

На правах рукописи



Васильченко Александр Дмитриевич

**ЭВОЛЮЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ СЕТЕЙ
АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ ЕВРОПЫ НА РУБЕЖЕ XX-XXI ВВ.**

5.2.5. Мировая экономика

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени

кандидата экономических наук

Ярославль – 2025

Диссертация подготовлена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Ярославский государственный университет им. П.Г. Демидова».

Научный руководитель:	Сапир Елена Владимировна доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой мировой экономики и статистики ФГБОУ ВО «Ярославский государственный университет им. П.Г. Демидова»
Официальные оппоненты:	Платонова Ирина Николаевна доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры международных экономических отношений и внешнеэкономических связей им. Н.Н. Ливенцева ФГАОУ ВО «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации» Четверикова Анна Сергеевна кандидат экономических наук, руководитель Центра европейских исследований ФГБНУ «Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений имени Е.М. Примакова Российской академии наук»
Ведущая организация:	ФГБНУ «Институт экономики Российской академии наук»

Защита состоится «6» октября 2025 г. в 14:00 часов на заседании Диссертационного совета Д 24.1.061.01, созданного на базе Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Институт Европы Российской академии наук», по адресу: 125009, г. Москва, вн.тер.г. муниципальный округ Тверской, ул. Моховая, д. 11, стр. 3, пом. 3/1, зал заседаний ученого совета.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в библиотеке Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Институт Европы Российской академии наук» и на официальном сайте ИЕ РАН: <https://www.instituteofeurope.ru/nauchnaya-zhizn/dissertatsionnye-sovety/dissertatsionnye-sovety-2025>. Объявление о защите и автореферат диссертации размещены на официальном сайте Высшей аттестационной комиссии при Министерстве науки и высшего образования РФ: <https://vak.minobrnauki.gov.ru>.

Автореферат разослан: « ____ » _____ 2025 г.

Ученый секретарь диссертационного совета
Д 24.1.061.01, к.э.н., доцент



Кондратьева Н.Б.

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. На протяжении последних десятилетий развитие мировой экономики происходило под влиянием взаимосвязанных процессов углубления интернационализации производства, усиления межфирменной конкуренции и одновременного укрепления кооперационных связей крупнейших фирм ведущих секторов промышленности. Переход к глобальной модели мирового хозяйства в конце XX в. был ускорен формированием информационной экономики, а также активной либерализацией межстрановых потоков факторов производства. В результате крупные фирмы получили дополнительные возможности эксплуатации страновых преимуществ; это побудило их к офшорингу и аутсорсингу отдельных операций, которые, в свою очередь, усилили процессы производственной фрагментации и породили феномен торговли добавленной стоимостью.

Дробление производства готовых изделий выражалось в становлении международных производственных сетей, связывающих воедино многонациональные компании с крупными и малыми поставщиками как развитых, так и развивающихся стран. Сегодня на межфирменные поставки приходится порядка 80% всей международной торговли товарами. Развитие производственных сетей открыло новые возможности модернизации экономики стран и регионов; в то же время эффекты международного сетевого производства имеют выраженную страновую и секторальную специфику.

Одно из ключевых мест в формирующейся повестке занимает европейское автомобилестроение, в рамках которого под влиянием технологических трансформаций и внешних вызовов возник и активно развивается феномен международных производственных сетей. Автомобильный сектор является крупнейшим источником увеличения занятости, роста добавленной стоимости, разработки и внедрения производственных и продуктовых инноваций в экономике Европы. Во многом именно в плоскости автомобилестроительных сетей на рубеже XX-

XXI вв. усилились и окрепли производственные связи Западной и Восточной Европы. Сегодня в этом секторе разворачиваются процессы цифровой и зеленой трансформации европейской экономики: активно наращивается производство электромобилей, внедряются технологии Интернета вещей и искусственного интеллекта, формируются новые центры компетенций и обработки больших данных.

Таким образом, изучение эволюции международных производственных сетей автомобилестроения Европы приобретает особую актуальность. Как представляется, учет европейского опыта необходим для укрепления экономического базиса интеграции в рамках ЕАЭС, ШОС и БРИКС в части развития стратегий поддержки промышленной кооперации в секторах с высокой добавленной стоимостью. Также важно понимать механизмы, обеспечивающие равноправное участие фирм разных стран в производственных сетях, позволяющие им наращивать сложность экспорта и эффективно реализовать конкурентные преимущества.

Теоретическая разработанность исследования.

Фундаментальные проблемы современного этапа экономической глобализации, особенности и тенденции интернационализации производства и макро-регионального развития в контексте новейших технологических трансформаций разработаны в основополагающих трудах С.А. Афонцева, А.С. Булатова, Р.С. Гринберга, А.В. Дрыночкина, В.С. Загашвили, Н.И. Ивановой, В.Л. Квинта, А.В. Кузнецова.

Общим вопросам и специфическим особенностям европейской экономической интеграции, достижениям и проблемам становления единого внутреннего рынка ЕС посвящены работы О.В. Буториной, Е.Ю. Винокурова, М.Ю. Головина, Т.М. Исаченко, Н.Ю. Кавешникова, Н.Б. Кондратьевой, А.П. Портанского, А.М. Либмана, И.Н. Платоновой, А.Н. Спартака, Д.И. Ушкаловой, Б.А. Хейфеца, Л.Н. Шишелиной.

Методологические и концептуальные проблемы сущности и эволюции международных производственных сетей в современной мирохозяйственной системе разрабатывают отечественные и зарубежные исследователи: В.В. Акбердина, С.Г. Кирдина-Чендлер, Г.Б. Клейнер, В.И. Маевский, Н.В. Смородинская, П. Антрас, Р. Болдуин, Г. Джереффи, Н. Кое, М. Корженевич, Т. Стерджен, Дж. Хамфри, Г. Юнг. Сетевой анализ как основной метод исследования структуры и экономической динамики сетей, а также система показателей сетевого устройства автомобильных сетей Европы раскрыты в работах С.А. Лапиновой, А. Бернарда, И. Кинголани, Ю. Кима.

Комплекс актуальных проблем промышленной политики ЕС всесторонне проанализирован в исследованиях Е.Ф. Авдокушина, В.Г. Варнавского, В.Б. Кондратьева, Н.Ю. Кониной, С.Ф. Сутырина, А.А. Федюниной, А.С. Четвериковой.

Более пристальное внимание к структурным особенностям и эволюции современного европейского автомобилестроения, включая его сетевую структуру, уделено в работах В.Л. Устюжанина, М. Винрота, М. Зумпе, П. Павлинека, В. Фриганта, У. Юргенса.

Исследованию влияния современной технологической революции на европейские производственные сети, включая технологии «двойного перехода», цифровую среду, искусственный интеллект, промышленный Интернет вещей, посвящены труды В.Б. Белова, В.С. Циренщикова, Р. Болдуина, Б. Дакса, Дж. Лампона, Д. Эрнста.

Существенное место в аналитическом поле европейского автомобилестроения занял анализ регуляторного механизма ЕС и эволюции сетей в контексте «открытой стратегической автономии» в трудах А.В. Котова, Ан.А. Мальцева, А.В. Пасько, Е.А. Сидоровой, Н. Токки. В то же время ряд направлений, связанных с выявлением последовательных этапов эволюции

автомобилестроительных сетей Европы, перспективами развития в условиях обостряющейся международной конкуренции, остаются недостаточно изученными.

Объектом исследования в диссертации является сектор автомобилестроения Европы.

Предметом исследования являются особенности и тенденции развития сетевых производственных взаимосвязей между фирмами и странами в автомобилестроении Европы в период конца XX – начала XXI вв.

Цель исследования заключается в выявлении движущих сил и обосновании перспективных направлений эволюции международных производственных сетей европейского автомобилестроения в условиях углубления интеграционных процессов ЕС конца XX – начала XXI вв.

Для достижения цели были поставлены следующие задачи.

1. Раскрыть предпосылки, сущность и особенности формирования и развития международных производственных сетей европейского автомобилестроения в контексте европейского интеграционного процесса.
2. Выявить гносеологические корни становления научной школы исследований международных производственных сетей, уточнить категориальный аппарат на основе синтеза теории международного производства и концепции глобальных цепочек стоимости.
3. Разработать периодизацию развития производственных сетей автомобилестроения в Европе, раскрыть ключевые факторы региональной экспансии и сетевой реконфигурации автомобилестроительных концернов.
4. Специфицировать уникальные модели сетевого производства автомобилестроения Европы, синтезирующие превалирующую технологию производства и экономические особенности архитектуры сети.
5. Выявить меняющуюся роль стран Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ) в автомобилестроении ЕС на основе анализа пространственной

структуры и динамики европейских производственных сетей в условиях перехода к производству электромобилей.

6. С использованием методов эконометрического моделирования провести качественно-количественный анализ актуальной структуры автомобильно-строительных сетей Европы; проверить гипотезу о положительном влиянии сетевого ресурса страны на экономические показатели национального автомобилестроения.

7. Определить общий контур и детализировать актуальные направления формирования экосистемы европейского сетевого автомобилестроения в контексте открытой стратегической автономии ЕС.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1980–х гг. по настоящее время и включают важнейшие события рубежа XX–XXI вв.: вовлечение стран ЦВЕ в общеевропейский процесс; мировой финансовый кризис 2008-2009 гг.; становление стратегии «двойного перехода» ЕС, объединяющей цифровую трансформацию с экологическим ростом; реализацию программы «открытой стратегической автономии» Евросоюза.

Географические рамки охватывают двадцать семь современных государств-членов Европейского союза, а также Великобританию, Норвегию и Швейцарию как крупных игроков европейского автомобильного рынка.

Область исследования соответствует пунктам: 4. «Интернационализация и глобализация экономических процессов», 12. «Международный бизнес. Деятельность транснациональных компаний реального и финансового сектора», 24. «Международная экономическая интеграция» - Паспорта специальности ВАК 5.2.5. Мировая экономика.

Методологическая и теоретическая основы диссертационного исследования. Теоретической базой служат фундаментальные труды отечественных и зарубежных ученых в области международных производственных сетей. Методология исследования синтезирует общенаучные методы, логико-исторический

подход, метод научных абстракций, качественный и количественный анализ международного производства и сетевых структур.

Основным методом исследования выступает сетевой анализ. Расчетно-аналитическая часть выполнена с применением статистических, экономико-математических и эконометрических методов. С помощью вариационного анализа выявлены структурные сдвиги в географии крупнейших автоконцернов Европы. На основе метода систематизации и группировки рассчитаны сетевые индексы: центральность, кластеризация, позиция страны в глобальных цепочках стоимости. Определены ключевые категории сетевых агентов европейского автомобилестроения, установлены центральные страны в европейском автомобилестроении. С помощью регрессионного анализа доказана взаимосвязь между сетевым ресурсом страны и экономическими индикаторами национального автомобилестроения. На базе показателей географической концентрации и торговой эластичности определены «уязвимые» товары европейского автомобилестроения. С применением факторного анализа выявлены драйверы внутрирегионального экспорта электромобилей в Европе.

В качестве фактологической и информационной базы использовались базы международной статистики, доклады международных организаций, исследовательских центров, корпоративные отчеты фирм. В том числе: базы данных ЮНКТАД, ОЭСР, Всемирного банка, Центра перспективных исследований и международной информации (СЕРИ), Европейской ассоциации производителей автомобилей (АСЕА), Центр европейских политических исследований (СЕПС), а также Евростат, Европейский монитор промышленных экосистем, Обсерваторию экономической сложности (ОЕС). В исследовании использовались доклады Института Европы РАН, Института экономики РАН, ИМЭМО РАН им. Е.М. Примакова, МГИМО МИД России, НИУ ВШЭ, а также публикации Международной организации производителей автомобилей (ОИКА), Международной

федерации робототехники. Использовались корпоративные отчеты компаний *Stellantis, Volkswagen, Mercedes-Benz, Valeo*.

Научная новизна представленной работы заключается в определении сущности, характера и этапов эволюции автомобилестроительных сетей Европы на рубеже XX–XXI вв., а также в установлении перспектив их дальнейшего развития в условиях технологической трансформации и обострения международной конкуренции.

На защиту выносятся следующие положения, содержащие новые научные результаты.

1. Обоснована экономическая сущность международной производственной сети и дано ее авторское определение как структурно организованной упорядоченной совокупности отношений взаимодействующих хозяйствующих субъектов, связанных между собой процессами производства технологически сложных конечных продуктов, при том что хозяйственные операции указанных субъектов носят трансграничный характер (с. 37). Раскрыты три ключевые экономические характеристики международных производственных сетей: технологическое измерение, производственно-сетевое измерение, а также пространственное измерение. Разработана теоретическая модель структуры производственной сети (с. 37), на базе которой смоделирована производственная сеть внутриевропейских потоков автокомпонентов и готовых автомобилей, включающая «ядро» и «периферию» европейского автомобилестроения (с. 124–125). Введена в научный оборот экономическая категория «международные производственные сети европейского автомобилестроения» (с. 83).

2. Раскрыты источники становления научного знания в области исследования международных производственных сетей, соединяющие достижения более ранних концепций цепочек добавленной стоимости и теорий производственной фрагментации; обоснован исторически обусловленный концептуальный переход от классических теорий международного производства к современной

сетевой парадигме (с. 38-50). Доказано, что формирование научной школы производственно- сетевого анализа имманентно связано и обусловлено логикой развития международного производства и бизнеса в контексте функционирования глобальных производственных связей в мировой экономике.

3. Выявлены три ключевых этапа сетевой эволюции европейского автомобилестроения: этап начального развертывания производственных сетей, этап расширения европейской автомобилестроительной сети посредством интеграции стран Восточной Европы и глобальной экспансии европейских концернов, этап трансформации сетевых отношений фирм-лидеров и укрепления сетевых позиций поставщиков (с. 72-85). Определены разнонаправленные тренды встраивания в сеть западноевропейских и внеевропейских автоконцернов в регионе ЦВЕ (с. 79). Обнаружено смещение центров добавления стоимости в сторону Восточной Европы, сопряженное с одновременной консолидацией локаций, сетевых акторов и технологических решений (с. 96-97).

4. Идентифицированы уникальные модели сетевой архитектуры европейского автомобилестроения, синтезирующие высокотехнологичный контур производства, гибкие сетевые взаимосвязи фирм-лидеров с основными поставщиками и разнообразные конфигурации пространственного распределения агентов сети: традиционная модель «ядро-периферия» конца XX века; консолидирующая «кластерно-сетевая» модель начала XXI века; трансформационная «эко-сетевая» модель текущего этапа (с. 85-104). Установлены базовые характеристики актуальной «эко-сетевой» модели, в том числе высокая стандартизация, сжатие технологического процесса в условиях перехода к электромобильности и зеленым технологиям, превалирование горизонтальных сетевых взаимосвязей при усилении роли открытого сетевого сообщества стейкхолдеров, малозвонность цепочки стоимости, пульсирующая пересборка отношений «ядра» и «периферии», доминирование центростремительных тенденций в структуре внешних потоков прямых инвестиций (с. 99-103).

5. Определены направления и движущие силы современной трансформации сетевого автомобилестроения Европы. Отмечено укрепление сетевых позиций стран Восточной Европы, «смещение» экономик Венгрии, Польши и Чехии в сторону полупериферии сети, ближе к ее ядру; в то же время обнаружен внутренний конфликт между укреплением сетевых позиций «молодых» экономик ЦВЕ и исторически сложившимся замыканием потоков добавленной стоимости на Германию как центрального актора сети (с. 130-136). Доказана существующая положительная связь между укреплением сетевого ресурса стран Европы и улучшением экономических показателей национального автомобилестроения (с. 137). Однако данная связь проявляется нелинейно на пространстве европейского автомобилестроения: страны Восточной Европы недостаточно эффективно конвертируют сетевое положение в рост оплаты труда по сравнению с остальными странами (с. 138-140).

6. Установлены перспективы эволюции сетевого автомобилестроения Европы в условиях открытой стратегической автономии и перехода к экосистемной парадигме общественного воспроизводства (с. 163-182). Проведенная оценка текущего уровня самообеспеченности производственных сетей региона позволяет оценить его как достаточно высокий (с. 163-169); эмпирическим анализом подтверждено также, что страны Европы не обладают достаточными ресурсами критического сырья для автономного выпуска электромобилей. Сохраняется зависимость от США и Китая по отдельным услугам (транспорт, ИКТ и финансовые услуги), исходным видам сырья (диспрозий, литий, неодим) и уязвимым компонентам (трансмиссия, лобовое стекло, крепления и фитинги). Выявлены потенциальные возможности и риски автономизации автомобилестроительных сетей Европы в контексте обострения конкуренции с ведущими автоконцернами и неопределенных перспектив тарифной политики стран Северной Америки и Восточной Азии (с. 175).

Теоретическая значимость исследования заключается в развитии теоретико-методологического подхода к определению сущности, особенностей и основных направлений эволюции сетевого международного производства в европейском автомобильном секторе в современных условиях. Обоснована растущая роль международных производственных сетей как фактора создания современного автомобилестроительного комплекса, являющегося ключевым участником мирового автомобильного рынка и определяющего глобальную конкурентоспособность Европы в мировой экономике.

Практическая значимость исследования. Полученные результаты могут быть использованы при формировании и последующем мониторинге развития автомобилестроительного комплекса Евразийского экономического союза. Отдельные положения диссертации представляют значимость для корректировки программ поддержки несырьевого неэнергетического экспорта, предусмотренных Региональным экспортным стандартом 2.0. Результаты диссертации могут быть использованы при подготовке методических рекомендаций и нормативных документов, регулирующих вопросы формирования промышленных кластеров автомобилестроения в ЕАЭС, а также при разработке мер государственной поддержки отечественных производителей критических автокомпонентов.

Апробация результатов исследования. Основные результаты диссертационного исследования были представлены на международных и всероссийских научно-практических конференциях. В их числе стоит выделить следующие: VI Ливенцевские чтения «Современная система международных экономических отношений: между глобализацией и фрагментацией», Москва, МГИМО МИД России, 23-24.11.2023; «Развитие территориальных социально-экономических систем: вопросы теории и практики», Екатеринбург, ИЭ УрО РАН, 05.03.2024; «Экономическая теория: встреча с реальностью. Экономика в меняющемся мире», Москва, ИЭ РАН, 25.10.; XII Annual Conference on the Global Economy «Challenges of catch-up: Emerging countries in the global economy»,

Москва, НИУ ВШЭ, 06.12.2024; «Экономический семинар имени академика Н.П. Шмелева», Москва, Институт Европы РАН, 08.04.2025; «Ломоносовские чтения 2025. Настоящее и будущее социально-экономического развития: потенциал ИИ и новые вызовы», Москва, МГУ имени М.В. Ломоносова, 11.04.2025; «Модели развития: в активном поиске», Москва, ИМЭМО РАН, 25.04.2025.

Результаты исследования были использованы автором при подготовке научно-исследовательских работ по темам:

- «Механизмы продвижения стратегических интересов ключевых европейских акторов в странах Африки и Ближнего Востока: институты, принципы функционирования, прогнозы» (НИР FMZS-2024-0010, задание Минобрнауки РФ Институту Европы РАН);

- «Системный анализ хозяйственно-политических рисков и возможностей Балтийско-Скандинавского макрорегиона» в рамках государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации Институту Европы РАН (НИР FMZS-2024-0013).

По теме диссертации опубликовано 18 научных работ общим объемом 26,5 п.л. (авторский объем 21,8 п.л.). Из них 10 статей общим объемом 9,3 п.л. (авторский объем 7,9 п.л.) опубликованы в рецензируемых научных изданиях, определенных ВАК при Минобрнауки России. Из работ, опубликованных в соавторстве, в диссертацию вошли положения, полученные автором лично.

Структура диссертации отражает логику и методологию исследования. Работа состоит из введения, трех глав (девяти параграфов), заключения. Диссертация включает 227 стр. текста, 22 таблицы, 59 рисунков, 355 источников, 9 приложений.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении отмечена актуальность проведенного диссертационного исследования, приведены его объект и предмет, цель и задачи, теоретическая и практическая значимость, научная новизна полученных результатов.

В первой главе диссертации изложены теоретические основания изучения производственных сетей автомобилестроения Европы.

В параграфе 1.1 изучены основные черты международных производственных сетей как нового экономического феномена конца XX – начала XXI вв. Обнаружено, что международные производственные сети начали активно формироваться в конце прошлого века, отражая объективные процессы экономической глобализации и интернационализации производства. Стремительное развитие информационных технологий управления и масштабная торгово-экономическая либерализация второй половины XX в. создали беспрецедентные возможности для пространственного распределенного производства ведущих ТНК. Сетевая структура стала способом формирования международного производства компании. После мирового финансового кризиса 2009 г. развитие международных производственных сетей замедлилось. Этому способствовали политика реиндустриализации развитых экономик, рост уровня оплаты труда в Китае, а также исчерпание ресурса дальнейшей технологической фрагментации и географической экспансии сетевого производства (с. 20-34).

К настоящему времени сформировались две устойчивые конфигурации производственных сетей в зависимости от характера взаимодействия сетевых агентов. Первая конфигурация – равноправное стратегическое партнерство – предполагает паритетное сотрудничество фирмы-лидера с крупными поставщиками, поставляющими потребителям полные или частичные решения; такая структура распространена в секторе ИКТ. Вторая конфигурация, свойственная как раз сетевому автомобилестроению, – сплочённое объединение периферийных участников вокруг фирмы-лидера, координирующей основные процессы

воспроизводства в сети и выполняющей критические технологические операции (с. 35-36).

Под категорией «международная производственная сеть» автор понимает структурно организованную упорядоченную совокупность отношений взаимодействующих хозяйствующих субъектов, связанных между собой процессами производства технологически сложных конечных продуктов, при том что хозяйственные операции указанных субъектов носят трансграничный характер. Диссертантом дана характеристика современных международных производственных сетей в трех взаимосвязанных измерениях: технологическом, производственно-сетевом, пространственно-географическом (с. 37-38).

В параграфе 1.2 раскрыты основные этапы становления и развития научной школы международных производственных сетей. Доказано, что зарождение и становление научной школы происходило эволюционно, сонаправленно самому исследуемому феномену, что позволило обосновать научную картину генезиса и экономическую сущность международного сетевого производства.

На первом этапе зарождения научного знания международных производственных сетей сформированы концептуальные положения, раскрывающие природу исследуемого феномена как взаимосвязанной последовательности пространственно-разнесенных видов деятельности по созданию готового продукта. Объяснению этих процессов была посвящена теория производственной фрагментации А. Дирдорфа и Г. Кьержковски. Одновременно авторы концепции глобальных товарных цепочек смогли классифицировать отрасли реального сектора на контролируемые производителем (строгая организация производства) и контролируемые потребителем (управление торговыми сетями) (с. 38-41).

Вторым этапом эволюции научной школы международных производственных сетей по праву можно считать формирование более полной теоретической парадигмы глобальных цепочек стоимости (Дж. Хамфри, С. Понте, Т. Стерджен). Доказано, что авторы новой концепции сфокусировали анализ на механизмах

управления цепочками как последовательно интегрированными процессами создания конечного продукта, основанными на трансграничном движении ресурсов. В концепции были убедительно отражены усиление роли ТНК как интеграторов международного производства, а также приоритетное развитие подетальной и поузловой специализации. Выделено отдельное структурное направление теории глобальных цепочек стоимости (Д. Хуммельс, М. Тиммер), сфокусированное на анализе структуры добавленной стоимости и ее пропорций (с. 41-45).

Сетевое наполнение категории международного производства впервые появилось на третьем этапе эволюции научной школы международного сетевого производства в рамках теории глобальных производственных сетей, которая интегрировала управленческое и структурное направления. В управленческой парадигме теории глобальных производственных сетей (Н. Коэ, Г. Юнг) международное производство понимается как нелинейная система взаимосвязей между фирмами и иными экономическими агентами по поводу производства готового продукта. Структурное направление концепции глобальных производственных сетей (И. Кинголани, П. Илиопулос) видит международное производство как единую агрегированную систему сетевых отношений стран и регионов по поводу производства готовых комплексных продуктов. Современная методология изучения международных производственных сетей синтезирует качественные подходы теории «актор-сеть» (Дж. Ло, Б. Латур) с количественными методами общей сетевой теории (М. Ньюман, М. Джексон) (с. 45-50).

В параграфе 1.3 приведена общая характеристика сектора автомобилестроения Европы на современном этапе. В ходе анализа выявлено, что в 2023 г. совокупный объем производства готовых автомобилей в Европе превысил 15 млн штук, став рекордным показателем за последние четыре года; при этом доля региона в мировом выпуске автомобилей в период 2019-2023 гг. сократилась с 20 до 16%. Совокупный экспорт автомобилей европейских стран в 2023 г. превысил 470 млрд долл., импорт – 435 млрд долл. Внешний экспорт Европы за

аналогичный период достиг 156 млрд долл., импорт – 118 млрд долл. В 2023 г. крупнейшими внешними импортерами готовых автомобилей европейских страны были США (52 млрд долл.), Китай (26 млрд долл.), Южная Корея (8 млрд долл.). Основной импорт автомобилей в Европу поступал из Китая (28 млрд долл.), Японии (24 млрд долл.), США (16 млрд долл.) (с. 51-56).

Согласно последним доступным на 2024 г. данным, сектор автомобилестроения обеспечивает порядка 8% совокупного валового продукта Европы, а также 7% общей занятости в регионе. Установлено, что в 2023 г. крупнейшим производителем автомобилей среди стран Европы была Германия – 4,1 млн штук, на втором месте расположилась Испания – 2,5 млн штук, на третьем – Франция – 1,5 млн штук. Примечательно, что страны ЦВЕ в совокупности сегодня производят аналогичный Германии объем автомобилей, что составляет порядка 27% от общего выпуска стран Европы (с. 57-60).

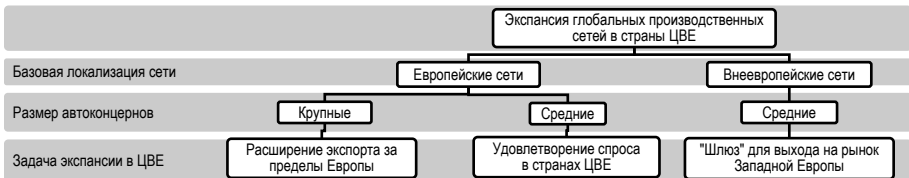
Диссертантом выявлены характерные черты технологической трансформации европейского автомобилестроения на современном этапе. Отмечено широкое распространение технологии «подключенных автомобилей», обеспечивающей единую экосистему Интернета вещей в секторе. В 2021 г. 24% всех эксплуатируемых автомобилей в Европе обладали подобной технологией; к 2035 г. ожидается рост их доли до 93%. Вместе с тем, технологическая трансформация способствует увеличению разрыва в величине стоимости, создаваемой в экономиках, принимающих «простые» и «сложные» стадии производства (с. 61-63).

Во второй главе диссертации представлены основные особенности развития международных производственных сетей европейского автомобилестроения в конце XX-XXI вв.

В параграфе 2.1 представлены основные этапы эволюции европейского сетевого автомобилестроения: первый – начальное развертывание автомобильных производственных сетей Европы (1970-1980 гг.), второй – расширение европейской производственной сети и начало глобальной экспансии (1990-е гг.),

третий – трансформация сетевых отношений автомобильных фирм-лидеров производственных сетей (2000-е гг.). Первый период характеризуется специфичными механизмами расширения ведущих автоконцернов Европы. BMW занял люксовый сегмент автомобилей, Volkswagen, напротив, перешел к активной глобальной развертке сетевого производства, закрепившись на рынке Азиатско-Тихоокеанского региона. Менее крупные концерны тестировали альтернативные формы организации производственного процесса. (с. 72-76).

В течение второго периода эволюции страны ЦВЕ осуществляли активную интеграцию в единое хозяйственное пространство Европы (рис. 1). Крупные автоконцерны (Volkswagen, Fiat, BMW, Volvo, Mercedes-Benz) незамедлительно перешли к экспансии своих производственных сетей на новые рынки. Менее крупные концерны (PSA, Ford-Europe) последовали за лидерами на рынок стран ЦВЕ, тогда как неевропейские автопроизводители, прежде всего Suzuki и Daewoo, использовали Восточную Европу как «шлюз» для выхода на западно-европейский рынок (с. 76-80).



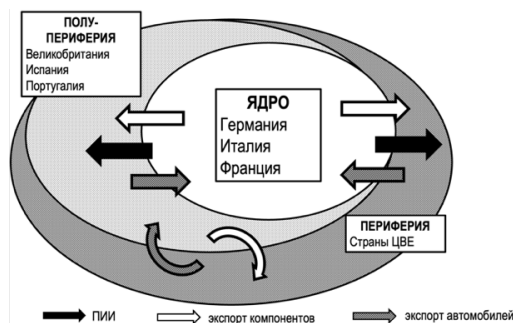
Источник: разработано автором.

Рисунок 1 – Особенности экспансии производственных сетей в страны Центральной и Восточной Европы в 1990-е годы.

Третий период становления европейского сетевого автомобилестроения ознаменовал укрепление сетевых позиций крупных поставщиков, а также изменения характера сетевых взаимоотношений фирм-лидеров. Компании Renault и Nissan образовали стратегический альянс в рамках координации закупок, производства и маркетинга. Благодаря другому двустороннему альянсу Chrysler получил доступ к передовым технологиям и крупным поставщикам Fiat, тогда как

сам Fiat обеспечил выход своего сетевого производства в Северную Америку. Крупные фирмы-поставщики в этот период смогли повысить собственный сетевой вес за счет усиления специализации в наукоемких операциях (критическое ПО и электроника) (с. 80-85).

В параграфе 2.2 раскрыта эволюция моделей сетевого производства европейского автомобилестроения, выявлены их общие и особенные черты. В рамках первой (традиционной) модели «ядро-периферия» конца XX в. преобладала подетальная технология производства, невысокая стандартизация компонентов, существенная замкнутость сетей вокруг фирм и стран-лидеров, а также устойчивость неравноправных отношений «ядра» и периферии». В этот период крупные автоконцерны активизировали производственный аутсорсинг, концентрируя усилия на высокодоходных операциях. Сетевое автомобилестроение Европы выходило на рынки Азии, Америки и Африки в форме строительства сборочных заводов; европейские производители поставляли в эти регионы узлы и компоненты, а обратно импортировали собранные там готовые автомобили. Интеграция стран ЦВЕ в единое пространство Европы сопровождалась становлением системы зависимых отношений между более экономически развитой Западной Европой и менее развитой Восточной Европой (рис. 2) (с. 86-88).

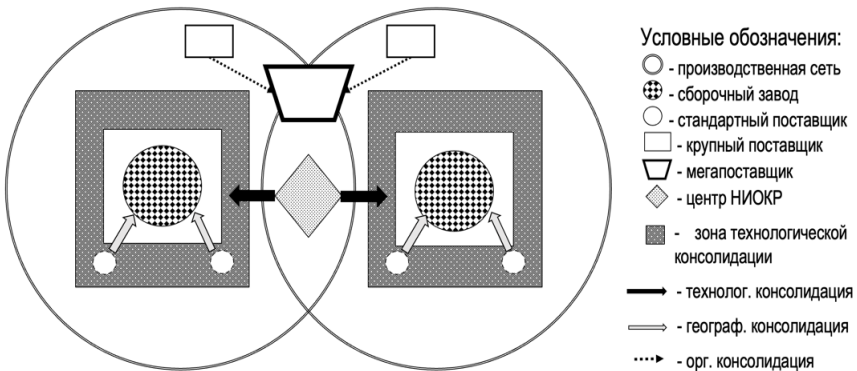


Прим. Толщина линий / размер фигур соответствуют относительной величине показателей.

Источник: составлено автором.

Рисунок 2 – Традиционная модель «ядро-периферия» европейской производственной сети автомобилестроения (конец XX в.)

Период конца XX – начала XXI в. ознаменовался «трояственной консолидацией»: узлов и компонентов – в крупные модули, поставщиков – в единые структуры, заводов – в производственные агломерации (рис. 3), что обусловило формирование «консолидирующей» (кластерно-сетевой) модели сетевого автомобилестроения. Благодаря переходу на модульное производство фирмы-лидеры смогли существенно укрепить международную конкурентоспособность за счет снижения издержек и эффекта экономии от масштаба. Подобные технологические достижения послужили фундаментом для образования новых сетевых агентов – мегапоставщиков – фирм, специализирующихся на множестве производственных и технических операций. Географическая консолидация проявилась в этот период в перемещении поставщиков ближе к сборочным фабрикам, макро-агломерации заводов, а также формировании сетевых кластеров с центрами НИОКР. Ключевой «производственный коридор» автомобилестроения Европы в эти годы сместился в сторону Восточной Европы (с. 89-99).



Источник: разработано автором.

Рисунок 3 – Консолидирующая «кластерно-сетевая» модель европейской производственной сети автомобилестроения (начало XX в.)

На текущем этапе формируется новая (трансформационная, «эко-сетевая») модель европейского сетевого автомобилестроения. В результате перехода на выпуск электромобилей меняется технологическое наполнение производства,

ребалансируется цепочка стоимости, деформируется устоявшаяся модель «ядро-периферия». Снижается степень фрагментации производства, сокращается число составляющих компонентов, повышается роль редкоземельных металлов как критического сырья. Некоторые существующие агенты сети вынуждены либо выйти из сети (производители коробок передач, трансмиссии), либо перепрофилировать деятельность (операции по сборке и наладке электроники). В то же время прочное сетевое положение занимают новые акторы (например, поставщики аккумуляторов) (с. 99-103) (рис. 4).

В параграфе 2.3. приведена характеристика современной архитектуры международных производственных сетей европейского автомобилестроения. Volkswagen AG как один из лидеров европейского автомобилестроения производит на местном рынке больше автомобилей, чем реализует: излишек, поставляемый на внешние рынки, составляет 7%. Концерн Groupe PSA, напротив, продаст в Европе больше, чем производит на внутреннем рынке: 80 против 70%. Диаметрально противоположная тенденция регистрируется для BMW AG. Европейские сети обеспечивают 63% производства готовых автомобилей концерна, тогда как на внутренний рынок приходится лишь 42% продаж (с. 109-110).



Источник: разработано автором.

Рисунок 4 – Трансформационная «эко-сетевая» модель европейской производственной сети автомобилестроения (с 2010 г.)

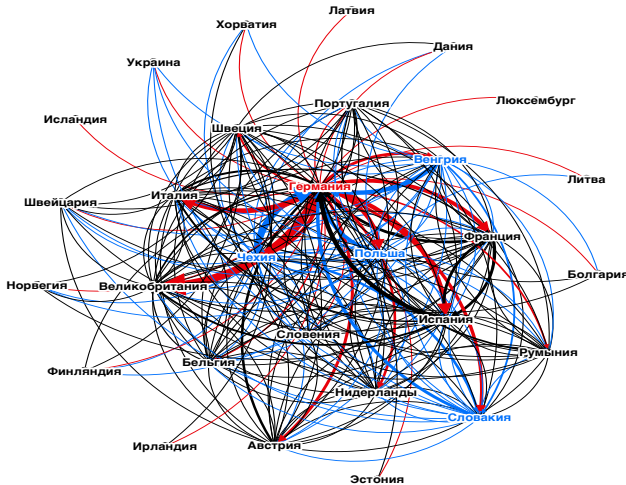
Диссертантом показано, что в условиях перехода к выпуску электромобилей крупнейшие автоконцерны Европы осуществляют как внутри-, так и внешнюю экспансию производственных сетей. Volkswagen AG налаживает сборку электромобилей в г. Форест (Бельгия), а производство батарей – в г. Брауншвейг (Германия). Renault и BMW AG также расширяют мощности выпуска батарейных аккумуляторов в странах происхождения головных компаний. Крупнейший европейский автоконцерн Stellantis развивает выпуск готовых электромобилей в г. Гордайн (Франция). В то же время отмечается бурная экспансия китайских автомобилестроительных сетей в Европу путем прямых иностранных инвестиций в строительство сборочных заводов (Венгрия и Словакия) и производство комплектующих (страны Западной Европы) (с. 106-109).

Выявлено укрепление собственной акторности стран Центральной и Восточной Европы в автомобилестроительной сети региона, что проявилось в снижении их зависимости от Германии, повышении ориентированности на внешние рынки сбыта, росте удельного веса сложных наукоемких товаров в автомобильном экспорте. Обусловлено указанное укрепление сетевых позиций фирм ЦВЕ тремя главными причинами. Во-первых, в силу развития собственной производственной и технологической базы снизилась зависимость этих стран от промежуточных поставок автокомпонентов из стран «ядра». Во-вторых, увеличилась доля технологически сложных товаров автомобилестроения в структуре их экспорта. В-третьих, произошел структурный сдвиг в автомобилестроительной специализации стран ЦВЕ, вызванный переходом от выпуска простых деталей к производству и экспорту укрупненных комплексных модулей и платформ. Сегодня более 80% рабочих автомобилестроения стран Восточной Европы де-факто обеспечивают производство готовых автомобилей, покупаемых зарубежными потребителями; для традиционных стран-участниц автомобильных сетей Европы показатель составляет порядка 60%. Чехия как один из лидеров среди стран ЦВЕ смогла за последнюю декаду на 8% увеличить экспорт готовых

автомобилей, доведя их долю в совокупном экспорте до 18%; эта тенденция отчасти характерна и для других стран «периферии» (с. 114-121).

В третьей главе диссертации критически оценены перспективные направления дальнейшей эволюции международных производственных сетей автомобилестроения Европы.

В параграфе 3.1. была подтверждена гипотеза о том, что в XXI в. сеть приобрела более децентрализованную структуру: уменьшился сетевой «вес» Германии как лидера европейского автомобилестроения, а позиции стран Восточной Европы, напротив, существенно укрепились. Проверка гипотезы методологически осуществлялась по трехшаговому алгоритму.



Источник: построено автором по данным OECD Data.

Рисунок 5 – Граф производственной сети автомобилестроения Европы

На первом этапе был построен граф производственной сети (рис. 5) и рассчитаны базовые коэффициенты сетевой структуры: (1) центральность узлов сети, (2) плотность сети, (3) кластеризация сети, (4) нормированное сальдо сетевых потоков европейского автомобилестроения. Было доказано, что Германии удавалось сохранять центральное положение в автомобилестроительной сети

региона на всем протяжении периода 1995 г. – н.в. Обнаружено, что несмотря на рост общей плотности производственной сети, в анализируемый период на Германию все активнее замыкались основные сетевые потоки. В результате к настоящему времени сетевая структура европейской автомобильной промышленности приобрела конфигурацию «цветка ромашки»: компактная плотная сердцевина и разделенные тонкие лепестки (с. 130-137).

В рамках второго этапа анализа проведена оценка взаимосвязи между сетевым положением страны и уровнем оплаты труда в национальном автомобилестроении. Основным инструментом второго этапа являлось эконометрическое моделирование (формула 1). Результирующая переменная (y) представлена в модели средним уровнем оплаты труда. Регрессорами выступили нормированная взвешенная центральность узла (страны) (x_1), нормированный показатель сетевого веса узла (страны) (x_2), а также контрольная переменная – индекс позиции страны в глобальных цепочках стоимости (x_3).

$$y_i = \hat{\beta}_0 + \hat{\beta}_{1,i}x_1 + \hat{\beta}_{2,i}x_2 + \hat{\beta}_{3,i}x_3 + e_i \quad (1)$$

Проведенное регрессионное моделирование позволило подтвердить гипотезу о положительной взаимосвязи между сетевым ресурсом и оплатой труда в индустрии. В частности, показано, что укрепление непосредственных связей с прямыми партнерами (рост x_1) вызывает больший рост результирующего показателя, чем повышение общей «включенности» страны в сетевые процессы (рост x_2) (с. 137-138).

Наконец, на заключительном третьем этапе диссертантом был получен ответ на вопрос о том, насколько «эффективно» страны Европы «конвертировали» свой сетевой ресурс в повышение уровня оплаты труда. Основным количественным инструментом выступил оболочечный анализ данных, с помощью которого были определены лидирующие и отстающие по данному параметру экономики европейского автомобилестроения. Исследование позволило установить, что страны Центральной и Восточной Европы уступали соседям по региону в

результативности использования сетевого ресурса для повышения оплаты труда. При этом Польше и Чехии удалось к настоящему времени достичь прогресса, по сравнению с уровнем 2010 г. Согласно результатам, на текущий момент наилучшим образом среди стран Европы своим сетевым ресурсом распоряжается Бельгия (с. 138-140).

В параграфе 3.2 выявлены актуальные особенности экосистемы европейского сетевого автомобилестроения. Доказано, что данная экосистема структурирована и включает «ядро», представленное собственно производственными отношениями фирм-лидеров и поставщиков, внутренний «инновационный контур» (процессы исследований, разработок и инноваций) и внешний «регуляторный контур» (регулирование со стороны профильных органов, институтов, а также неформальных объединений) (с. 161-162).

На современном этапе экосистемная парадигма определяет перспективы автомобилестроительной сети Европы. Ее каркас составляют: комплексная программа «Европейский монитор промышленных экосистем», «Фонд восстановления и устойчивости» (технологии «двойного перехода»), Фонд «Проекты общеевропейского интереса» (водородная энергетика), Программа «Горизонт Европа» (электромобили, «подключенные» авто), Программа «Цифровая Европа» (автономные автомобили, облачные вычисления) (с. 146-148).

Выявлено, что страны Европы не уступают глобальным конкурентам в финансировании передовых технологий. Германия по расходам на НИОКР автомобилестроения уверенно опережает Китай и США, находясь на одном уровне с Японией. В последние годы расширяется число кросс-секторальных альянсов между автоконцернами и поставщиками цифровых технологий. Знаковыми можно признать альянсы Daimler AG – Uber Technologies Inc. (производство автономных автомобилей), а также Volkswagen AG – Nvidia (технологии «интеллектуального второго пилота») (с. 140-150).

Тем не менее, как доказано в исследовании, достижения в создании отраслевой экосистемы не могут преодолеть фундаментальные уязвимости европейского автомобилестроения, в том числе сохранение высокого контроля за индустрией со стороны неевропейских МНК. Обращает на себя внимание тот факт, что такая подконтрольность выше в западноевропейских сегментах по сравнению с центральноевропейскими. Особенно впечатляет Германия, в которой на одно подконтрольное ЕС предприятие приходится два контролируемых внерегиональными автогигантами (рис. 7).

В параграфе 3.3 систематизированы возможности и риски стратегической автономии производственных сетей автомобилестроения Европы. Показано, что производственные потребности сетевого автомобилестроения Европы в существенной степени обеспечены поставками из стран-партнеров по региону. В отдельных секторах (прежде всего, ресурсы и техническое обслуживание) европейские производственные сети сильно зависят от внерегиональных поставщиков. При этом более уязвимы сегменты европейских сетей, ответственные за производство автомобилей на внутренний рынок ЕС (табл. 1) (с. 163-169).

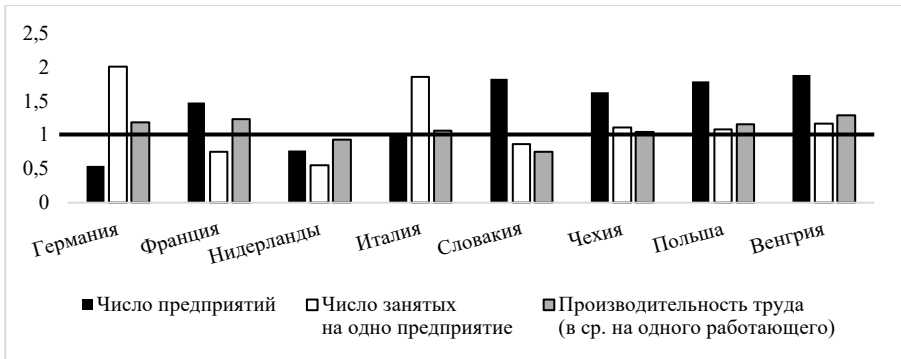


Рисунок 7 – Отношение показателей деятельности фирм автомобилестроения стран ЕС, контролируемых МНК ЕС, к показателям фирм, контролируемых странами вне ЕС

Выявлено, что самообеспеченность Европы в сфере критического сырья остается низкой. В частности, под угрозой находится местное производство

электродвигателей, зависимое от полностью импортируемых извне диспрозия и неодима. Европейские страны отстают от мировых лидеров в разработке передовых технологий (особенно остро – в сфере водородной энергетики). Экспансия региональных производственных сетей на мировые рынки все больше обеспечивается внешними источниками спроса.

Таблица 1 – Зависимость автомобилестроения Евросоюза от внерегиональных поставщиков

Доля зарубежной добавленной стоимости в экспортируемой продукции автомобилестроения ЕС (производство и основные услуги), %	Доля региона		
	ЕС-27	Вост. Азия	ЮСМКА
	89,0	6,9	4,1
Доля зарубежной добавленной стоимости в продукции автомобилестроения, предназначенной для конечного потребления в ЕС (производство и основные услуги), %	Доля региона		
	ЕС-27	Вост. Азия	ЮСМКА
	82,7	10,9	6,4

Вскрыт внутренний конфликт между достижением целей «зеленой» экономики и укреплением автономности автомобилестроительных сетей: локализация критического сырья сопряжена с загрязнением почвы и водных ресурсов. Раскрыты риски стратегической автономии производственных сетей автомобилестроения Европы, среди которых: сокращение влияния европейских автогигантов на внешних рынках, укрепление рыночной власти основных фирм-лидеров на региональном рынке, усиление технологического отставания вследствие сокращения перетоков технологий (табл. 2).

Таблица 2 – Основные риски автономизации автомобилестроительных сетей Европы

Вид рисков	Проявление рисков	Актуальность для сетевого автомобилестроения ЕС
Риски устойчивости сетевых связей	Ценовые колебания, нехватка критических ресурсов «двойного перехода»	Высокая зависимость от поставок критического сырья
Риски физической и кибербезопасности критической инфраструктуры	Физическое воздействие на критическую инфраструктуру, вплоть до рисков разрушения	Подверженность сбоям в системах коммуникаций, хранения и обработки данных
Риски технологической безопасности и утечки технологий	Загрязнение доступа к передовым технологиям (в т.ч. ИИ)	Технологическая конкуренция с Китаем
Риски манипуляции экономическими зависимостями	Противодействие со стороны третьих стран путем введения «запретительных» тарифов, «торговые войны»	Высокая зависимость от рынков Северной Америки

В заключении подведены основные итоги исследования.

Вскрыта сущность и поэтапная эволюция международных производственных сетей в европейском автомобилестроении. Развитие сетевых структур с

середины XX по начало XXI в. проходило в три этапа; на каждом этапе наблюдалось упрочнение географической и организационной структуры автомобилестроения Европы. Современный этап эволюции производственных сетей сопряжен с технологической трансформацией сектора в условиях перехода на выпуск электромобилей. Дана количественная и качественная оценка технологической, организационной и географической консолидации европейских сетей автомобилестроения.

В начале XXI в. возросла плотность сетевых взаимосвязей. После расширения Европейского союза некогда периферийные экономики ЦВЕ смогли войти во внутренний радиус производственной сети, однако рост их количественных показателей опережал процессы качественной трансформации. В условиях «открытой стратегической автономии» Европы перспективы эволюции европейских автомобилестроительных сетей сопряжены с новыми рисками, поскольку сети в существенной степени зависят от поставляемых из Северной Америки и Восточной Азии услуг логистики и ИКТ, а также исходного сырья. Европа демонстрирует отставание в добыче и переработке критического сырья для производства электродвигателей и аккумуляторов. Риском для автономного развития автомобилестроительных сетей в регионе также являются низкая емкость внутреннего рынка и технологическое отставание от ведущих экономик.

III. ПУБЛИКАЦИИ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

*Публикации в рецензируемых научных изданиях,
определенных ВАК при Минобрнауки России*

1. Васильченко, А. Д. Сравнительные особенности участия стран Северной Европы в глобальных цепочках стоимости // Современная Европа. – 2024. – № 6(127). – С. 111-123. – DOI 10.31857/S020170832406010X. (1,0 п.л., индексируется в БД Scopus – Q3)
2. Васильченко, А.Д. О взаимосвязи экспортной специализации и структуры экспорта машин и оборудования: опыт европейских экономик // Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика. – 2024. – №4(40). – С. 551-569. – DOI <https://doi.org/10.21638/spbu05.2024.402> (1,0 п.л., индексируется в БД Scopus – Q3)

3. Васильченко, А. Д. Инструменты поддержки промышленной кооперации в Евразийском экономическом союзе: возможности адаптации Европейского опыта // Теоретическая экономика. – 2024. – № 9(113). – С. 89-103. – DOI 10.52957/2221-3260-2024-9-89-103. (1,0 п.л.)
4. Васильченко, А. Д. «Стресс-тест» цепочек создания стоимости в обрабатывающей промышленности Европы // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. – 2022. – № 4(28). – С. 105-115. – DOI 10.15211/vestnikieran42022105115. (0,7 п.л.)
5. Васильченко, А. Д. Решоринг в странах Европейского Союза: причины, динамика, факторы / А. Д. Васильченко // Современная Европа. – 2020. – № 4(97). – С. 191-200. – DOI 10.15211/soveurope42020191200. (0,5 п.л., индексируется в БД Scopus – Q3)
6. Плюснин, Р. М., Васильченко, А.Д. Резильентность внутрирегиональной торговли ЕС в ходе кризисов 2008 и 2020 гг. // Современная Европа. – 2022. – № 6(113). – С. 140-155. – DOI 10.31857/S0201708322060109. (1,0/0,5 п.л., индексируется в БД Scopus – Q3)
7. Плюснин, Р. М., Васильченко, А.Д. Факторы внешнеторговой резильентности стран Европы в условиях глобальной конкуренции: роль внутриотраслевой торговли // Современная Европа. – 2024. – № 4(125). – С. 100-115. – DOI 10.31857/S0201708324040089. (1,0/0,5 п.л., индексируется в БД Scopus – Q3)
8. Сапир, Е. В., Васильченко, А.Д. Эффекты региональной интеграции: методологические подходы к содержанию и измерению // Экономика: теория и практика. – 2020. – № 4(60). – С. 3-9. (1,0/0,8 п.л.)
9. González, G. H., Sapir, E. V., Vasilchenko, A. D. Global Production Networks in the Regional Analysis Framework: Case of the EU Peripheral Automotive Manufacturing // Economy of Regions. – 2023. – Vol. 19, No. 1. – P. 230-243. – DOI 10.17059/ekon.reg.2023-1-18. (1,2/0,8 п.л., индексируется в БД Scopus – Q2)
10. Vasilchenko, A. D. Network core-periphery model in the EU automotive manufacturing: properties and specifics // Journal of Regional and International Competitiveness. – 2022. – Vol. 3, No. 2. – P. 42-55. – DOI 10.52957/27821927_2022_2_42. (1,1 п.л.)

Главы в научных монографиях

11. Васильченко, А.Д. Кластеры в региональной торговле ЕС до и после кризиса пандемии COVID-19 / гл. в «Новые явления в экономике Европы» / А. И. Бажан, В. С. Циренщиков, В. Я. Пищик [и др.]. – Москва : Институт Европы РАН, 2023. DOI 10.15211/report72023_404. (1,2 п.л.)

12. Васильченко, А.Д. Регионализация глобальных производственных сетей экономик Европы: ответ на современные вызовы / гл. в «Современная система международных экономических отношений: между глобализацией и фрагментацией» / под общ. ред. Т.М., Исаченко, И.Н. Платоновой, Л.С. Ревенко. – Москва : КноРус, 2025. (0,5 п.л.)

13. Котов, А.В., Плюсин, Р.М., Васильченко, А.Д. Внутрорегиональная торговля ЕС: влияние кризисных шоков / гл. в «Европа в кризисном мире» / отв. ред. Ал.А. Громыко. Москва, ИЕ РАН : Издательство «Весь Мир», 2022. (1,0/0,3 п.л.)

Публикации в других научных изданиях

14. Сапир, Е. В., Васильченко, А.Д. Международная торговля в период «слоубализации»: некоторые тренды // Современная мировая экономика. – 2024. – Т. 2, № 4(8). – С. 85-105. – DOI 10.17323/2949-5776-2024-2-4-85-105. (1,0/0,7 п.л.)

15. Васильченко А.Д. Концепция «внешнеторговая резильентность»: сущность и количественная оценка // Экономическая теория: встреча с реальностью: Сборник материалов конференции молодых ученых (2022–2023) / Отв. ред. А.И. Волинский. – М.: ИЭ РАН, 2024. – 142 с. (0,7 п.л.)

16. Васильченко, А. Д. Международная производственная кооперация как экономическая категория / А. Д. Васильченко // X Информационная школа молодого ученого : Сборник научных трудов, Екатеринбург, 19–22 сентября 2022 года / Центральная научная библиотека УрО РАН. – Екатеринбург: ООО "Издательство УМЦ УПИ", 2022. – С. 220-229. – DOI 10.32460/ishmu-2022-10-0023. (0,3 п.л.)

17. Васильченко, А. Д. Сетевая модель участия регионов в международном автомобилестроении на примере стран ЕС / А. Д. Васильченко // Развитие территориальных социально-экономических систем: вопросы теории и практики : сборник научных статей. – Екатеринбург : Институт экономики УрО РАН, 2024. – С. 12-16. – DOI 10.17059/mkmu2024-2. (0,5 п.л.)

18. Сапир, Е.В., Васильченко, А.Д. Региональная экономическая интеграция. Подход к новому восприятию регионального взаимодействия стран и фирм. LAP Lambert Academic Publishing. 2021. 211 с. (11,0/9,6 п.л.)

19. Sapir, E., A. Vasilchenko. Informal Network Integration and MNEs Territorial Embeddedness: Mapping Differences // Estudios económicos. – 2022. – Vol. 39, No. 79. – P. 249-269. – DOI 10.52292/j.estudecon.2022.2881. (1,0/0,8 п.л.)