

АНАЛИЗ НА ТОВАРНИЯ АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

Елена Валериева Вълчева

Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов

Катедра „Търговски бизнес“

e-mail: d010421249@uni-svishtov.bg

Резюме: В изследването са характеризирани основни понятия, свързани с логистиката, транспорта като цяло, като конкретиката попада върху товарния автомобилен транспорт, вследствие на което е разкрита двойствената природа – макроикономическа и микроикономическа, и важността му като водещ елемент при осъществяване на връзките във веригите за доставки между предприятията, отраслите и държавите. Изследователската стратегия включва построяването на методическа рамка, обхващаща четири етапа – информационно осигуряване на изследването, избор на основни показатели и индикатори, отчитане на тенденциите в избраните индикатори за изследвания период посредством илюстрирането им чрез построяване на регресионна линия на права и тестване на връзките и зависимостите между избраните индикатори чрез регресионен модел.

Емпиричният анализ е проведен чрез използването на информация от базата данни на OECD за представянето на товарния автомобилен транспорт. За теоретичния и емпиричния анализ са използвани методите на индукция, дедукция, анализ чрез графичен метод, корелационен и регресионен анализ. В резултат на анализа могат да се открият следните по-важни моменти – забавено нарастване на работата, извършена от товарния автомобилен транспорт в сравнение с нарастването на БВП, и намаление в размера на извършените товарни превози вследствие внасянето на пакета „Мобилност“ след 2017 г. Резултатите от извършения регресионен анализ показват, че за изследвания период индикаторите, характеризиращи извършената работа от товарния автомобилен транспорт, имат правопрпорционална зависимост със зависимата променлива, но много ниски стойности, а индикаторите, описващи инфраструктурата, имат обратнопропорционална връзка със зависимата променлива.

Ключови думи: транспортна логистика, товарен автомобилен транспорт, регресионен анализ.

JEL: R40, R42.

ANALYSIS OF THE FREIGHT ROAD TRANSPORT IN BULGARIA

Elena Valerieva Valcheva

D. A. Tsenov Academy of Economics – Svishtov

Department of Commerce

e-mail: d010421249@uni-svishtov.bg

Abstract: The study characterizes basic concepts related to logistics, transport in general, and its specifics falling on freight road transport. As a result, the dual nature - macroeconomic and microeconomic - has been revealed, and its importance as a leading

element in the implementation of links in supply chains between enterprises, industries and countries. The research strategy includes the construction of a methodological framework covering four stages - information provision of the research, selection of key indicators, consideration of trends in selected indicators for the study period, by illustrating them through building a regression line, and testing the relationships and dependencies between the selected indicators by a regression model.

The empirical analysis was conducted using information from the OECD database on the performance of road freight transport. The methods of induction, deduction, graphical analysis, correlation and regression analysis have been used for the theoretical and empirical analysis. As a result of the analysis, the following more important points can be highlighted - delayed increase in the work performed by road freight transport compared to GDP growth, and decrease in the amount of freight transport due to the introduction of the Mobility package after 2017. Results from the regression analysis show that for the studied period the indicators characterizing the work performed by freight road transport are directly proportional to the dependent variable, but very low values, and the indicators describing the infrastructure are inversely related to the dependent variable.

Key words: transport logistics, freight road transport, regression analysis.

JEL: R40, R42.

Въведение

Нарастващото използване на автомобилния транспорт през последните десетилетия както в България, така и в световен мащаб е предпоставка за целенасоченото му изследване от множество автори, акцентиращи върху различни водещи проблеми, свързани с него – ефективно използване, инфраструктура, замърсяване на околната среда и др. **Целта** на настоящата разработка е въз основа на теоретичен и методически синтез да се направи иконометричен анализ на товарния автомобилен транспорт в България. За постигането на целта са поставени следните **задачи**: изясняване на теоретичните аспекти на логистиката и товарния автомобилен транспорт; изграждане на изследователска стратегия и адаптирана методическа рамка на изследването; провеждане на емпиричен анализ на товарния автомобилен транспорт в България; формулиране на изводи вследствие на направения анализ. **Обектът** на изследването е товарният автомобилен транспорт в България. **Предметът** на изследването е извеждане на тенденциите, връзките и зависимостите между икономическите индикатори, характеризиращи товарния автомобилен транспорт.

В настоящото изследване се поддържа **тезата**, че върху товарния автомобилен транспорт в България негативно въздействие оказват лошата инфраструктура и правилата, залегнали в Пакета „Мобилност“, което води до понижаване на равнището на извършените превози и влошаване на икономическите резултати в сектора.

В методически аспект са използвани методи като индукция, дедукция, графичен метод, корелационен и регресионен анализ.

1. Теоретични аспекти на логистиката на транспорта и товарния автомобилен транспорт

Транспортната логистика може да се разглежда като раздел на логистиката по придвижване на ресурсите, управление на физическото движение на материалните ресурси в пространството и времето в съответствие с интересите на техните потребители (Ивуть, Кастрюк, Косовский, & Краско, 2012, стр. 9). Според тях *транспортът* е една от основните логистични функции, свързани с движението на материалите и стоките чрез различни превозни средства, при прилагането на определена технология и възприета от веригата за доставки, която се състои от логистични операции и функции, включително експедиция, обработка на товари, опаковане, повторно прехвърляне на правата на собственост, застраховане на товарите и др. (Ивуть, Кастрюк, Косовский, & Краско, 2012, стр. 10). *Транспортната система* генерира между една и две трети от логистичните разходи на предприятието. Транспортирането влияе върху резултатите от логистичната дейност на предприятието, като стойността му варира за различните икономически дейности (Tseng, Yue, & Taylor, 2005, pp. 1660-1662).

Л. Миротин и др. (Миротина & др., 2003, стр. 47) определят *транспортната услуга* като подвид на дейността на транспорта, която е насочена към удовлетворяване на потребностите на потребителите и се характеризира с наличието на необходимото техническо, икономическо, информационно, правно и ресурсно обезпечение. Следователно под този термин се разбира не толкова превозът на стоки и хора, а всяка операция, която е свързана с процеса на превозване и не е включена директно в него. Колективът от автори също така отбелязва, че транспортната услуга е част от логистичната услуга (Миротина & др., 2003, стр. 48).

И. Лавриков и Н. Пеньшин (Лавриков & Пеньшин, 2016, стр. 3) определят, че *транспортът* е отрасъл на материалното производство, който осъществява превоз на хора и товари. В широк смисъл *транспортната логистика* е науката за системната интеграция на транспортните и логистичните потоци под формата на услуги с цел оптимизиране на превозването въз основа на действащото законодателство. В тесен смисъл *транспортната логистика* е специален вид логистика, която изучава преместване на необходимото количество стоки до желаната точка, чрез оптимално избран маршрут, в необходимото време и с възможно най-ниски разходи.

Н. Драгнева (Драгнева, 2010, стр. 80) акцентира, че „основната транспортна задача на логистиката се състои в осигуряване на превоз на товари в нужното количество с необходимото качество в зададен пункт на получаване в точното време“. Транспортната логистика е вид логистика, която управлява комплекс от няколко операции, осигуряващи физическото движение на стоки и материални ценности между участниците във веригата на доставките с минимални разходи, тоест преместване на необходимо-

то количество стоки до желаната точка по оптималния маршрут в необходимото време и с най-ниски разходи (Еремеева, 2013, стр. 30). Д. Желязкова (Желязкова Д. , 2010, стр. 63-64) определя, че „основният принос на транспорта“ се изразява във „високото равнище на обслужване“, което способства „за непрекъснатост на изпълнението на логистичните операции в определените срокове за изпълнение на поръчката по дължината на целия многофункционален цикъл“.

В макроикономически аспект „логистиката на превоза на товари се съсредоточава върху планирането, организацията, управлението, контрола и изпълнението на операциите за превоза на товари в транспортната верига. Тя е преди всичко търговска дейност в областта на транспорта и функция на отрасъла“ (Европейска комисия, 2007, стр. 2).

По данни на Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (ОЕСД) за периода 2006 – 2019 г. в България водеща роля при транспортирането на товари изпълнява товарният автомобилен транспорт. Неговият относителен дял в общия вътрешен товарен транспорт през 2006 г. е приблизително 67%, като продължава да нараства и през 2019 г. достига над 80 % (ОЕСД, 2021).

От гледна точка на логистиката съществува двойственост при товарния автомобилен транспорт – от една страна, той е елемент от макрологистичната система, който осигурява връзка между звената на логистичната верига (придвижване на материалните потоци), и от друга страна, той е потребител на отделни материални потоци, крайно звено на съответната верига за доставки (Еремеева, 2013, р. 29).

На равнище ЕС се изтъкват предимствата на товарния автомобилен транспорт пред железопътния, като най-съществените на микроравнище са „минал опит, вид на превозваните стоки, особености на превозвачите и изискванията за разстояние и време“, а на макроравнище от гледна точка на икономическия цикъл автомобилният транспорт се адаптира по-добре към промените отколкото железопътният транспорт (Европейски съюз; Генерална дирекция за вътрешни политики на ЕС Тематичен Отдел Б: Структурни политики и политика на сближаване Транспорт и Туризм, 2015).

Техническите и експлоатационните характеристики на автомобилния транспорт му осигуряват стабилна позиция на пазара на транспортни услуги в условията на повишено търсене на превоз на товари чрез чести, но малки партии, които ускоряват развитието на автоматизираната обработка на товарите, контейнеризацията и опаковането, както и използването на информационните и комуникационните технологии в областта на автотранспортната дейност, които едновременно осигуряват надеждност и своевременност на доставките. Освен това внедряването и развитието на системи от типа just in time (kan-ban) във веригата на доставки са предпоставка за нарастващата роля на транспорта – както автомобилният, така и на другите

видове – воден, железопътен и въздушен (Ковалев , Демидов, & Боярский, 2008, стр. 10-17).

Автомобилният транспорт разполага с предимството, че за създаването на необходимата му пътна инфраструктура съществуват сравнително по-малко ограничения с оглед на инфраструктурата, необходима за останалите видове транспорт, което предполага и неговата гъвкавост и адаптивност към нуждите на клиентите (Николова, Транспорт и спедиция, 2018, стр. 9). Подобни предимства изтъкват В. Бакалова и В. Македонска (Бакалова & Македонска, 2007, стр. 123), които смятат, че бързите темпове на развитие на автомобилния транспорт в страните от Европейския съюз се дължат на „маневреността и възможността за непосредствено доставяне на товарите без междинно претоварване“. Според тях допълващи предимства са бързината на доставката, ниските разходи за превоз на къси разстояния. Д. Желязкова (Желязкова Д. , 2017, стр. 86) отбелязва следните предимства на автомобилния транспорт: достъпност; висока скорост на движение; сравнително добра превозна способност; ефективност при къси и средни разстояния; гъвкавост при обезпечаване на необходимата честота на движение. Тя определя, че товарният автомобилен транспорт „канибализира“ останалите видове транспорт, вследствие на използването му от предприятията поради ограничените им обеми на производство (Желязкова, Д. , 2017, стр. 94).

Г. Димитров (Димитров, 2021, стр. 43) акцентира върху ролята на транспорта за осъществяване на връзките между отделните сектори в българската икономика. Според него „автомобилният транспорт предлага възможност за превозване на товари по системата „от врата – до врата“, а от друга страна, поради неговата гъвкавост и създадена инфраструктура е необходим за функционирането на останалите видове транспорт (Димитров, 2021, стр. 50). Основните характеристики на товарния автотранспорт според Г. Димитров (Димитров, 2021, стр. 65) са свързани с позиционирането му като водещ на транспортния пазар най-вече поради удобството за потребителите, бързата организация и адаптация. Изследване на транспорта в България от гледна точка на устойчивото му развитие е извършено от Хр. Николова (Николова, Х. , 2014, стр. 198-201), която обобщава, че транспортният сектор на страната е непривлекателен, като възможностите за неговото развитие се коренят в предлагането на специализирани услуги и търсенето на нови пазарни ниши, както и в развитието на автомобилния транспорт, като отбелязва същевременно, че лидерството на автомобилния транспорт в сектора може да доведе до неизпълнение на заложените критерии за устойчиво развитие.

Автомобилният транспорт е част от повечето съществуващи вериги за доставка, като неговата роля е съсредоточена предимно в осигуряване на свързаност при „първата и последната миля“ на доставка, като превозите

между тези две равнища могат да се извършват от други видове транспорт. (World Bank; IRU, 2016, pp. 3-4).

От макроикономическа гледна точка ролята на товарния автомобилен транспорт може да се изрази чрез настъпването на различни кризисни събития, описани от А. McKinnon (McKinnon, 2006, pp. 227-250), вследствие на неговата липса или недостатъчно използване: временното спиране на системата за автомобилен товарен превоз би прекъснало връзките между различните точки от глобалните и вътрешните вериги за доставки, в които се съхраняват запасите от суровини и стоки. Това е следствие от внедряването на системата „just in time“, която в повечето случаи елиминира необходимостта от складове в предприятията. Секторите на икономиката, които ще бъдат засегнати в най-голяма степен, са свързани с търговията на дребно с хранителни стоки; доставките на горива; здравеопазването; банковата система; пощенските услуги и доставките на пратки; извозването на отпадъците; *тук може да се добави и бързоразвиващият се сектор на електронната търговия.*

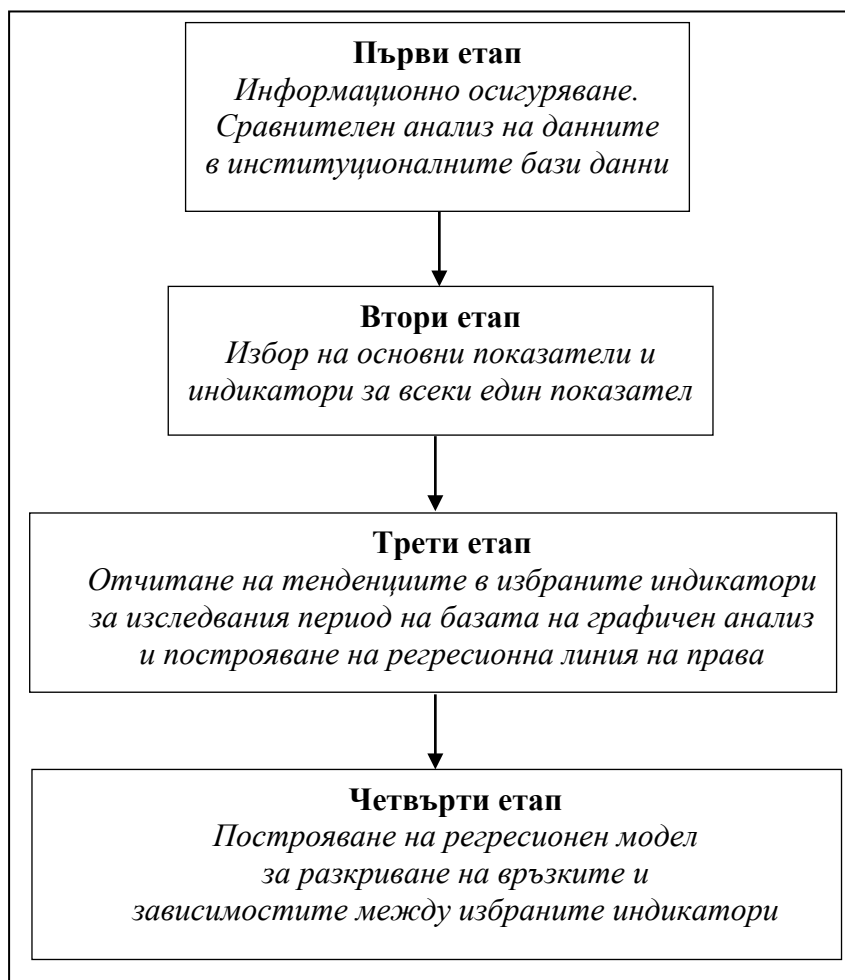
На базата на разгледаните мнения на авторите за автомобилния товарен автотранспорт могат да се открият следните по-важни негови характеристики: *двойствена природа на автомобилния товарен транспорт – макроикономически аспект, базиран на междуотрасловите връзки, и микроикономически аспект, описващ ролята му на равнище предприятие. Товарният автомобилен транспорт е основен елемент на международните вериги за доставки, от една страна, и на междуотрасловата верига за доставки на равнище държава; съсредоточаване на основните му операции предимно в началото и в края на веригата за доставки, поради тази причина може да се възприеме като необходимо условие за функционирането на останалите видове транспорт – морски, въздушен и т.н.; предимствата на товарния автомобилен транспорт се коренят в неговата гъвкавост, достъпност, масовост, ниски разходи, бързина на доставка и др. Основен недостатък на товарния автомобилен транспорт е голямото равнище на замърсяване.*

2. Методически аспекти на изследването

Методическата рамка на изследването обхваща следните етапи: 1) сравнителен анализ на данните в институционалните бази данни на НСИ (Национален статистически институт), Eurostat, OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development); 2) избор на основни показатели и индикатори за всеки един показател; 3) отчитане на тенденциите в избраните индикатори за изследвания период, на базата на графичен анализ и построяване на регресионна линия на права; 4) построяване на регресионен

модел за разкриване на връзките и зависимостите между избраните индикатори (фиг. 1).

Първи етап. Информационно осигуряване. Сравнителен анализ на данните в институционалните бази данни. Информационното осигуряване на емпирични данни за товарния автомобилен транспорт в България предполага извършването на проучване на няколко бази данни с оглед на формирането на базови показатели и индикатори, които да ги характеризират за определен период на изследване.



Фигура 1. Етапи на методиката на изследването

Втори етап. Избор на основни показатели и индикатори за всеки един показател. Съобразно избраната институция, съдържаща данни за товарния автомобилен транспорт на България, в изследването са включени основни показатели и индикатори, характеризиращи всеки един показател.

Трети етап. Отчитане на тенденциите в избраните индикатори за изследвания период на базата на графичен анализ и построяване на регресионна линия на права. За всички индикатори, характеризиращи съответните три показателя, са представени фигури, онагледяващи тяхната дина-

мика за изследвания период. В допълнение на това за всеки индикатор е построено уравнение на права с цел установяване на тенденцията.

Четвърти етап. Построяване на регресионен модел за разкриване на връзките и зависимостите между избраните индикатори. Първоначално за избягване на мултиколинearност в модела е реализиран корелационен анализ чрез коефициент на Пирсън – указващ посоката и силата на връзката между изследваните индикатори. За реализиране на корелационния и регресионния анализ е използван статистически софтуер SPSS 19 и Excel. След установяването на силата и посоката на зависимостите между индикаторите и изключването на част от тях се преминава към изпълнението на регресионен анализ. В случая като зависима променлива се възприема оценъчният показател с индикатор „Автомобилен товарен транспорт в тон-км на хиляда единици от текущия БВП на България в американски долари“, а като независими променливи се възприемат индикаторите, характеризиращи показателите за инфраструктура и използване на товарния транспорт. В общия случай регресионният модел има вида:

$$(1.1) Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_k X_k + \varepsilon ,$$

където: α – свободният член на модела; $\beta_1, \beta_2, \beta_k$ – регресионният коефициент на съответната независима променлива; ε – векторът на грешката на модела. След решаването на модела се пристъпва към интерпретация на получените резултати.

3. Емпиричен анализ на товарния автомобилен транспорт в България

Съобразно етапите на представената методика *първият етап е „Информационно осигуряване. Сравнителен анализ на данните в институционалните бази данни“*. При избора на информация за изследването бяха проучени три бази данни на НСИ, Eurostat и на OECD, като беше установено, че най-богата е базата с данни на OECD. Поради тази причина използваните по-нататък показатели и индикатори за тях са базирани на методологията, изградена от OECD за събиране и предварителна обработка на данните.

Втори етап. Избор на основни показатели и индикатори за всеки един показател. Съобразно методологията на OECD, в изследването са включени следните основни показатели, характеризиращи товарния автомобилен транспорт на България за периода 2006 – 2019 г.:

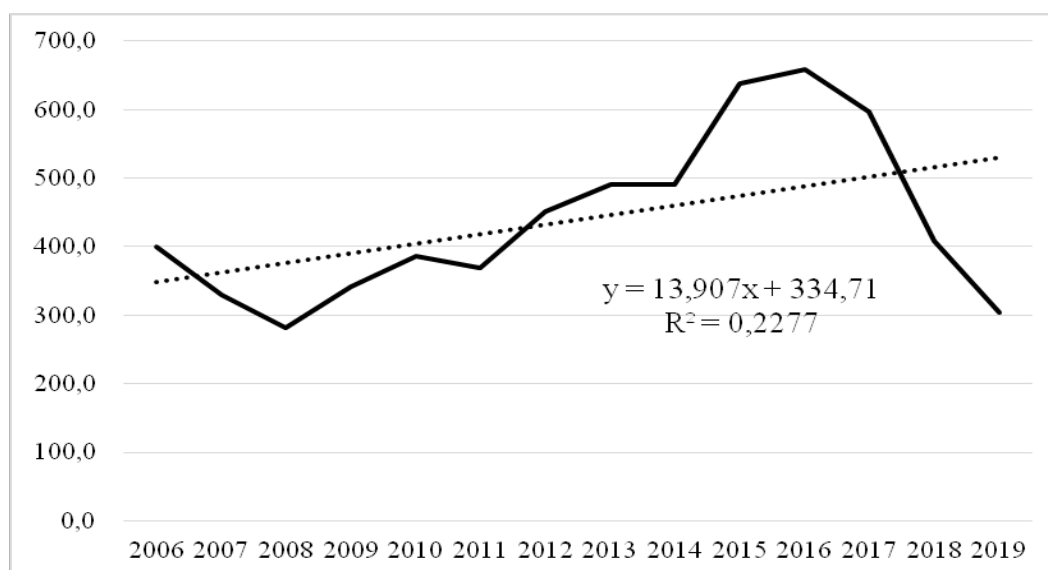
- „Оценъчен“ показател с индикатор – „Товарен автомобилен транспорт (ТАТ) в тон-км на хиляда единици от текущия БВП на България в американски долари“;
- Показател „Товарен транспорт (извършена работа)“ с индикатори – „Общ вътрешен (наземен) товарен транспорт“; „Товарен автомобилен транс-

порт“ (ТАТ); „Товарен автомобилен транспорт (ТАТ) под наем и възнаграждение“ и „Товарен автомобилен транспорт (ТАТ) за собствена сметка“;

- Показател „Пътна инфраструктура“ с индикатори – „Инвестиции в пътна инфраструктура към БВП на България“; „Дял на поддръжката на пътната инфраструктура в общите разходи за пътна инфраструктура“ и „Дял на инвестициите в пътна инфраструктура в общите инвестиции в инфраструктурата на вътрешния транспорт“.

Трети етап. Отчитане на тенденциите в избраните индикатори за изследвания период на базата на графичен анализ и построяване на регресионна линия на права. След като бяха избрани основни показатели и съответно характеризиращите ги индикатори се преминава към отчитане на тенденциите в избраните индикатори за изследвания период 2006 – 2019 г. на базата на графичен анализ и построяване на регресионна линия на права. На фиг. 2 са поместени данните за динамиката на автомобилния товарен транспорт в тон-км на хиляда единици от текущия БВП на България в американски долари.

Анализът на фиг. 2 показва, че най-голям спад в индикатора е регистриран през 2008 г., което може да се отдаде на ефекта от Световната икономическа криза, започнала през 2007 г. Впоследствие могат да се отчетат три вълни на нарастване на променливата автомобилен товарен транспорт в тон-км на хиляда единици от текущия БВП на България в американски долари – през 2010 г., 2013 г. и пик през 2016 г. След 2016 г. е отчетен спад, който продължава до края на изследвания период 2019 г. Той може да се дължи на по-бързото нарастване на величината на текущия БВП, отколкото нарастването в сферата на товарния автомобилен транспорт.

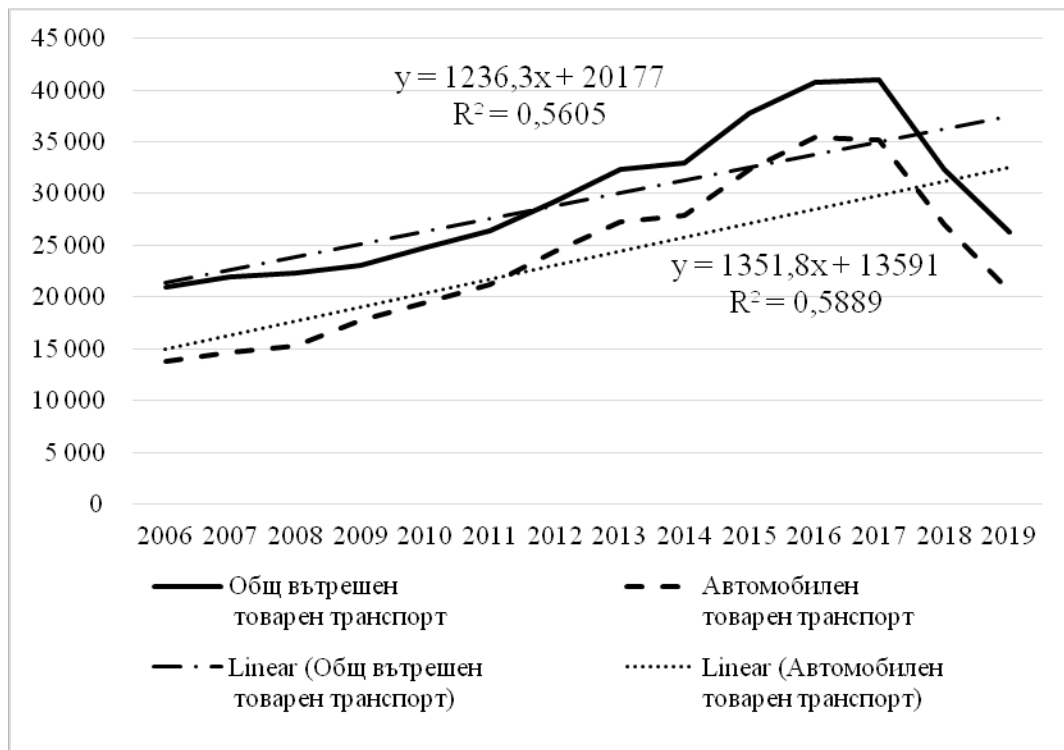


Източник: (ОЕСД, 2021).

Фигура 2. Динамика на автомобилния товарен транспорт в тон-км на хиляда единици от текущия БВП на България в американски долари

Въпреки отчетеното намаление след 2016 г. регресионната линия показва тенденция на увеличение за изследвания период. Коефициентът на детерминация $R^2=0,23$, което показва, че обяснителната сила на регресионния модел на уравнение на права е сравнително слаба само 23%. За изследвания период нарастването е с 13,9 единици, което е сравнително малко и това е следствие от намалението в индикатора след 2016 г.

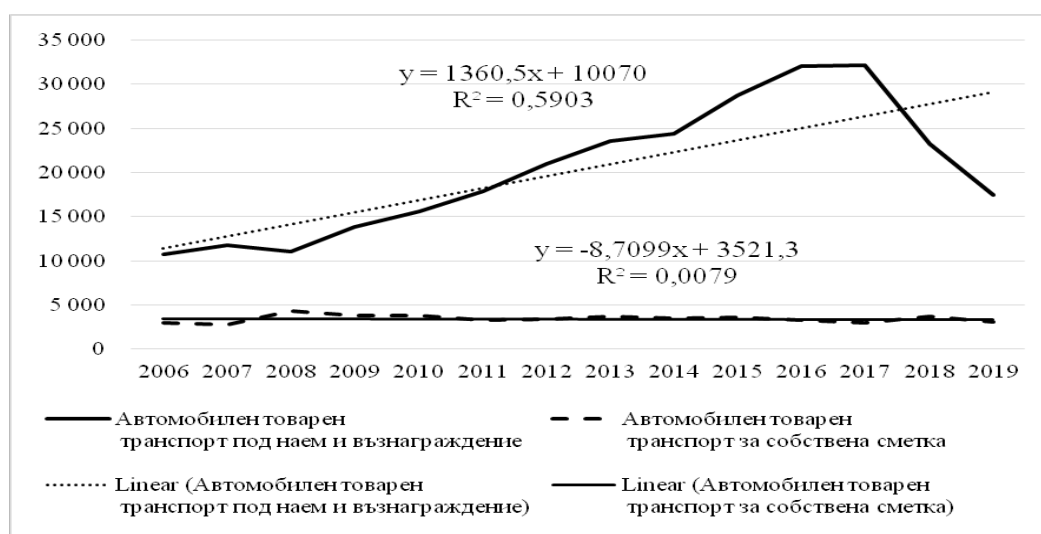
На фиг. 3 са поместени данните за динамиката на индикаторите за извършена работа от „Общ вътрешен (наземен) товарен транспорт“ и „Автомобилен товарен транспорт“, които характеризират показателя „Товарен транспорт“ (извършена работа). Както се вижда, за периода 2006 – 2017 г. обемът на извършената работа, отчетен чрез двата индикатора, се увеличава. След 2017 г. се отчита спад в обема на извършената работа от товарния автомобилен транспорт и индикатора за Общ вътрешен (наземен) товарен транспорт. Спадът в превозваните товари може да се разглежда като следствие от внасянето през 2017 г. от Европейската комисия на Съобщението на Комисията до европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Европа в движение“ – Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички (Европейска комисия, 2021).



Фигура 3. Динамиката на индикаторите за извършена работа „Общ вътрешен (наземен) товарен транспорт“ и „Автомобилен товарен транспорт“ в България за периода 2006 – 2019 г. (млн. ткм)
Източник: (ОЕСД, 2021).

Построените регресионни линии на уравнение на права показват, че тенденцията на увеличение на извършената работа, характеризираща двата индикатора, все още се запазва. В двата наблюдавани случая коефициентът на детерминация е над 0,50, което показва, че построеното уравнение описва сравнително добре движението на променливите. Анализът на коефициента β , който определя наклона на регресионната линия и отразява изменението, сочи, че нарастването при индикатора „Автомобилен товарен транспорт“, измерен в млн. ткм., за изследвания период е по-голямо, отколкото нарастването при индикатора за „Общ вътрешен (наземен) товарен транспорт“. Наблюдава се по-бързо нарастване на превозите, извършвани от автомобилен транспорт, за сметка на превозите, извършвани от други вътрешни наземни превозни средства.

Данните, поместени на фиг. 4, описват динамиката на извършената работа чрез индикаторите „Автомобилен товарен транспорт под наем и възнаграждение“ и „Автомобилен товарен транспорт за собствена сметка“. Тези две променливи са производни на предходно описаните и също характеризират основния показател „Товарен транспорт (извършена работа)“.



Източник: (OECD, 2021).

Фигура 4. Динамика на извършената работа чрез индикаторите „Автомобилен товарен транспорт под наем и възнаграждение“ и „Автомобилен товарен транспорт за собствена сметка“ в България за периода 2006 – 2019 г. (млн. ткм.)

Както е илюстрирано на фиг. 4, динамиката на извършената работа чрез индикатора „Автомобилен товарен транспорт под наем и възнаграждение“ бележи ръст в периода 2006 – 2017 г. След 2017 г. обаче в този индикатор се забелязва спад от почти 2 пъти от 32 187 млн. ткм. през 2017 г. до 17 504 млн. ткм. през 2019 г. Тук като причина също може да се открие представянето на пакета „Мобилност“ и заложените в него промени. За разлика от търговския товарен автотранспорт равнището на извършената работа от автомобилния товарен транспорт за собствена сметка почти през целия период се запазва на едно и също ниво.

Отчетената тенденция на увеличение от построения еднофакторен регресионен модел на уравнение на права показва, че всъщност ръстът на „Автомобилния товарен транспорт под наем и вознаграждение“ е най-висок, понеже коефициентът β е най-голям от всички разгледани до момента индикатори, характеризиращи показателя „Товарен транспорт (извършена работа)“ вж. фиг. 3 и фиг. 4 ($1360,5 > 1351,8 > 1236,3$). Коефициентът на детерминация приема стойност от 0,59, което показва, че обяснителната сила на модела е сравнително висока. На другия полюс е тенденцията при индикатора „Автомобилен товарен транспорт за собствена сметка“ - Коефициентът на детерминация $R^2 = 0,0079$ е много нисък, а за изследвания период се наблюдава спад с -8,71 млн. ткм.

На фиг. 5 са поместени индикаторите, характеризиращи показателя „Пътна инфраструктура“, а именно динамиката на „Инвестиции в пътна инфраструктура към БВП“, „Дял на поддръжката на пътната инфраструктура в общите разходи за пътна инфраструктура“ и „Дял на инвестициите в пътна инфраструктура в общите инвестиции в инфраструктурата на вътрешния транспорт“ за изследвания период.



Източник: (ОЕСД, 2021).

Фигура 5. Динамика на индикаторите „Инвестиции в пътна инфраструктура към БВП“, „Дял на поддръжката на пътната инфраструктура в общите разходи за пътна инфраструктура“ и „Дял на инвестициите в пътна инфраструктура в общите инвестиции в инфраструктурата на вътрешния транспорт“ в България за периода 2006 – 2019 г. (%)

Диаграмата на фиг. 5 е с две оси – по лявата ос е илюстрирана динамиката на индикаторите „Дял на поддръжката на пътната инфраструктура в общите разходи за пътна инфраструктура“ и „Дял на инвестициите в пътна инфраструктура в общите инвестиции в инфраструктурата на вътрешния транспорт“, а по дясната е динамиката на относителния дял на „Инвестиции в пътна инфраструктура към БВП на България“.

Както е показано на фиг. 5, относителният дял на инвестициите в пътна инфраструктура от БВП на България за изследвания период имат вълнообразен характер – като от 2006 г. до 2009 г. се наблюдава спад в относителния размер на извършените инвестиции в пътна инфраструктура спрямо БВП на България. За периода от 2010 г. до 2015 г. относителният дял на инвестициите непрекъснато нараства и достига своя пик през 2015 г. Следва двугодишен спад в относителния дял на инвестициите в пътна инфраструктура спрямо БВП на България през 2016 г. и 2017 г. През 2018 г. величината на относителния дял отново бележи ръст, като се доближава до равнището от 2015 г., след което през 2019 г. отново е регистриран спад.

Величината на показателя „Дял на инвестициите в пътна инфраструктура в общите инвестиции в инфраструктурата на вътрешния транспорт“ за изследвания период следва почти плътно движението на индикатора за „Инвестиции в пътна инфраструктура към БВП на България“, като може да се каже, че те са тясно свързани помежду си. Индикаторът „Дял на поддръжката на пътната инфраструктура в общите разходи за пътна инфраструктура“ от своя страна отразява обратна зависимост – когато относителните дялове на инвестициите се покачват, той спада, и обратно.

Коефициентите на детерминация и на трите индикатора са много ниски, следователно избраният линеен регресионен модел не описва точно динамиката на променливите. За изследвания период относителните дялове на инвестициите бележат ръст, което личи от положителните β коефициенти, докато относителният дял на поддръжката на пътната инфраструктура в общите разходи за пътна инфраструктура намалява с $-0,33\%$.

Четвърти етап. Построяване на регресионен модел за разкриване на връзките и зависимостите между избраните индикатори. Вече очертаните тенденции в развитието на изследваните индикатори предполагат разкриването на връзките и зависимостите между тях посредством коефициента на корелация на Пирсън (табл. 1).

Резултатите от табл. 1 показват наличието на силни и много силни положителни и отрицателни зависимости между отделни индикатори, включени в изследването (в маркираните клетки са отбелязани значимите коефициенти). Поради много силната зависимост между индикаторите „Общ вътрешен товарен транспорт“ и „Автомобилен товарен транспорт“ те са изключени от приложения по-нататък регресионен анализ.

Поради същата причина индикаторът Инвестиции в пътна инфраструктура към БВП също не участва в модела, въпреки че неговият коефици-

ент е отрицателен. Въпреки че индикаторът „Автомобилен товарен транспорт под наем и вознаграждение“ също има висок значим коефициент на корелация със зависимия индикатор Автомобилен товарен транспорт в тон-км на хиляда единици от текущия БВП на България в американски долари, той е включен в модела поради важността му за изследвания подсектор.

Таблица 1

Резултати от проведен корелационен анализ между индикаторите

		ТАТ в ткм. на хиляда ед. от текущия БВП на България в американски долари	инвестиции в пътна инфраструктур. на БВП на България	Дял на поддръжката на пътната инфраструктур. в общите разходи за пътна инфраструктура	растр. в общите инвестиции в инфраструктур. на вътрешния транспорт	Общ вътрешен товарен транспорт	ТАТ	ТАТ под наем и вознаграждение	Автомобилен товарен транспорт за собствена сметка
ТАТ в ткм. на хиляда ед. от текущия БВП на България в ам. долари	Коеф.	1,00	0,06	0,04	-0,15	0,91	0,90	0,90	-
	Знач.		0,85	0,89	0,61	0,00	0,00	0,00	0,17
Инв. в пътна инфраструктур. към БВП на България	Коеф.	0,06	1,00	-0,86	0,59	0,05	0,09	0,07	0,17
	Знач.	0,85		0,00	0,03	0,87	0,77	0,80	0,55
Дял на поддръжката на пътната инфраструктур. в общите разходи за пътна инфраструктура	Коеф.	0,04	-0,86	1,00	-0,72	0,08	0,01	0,02	-
	Знач.	0,89	0,00		0,00	0,79	0,98	0,95	0,23
Дял на инвестициите в пътна инфраструктур. в общите инвестиции в инфраструктур. на вътрешния транспорт	Коеф.	-0,15	0,59	-0,72	1,00	0,03	0,10	0,07	0,63
	Знач.	0,61	0,03	0,00		0,92	0,73	0,82	0,02
Общ вътрешен товарен транспорт	Коеф.	0,91	0,05	0,08	0,03	1,00	1,00	1,00	-
	Знач.	0,00	0,87	0,79	0,92		0,00	0,00	0,10
ТАТ	Коеф.	0,90	0,09	0,01	0,10	1,00	1,00	1,00	-
	Знач.	0,00	0,77	0,98	0,73	0,00		0,00	0,07
ТАТ под наем и вознаграждение	Коеф.	0,90	0,07	0,02	0,07	1,00	1,00	1,00	-
	Знач.	0,00	0,80	0,95	0,82	0,00	0,00		0,12
ТАТ за собствена сметка	Коеф.	-0,17	0,17	-0,23	0,63	-	-	-	1,00
	Знач.	0,57	0,55	0,43	0,02	0,10	0,07	0,12	

Резултатите от проведения регресионен анализ са поместени в следните таблици 2, 3, 4. В Таблица 2 са поместени обобщени резултати за модела.

Таблица 2

Обобщени резултати за множествения регресионен модел

Коефициент на корелация	Коефициент на детерминация	Ажустиран коефициент на детерминация	Стандартна грешка на оценката	Коефициент на Дърбин-Уотсън
0,970	0,940	0,913	35,87451	2,089

Коефициентът на корелация е много висок и показва наличието на много силна зависимост между включените предиктори в модела, като може да се отчете и много силният ефект, който оказват независимите променливи върху зависимата променлива. Коефициентът на детерминация също е много висок и показва, че 94% от наблюдаваната вариация на независимата променлива се обяснява от включените предиктори в модела. Коригираният коефициент на детерминация отчита същото, но предполага съпоставимост с оглед величината на извадката. Коефициентът на Дърбин-Уотсън е близък до 2 (2,089), което показва, че моделът не се проявява като лъжлива регресия и липсва автокорелация в остатъчните елементи.

В табл. 3 са поместени резултатите от извършения дисперсионен анализ. Както се вижда от табл. 3, стойността на F-критерия е значима, което показва, че включените независими индикатори са статистически значими и могат да се използват за прогнозиране на независимата променлива, т.е. нулевата хипотеза за липса на линейна зависимост между зависимата променлива и независимите индикатори може да се отхвърли, следователно моделът е адекватен.

Таблица 3

Резултати от проведения дисперсионен анализ

	Сума на квадратите	Степен на свобода	Средна на квадратите	F-критерии	Значимост на F-критерии
Регресия	181587,377	4	45396,844	35,274	0,000
Остатъци	11582,823	9	1286,980		
Общо	193170,200	13			

Анализът на табл. 4 показва, че коефициентите пред избраните предиктори са значими (маркираните клетки). Освен това тук е представена информация и за наличието на мултиколинearност между променливите.

Таблица 4
Анализ на коефициентите на модела

	β	Стандартна грешка	t-стат.	Значимост	Мултиколинеарност	
					Толерантност	VIF
Константа	270,302	102,369	2,640	0,027		
Дял на поддръжката на пътната инфраструктура в общите разходи за пътна инфраструктура в България	-3,237	1,016	-3,187	0,011	0,384	2,605
Дял на инвестициите в пътна инфраструктура в общите инвестиции в инфраструктурата на вътрешния транспорт в България	-5,301	1,257	-4,216	0,002	0,239	4,192
Товарен автомобилен транспорт под наем и възнаграждение в България	0,016	0,001	11,64	0,000	0,912	1,097
Товарен автомобилен транспорт за собствена сметка в България	0,089	0,036	2,493	0,034	0,469	2,130

От Таблица 4 се вижда, че индикаторът „дял на поддръжката на пътната инфраструктура в общите разходи за пътна инфраструктура“ и индикаторът „дял на инвестициите в пътна инфраструктура в общите инвестиции в инфраструктурата на вътрешния транспорт“ са с отрицателни знаци пред коефициента, което показва обратна зависимост между тях и зависимата променлива – „Автомобилен товарен транспорт в тон-км на хиляда единици от текущия БВП на България в американски долари“. Останалите две променливи имат права зависимост със зависимата променлива. В случая полученото регресионно уравнение е:

$$(1.2) \quad \tilde{Y} = 270,302 - 3,237X_1 - 5,301X_2 + 0,016X_3 + 0,089X_4$$

Анализът на табл. 4 завършва с интерпретация на резултатите относно наличието на мултиколинеарност между предикторите, включени в уравнението. Съществуват различни подходи за установяване наличието на мултиколинеарност (Field, 2005, р. 196) – като според един от тях, ако стойността на VIF за всеки отделен предиктор е по-висока от 10, то е наличие мултиколинеарност; според друг критерий, ако стойностите на толерантност са по-ниски от 0,2, следва да се внимава за наличието на същия проблем. Както се вижда от табл. 4 и четирите предиктора отговарят на

посочените критерии, като единствено при индикатора „Дял на инвестициите в пътна инфраструктура в общите инвестиции в инфраструктурата на вътрешния транспорт“ се наблюдава повишение на стойността на VIF – 4,192, а толерантността е ниска 0,239.

Заклучение

Върху основата на направените теоретичен преглед на понятийния апарат, свързан с логистиката и ролята на транспорта, и емпиричен анализ на товарния автомобилен транспорт в България, чрез избрани индикатори, могат да се открият следните по-важни изводи:

- Направеният микроикономически анализ на ролята на транспорта показва, че той обхваща голяма част от операциите, свързани с преместването на товарите на равнище предприятие, вследствие на това разходите за транспорт съставляват голяма част от логистичните му разходи. Транспортирането е съставна част на логистиката на предприятието, което е предпоставка за извеждането на преден план на функционалната му природа. Макроикономическият поглед върху проблема също акцентира върху функционалната същност на транспорта като част от логистиката, но освен това тук на преден план се посочват типични управленски функции, спомагащи за ефективното действие на транснационалните вериги за доставки на международно равнище.

- Двойствена природа на транспорта се прехвърля и върху товарния автомобилен транспорт – макроикономически аспект, базиран на междутрасловите връзки, и микроикономически аспект, описващ ролята му на равнище предприятие. Тъй като се използва предимно в началото и в края на веригата за доставки, поради своите предимства гъвкавост, достъпност, масовост, ниски разходи, бързина на доставка и др. се възприема като необходимо условие за функционирането на останалите видове транспорт.

- Направеният графичен анализ в комбинация с построената линия на права сочи цикличния характер на развитие на изследваните показатели. Тук може да се отчете забавено развитие на товарния автомобилен транспорт в сравнение с БВП, намаление в размера на извършените товарни превози вследствие внасянето на пакета „Мобилност“ след 2017 г. и почти двойно намаление в размера на извършената работа от товарния автомобилен транспорт срещу заплащане само за 2 години до 2019 г.

- Динамиката на индикаторите, характеризиращи пътната инфраструктура, необходима за товарния автомобилен транспорт, са на много ниски равнища за изследвания период, което е предпоставка за бъдещо разработване на проекти за подобряване на инфраструктурата и отделяне на повече средства за нейната поддръжка.

- Резултатите от извършения регресионен анализ показват, че за изследвания период индикаторите, характеризиращи извършената работа от товарния автомобилен транспорт, имат правопрпорционална зависимост със зависимата променлива, но много ниски стойности, а индикаторите, описващи инфраструктурата, имат обратнопропорционална връзка със зависимата променлива.

Използвани източници

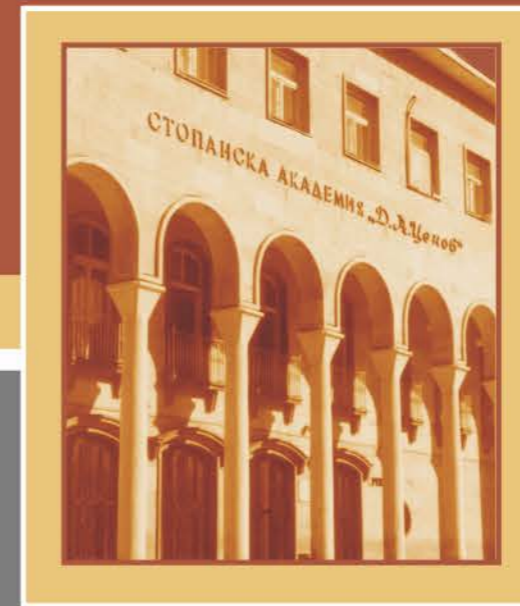
- Field, A. (2005). *Discovering statistics using SPSS* (2 ed.). London: SAGE Publication.
- McKinnon, A. (2006). Life Without Trucks: The Impact Of A Temporary Disruption Of Road Freight Transport On A National Economy. *Journal Of Business Logistics*, 27(2), 227-250.
- OECD. (11. 11. 2021 г.). *ITF Transport Statistics*. Извлечено от OECD org. Web site: <https://stats.oecd.org/>
- Tseng, Y.-y., Yue, W., & Taylor, M. (2005). The Role Of Transportation In Logistics Chain. *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 5, pp. 1657 - 1672.
- World Bank; IRU. (2016). Road Freight Transport Services Reform Guiding Principles for Practitioners and Policy Makers. *Road Freight Transport Services Reform Guiding Principles for Practitioners and Policy Makers*. Washington, Washington, USA: World Bank. Изтеглено на 10. 11. 2021г. от <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/25853>
- Бакалова, В., & Македонска, В. (2007). Състояние и тенденции в развитието на европейския транспорт. *Научни трудове на УНСС*, 1(4), 105-134.
- Димитров, Г. (2021). Тенденции в развитието на сухопътния товарен транспорт в България. *Научни трудове на УНСС*, 1(2), 49-83.
- Драгнева, Н. Б. (2010). Транспортът като базова комуникативна функция в логистиката. *Международна конференция - 2010 БСУ*, (стр. 80-84). Бургас. Изтеглено на 11. 11. 2021г. от http://research.bfu.bg:8080/jspui/bitstream/123456789/171/1/BFU_MK_2010_T_III_Dragneva.pdf
- Европейска комисия. (18. 10. 2007 г.). План за действие в областта на логистиката на превоза на товари. Брюксел, Европейски съюз.
- Европейска комисия. (11. 11. 2021 г.). *EUR-Lex Access to European Union law*. Извлечено от An official website of the European Union: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/>
- Европейски съюз; Генерална дирекция за вътрешни политики на ЕС Тематичен Отдел Б: Структурни политики и политика на сближаване Транспорт и Туризм. (март 2015 г.). Товарен автомобилен

- транспорт: защo спедиторите от ЕС предпочитат камиона пред влака. Европейски съюз. Извлечено от <http://www.europarl.europa.eu/studies>
- Еремеева, Л. Э. (2013). *Транспортная логистика*. Сыктывкар: СЛИ.
- Желязкова, Д. (2010). Роля на транспорта в логистиката. *Известия на Съюза на учените – Варна*, 63-67.
- Желязкова, Д. (2017). Устойчиво развитие на транспортната система на България. *Икономика* 21(2), 80-132.
- Ивуть, Р. Б., Кастрюк, А. П., Косовский, А. А., & Краско, И. В. (2012). *Транспортная логистика*. Новополец: УО Полоцкий государственный университет.
- Ковалев, Р. Н., Демидов, Д. В., & Боярский, С. Н. (2008). *Логистическое управление транспортными системами*. Екатеринбург: Урал. гос. лесотехн. ун-т.
- Лавриков, И. Н., & Пеньшин, Н. В. (2016). *Транспортная логистика : учебное пособие*. Тамбов: ФГБОУ ВО ТГТУ.
- Миротина, Л. Б., & и др. (2003). *Транспортная логистика*. Москва: Экзамен.
- Николова, Хр. (2014). Развитие на транспортния сектор в България в контекста на стратегията за устойчиво развитие и икономическата криза в страната. *Научни трудове на УНСС*, 1(5), 163-204.

СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“ - СВИЦОВ

ГОДИШЕН
АЛМАНАХ
НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ
НА ДОКТОРАНТИ

ГОДИШЕН
АЛМАНАХ
НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ
НА ДОКТОРАНТИ



Том XIV, 2021

Книга 17

Том XIV, 2021 г.
Книга 17

Академично издателство
„ЦЕНОВ“ - Свищов

РЕДАКЦИОНЕН СЪВЕТ:

Доц. д-р Красимира Славева – главен редактор
Доц. д-р Марина Николова – зам. главен редактор
Доц. д-р Пепа Стойкова
Доц. д-р Ваня Григорова
Доц. д-р Христо Сирашки
Доц. д-р Петранка Мидова
Доц. д-р Николай Нинов
Доц. д-р Людмил Несторов

Екип за техническо обслужване:

Анка Танева – стилев редактор
Ст. преп. Иванка Борисова – превод и редакция
на английски език
Янислава Александрова – технически секретар

СЪДЪРЖАНИЕ

Студии

Андрей Антонов Йорданов ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД ВЪВЕЖДАНЕТО НА ГЪВКАВО УПРАВЛЕНИЕ В ПРОЕКТНИ ЕКИПИ.....	5
Анна Димитрова Димитрова СТРУКТУРНИ ТРАНСФОРМАЦИИ НА ПРЕКИТЕ ЧУЖДЕСТРАННИ И ВЪТРЕШНИ ИНВЕСТИЦИОННИ ПОТОЦИ В БЪЛГАРИЯ (2010 – 2020).....	24
Беатрис Венциславова Любенова СТРЕС ТЕСТОВЕТЕ КАТО ИНТЕГРАЛЕН ПОДХОД ЗА КОМПЛЕКСНА ОЦЕНКА НА УПРАВЛЕНИЕТО НА РИСКА, КАЧЕСТВОТО НА АКТИВИТЕ И УСТОЙЧИВОСТТА НА БАНКИТЕ	49
Даниел Сергеев Тунчев ПЪРВИЧНИ И ВТОРИЧНИ ФАКТОРИ ЗА ФОРМИРАНЕ ЦЕНАТА НА ПЕТРОЛА – ИКОНОМИЧЕСКИ РАКУРСИ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКИ АСПЕКТИ	81
Диана Руменова Христова КАРИЕРНОТО РАЗВИТИЕ ПРЕЗ ПОГЛЕДА НА СЛУЖИТЕЛИТЕ И РАБОТОДАТЕЛИТЕ	103
Елена Валериева Вълчева АНАЛИЗ НА ТОВАРНИЯ АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ	118
Елена Димитрова Ташкова КОНЦЕПТУАЛНА РАМКА ЗА ДИГИТАЛНА ТРАНСФОРМАЦИЯ НА ИКОНОМИКАТА.....	137
Калоян Драгомиров Паргов ИСТОРИЧЕСКИ АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА ЕНЕРГИЙНАТА ПОЛИТИКА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ В НАЧАЛОТО НА ХХІ ВЕК	163
Николай Кирилов Калистратов МЕТОДИЧЕСКИ АСПЕКТИ НА РЕВИЗИОННИЯ АКТ И ОТЧИТАНЕ НА ФУНКЦИИТЕ И ВЛИЯНИЕТО МУ ВЪРХУ ИКОНОМИКАТА В СЯНКА В БЪЛГАРИЯ	192
Стелиян Богданов Стефанов ПОТРЕБНОСТ ОТ ПРОМЕНИ В ДАНЪЧНАТА ПОЛИТИКА НА БЪЛГАРИЯ.....	217

Юлиан Христов Войнов
ПРЕДПОСТАВКИ И ТЕОРЕТИЧНИ ОСНОВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА
ИНСТРУМЕНТАРИУМА ЗА СТРЕС ТЕСТ НА ПУБЛИЧНИТЕ ФИНАНСИ 234

Yaakov Itach
THE IMPACT OF FINANCIAL EDUCATION PROGRAMMES
IN ISRAEL AND THE FAMILY DISCUSSION ON FINANCIAL
MATTERS ON THE BEHAVIOUR OF YOUTH..... 260

Статии

Борислав Петров Лазаров
ТЕНДЕНЦИИ В ИНТЕНЗИВНОСТТА НА АВТОМОБИЛНОТО ДВИЖЕНИЕ
В СЕВЕРНА БЪЛГАРИЯ КАТО ФАКТОР ЗА ИКОНОМИЧЕСКА
ОБОСНОВКА НА РАЗВИТИЕТО НА TEN-T 289

Боряна Великова Симеонова
МОДЕЛИ ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА СТОКИТЕ В ПРЕДПРИЯТИЯТА
С ТЪРГОВСКА ДЕЙНОСТ 303

Боян Димитров Вранчев
ЕФЕКТИВНОСТ НА ПРОЕКТНИТЕ ЕКИПИ 315

Ваня Владимирова Галчева
АНАЛИЗ НА АВТОМОБИЛНИТЕ ПРЕДСТАВИТЕЛСТВА
В БЪЛГАРИЯ 332

Вахан Ахаси Бохосян
МОРАЛЕН РИСК И ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА КОНФЛИКТА
“ПРИНЦИПАЛ-АГЕНТ“ В ЗАСТРАХОВАНЕТО 343

Галя Колева Монева
ГЕНЕЗИС И ЕВОЛЮЦИЯ НА РЕВЕНЮ МЕНИДЖМЪНТА
НА РЕСТОРАНТЪОРСКИЯ БИЗНЕС..... 356

Георги Стоилов Анев
БИЗНЕС МОДЕЛИ И ПОДХОДИ ЗА ГЕНЕРИРАНЕ НА ПРИХОДИ
В ЕЛЕКТРОННАТА ТЪРГОВИЯ 373

Даниел Генчев Данчев
НОВИ ПОЛИТИКИ И ПЕРСПЕКТИВИ ПРЕД МАЛКИТЕ И СРЕДНИ
ПРЕДПРИЯТИЯ В БЪЛГАРИЯ 390

Даниела Стойчева Сачарова
КОНЦЕНТРАЦИЯ НА БЪЛГАРСКИТЕ
ОБЩОЗАСТРАХОВАТЕЛНИ КОМПАНИИ В СЕКТОРА
НА ОБЩЕСТВЕНИТЕ ПОРЪЧКИ 402

Димитър Сергеев Димитров БАЛКАНСКИЯТ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИ ВЪЗЕЛ И БЪЛГАРСКИЯТ ТУРИЗЪМ.....	412
Кармен Димитров Вранчев НИЪРШОРИНГЪТ КАТО СТРАТЕГИЯ ЗА ПРИВЛИЧАНЕ НА ПРЕКИ ЧУЖДЕСТРАННИ ИНВЕСТИЦИИ В БЪЛГАРИЯ.....	422
Катя Симеонова Иванова ФИНАНСОВИ АСПЕКТИ ПРИ УПРАВЛЕНИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ В УСЛОВИЯТА НА COVID-19	436
Кузман Илиев Илиев ПАРИЧНАТА ДИНАМИКА КАТО ФАКТОР НА ГЕНЕРАЛНОТО РАВНОВЕСИЕ В ИКОНОМИКАТА И ИКОНОМИЧЕСКИЯ ЦИКЪЛ – КОНЦЕПТУАЛНИ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИ АСПЕКТИ	450
Магдалена Славе Андоновска ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА РАЗВИТИЕ НА МЕДИЙНИЯ ПЛУРАЛИЗЪМ В РЕПУБЛИКА С. МАКЕДОНИЯ	466
Мария Александрова Велкова УПРАВЛЕНИЕ НА КОНФЛИКТИ В МУЛТИКУЛТУРНИ ОРГАНИЗАЦИИ	475
Мартин Николаев Харизанов ФИНАНСОВИ АСПЕКТИ НА РЕАЛИЗИРАНИТЕ ПРОГРАМИ ЗА РАЗВИТИЕ В СЕВЕРОЗАПАДНИЯ РАЙОН ЗА ПЛАНИРАНЕ	487
Мартин Яворов Бакърджиев УСТОЙЧИВОСТ И ПРЕДПРИЕМАЧЕСТВО В КОРПОРАТИВНОТО УПРАВЛЕНИЕ	503
Моника Любомирова Янакиева ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД ФОРМИРАНЕТО И БЮДЖЕТИРАНЕТО НА ПУБЛИЧНИТЕ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТТА НА МЛАДЕЖТА	523
Наталия Стоянчева Стоянова ЗА НАПРЕДЪКА НА БЪЛГАРИЯ ПО ГЛОБАЛНИТЕ ЦЕЛИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ	543
Никола Илчов Илчев ОПЕРАТИВНИ МОДЕЛИ ЗА ТЪРГОВИЯ НА ХРАНИТЕЛНИ СТОКИ И НАПИТКИ В ДИГИТАЛНА СРЕДА	555
Орлин Чавдаров Япраков АНАЛИЗ НА КОЛИЧЕСТВЕНИТЕ ИЗМЕРИТЕЛИ В БЪЛГАРСКИЯ БАНКОВ ПАЗАР	565

Рая Бисерова Драгоева ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА КОНСОЛИДАЦИОННИТЕ ПРОЦЕСИ ВЪРХУ ЕФЕКТИВНОСТТА НА БАНКОВАТА ДЕЙНОСТ	580
Румяна Цветанова Витнъова ПОСТИЖЕНИЯ И ПРАКТИКИ ПРИ ВЪВЕЖДАНЕ НА ОБРАЗОВАНИЕ ПО ФИНАНСОВА ГРАМОТНОСТ В УЧИЛИЩАТА	598
Светлана Димитрова Аврионова ПОСТЪПЛЕНИЯТА ОТ ДАНЪЧНИ ПРИХОДИ В БЪЛГАРИЯ В КОНТЕКСТА НА ПАНДЕМИЯТА КОВИД-19	615
Силвия Петрова Петранова ТУРИЗМЪТ В БЪЛГАРИЯ И КРИЗАТА COVID-19	625
Слави Петров Джалъзов ТЕОРЕТИЧНИ И ПРИЛОЖНИ ИЗМЕРЕНИЯ НА ОНЛАЙН КОМУНИКАЦИИТЕ В ТУРИСТИЧЕСКИЯ БИЗНЕС	638
Снежана Веселинова Найденова СТРАТЕГИЧЕСКАТА РАМКА НА ОБРАЗОВАТЕЛНАТА СИСТЕМА – ПРОБЛЕМНИ ОБЛАСТИ И ВЪЗМОЖНИ ПОЗИТИВНИ ЕФЕКТИ ЗА ОСНОВНИТЕ УЧАСТНИЦИ	652
Станислав Чавдаров Младенов ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА ПАНДЕМИЯТА ОТ COVID-19 ВЪРХУ СЕКТОРИТЕ В ИКОНОМИКАТА НА СТРАНАТА	669
Стефан Ангелов Пешов СЪЩНОСТ НА ДАНЪЧНИТЕ ИЗМАМИ ПРИ ТЪРГОВИЯТА С ГОРИВА И НЕФТОПРОДУКТИ	687
Теодор Людмилков Борисов РЕПУБЛИКАНСКАТА ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА В БЪЛГАРИЯ – СПЕЦИФИКИ И РЕГИОНАЛНИ РАЗЛИЧИЯ.....	697

ГОДИШЕН
АЛМАНАХ
НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ НА ДОКТОРАНТИ
Студии и статии
Том XIV – 2021, книга 17

Даден за печат на 10.07.2023 г., излязъл от печат 14.07.2023 г.
Поръчка № 18830; формат 16/70/100; тираж 65

ISSN 1313-6542

Издателство и печат: Академично издателство „Ценов“
Свищов, ул. „Цанко Церковски“ 11А