



## ИЗВЕСТИЯ

списание на Икономически университет – Варна

<http://journal.ue-varna.bg>

## ИКОНОМИЧЕСКИ ПОЛЗИ И РИСКОВЕ ОТ УЧАСТИЕ В ГЛОБАЛНИТЕ ВЕРИГИ НА СТОЙНОСТТА

Свилена МИХАЙЛОВА<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Катедра „Обща икономическа теория“, Икономически университет, Варна, България.  
E-mail: [s.mihaylova@ue-varna.bg](mailto:s.mihaylova@ue-varna.bg)

JEL: F23; F63; F68

Резюме

**Ключови думи:**

глобални вериги на стойността, международна търговия, ползи, рискове, икономическо развитие

Предвид нестихващата актуалност на проблема за последиците от икономическата глобализация, статията има за цел да представи ползите и рисковете от участие на страните в глобалните вериги на стойността (ГВС). С оглед на това е направен преглед на литературата, като са систематизирани и критично анализирани съществуващите теоретични и емпирични изследвания относно участието в ГВС. Резултатите от литературния обзор показват, че включването в ГВС може да съдейства за повишаване на производителността, растежа, заетостта и доходите. Извличането на тези позитивни ефекти обаче не е автоматично, а зависи от условията в съответната страна. Това предполага провеждането на подходящи политики, насочени към подобряване на абсорбиционния капацитет на местната икономика, както и към намаляване на някои рискове, свързани с участието в ГВС.

© 2021 Икономически университет – Варна

**Цитиране:** МИХАЙЛОВА, С. (2021) Икономически ползи и рискове от участие в глобалните вериги на стойността. *Известия. Списание на Икономически университет – Варна*, 65 (3), с. 233 – 247.

**Въведение**

Организацията на международното производство в рамките на глобалните вериги на стойността (ГВС) е отличителна черта на световната икономика в последните няколко десетилетия. Фрагментацията на производствения процес, при която отделни части от него се осъществяват в различни страни, засилва обвързаността между националните икономики и оказва значително въздействие върху

тяхното развитие. В икономическата теория и практика доминира разбирането, че за много страни, особено развиващите се, участието в ГВС е важно условие за техния просперитет, доколкото ГВС се считат за двигател на растежа, производителността и създаването на заетост (OECD 2013). Същевременно обаче в последните години се появяват изследвания, които показват, че не всички страни успяват да извлекат подобни позитивни ефекти (Rodrik 2018) и че тяхното проявление зависи от конкретните условия в съответната страна (Taglioni, Winkler 2014). Вниманието към потенциалните рискове, свързани с ГВС се повиши особено силно в резултат на пандемията от Ковид-19, която доведе до смущения в световните производствени вериги и поставки на дневен ред въпроса за тяхната устойчивост. Предвид актуалността на проблематиката, цел на статията е да изследва икономическите ползи и рискове от участие на страните в ГВС. С оглед на това първо е изяснена същността на ГВС и различните видове участие в тях. След това е направен преглед на литературата, на база на който са изведени възможните позитивни и негативни последици от включването на страните в ГВС. Накрая са дискутурани някои политики, които могат да спомогнат за максимизиране на ползите и минимизиране на рисковете от участието в ГВС.

## 1. Същност и видове участие в ГВС

ГВС обхваща всички дейности, в които фирмите участват в страната на произход или в чужбина, за да доставят даден продукт или услуга до пазара. Тези дейности включват дизайн, производство, маркетинг, логистика, дистрибуция и следпродажбени услуги (OECD 2013). Те могат да се изпълняват от една вертикално интегрирана фирма или от няколко фирми. Всеки етап от производствения процес добавя стойност, като поне два производствени етапа следва да се осъществяват в различни страни (World Bank 2020). Участието на много фирми и страни в този процес води до появата на сложни трансгранични производствени мрежи. За оценка на реализираната в тях търговия е възприето да се анализират данни за вътрешната и чуждестранната добавена стойност, тъй като традиционната статистическа информация относно международната търговия се оказва недостатъчна. На база на това се разграничават два вида участие в ГВС:

- Участие назад в ГВС, когато експортно ориентирани фирми в една страна закупуват и използват в производството си чуждестранни междинни стоки или услуги. Показателят, който обикновено се използва, е относителният дял на чуждестранната добавена стойност в износа.
- Участие напред в ГВС, когато експортно ориентирани фирми в една страна имат ролята на доставчици на междинни стоки или услуги, които впоследствие

подлежат на преработка и износ от други страни. За измерване на този вид участие в ГВС е възприето използването на вътрешната добавена стойност в износа на други страни като дял от износа на съответната страна. Сумата на горепосочените два показателя формира индекса на участие на дадена страна в ГВС. Колкото по-висока стойност заема той, толкова по-висока е степента на интеграция на страната в ГВС.

Общият дял на търговията в рамките на ГВС нараства значително през 90-те и 2000-те години, като за тази тенденция допринасят три основни фактора: 1) революцията в областта на информационните и комуникационните технологии; 2) намаляването на търговските бариери и транспортните разходи; 3) политическите събития, довели до включване на редица държави от Източна Европа, както и Източна и Югоизточна Азия в ГВС (World Bank 2020; Antràs 2020). Този тренд на ускорена фрагментация на производството е преустановен в резултат на глобалната финансово-икономическа криза от 2008 г. и в последните години ГВС са в застой. Освен изменения в динамиката, през второто десетилетие на XXI век ГВС търпят съществени промени и по отношение на структурата и пространствената си конфигурация и като резултат от това – в значението си за развитието на отделните икономики (Колев 2020). Въпреки че завръщането на протекционизма и нарасналата геополитическа несигурност несъмнено оказват влияние върху ГВС в последните години, както отбелязва Колев (2020), зад трансформацията на ГВС стоят „много по-дълбоки еволюционни промени в структурата на световното стопанство, конкуренцията, технологичните иновации, новите акценти в икономическата политика на страните, екологичните ограничения и др.“ Въпреки забавянето на ГВС в последните години половината от международната търговия продължава да бъде свързана с тях (World Bank 2020) и в този смисъл е от важно значение да се изследват ефектите върху участващите в ГВС страни.

## **2. Икономически ефекти от участие на страните в ГВС**

За разлика от икономическите ефекти на международната търговия, на които е посветен значителен обем научна литература, изследванията относно последиците от участието в ГВС са по-ограничени, но с разширяването на достъпа до данни интересът към тази област се повишава (Ignatenko, Raei, Mircheva 2019).

### **2.1. Влияние на ГВС върху производителността и растежа**

Един от най-важните позитивни икономически ефекти на ГВС е свързан с техния принос за повишаване на производителността и растежа. Той може да се реализира посредством няколко канала. Първо, участието в ГВС дава възможност

на страните да се възползват от по-високата ефективност, постигната в резултат на по-доброто международно разделение на труда. Страните имат различни сравнителни предимства не само на секторно равнище, но и по отношение на отделните етапи на производствения процес в рамките на даден сектор (World Bank 2020). Това предоставя възможност за специализация в конкретни дейности от ГВС вместо изграждане на цялостна вътрешна верига на стойността и също така позволява да се избегнат ограниченията на вътрешното търсене и предлагане. Чрез специализиране на фирмите в техните най-производителни ключови дейности и изнасяне зад граница на тези с по-ниска ефективност се постига нарастване на производителността (Grossman, Rossi-Hansberg 2008).

Второ, включването в ГВС осигурява достъп до по-евтини или по-качествени вносни междинни стоки. Според OECD (2013) това води до по-висока производителност поради три причини: 1) ценови ефект – по-големият дял на вносните междинни стоки изостря конкуренцията между производителите на междинни продукти и води до понижаване на тяхната цена; 2) ефект на предлагането, свързан с по-голямото разнообразие от налични междинни стоки; 3) ефект на производителността – вносните междинни стоки могат да бъдат по-подходящи от гледна точка на технологията, използвана от производителите на крайни стоки и имат потенциала да стимулират иновациите в производството на крайни стоки чрез разширяване на достъпа до чуждо знание.

Трето, местните фирми могат да извлекат ползи от т.нар. вторични (spillover) ефекти, които възникват в резултат от присъствието на транснационални корпорации (ТНК). Тези ефекти са налице, когато ТНК водят до повишаване на производителността на местните фирми, а самата ТНК не може изцяло да интернализира, т.е. да присвои генерираните от нея ползи (Blomstrom, Kokko 1998). Присъствието на ТНК и взаимоотношенията им с местни фирми дават възможност на последните да придобият знания за по-напреднали технологии и по-добри управленски и организационни практики и по този начин да повишат производителността си (Saia, Andrews, Albrizio 2015). Повечето изследвания стигат до извода, че доминират позитивните вторични ефекти в резултат от т. нар. връзки „назад“, които представляват договорни отношения между ТНК и местни доставчици относно снабдяването с междинни стоки (Javorcik 2004). Повишаването на производителността на местните фирми се обяснява с това, че ТНК имат по-високи изисквания относно качеството на продукта и времето за доставка, както и с директното трансфериране на знания и технологии от ТНК към техните местни доставчици.

Четвърто, достъпът до по-големи пазари и чуждестранната конкуренция водят до повишаване на фирмената производителност благодарение на икономии от мащаба, както и на конкурентния натиск, който принуждава най-ниско произ-

водителните фирми да напуснат пазара (Criscuolo, Timmis 2017).

Емпиричните изследвания относно влиянието на ГВС върху производителността и растежа са малко на брой и сравнително нови, но в голяма степен потвърждават наличието на позитивна връзка. На база на данни за 20 отрасли в 54 страни Kummritz (2016) например установява, че повишаването на участието в ГВС с 1% води до ръст на вътрешната добавена стойност в диапазон 0,10% – 0,60% и на производителността – с 0,33%. Резултатите също така показват, че тези положителни ефекти важат и за двата вида участие в ГВС (напред и назад), както и за всички страни в извадката независимо от равнището им на доход на глава от населението. На база на иконометричен анализ на данни за 34 индустрии в 61 страни Kummritz, Taglioni, Winkler (2017) установяват, че интеграцията в ГВС повишава вътрешната добавена стойност, като ефектът е по-силен при участието напред в ГВС. Друг важен извод от анализа е, че ключова роля за извличането и максимизирането на ползите от участието в ГВС имат политиките в области като образование, инфраструктура, търговия, инвестиции, институционална среда, трудови пазари и др. В друго изследване, обхващащо 13 отрасли в 40 страни, Constantinescu, Mataru, Ruta (2017) установяват, че повишаване на участието в ГВС с 10% води до нарастване на производителността с 1,7%, като от особено важно значение е участието назад по ГВС. Приносът на търговията в ГВС за повишаване на дохода на глава от населението намира потвърждение в изчисления на икономисти от Световната банка на база на данни за 100 страни (World Bank 2020). Резултатите показват, че повишаване на участието в ГВС с 1% се асоциира с над 1% ръст в дохода на глава от населението в дълъг период, като ефектът от участието назад в ГВС е по-силен.

Важно значение за влиянието на ГВС върху растежа има и секторната принадлежност на дейностите, с които една страна участва в ГВС. Според доклад на Световната банка най-силна връзка се наблюдава между растежа на БВП на глава от населението и търговията с междинни стоки с високо съдържание на услуги (което се ползва за измерител на интензивни на знание продукти), както и износа, в който вътрешното производство заема голям дял. Същевременно между търговията с необработени селскостопански продукти и суровини, от една страна, и растежа на БВП на глава от населението, от друга, няма статистически значима връзка. Освен това според същия доклад поддържането на висок темп на растеж изисква преход към напреднало производство и услуги, и впоследствие към иновационни дейности. Този преход от своя страна обаче предполага определени нива на човешки капитал, свързаност, качество на институционалната среда и др., които в някои страни, особено развиващите се, могат да се окажат недостатъчни

(World Bank 2020). Това на свой ред отново загатва за необходимостта от провеждане на подходящи политики на държавата в тези области.

## 2.2. Ефекти на ГВС върху пазара на труда

За разлика от ефекта на ГВС върху производителността далеч по-сложен е въпросът за влиянието на ГВС върху заетостта (OECD 2013). От една страна, изнасянето на част от производствения процес зад граница води до преместване на работни места (ефект на заместване на заетостта вътре в страната със заетост в чужбина) и в краткосрочен период този процес може да породи безработица в определени отрасли. От друга страна, това би могло да се компенсира от ефекта на производителността, при който фирмите, които изнасят в чужбина част от дейността си, подобряват производителността си, произвеждат повече и съответно повишават търсенето на труд. В допълнение към това според Taglioni, Winkler (2014) ГВС могат да влияят позитивно на трудовия пазар посредством три механизма: 1) ефект на търсенето – участието в ГВС води до по-високо търсене на квалифициран труд от страна на ТНК или други участници в ГВС; 2) ефект на обучението – местните фирми, участващи в ГВС, имат възможност да се възползват от обучения, предоставяни от ТНК, които допринасят за повишаване на тяхната производителност; 3) ефект на текучеството на трудовите ресурси, свързан с трансфера на знание от работната сила в участващите в ГВС фирми (ТНК или техните местни доставчици) към други местни фирми.

Ефектът на ГВС върху заетостта допълнително се усложнява от промените, които трансграничната фрагментация на производството оказва върху структурата на заетостта. Според OECD (2013), въпреки че е трудно да се изолира ефектът на ГВС от ефекта на технологиите ГВС със сигурност съдействат за промените в търсенето на определени категории трудови ресурси в зависимост от тяхната квалификация, като най-негативно засегнати са тези категории труд, чиито дейности подлежат на автоматизация. Като цяло в научните изследвания е широко застъпено разбирането, че нарастващата фрагментация на производството е свързана с повишаването на търсенето на квалифициран труд, което от своя страна допринася за изострянето на неравенството в трудовите доходи (World Bank 2020).

Подобно на нееднозначните теоретични основи на връзката между ГВС и заетостта резултатите от емпиричните изследвания в тази област също са противоречиви. Една част от изследванията потвърждават наличието на позитивен ефект от участието в ГВС върху заетостта. Например Lopez-Acevedo, Robertson (2016) използват данни за производството на текстил и облекло в Южна Азия и установяват, че нарастването с 1% на отрасловото производство (което е използвано за измерител на износа в сектора), води до повишение с 0,3 – 0,4% на заетостта. Ос-

вен това пренасочването на работници от селското стопанство и сивия сектор към производството на текстил и облекло облагодетелства заетите по линия на по-високи възнаграждения. До подобни резултати стига изследване на Shepherd, Stone (2013), което изучава ефекта от участието в ГВС върху пазара на труда в страни от ОИСР и възникващите икономики на Бразилия, Индия, Индонезия, Китай и Южна Африка. За измерване на участието в ГВС авторите използват наличието на международни връзки на фирмено ниво по линия на експорт, чуждо участие в собствеността и внос на междинни стоки. Резултатите показват, че фирмите с по-голямо участие в ГВС имат по-високи нива на заетост и плащат по-високи заплати, като тези позитивни ефекти са по-силно изразени във възникващите икономики отколкото в страните от ОИСР. Същевременно обаче анализът показва, че фирмената интернационализация води до повишаване на търсенето на квалифициран труд, което би могло да допринесе за изострянето на неравенството в работните заплати. Друг важен извод от изследването е, че ефектът от участието в ГВС върху заетостта в голяма степен зависи от мястото, което дадена фирма заема в рамките на ГВС. Например операциите по сглобяване, които са свързани с наемане на относително по-нискоквалифициран и ниско платен труд, биха имали различно въздействие върху заетостта в сравнение с по-високотехнологичните производствени процеси, които предполагат използването на по-висококвалифициран и високоплатен труд. Подобни са изводите и на Shingal (2015), който систематизира изследвания на отраслово равнище относно производството на облекло във Виетнам и Бангладеш, текстилната индустрия във Виетнам и Южна Африка и земеделието в Кения и Южна Африка. Резултатите показват наличие на позитивен ефект от участието в ГВС върху заетостта, доходите и условията на труд. Същевременно обаче се обръща внимание на обстоятелството, че извличането на тези ползи зависи от мястото, което дадена фирма заема в ГВС, и също така може да е свързано с повишаване на различията в заплащането между квалифицирания и неквалифицирания труд.

Въпреки че повечето изследвания установяват, че ползите от включване в ГВС засягат предимно висококвалифицираните трудови ресурси, съществуват изследвания, които достигат до противоположни резултати. В изследване върху 39 страни Jiang, Milberg (2013) установяват, че през 2009 г. чрез участието си в ГВС тези страни генерират 88 млн. работни места, което е около 14 % от заетостта, създадена от международната търговия през същата година. Друг важен извод от анализа е, че работните места, създадени в резултат на търговията в ГВС, са предимно за ниско- и средноквалифицирани работници отколкото за висококвалифицирани. От генерираната заетост през 2009 г. дялът на висококвалифицирания труд е само 13%, докато дяловете на средно- и нискоквалифицираните

работници са съответно 44% и 43%. До сходни резултати достига и Pan (2020). Анализирайки данни за 35 отрасли в САЩ в периода 1995 г.– 2011 г., авторът установява, че увеличение с 1 процентен пункт на участието в ГВС води до ръст в заетостта с 0,6 процентни пункта. Този позитивен ефект е резултат основно от участието назад в ГВС и засяга предимно средноквалифицираните работници.

Влиянието на ГВС върху заетостта обаче невинаги се проявява като положително. Пример в тази посока е изследване на Banga (2016), в което се прави анализ на отраслово ниво относно ефекта на участието в ГВС върху заетостта в Индия в периода 1995 г. – 2011 г. Резултатите показват, че по-голямото участие назад в ГВС има негативно въздействие върху ръста на заетостта, най-вече в непромишлените отрасли, докато по-силните връзки напред нямат статистически значим ефект. Основният извод от анализа е, че нетният ефект на участието в ГВС върху ръста на заетостта е отрицателен.

Критичният поглед на някои автори по отношение на ефекта на ГВС върху заетостта се основава на опасенията относно влиянието на новите технологии като автоматизация и дигитализация, трансферирани чрез ГВС върху трудовия пазар, особено в развиващите се страни. Според Rodrik (2018) новите технологии поставят сериозни предизвикателства пред страните с ниски доходи поради две причини. Първо, тези технологии като цяло предполагат използване на висококвалифициран труд, което намалява традиционното сравнително предимство на развиващите се икономики в трудово-интензивни дейности и по този начин понижава техните ползи от международната търговия. Второ, въвеждайки по-високи изисквания по отношение на производствения процес, новите технологии правят по-трудно заместването с неквалифициран труд на други производствени ресурси, включително квалифициран труд, капитал и др.

Влиянието на технологичните промени в ГВС върху пазара на труда е особено актуален проблем за развиващите се страни и попада във фокуса на някои нови емпирични изследвания. Например Bertulfo, Gentile, De Vries (2019) изучават ефекта от ускоряването на технологичния прогрес в рамките на ГВС върху заетостта в 12 развиващи се икономики в Азия в периода 2005 г. – 2015 г. Използвайки метод за декомпозиране на промените в търсенето на труд, авторите установяват, че технологичните промени в ГВС са свързани с намаляване на нивата на заетост във всички сектори. Подобен спад е налице както при рутинните, така и при нерутинните дейности. Същевременно обаче делът на заетостта в нерутинни дейности бележи ръст, което показва нарастващото им значение в ГВС. Следва да се отбележи, че според резултатите от анализа, негативният ефект на технологичните промени върху заетостта е компенсиран от повишеното потребителско търсене в азиатските икономики. Използвайки сходна методология и



фокусирайки върху същия регион, изследването на De Vries et al. (2016) стига до извода, че технологичните промени в ГВС са свързани със спад в търсенето на трудови ресурси, като това важи основно за тези с ниска квалификация. Например технологичните подобрения в ГВС понижават търсенето на работници, заети в производството, с около 55 милиона в Китай, като същевременно не оказват почти никакво влияние върху търсенето на кадри, ангажирани с изследователска и развойна дейност. Това подсказва, че технологичните промени в ГВС облагодетелстват по-интензивните на знание дейности. Нееднозначните резултати от горепосочените изследвания загатват за необходимостта от провеждане на определени политики от участващите в ГВС страни, които да спомогнат за извличане на ползи и редуциране на негативните ефекти на ГВС върху пазара на труда.

### **2.3. ГВС и разпространението на икономически шокове**

Освен възможните неблагоприятни ефекти на ГВС върху заетостта и неравенството в работните заплати, друг риск от участие в ГВС е свързан с възможността за разпространение на икономически шокове. Той произтича от факта, че ГВС правят отделните икономики много по-свързани и взаимозависими, поради което спад в търсенето или предлагането в една страна може бързо да се разпространи в други страни. Според Escaith, Lindenberg, Miroudot (2010) ГВС добавят нови микроикономически измерения към традиционните макроикономически механизми, които се използват за обяснение на трансмисията на икономически шокове. Този потенциален риск, свързан с функционирането на ГВС, проличава ярко по време на глобалната криза от 2008 г. – 2009 г., когато спадът в международната търговия е пет пъти по-голям от този на световния БВП. Както е посочено в доклад на OECD (2013), това в голяма степен се дължи на свиване на търсенето в индустрии, които участват в глобални производствени мрежи, като например производството на автомобили, електроника и др. Практиките на фирмите, участващи в ГВС, също допринасят за този спад. Например, когато намалее търсенето на крайни продукти на дадена фирма, разположена надолу по ГВС, тя реагира чрез редуциране на запасите, като последващият спад в дейностите надолу по веригата на стойността води до намаление на търсенето на междинни стоки нагоре по веригата. Освен това системата *just in time* (точно навреме) в много ГВС води до това, че шокът в търсенето на крайни стоки в една страна може изключително бързо да бъде разпространен сред доставчиците на междинни стоки в други страни (OECD 2013).

Шокове от страна на предлагането вследствие на природни бедствия могат също да се разпространяват много бързо в рамките на ГВС. Пример в това отношение е земетресението в Япония през 2011 г. Доколкото Япония е водещ свето-

вен производител на високотехнологични компоненти, щетите от земетресението водят до забавяне в производството на автомобили и електроника, което разчита на междинни стоки от Япония. Освен филиали на японски производители зад граница, силно засегнати се оказват и автомобилни компании от Европа и САЩ, които са зависими от доставчици на междинни стоки в Япония.

Актуалността на проблема за потенциалните рискове от участие в ГВС се повиши особено силно в резултат на пандемията от Ковид-19, започнала през първата половина на 2020 г. Коронавирус пандемията първоначално предизвика временно затваряне на предприятия в Китай, но впоследствие доведе до прекъсвания в производството в много други страни. Особено силно са засегнати фирми в Азия и Северна Америка, доколкото една четвърт от междинните стоки, използвани във високотехнологичния експорт в САЩ, Япония, Южна Корея и Мексико идват от Китай. (Javorcik 2020).

Пандемията от Ковид-19 несъмнено разкрива уязвимостта на ГВС на външни шокове, а също така извежда на преден план рисковете, свързани с прекалената зависимост от чужди производители на междинни стоки, особено от Китай. Поради това много икономисти започват да дискутират възможността за евентуално преконфигуриране на ГВС с цел повишаване на тяхната устойчивост. Например Javorcik (2020) счита, че пандемията от Ковид-19 ще накара фирмите да диверсифицират доставчиците си, за да се предпазят от прекъсвания в производството, засягащи конкретен производител или географска локация.

Друг интензивно обсъждан въпрос е свързан с перспективите за решоринг (връщане на производствата в страната на произход), както и ролята на държавата в този процес. Основният аргумент, който обикновено се изтъква в негова подкрепа, е, че по-локализираното производство би могло да предостави по-голяма сигурност по отношение на доставките и би намалило несигурността за потребителите и бизнеса. Същевременно обаче, както се посочва в изследване на OECD (2021), освен че би имал негативно отражение върху ефективността, решорингът предполага по-висока степен на зависимост от собственото производство, което ограничава възможностите за смекчаване на шокове, особено вътрешни. Авторите на изследването моделират и сравняват нивата на икономическа ефективност и стабилност на два режима на глобалната икономика: режим на взаимосвързаност, при който е налице фрагментация на производството в ГВС, и режим на локализация, при който стимулите за внос на междинни стоки от чужбина са редуцирани чрез мерки на икономическата политика. Резултатите от анализа показват, че при втория режим, при който икономиките са по-малко обвързани чрез ГВС, нивата на икономическа активност и доходи са значително по-ниски. Освен това по-високата нестабилност на основни икономически променливи като реалния

БВП, свидетелства, че локализационният режим е по-уязвим на шокове. Според авторите на изследването тези резултати показват, че икономическите основания в полза на решоринга са слаби и за повечето страни е по-изгоден режимът на взаимосвързаност в ГВС. Въпреки че дебатите относно позитивните и негативите ефекти от решоринга продължават, доминира разбирането, че чрез провеждане на подходящи политики може да се допринесе за минимизиране на рисковете, свързани с ГВС.

### 3. Някои акценти на политиките спрямо ГВС

Прегледът на изследванията относно икономическите ефекти на ГВС показва, че извличането на ползи от участието в ГВС не е автоматично и е свързано с наличие на определени предпоставки в съответната страна. Възможните неблагоприятни последици от включване в ГВС от своя страна също предполагат провеждане на определени политики. Могат да бъдат обобщени следните области, в които държавата би могла да съдейства за оптимизиране на резултатите от участието в ГВС.

Първо, доколкото за много страни, особено развиващите се, интегрирането в ГВС може да бъде двигател на техния икономически просперитет, от важно значение са политиките, насочени към подпомагане на страните във включването им в ГВС. Taglioni, Winkler (2014) правят подробен преглед на подобни политики, като по-важните от тях са следните: повишаване на качеството на инфраструктурата; подобряване на свързаността с международните пазари чрез намаляване на търговските бариери и повишаване на ефективността на работата на митниците; подпомагане на местните фирми в намирането на подходящи чуждестранни търговски партньори; селективна политика по привличане на инвеститори, в т.ч. чуждестранни; подобряване на бизнес климата, институционалната среда, както и на правната и регулаторна рамка на трудовия пазар.

Второ, извличането на положителни вторични (spillover) ефекти от участие в ГВС и преминаването към дейности с по-висока добавена стойност в голяма степен зависят от абсорбционния капацитет на местната икономика, което предполага използването на политики от страна на държавата за неговото повишаване. Както отбелязват Taglioni, Winkler (2014), важна роля в това отношение има стимулирането на производителността и иновационния капацитет, включително човешкия капитал, посредством мерки в областта на образованието и науката като например: развитие на публично-частни партньорства, насочени към сътрудничество в научноизследователската и развойна дейност; увеличаване на броя на квалифицираните учени в местни университети, както и усилия за адап-

тиране на учебните програми във висшите училища спрямо нуждите на местната икономика. Друг важен момент при изграждането на абсорбционния капацитет е свързан с възможността държавата да подпомага местните фирми в спазването на стандартите за качество по отношение на процеси и продукти (Gereffi, Luo 2015; Taglioni, Winkler 2014).

Трето, потенциалните рискове от участие в ГВС предполагат действия от страна на държавата, насочени към тяхното минимизиране. Например опасността от повишаване на неравенството в трудовите доходи в резултат от интегриране в ГВС изисква провеждане на подходящи образователни политики, насочени към развитие на човешкия капитал. Важна е ролята и на добре функциониращите трудови пазари, доколкото те улесняват приспособяването на икономиката към бързия растеж и трансформации, предизвикани от включването в ГВС (Hollweg 2019). По отношение на някои други рискове като например разпространението на икономически шокове ролята на държавата е много по-ограничена, тъй като решенията за участие в ГВС са резултат от избора на фирмите. Въпреки това следва да се използват възможностите за сътрудничество и обмен на информация с частния сектор с оглед повишаване на вниманието към евентуалните рискове, произтичащи от ГВС. Други направления, в които държавата би могла да съдейства, са свързани с разработването на стрес тестове за ключови ГВС, както и създаването на благоприятна регулаторна среда, която да не генерира допълнителни рискове (OECD, 2021).

## Заклучение

Въпросът за ефектите от участието на страните в ГВС привлича нарастващ научноизследователски интерес и същевременно присъства активно в политическите дискусии както на национално, така и на международно ниво. На преден план обикновено се извежда значимостта на ГВС за международната търговия и икономическото развитие. Направеният преглед на литературата показва, че ГВС действително могат да генерират ползи за участващите страни чрез стимулиране на производителността, растежа, заетостта и доходите, но проявата на тези позитивни ефекти не е автоматична и зависи от редица фактори. Сред по-важните от тях са секторната принадлежност на участващите в ГВС фирми; мястото, което заемат в ГВС; видът участие в ГВС; особеностите на страните като равнище на човешки капитал, институционалната среда и др. Особено противоречиви са ефектите на ГВС върху заетостта и неравенството в трудовите доходи, доколкото повечето изследвания показват, че ГВС съдействат за повишаване на търсенето на квалифициран труд за сметка на неквалифицирания. Друг потенциален риск от

участие в ГВС е свързан с тяхната уязвимост на външни шокове, която ясно пролича по време на пандемията от Ковид-19. Постигането на оптимални резултати от участието в ГВС предполага провеждането на определени държавни политики, насочени към подпомагане на страните във включването им в ГВС и подобряване на абсорбиционния капацитет на местните икономики, като същевременно се полагат усилия за намаляване на някои рискове, свързани с участието в ГВС. Предвид актуалността на проблематиката, дебатът относно позитивните и негативните ефекти на ГВС, както и ролята на политиките спрямо тях, несъмнено ще продължи и в следващите години, в които също така се очакват важни промени в организацията на международното производство.

### Използвана литература

1. Колев, К. (2020). Преструктуриране на глобалните вериги на стойността през второто десетилетие на XXI век: причини и последици. Сборник с доклади от Юбилейна международна научна конференция „Икономическа наука, образование и реална икономика: развитие и взаимодействия в дигиталната епоха“. Том II. стр. 80-92.

Kolev, K. (2020). Prestrukturiranje na globalnite verigi na stoynostta prez vtoroto desetiletie na XXI vek: prichini i posleditsi. Sbornik s dokladi ot Yubiley na mezhduнародna научna konferentsiya „Ikonomicheska nauka, obrazovanie i realna ikonomika: razvitie i vzaimodeystviya v digitalnata epoha“. Tom II. str. 80-92.

2. Antràs, P. (2020). De-Globalisation? Global Value Chains in the Post-COVID-19 Age. NBER Working Paper № 28115. National Bureau of Economic Research. Cambridge, MA.

3. Banga, K. (2016). Impact of Global Value Chains on Employment in India. *Journal of Economic Integration*. 31(3). pp. 631-73.

4. Bertulfo, D., Gentile, E. and De Vries, G. (2019). The Employment Effects of Technological Innovation and Participation in Global Value Chains: Evidence from Asia. Economics Working Paper Series № 572. Asian Development Bank. Manila.

5. Blomstrom, M. and Kokko, A. (1998). Multinational Corporations and Spillovers. *Journal of Economic Surveys*. 12(3). pp. 247-277.

6. Constantinescu, C., Mattoo, A. and Ruta, M. (2017). Does Vertical Specialization Increase Productivity? Policy Research Working Paper № 7978, World Bank, Washington, DC.

7. Criscuolo, C. and Timmis, J. (2017). The Relationship Between Global Value Chains and Productivity. *International Productivity Monitor*, Centre for the Study of Living Standards, vol. 32. pp. 61-83.

8. De Vries, G., Chen, Q., Hasan, R. and Li, Z. (2016). Skills and Activity Upgrading in Global Value Chains: Trends and Drivers for Asia. Economics Working Paper № 496, Asian Development Bank, Manila.
9. Escaith, H., Lindenberg, N. and Miroudot, S. (2010). International Supply Chains and Trade Elasticity in Times of Global Crisis. WTO Staff Working Paper ERSD-2010-08, Economic Research and Statistics Division. World Trade Organization.
10. Gereffi, G. and Luo, X. (2015). Risks and Opportunities of Participation in Global Value Chains. *Journal of Banking and Financial Economics*. 2(4). pp. 51–63.
11. Grossman, G. M., and Rossi-Hansberg, E. (2008). Trading Tasks: A Simple Theory of Offshoring. *American Economic Review*. 98(5). pp. 1978–97.
12. Hollweg, C. (2019). Global Value Chains and Employment in Developing Economies. Chapter 3 in *Global Value Chain Development Report 2019: Technological Innovation, Supply Chain Trade, and Workers in a Globalized World*. World Trade Organization.
13. Ignatenko, A., Raei, F. and Mircheva, B. (2019). Global Value Chains: What are the Benefits and Why Do Countries Participate? IMF Working Paper № 19/18. International Monetary Fund.
14. Javorcik, B. (2004). Does Foreign Direct Investment Increase the Productivity of Domestic Firms? In Search of Spillovers through Backward Linkages. *American Economic Review*. 94(3). pp. 605-627.
15. Javorcik, B. (2020). Global Supply Chains will not be the same in the Post-COVID-19 world. in R. Baldwin and S. Evenett (eds), *COVID-19 and Trade Policy: Why Turning Inward Won't Work*. CEPR Press.
16. Jiang, X. and Milberg, W. (2013). Capturing the Jobs from Globalization: Trade and Employment in Global Value Chains. Global Development Institute Working Paper № 30. The University of Manchester.
17. Kummritz, V. (2016). Do Global Value Chains Cause Industrial Development? CTEI Working Paper № 2016-01. Centre for Trade and Economic Integration. Graduate Institute of International and Development Studies. Geneva.
18. Kummritz, V., Taglioni, D. and Winkler, D. (2017). Economic Upgrading through Global Value Chain Participation: Which Policies Increase the Value Added Gains? Policy Research Working Paper № 8007. World Bank. Washington, DC.
19. Lopez-Acevedo, G., and Robertson, R. (2016). *Stitches to Riches? Apparel Employment, Trade, and Economic Development in South Asia*. World Bank. Washington, DC.
20. OECD (2013). *Interconnected Economies: Benefiting from Global Value Chains*. OECD Publishing.
21. OECD (2021). Global Value Chains: Efficiency and Risks in the Context of

COVID-19. *OECD Policy Responses to Coronavirus (COVID-19)*. OECD Publishing.

22. Pan, Z. (2020). Employment Impacts of the US Global Value Chain Participation. *International Review of Applied Economics*. 34(6). pp. 699-720.

23. Rodrik, D. (2018). New Technologies, Global Value Chains, and Developing Economies. NBER Working Paper № 25164. National Bureau of Economic Research. Cambridge, MA.

24. Saia, A., Andrews, D. and Albrizio, S. (2015). Productivity Spillovers from the Global Frontier and Public Policy: Industry-Level Evidence. OECD Economics Department Working Paper № 1238. OECD Publishing.

25. Shepherd, B. and Stone, S. (2013). Global Production Networks and Employment: A Developing Country Perspective. OECD Trade Policy Paper № 154, OECD Publishing.

26. Shingal, A. (2015). Labour Market Effects of Integration into GVCs: Review of literature.” R4D Working Paper 2015/10, World Trade Institute, University of Bern, Switzerland.

27. Taglioni, D. and Winkler, D. (2014). Making global value chains work for development. *Economic Premise*. №143. World Bank. Washington, DC.

28. World Bank (2020). World Development Report 2020. Trading for Development in the Age of Global Value Chains. World Bank. Washington, DC.

## ECONOMIC BENEFITS AND RISKS OF PARTICIPATION IN GLOBAL VALUE CHAINS

Svilena MIHAYLOVA

### Abstract

Given the unceasing topicality of the debate over the consequences of economic globalization, the paper aims to examine the benefits and risks of countries' participation in global value chains (GVC). To achieve this aim, a literature review is conducted, systematizing and critically analyzing the existing theoretical and empirical research in the field of GVC participation. The results from the literature review show that GVC participation can contribute to higher levels of productivity, growth, employment and incomes. However, generating these positive effects is not automatic but it rather depends on certain country characteristics. This suggests the implementation of appropriate policies, aimed at improving the local economy's absorptive capacity, as well as mitigating some GVC-related risks.

**Key words:** global value chains, international trade, benefits, risks, economic development