72-75). Второй этап (1990-е гг.) предполагал экспансию европейского сетевого автомобилестроения по двум направлениям: в страны Центральной и Восточной Европы (с. 76-78), а также в третьи страны и регионы мира (с. 79-80). Соискателем разработана схема первого направления экспансии (рис. 2.1, с. 79), отмечена дифференциация способов выхода сетей на рынок ЦВЕ в зависимости от происхождения (европейское или внешнее) и размера автоконцернов. Наконец, на третьем этапе сетевой эволюции (2000-е гг.), как обнаружил автор, укрепились зависимые отношения между концернами стран Западной Европы и поставщиками стран Восточной Европы (с. 80-81); при этом наблюдалось повышение «сетевого веса» отдельных крупных поставщиков за счет поглощений других фирм (Continental AG, ZF Friedrichshafen AG и др.), а также благодаря предложению новой потребительской ценности и технологической модификации производственной цепочки (Valeo) (с. 82-83).

4. Диссертантом введена в научный оборот категория *«модель сетевого производства»* (с. 86), используемая автором для анализа устойчивых конфигураций производственных сетей автомобилестроения Европы в разрезе трех аналитических измерений, ранее выделенных в п. 1.1. Автором выявлены три специфические модели европейских автомобилестроительных сетей. Первая модель – *«ядро-периферия»* – характерна для конца XX в. и отражает дисбаланс в уровне технологического развития и величине создаваемой добавленной стоимости между западноевропейскими и восточноевропейскими сборочными фабриками и поставщиками (с. 86-88). Вторая модель – *«кластерно-сетевая»* – взаимоувязывает основные направления эволюции сетевого автомобилестроения Европы в начале XXI в., а именно переход к модульной технологии производства авто, образование мегапоставщиков как нового класса участников производственных сетей, а также пространственная ко-локация сборочных фабрик и их ключевых поставщиков (с. 89-98).

Современная третья модель – «эко-сетевая» – выражает новую структуру автомобилестроительных сетей Европы в условиях наращивания выпуска электромобилей. В этой модели автор отразил процессы: сокращения длины стоимостной цепочки, трансформации позиций участников производственных сетей (рис. 2.11, с. 101), размывания границ между традиционными «ядром» и «периферией» европейских сетей автомобилестроения (с. 99-102).

5. С помощью применения методов сетевого и экономико-математического моделирования соискателем были вскрыты основные параметры макроструктуры автомобилестроительной сети Европы, выявлены наиболее влиятельные страны. Установлено, что Германия по-прежнему аккумулирует основные потоки промежуточной продукции в сети, что указывает на асимметричный характер межстрановых производственных связей (рис. 3.3, с. 132). Отмечена фактическая консервация «сетевого веса» отдельных стран в автомобилестроительной сети после 2010 г. (с. 134). Доказана положительная взаимосвязь между показателями положения страны в производственной сети автомобилестроения Европы и уровнем оплаты труда в национальной автомобильной индустрии (с. 137).

6. В диссертации приведена развернутая характеристика *экосистемы европейского сетевого автомобилестроения* как нового феномена сетевой эволюции. Соискателем дано авторское определение соответствующей категории, уточнены ее базовые параметры как одной из разновидностей экосистем в экономике (с. 144-146). Сущность экосистемы автомобилестроительных сетей Европы раскрыта автором в контексте формальной модели, в которой собственно производственные сети составляют «ядро экосистемы», сектор исследований и разработок и технологическая кооперация образуют «инновационный» контур, а различные объединения и ассоциации компаний, а также нормы и стандарты формируют «регуляторный» контур (рис. 3.17, с. 162). Отмечены высокие позиции стран Европы в мире по уровню расходов на НИОКР (с. 149), критическое значение кросс-секторальных взаимодействий автоконцернов с поставщиками цифровых технологий (с. 149-150). Автором доказана центральная роль регуляторных механизмов, в особенности Новой промышленной стратегии ЕС, в развитии автомобилестроительных сетей Европы (с. 157). Наконец, в работе четко показано место представителей открытого сетевого сообщества (профсоюзов, ассоциаций производителей, исследовательских центров и др.) в

функционировании экосистемы европейского сетевого автомобилестроения (с. 159-161).

7. Автором системно изучены перспективы дальнейшей эволюции производственных сетей европейского автомобилестроения в условиях стратегической автономии экономики Европы. Проведенный анализ позволил заключить, что текущий уровень самообеспеченности европейского автомобилестроения в промежуточной продукции является сравнительно высоким, однако сохраняется существенная зависимость по отдельным позициям сырья и сервиса, обеспечиваемым партнерами из Северной Америки и Восточной Азии (с. 164-165). Диссертантом была успешно применена методика ОЭСР по определению «уязвимых товаров» к анализу критических зависимостей в автомобильных сетях Европы; отмечено, что число таких товаров незначительно, а их уровень технологической сложности можно признать невысоким (с. 166-167). Между тем, проведенное исследование показало, что Европа испытывает дефицит собственных мощностей по добыче и переработке ряда позиций критического сырья, необходимого для производства электромобилей (прежде всего, электродвигателей) (170-171). Особенно значимым новым научным результатом соискателя можно признать комплексную оценку вероятных последствий автономизации производственных сетей автомобилестроения ЕС, проведенную на основе метода SWOT-анализа (табл. 3.8, с. 175); она позволила выявить баланс компенсирующих друг друга возможных выгод и издержек.

Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования

Теоретическая значимость результатов исследования состоит в расширении категориального аппарата изучения международных производственных сетей. Полученные выводы уточняют понимание процессов становления европейских автомобилестроительных сетей в их историческом развитии, ведущих факторов и механизмов трансформации межфирменных взаимосвязей в автомобильной отрасли экономики Европы. Подтвердившая свою результативность авторская методика количественного анализа макроструктуры европейской автомобилестроительной сети расширяет методологию исследования глобальных производственных сетей и стоимостных цепочек.

Практическая значимость диссертационного исследования состоит в том, что полученные автором результаты могут быть использованы при разработке

программ и мероприятий по поддержке отечественной индустрии автомобилестроения России, повышения эффективности ее участия в глобальных и региональных производственных сетях. Наряду с этим основные положения диссертации актуальны для внедрения в программы учебных курсов «Мировая экономика», «Международные экономические отношения», «Внешекономическая деятельность фирм и предприятий».

Спорные и дискуссионные положения диссертационного исследования

Признавая достоинства проведенного диссертационного исследования, следует отметить некоторые его спорные и дискуссионные положения, а также упущения и замечания:

1. Вызывает вопросы методика отбора отдельных автоконцернов в качестве объекта исследования в п. 2.1 (с. 72). Безусловно, компании BMW AG, Volkswagen AG, Daimler-Benz и Fiat исторически являются крупными субъектами европейского автомобильного рынка. Однако, во-первых, в этом перечне недостает, как минимум, концерна Renault. Во-вторых, в XX в. на рынке Европы активно действовали и внеевропейские автоконцерны (например, Ford). Автору следовало бы в таком случае уточнить, что в фокусе внимания находятся собственно европейские концерны со штаб-квартирой в одной из стран региона. Целесообразно также прописать критерии отбора компаний-«лидеров автомобилестроения Европы» (прим. – формулировка автора).

2. Спорным является тезис о том, что в 2000-е гг. «в глобальном масштабе Европа ослабила свои позиции как «ядра» мирового автомобилестроения» (с. 92). Вероятно, автор хотел сказать, что влияние автоконцернов Европы на глобальные производственные сети автомобилестроения в этот период ослабло. В таком случае употребление термина «ядро» не вполне корректно. Помимо этого, в качестве аргумента в пользу такого вывода соискатель приводит статистику, согласно которой с середины 2000-х гг. в европейском автомобильном экспорте возросла доля ранее импортированных зарубежных компонентов (азиатских и латиноамериканских). При этом из представленных на рис. 2.5 данных нельзя понять точное происхождение поступающих из-за рубежа комплектующих. В дополнение к этому, автор в тексте не отметил тот факт, что данная реконфигурация происходит только в материальной плоскости производственных сетей, тогда как наиболее значимые с точки зрения создания добавленной стоимости операции сосредоточены в сервисном сегменте

сетевого автомобилестроения. Для подтверждения состоятельности своих выводов автору стоило бы более подробно рассмотреть тенденции в этом сегменте.

3. Дискуссионными являются отдельные авторские оценки трансформации положения стран ЦВЕ в европейских автомобилестроительных сетях с начала XXI в. Соискатель в работе указывает на укрепление собственной производственной базы восточноевропейских стран, ссылаясь на тот факт, что прирост рабочих мест в этих странах в период 2016-2023 гг. происходил на фоне качественно меньшего сокращения числа рабочих мест в странах Западной Европы, нежели это было в период 2000-2008 гг., когда крупные автоконцерны активно переводили низкодходные производственные операции в страны ЦВЕ (с. 116-117). В то же время при рассмотрении рис. 2.17 можно заметить, что на текущий момент уровень оплаты труда в автомобилестроении Восточной Европы все еще остается довольно низким в сравнении со странами-лидерами европейской автомобильной отрасли. Из этого следует, что дополнительные рабочие места в странах ЦВЕ имеют относительно низкую производительность, и это не позволяет в полной мере подтвердить тезис автора. Примечательно, что в разделе 3.1 диссертант убедительно показал отсутствие качественного прогресса в автомобилестроении восточноевропейских стран с начала текущего столетия. В целом работа выиграла бы, если бы автор подвел общую черту под всеми своими свидетельствами, характеризующими трансформацию положения стран ЦВЕ в европейской автомобильной промышленности. Отметим также частные моменты, которые требуют уточнения в тексте работы. Первое: полноправно ли признавать восточноевропейский экспорт «проводов, оборудования и крепежной арматуры» технологически сложным (с. 120)? Второе: насколько корректно судить о «смещении стран ЦВЕ во внутреннее ядро [производственной] сети» на основе анализа графического отображения макроструктуры сети (рис. 3.3, с. 132)? Третье: может ли также иметь место и обратная взаимосвязь между положением страны в европейской автомобилестроительной сети и уровнем оплаты труда в национальной автомобильной индустрии (табл. 3.2, с. 137)?

4. Автором предложена собственная категория «экосистема сетевого автомобилестроения» (с. 146). Как представляется, было бы полезно более четко определить место новой категории в системе понятий промышленных экосистем. Соискателю также стоило бы уточнить, почему именно

производственные сети являются «ядром» экосистемы сетевого автомобилестроения и как само «ядро» влияет на «периферию» данной экосистемы (сейчас в работе отражено только влияние «периферии» на «ядро») (рис. 3.17, с. 162).

5. Принимая во внимание тот факт, что подготовка текста диссертации продолжалась и в первой половине текущего года, автору следовало бы более глубоко затронуть в работе вопрос о влиянии фактора глобальной неопределенности тарифной политики на современное развитие европейского автомобилестроения. Широко обсуждаемым сегодня является вопрос реакции ведущих автомобильных концернов Европы на новые таможенные тарифы, вводимые администрацией США: станут ли автогиганты передислоцировать свои производства (в том числе и сборочные) в Соединенные Штаты или же предпочтут переориентировать экспортные поставки на другие регионы мира, нанесет ли это ощутимый урон европейскому автопрому, либо ему удастся адаптироваться к новым условиям. Было бы интересно узнать мнение автора по этому вопросу.

Общее заключение по диссертации

Диссертация Васильченко Александра Дмитриевича на тему «Эволюция международных производственных сетей автомобилестроения Европы на рубеже XX—XXI вв.» является полноценным завершенным научным исследованием, содержащим новые научные результаты, представляющим высокую теоретико-методологическую и практическую актуальность и значимость для совершенствования современных практик поддержки участия российских автомобильных предприятий в глобальных и региональных цепочках стоимости. Васильченко А.Д. удалось достичь поставленной цели исследования, а именно выявить движущие силы и обосновать направления эволюции европейских производственных сетей автомобилестроения в период конца XX – начала XXI вв. Автором уточнены существующие и предложены новые методологические подходы к оценке участия стран в международных производственных сетях, раскрыто влияние актуальных мегатрендов мирового хозяйства на европейское автомобилестроение, критически оценены перспективы развития автомобилестроительных сетей Европы в новых геоэкономических условиях.

Автореферат в полной мере отражает структуру диссертации и содержит ее ключевые результаты, обладающие научной новизной. Основные положения

диссертации опубликованы в рецензируемых научных изданиях и апробированы в рамках выступлений на международных научно-практических конференциях.

Диссертация Васильченко А.Д. полностью соответствует требованиям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата экономических наук согласно «Положению о присуждении ученых степеней» (утв. Постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 №842 (ред. от 16.10.2024) «О порядке присуждения ученых степеней»). Автор диссертации, Васильченко Александр Дмитриевич, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 5.2.5. Мировая экономика.

Официальный оппонент:

доктор экономических наук, профессор,
профессор кафедры международных экономических отношений
и внешнеэкономических связей им. Н.Н. Ливенцева
Федерального государственного автономного
образовательного учреждения высшего образования
«Московский государственный институт международных
отношений (университет) Министерства иностранных дел
Российской Федерации»

Платонова Ирина Николаевна



Шифр и наименование научной специальности, по которой защищена докторская диссертация: 08.00.14 – Мировая экономика.

Контактная информация:

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«Московский государственный институт международных
отношений (университет) Министерства иностранных дел
Российской Федерации»

Российская Федерация, 119454, г. Москва, проспект Вернадского, д. 76

Тел.: +7 (495) 229-45-99

Email: i.platonova@inno.mgimo.ru



18 сентября 2025 г.

