



СТАНОВИЩЕ

от

доц. д-р Владимир Емилов Ценков

*преподавател в катедра "Финанси и отчетност" в Стопански факултет при
ЮЗУ "Неофит Рилски" – Благоевград*

Относно: дисертационен труд на тема

“ THE POTENTIAL AND STRATEGIC IMPORTANCE OF EXPANDING THE
AUTOMOTIVE PRODUCTION FOR BULGARIA’S ECONOMIC DEVELOPMENT:
THE IMPACT ON THE TRADE BALANCE”,

разработен от **Gerrit Martinus Jan TERMEER**

с научен ръководител: доц. д-р Елена Ставрова

Дисертационният труд на Gerrit Termeer е посветен на изследването на потенциала на българската икономика да се включи в международната търговия свързана с автомобилната индустрия. Актуалността на темата се определя не само от факта, че се анализира индустрия в която общото икономическо пространство на Европейския съюз е водещо в глобален мащаб, но и от факта, че подобни изследвания в българския контекст не можем да определим като често срещани. Не случайно, а и ръководейки се от актуалното състояние у нас, докторантът поставя акцент на своите изследователски търсения върху потенциала за настоящо и бъдещо развитите, като удачно продължава своя анализ към въпроса за последваща специализация на българската индустрия. Въпросът за акцента върху автомобилни части или цялостен продукт не е тривиален ако се разгледа от гледна точка на

постигането на по-голяма комплексност на индустриалното производство в автомобилни бранш и по-голяма комплексност на икономически продукт на България като цяло. Ръководейки от тези опорни позиции, докторантът много удачно се е спрял на апробирането в националните ни условия на Теорията на Хаусман (*The Hausmann et al. theory The Economic Complexity and Product Space Theory*), която поставя в своя фокус много ясно индикатори като - *Product Complexity Index* (PCI) и *Economic Complexity Index* (ECI). Апробирането на горепосочената теория в българския контекст дава допълнителна стойност на дисертационното изследване, но и обвързва изследователския инструментариум и постигнати емпирични резултати само с пригодността на въпросната теория в националните ни условия. За да избегне възможна необективност при теоретичната обезпеченост на своите търсения авторът много удачно представя генезиса на теоретичните търсения в първата глава на дисертацията и умело поставя система от критерии за пригодност на използваната изследователска методология. Именно *успешното апробиране на Теорията на Хаусман* по отношение на автомобилната индустрия на изследваните държави и в частност на България, може да бъде разгледано като първият от положителните и приносни моменти свързани с дисертационното изследване.

Дефинираните от докторанта *обект и предмет на изследване* са в логическо единство и поставят удачно необходимата рамка на дисертационното изследване. А именно, като обект се посочва значението и потенциала на развитие на автомобилната индустрия в България с акцент на отражението на въпросното развитие върху търговския баланс на страната ни. Предметът на изследване конкретизира търсенията на докторанта по отношение на два сектора от автомобилната индустрия – производството на автомобили “CARS” и автомобилни части и компоненти „PARTS”. Като за нуждите на по цялостно разглеждане на изследваната материя е приложен сравнителен анализ спрямо Словакия, Румъния, Полша и Германия в периода 1995 – 2017 г.

Давайки една *обобщена оценка* за степента на справяне на докторанта по отношение на обективния анализ на обекта и предмета на изследване и спрямо аргументираното отстояване на изследователската теза, бихме могли да посочим, че *той е успял* да се справи с поставените пред него изследователски задачи и *дисертационният труд има своята приносна значимост и аргументираност.*

Значимостта на изследователските резултати може да определим като безспорна. За това говорят не само конкретните резултати от емпиричното изследване, но и формираните на тяхна основа изводи.

Акцентирайки върху връзката между икономическия растеж и нивото на комплексност на продукцията на една национална икономика - ЕСІ: Economic Complexity Index, зависимост която е централна за Теорията на Хаусман, докторантът заключава, че за изследвания период от 1995 до 2017 г. българската икономика е показала най-ниския растеж на показателя ЕСІ и като следствие е най-слабо развитата от изследваните държави. Това според него може да се разглежда като предимство насочващо държавата ни към автомобилната индустрия: *„The “Cars” and “Parts” sectors are in Europe in the innovative forefront. But as we have seen, in practice these are not very complex products, which can (easily) be produced in less complex societies like Bulgaria.“* (стр. 199)

Друго предимство за страната ни за по-активно включване в автомобилната индустрия към края на изследвания период (2017г.) в сравнение с началния (1995 г.) се представя когато се анализира индексът на продуктова комплексност PCI (Product Complexity Index). Показателят и при двата изследвани сектора „PARTS“ и „CARS“ намалява в изследвания период, като това е най-видно при CARS (за 2017 г. - 0,878 при 1,07 за PARTS). На тази база би могло на prima vista да се заключи, че българското включване би могло да се насочи към по-малко комплексния сектор, а именно производството на автомобили, което съответства и на ниски ЕСІ на страната, но авторът насочва към стратегически избор, а именно : *„Therefore, entering into “Cars”, compared to entering into “Parts” (ceteris paribus) will contribute less to the economic development of Bulgaria, although the overall turnover gains in “Cars” exports are potentially greater.“* (стр.189) И още: *„Therefore, Bulgaria should formulate and execute a clear strategy for becoming a base for (foreign) “Cars” production, and opportunities should be grabbed when*

occurring, but focusing more on "Parts" is an interesting strategic option, as for Bulgaria the positive difference between the PCI of "Parts" (1,07) and its relatively low ECI (0,623) means that entering or expanding into "Parts" will add more complexity to Bulgaria, and hence contribute more to its economic development." (Стр.189). Разглеждайки този цитат на докторанта, пречупен удачно през изследваната Теория на Хаусман, не може да не се съгласим с неговата логическа насоченост и можем да допълним, че спадът в българския PCI – Parts от 0,813 (1995г.) на 0,683 (2017 г.) е в по-слаба степен от спада на глобалния PCI – Parts – от 1,68 на 1,07. Тоест загубата на комплексност на произвежданите автомобилни части у нас е по-ниска от тази в глобален мащаб което прави възможностите за „догонващо развитие“ по-значими към 2017 г. в сравнение с 1995 г. Имайки предвид близките стойности, към 2017 г., на глобалния PCI-Cars - 0,878 и българските ECI - 0,623 и PCI-Parts - 0,683 се налага въпроса: *Дали следващ и подпомагащ етап в това догонващо развитие към глобалната комплексност на PCI-Parts от 1,07, която да доведе до по-висок икономически растеж според допускания на Теорията на Хаусман, не се явява преминаването през производството на автомобили с PCI-Cars - 0,878 ?*

Докторантът *успява аргументирано да защити* отстояваните от него хипотези, които се превръщат в основа на приносните моменти свързани с дисертационния труд, а именно:

1. Хипотеза 1: *"Cars" and "Parts" are interesting industries for Bulgaria to perform in;*
2. Хипотеза 2: *Bulgaria is underperforming in both the global "Cars" and "Parts" market;*
3. Хипотеза 3: *Expanding in "Parts" is more advantageous for Bulgaria than expanding in "Cars", given the actual stage of its economic development.*

Заслужава да се обърне внимание на доказването на третата хипотеза в дисертационното изследване, тъй като от една страна тя детерминира една еднозначност на отговора си, но от друга в доводите за нейната защита откриваме и известна аргументация за непълното изключване на опцията свързана със сектора на автомобилното производство (CARS), както въпросната хипотеза би ни детерминирала. Тази относителна бивалентност на насочеността на третата дисертационна хипотеза е установена и представена и от докторанта, но опирайки се на допусканията на Теорията на Хаусман за търсене на по-голяма комплексност на произвежданата продукция и връзката ѝ с икономическия растеж, авторът категорично залага на предимството на

сектора на PARTS. Това е видно и в приложената аргументация за този избор на стр.147 параграф 29, която не страда от липсата на логическа свързаност и значимост на направените изводи, въпреки че не се използва количествена подкрепа на заявените позиции. Допълващ щрих в тази насока можем да видим в представените аргументи в полза на българското участие в сектора на производство на автомобили (CARS) – представени данни за реализация на българска продукция на глобалните пазари и потенциал за производство (стр.136 и 137). Допълнителни количествените аргументи към детерминиращата за избора 2017 г. показват, че България е изнесла продукция в сектора CARS за 292 мил. щатски долара (стр.135, параграф 14), докато същия измерител за PARTS е 177 мил. щатски долара (стр.143, параграф 6). Уникалността на подхода на България към развитието на сектора PARTS е откритоена от автора и в неговото сравнение с близката географски и като изходни позиции Румъния (стр.145, параграф 21). Изхождайки от благоприятната динамика на българския PCI-Parts се посочва, че тя е сходна като тази на северната ни съседка, но румънската държава е тръгнала по различен път свързан с предприемане на стъпки за конкретно развитие на производствените си мощности в този сектор, но това може да е само една от алтернативите : *„This is a clear indication that producing “Parts” can make it easier to produce other (new) “Parts” (Romania), but that this is not a prerequisite as knowledge and capabilities can also be obtained in other ways, like Bulgaria has been able to do;“* (стр.145) Видно от аргументацията на докторанта е, че насочването към сектора на PARTS не е на база съществуващ и с потенциал за развитие производствен капацитет у нас, а е по-скоро детерминиран от благоприятна конюнктура свързана с намаляващата комплексност на производството, което го прави по достъпно и по-малко рисково, т.е. главно акцентирание върху допусканията на Теорията на Хаусман, а не на база дадености на изходните позиции на България по отношение на двата разглеждани автомобилни сектора. Именно това дава както от една страна предимство на PARTS, съгласно търсения по-благоприятен изход според Теорията на Хаусман, но не изключва напълно насочване на усилия към развитие на CARS или някакъв хибриден подход съчетаващ и двете. Това допускане е налично и в аргументацията на докторанта, макар и в непряк контекст: *„...means that entering into or expanding*

“Parts” production will add an interesting level of complexity to Bulgaria, and hence will contribute substantially to its economic development.” (стр.146, параграф 24)

Допълнителен довод за потенциала за развитие на сектора PARTS у нас можем да видим в представените данни в дисертационното изследване даващи възможност да открием наличието на значим вътрешен пазар за продукцията на този сектор. Най-грубата сметка показва, че при внос на стоки от категорията „PARTS” за 269 мил. щ. долара (стр.150) износът е на стойност 177 мил. щ. долара (стр.143) остава разлика от 100 мил. щ. долара вътрешно търсене което би могло да бъде задоволено от нарастването на производствения ни капацитет в разглежданата категория. Този факт дава допълнителна аргументация към допускането от страна на докторанта за акцент на PARTS пряко следствие от зависимостите от Теорията на Хаусман.

Като допълнителен положителен момент можем да отчетем факта на включването в дисертационното изследване на показателите за Иновации (R&D) и отчитането на влиянието на развитието на автомобилната индустрия върху неравенството в благосъстоянието и доходите в обществото чрез индекса GINI. На фона на водещата роля на Европейският съюз в областта на автомобилните иновации се прави заключение, че държавите от Източна Европа трябва да подобрят своите позиции по този показател ако искат да намалят своята зависимост от Западна Европа като условие за увеличение комплексността на техните автомобилни продукт, като за България се отчита не само тази необходимост, но и се прави заключението : *„As we have seen, this is less worrisome for Bulgaria, which can still benefit greatly from being a Latecomer, hence implementing imitator strategies.”* (стр.197). Включването на коефициента на Джини в анализа с конкретна насоченост, като към PARTS и CARS води до формиране на интересни изводи. От една страна се дава предимство на PARTS като индустрия намаляваща неравенството в по-висока степен от CARS, но от друга се посочва, че общи и двете секторни звена на автомобилната индустрия водят до влошаване на неравенството, до колкото техните коефициенти на Джини са значимо по-високи от средното за дадения автомобилен сектор. Най-голяма е тази разлика за Словакия и най-малка за България.

“And therefore producing “Parts”, as compared to “Cars” (ceteris paribus), is somewhat better for a society that wants a more equal income distribution;” (стр.167).

„...and for Bulgaria inequality would hardly increase if it would produce more “Cars” and/or “Parts”. Producing more “Cars” would increase inequality for all our focus countries, but not so much for Bulgaria. Producing more “Parts” would also increase the inequality for all our focus countries, but would hardly have any effect on the inequality in Bulgaria.“ (Стр.168)

Като **препоръки** към анализирането на разглежданата материя в **бъдещите изследователски търсения** на докторанта бихме могли да посочим следното. При подборът на изследваните държави, особено тези, които могат да бъдат пряко съотнесени към България трябва да бъде разгледана и ситуацията с автомобилната индустрия в Турция. Не само териториалната близост може да бъде използвана като аргумент, но и самият автор в дисертационното си изследване дава аргументи в тази насока. На стр. 141, параграф 28, се посочва, че съседна на България Турция се явява сред държавите в глобален мащаб с най-голямото нарастване на производството на превозни средства в периода 1995-2018 г. Този нараснал производствен капацитет и потенциал се отразява и през Теорията на Хаусман, като по отношение на показателя „Product Space” Турция е представена като държава с „enough capabilities” (стр.108, параграф 16). В същото време за нашата държава близостта с тези турски възможности би могло да провокира: *„...by adding capabilities, a country can develop its product base and its overall complexity level, and as a result its overall economy.”* (стр. 108, параграф 16). В този ред на логическа обвързаност трябва да посочим и факта представен на стр. 134, параграф 9, че за Турция експортът на автомобили е основното перо във външната ѝ търговия за 2017 г. И още, в графика 12а на стр.137 Турция е посочена на второ място след Германия като купувач на българската продукция в категория „CARS”.

Други препоръчителни области могат да бъдат формулирани в следните направления:

- Би могло да се помисли за алтернативно позициониране на изследвания времеви интервал като ясно се заложи ориентира на приемането на България в Европейския съюз – 2007 г. Едно подобно времево деление

намира подкрепа не само във факта, че всички изследвани държави се членове на ЕС, но би отговорило въпроса как се отрязва членството ни на пряко свързани показатели на Теорията на Хаусман, като ЕСІ и РСІ, вкл. и контекста на "PARTS" и "CARS".

- Може да се препоръча ползването на повече литературни източници пряко свързани с българската тематика на изследваната материя, вкл. и от български автори. Тази препоръка се прави с ясното разбиране, че изследваната материя не е широко застъпена в изследователските търсения у нас.
- При осъществяването на макроикономическия анализ може да се помисли за допълнителна конкретизация на обяснителните променливи чрез включването на показатели като Преки чуждестранни инвестиции (FDI) и Заетост, които сега са опосредствани чрез използвания показател "Population growth".
- Практическото апробиране на Теорията на Хаусман трябва да се съобразява с някои ограничения, които докторантът коректно е представил на стр.109 и 110. Конкретно в българския случай трябва да посочим, че е възможно да се прояви едно от тези ограничения или слабости на модела на теорията. А именно, *„The theory works with data of exported production, and not overall production.“* И *„Countries may re-export products, which they did not produce.“* (стр.109). Тези характерни особености на теорията са особено относими когато трябва да се разглежда българското участие в сектора „CARS“. Използваните от докторанта източници на статистически данни е възможно да не обхващат напълно тази разлика. Това е видно, и коректно представено от докторанта, когато се съпоставят обеми и парична стойност от експорт и ниски производствени възможности за страната. Направената бележка трябва да заостри вниманието, както е направил и докторанта на стр.109 и 171, към възможна, но и съществена слабост на Теорията на Хаусман, която може да окаже значимо влияние върху правенето на аргументирани заключения относно насоката на развитие на автомобилната индустрия и същностното съдържание на показателите на ЕСІ и РСІ за дадена държава. Обхващането на този аспект в интерпретацията на изследваната теория от страна на докторанта може да се разгледа като още един атестат за

проведеното успешно апробиране на Теорията на Хаусман в българските условия.

- Представяйки същността на Теорията на Хаусман докторантът посочва два значими показателя пряко свързани с изразяването на комплексността на производството (чрез ЕСІ и РСІ) залегнала в основата на теорията - Diversity, като измерител на многообразието от продукти, които дадена държава може да произведе и Personbyte, като измерител на персоналните възможности на населението да произвежда по-комплексна продукция. Включването на тези показатели към анализа на дисертационното изследване би могло да даде допълнително разяснения до колко предпочитанията за насочване на производството в автомобилната индустрия определени от базовите показатели ЕСІ и РСІ биха могли да се реализират в контекста на българските условия детерминирани от качествата на производствените фактори.

Оформените от страна на докторанта пет *научни и научно-приложни приноси* може да бъдат определени като правдиви и ясно очертаващи основните достижения и резултати постигнати в дисертационното изследване. Формулираните научни приноси са пряко следствие на заложените в дисертационното изследване изследователски хипотези, но може да се помисли за оптимизиране на техния брой.

По отношение на *публикационната активност* във връзка с дисертационното изследване могат да бъдат отчетени общо четири статии в специализирани научни списания. Така представената публикационна активност покрива изискуемите обеми в това отношение.

Обща оценка на дисертационния труд

Обобщавайки бих могъл да изразя положителната си оценка за качествата на дисертационния труд на тема: „THE POTENTIAL AND STRATEGIC IMPORTANCE OF EXPANDING THE AUTOMOTIVE PRODUCTION FOR BULGARIA’S ECONOMIC DEVELOPMENT: THE IMPACT ON THE TRADE BALANCE“. Отчитайки достойнствата на научната разработка давам положителна оценка на дисертационния труд и предлагам на уважаемото научното жури да присъди на **Gerrit Martinus Jan TERMEER** образователната и научна степен „**доктор**“ по научната специалност „*Финанси, парично обръщение, кредит и застраховка*“.

27.02.2021 г.

Гр. Благоевград

/ доц. д-р Владимир Ценков/