

ТЕНДЕНЦИИ В ИНТЕНЗИВНОСТТА НА АВТОМОБИЛНОТО ДВИЖЕНИЕ В СЕВЕРНА БЪЛГАРИЯ КАТО ФАКТОР ЗА ИКОНОМИЧЕСКА ОБОСНОВКА НА РАЗВИТИЕТО НА ТЕН-Т

Борислав Петров Лазаров

Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов,
Катедра „Финанси и кредит“
e-mail: d020220208@uni-svishtov.bg

Резюме: В настоящата статия се поставя фокус върху проблема за нарастващата интензивност от автомобилен трафик в България, породен от осигуряването на европейската транспортна мрежа (TEN-T) за вътрешен и международен транспорт. Класическото разбиране за транспортната инфраструктура в 21 век търпи своето развитие поради изпреварващото нарастване на броя автомобили и изоставащото развитие на транспортната инфраструктура. Това изоставане се забелязва с най-голяма сила по пътищата на Северна България, където закъснелите публични инвестиции в скоростни трасета и магистрали, ведно с нарастващия транзитен трафик през северните ГКПП по р. Дунав, са основа за обосновка актуалността на изследването. Проблемният характер на разработката се подкрепя и от пряката обвързаност на щетите по автомобилния парк при пътнотранспортни произшествия, вкл. и загубата на човешки животи там, където транспортната мрежа изостава в своето развитие, за което свидетелстват и изследвания в областта на автомобилното застраховане. Целта на изследването е да установи на база данни от държавната автомобилна администрация и ТОЛ-системата актуалните тенденции в интензивността на автомобилното движение в Северна България от и към ГКПП, свързани с двата моста при Русе и Видин и функциониращите фериботи при Оряхово и Никопол. В резултат от проучването в заключението са изведени изводи в подкрепа на финансово-икономическата обоснова за нови инвестиции в TEN-T мрежата в Северна България.

Ключови думи: автомобилно движение, финансово-икономическа обосновката, инвестиции в TEN-T.

JEL: F42, F43.

TRENDS IN THE INTENSITY OF MOTOR TRAFFIC IN NORTHERN BULGARIA AS A FACTOR FOR ECONOMIC JUSTIFICATION OF TEN-T DEVELOPMENT

Borislav Petrov Lazarov

D. A. Tsenov Academy of Economics – Svishtov
Department of Finance and Credit
e-mail: d010220208@uni-svishtov.bg

Abstract: This article focuses on the problem of the growing intensity of road traffic in Bulgaria, caused by the provision of the European Transport Network (TEN-T) for domestic and international transport. The classic understanding of transport infrastructure in the 21st century is evolving due to the outpacing increase in the number of cars and the lagging development of transport infrastructure. This lag is most noticeable on the roads of northern Bulgaria, where delayed public investment in highways and highways, along with

increasing transit traffic through northern border checkpoints on the Danube are the basis for justifying the relevance of the study. The problematic nature of the development is also supported by the direct connection of the damages on the car fleet in case of traffic accidents, incl. the loss of human lives where the transport network is lagging behind, as evidenced by research in the field of motor insurance. The aim of the study is to establish, based on the data from the State Automobile Administration and the toll system, the current trends in traffic intensity in northern Bulgaria from the border checkpoints connected to the two bridges near Ruse and Vidin and the functioning ferries near Oryahovo and Nikopol. As a result of the study, conclusions are drawn in support of the financial and economic justification for new investments in the TEN-T network in northern Bulgaria.

Key words: car traffic, financial and economic justification, investments in TEN-T.

JEL: F42, F43.

Въведение

В настоящата статия се поставя фокус върху проблема за нарастващата интензивност от автомобилен трафик в България, породен от осигуряването на европейската транспортна мрежа (TEN-T) за вътрешен и международен транспорт. Класическото разбиране за транспортната инфраструктура в 21 век търпи своето развитие поради изпреварващото нарастване на броя автомобили и изоставащото развитие на транспортната инфраструктура. Това изоставане се забелязва с най-голяма сила по пътищата на Северна България, където закъснелите публични инвестиции в скоростни трасета и магистрали, ведно с нарастващия транзитен трафик през северните ГКПП по р. Дунав, са основа за обосновка актуалността на изследването. Проблемният характер на разработката се подкрепя и от пряката обвързаност на щетите по автомобилния парк при пътнотранспортни произшествия, вкл. и загубата на човешки животи там, където транспортната мрежа изостава в своето развитие, за което свидетелстват и изследвания в областта на автомобилното застраховане.

Обект на изследване в научната статия е интензивността в автомобилния трафик в Северна България. **Предмет** на изследването е обосновката на нови инвестиции в развитието на TEN-T мрежата в Северна България и „тесните“ места при ГКПП, явяващо се следствие от установено с данни и иконометрично изследване нарастване на интензивността на вътрешния транзитен трафик през мостовете и фериботите по р. Дунав. **Изследователската теза**, която се поставя в статията, е: в условия на нарастваща интензивност на автомобилния трафик с вътрешен и транзитен характер в Северна България инвестициите в развитие на TEN-T мрежата следва да бъдат приоритетни и изпреварващи отчитането на „тесни“ места в транспортната ни инфраструктура с оглед предотвратяване на икономически загуби от забавени превози и престои.

Целта на изследването е да установи на база данни от държавната автомобилна администрация и ТОЛ-системата актуалните тенденции в интензивността на автомобилното движение в Северна България от и към ГКПП, свързани с двата моста при Русе и Видин и функциониращите фериботи при Оряхово и Никопол.

В този аспект за постигане на така формулираната цел се поставят следните **задачи**:

Първо. Да се представи в аналитичен разрез мрежата TEN-T и обособените насоки за нейното развитие.

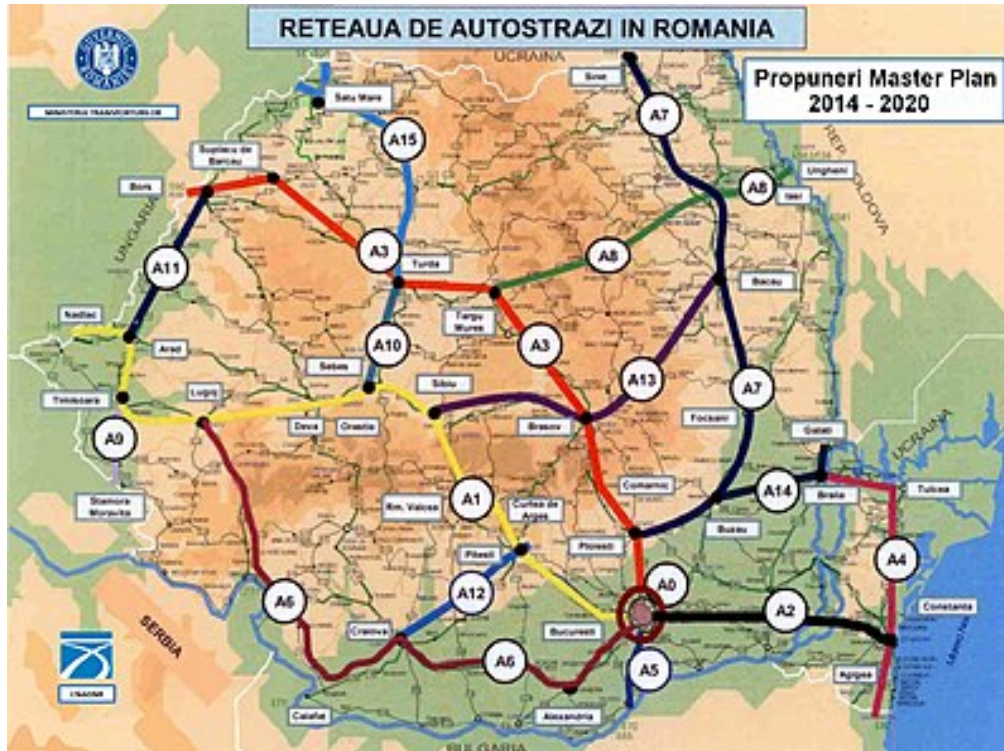
Второ. Да се анализира проблематиката, свързана с връзката между състоянието на пътната инфраструктура и щетимостта при автомобилното застраховане.

Трето. Да се конкретизират новите интегрирани модели за управление на човешките ресурси в условията на дигитална среда.

I. Мрежата TEN-T и нейното развитие в Северна България и Южна Румъния

Транспортният коридор № IX през Русе – Гюргево насочва нарастващите потоци от транзитен трафик от тежки камиони директно към столицата Букурещ, създавайки екологични проблеми със замърсяването на въздуха и задръстванията по околновръстните пътища в източната и западната част на столицата на Румъния (Лазаров, 2021).

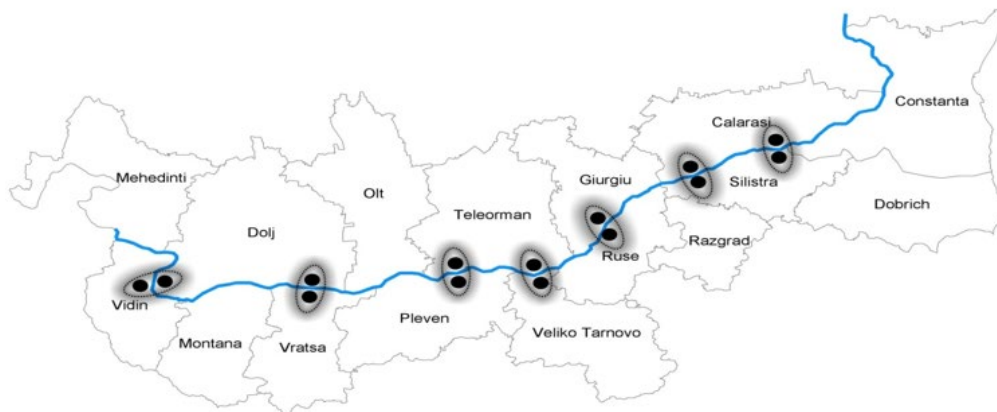
В генералния план за развитие на транспортната мрежа на Румъния (вж. фиг. 1) е заложено изграждането на южната магистрала (А6) Букурещ – Александрия – Крайова – Калафат, която да осигури достъп до мост „Нова Европа“ (при Видин).



Source: https://www.wikiwand.com/en/Highways_in_Romania

Фигура 1. Генерален план за развитие на транспортната мрежа на Румъния (2014 – 2020 г.)

Допълнително в междуправителствени документи на България и Румъния е ясно определен приоритет за развитие на транспортната свързаност между т. нар. „Twin cities“ по река Дунав: Видин – Калафат; Оряхово – Бекет; Никопол – Турну Мъгуреле, Свищов – Зимнич; Русе – Гюргево, Тутракан – Олтеница и Силистра – Калараш (вж. фиг. 2).



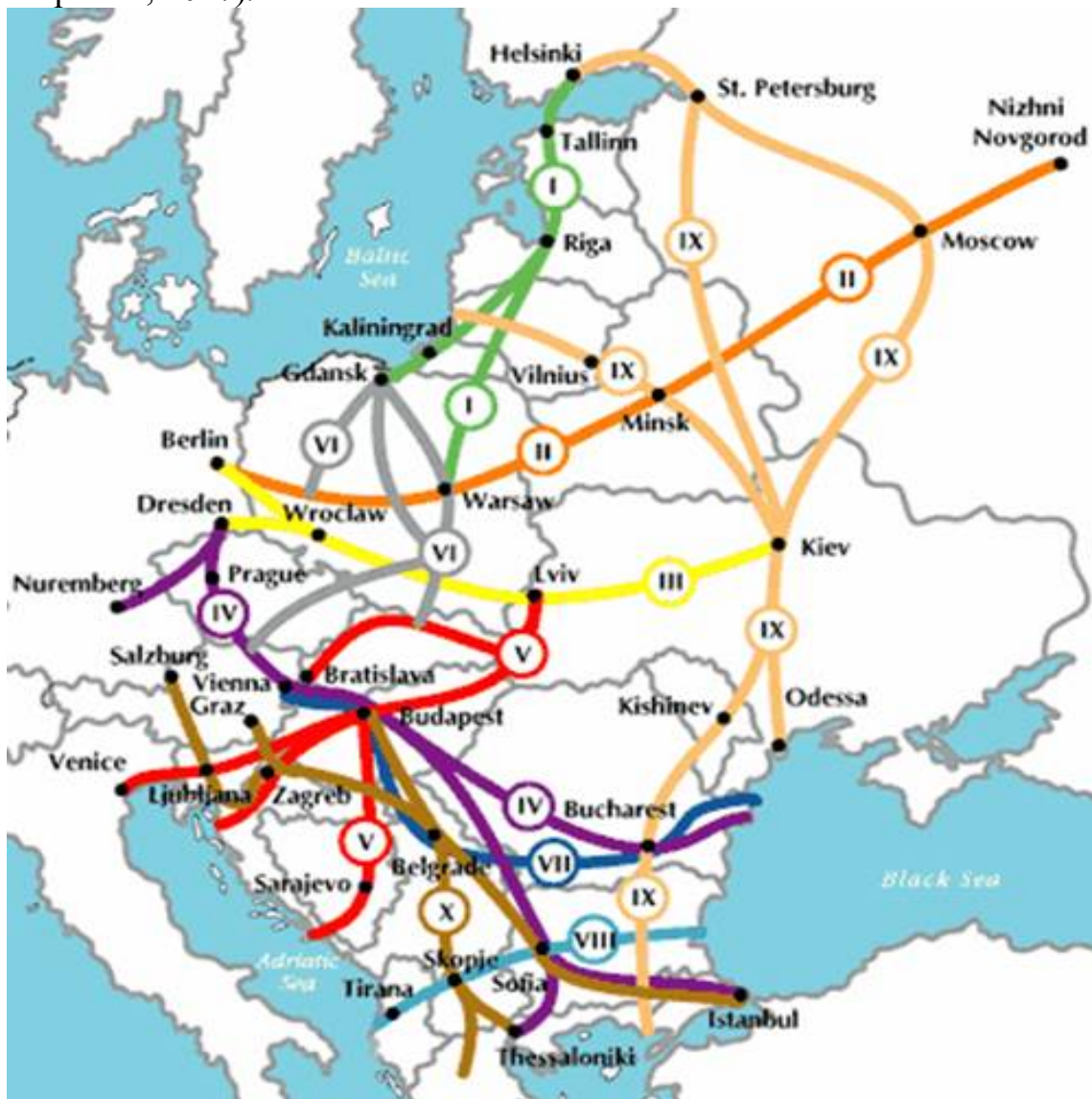
Източник: (Лазаров, 2021) Фигура 2. Twin cities по течението на р. Дунав в Програмата INTERREG V – А Румъния – България в периода 2014 – 2021 год.

С определен интензитет в последните години премина и дебатът за изграждане на мост „Дунав Юг“ при Свищов – Зимнич, явяващ се разширение на TEN-T мрежата чрез паралелен коридор IXA, обслужващ трасето Балтийско море – Егейско море (вж. фиг. 3).



Фигура 3. Паневропейски транспортни коридори през територията на България и тяхното разширение чрез меридианни трасета

Подобна инвестиция в нов мост над р. Дунав води до пряка реализация на проевропейска визия за трансгранична транспортна свързаност, а именно: „*Преодоляване на дефицита на транспортни възможности на българо-румънския участък на р. Дунав чрез инвестиции (публични, частни и / или публично-частни) в нова инфраструктура, включително пет нови моста (Оряхово, Никопол, Свищов, Тутракан и Силистра) и удвояване капацитета на моста Русе – Гюргево, допълващ европейската мрежа TEN-T за континентален (Север-Юг) и междуконтинентален (Европа-Азия) превоз на хора и стоки.*“ (Захариев, Проданов, & Маринов, 2017).



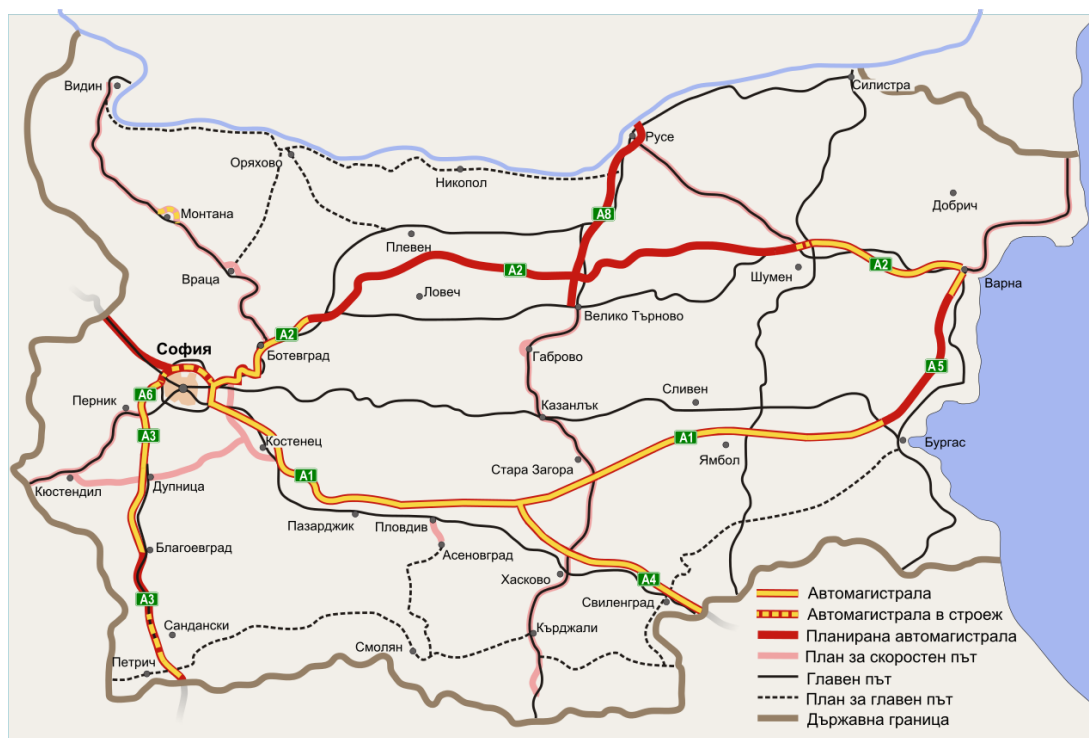
Източник: (Захариев & Лазаров, 2021)

Фигура 4. Общоевропейски транспортни коридори

Изграждането на нов мост при Свищов – Зимнич се оценява от експерти, че ще подобри екологичната ситуация със замърсяването на въздуха при Букурещ и ще намали значително факторите за автомобилни задръст-

вания. При прилагане на подход за частно финансиране или публично-частно партньорство проектът за мост при Свищов – Зимнич ще има съкратен срок за инженеринг и строителство. Това от своя страна ще намали съществено и срока за изплащане на инвестицията. В резултат ще се ускори интеграцията на Южна Румъния и Северна България в нов трансграничен придунавски макрорегион за сътрудничество и икономически дейности. Не без подценяване е и фактът, че всички алтернативни локации за изграждане на нов мост между България и Румъния попадат в защитени зони на Натура 2000 (Zahariev & Prodanov, 2017). Тези аргументи са логична основа на взетото решение от румънското правителство през 2019 год. в подкрепа на третия мост именно при Свищов и Зимнич (Захариев & Лазаров, 2021). Водещите аргументи за подобен мост в най-южната точка са логични, изведени медийно и в научни публикации и те определено водят до разширяване на TEN-T мрежата на целия европейски континент (вж. фиг. 4). Практически пет от десетте общоевропейски транспортни коридора (ОЕТК) IV, VII, VIII, IX и X преминават през територията на България. Това от своя страна аргументира необходимостта от мащабни инвестиции за поддържане и надграждане на националната пътна инфраструктура в европейската TEN-T.

Всички тези аргументи обаче не намират отражение в плановете за довършване на магистрала „Хемус“ и строителството на скоростните пътища „Ботевград – Видин“ и „Велико Търново – Русе“ (вж. фиг. 5).



Фигура 5. Настоящи и планирани скоростни пътища и автомагистрали в България

Основният извод, който може да се направи за развитието на TEN-T мрежите в Северна България и Южна Румъния, е, че без инвестиции в трансгранична високоскоростна меридианна (север – юг) свързаност всякакви други инициативи винаги ще се сблъскват с наличието на „тясно“ място за преминаване на р. Дунав.

II. Пътната инфраструктура във фокуса на автомобилното застраховане

Икономическата криза, породена от COVID-19 (Единен информационен портал COVID-19), създаде предпоставки за ограничаване на автомобилния трафик и намаляване на ПТП. В същото време с ограничаване на междуградските пътувания намаляха и натренираността на водачите на автомобили, което в условия на затихващи поредни пандемични вълни създаде пиково нарастване на инцидентите по пътищата, породени от грешки на водачите на автомобили. В изследвания на застрахователния пазар в България през второто десетилетие на 21 век ясно се установява тенденция както към нарастване приходите на общозастрахователите от застраховка „Гражданска отговорност“, така и нарастване на претенциите към застрахователите за изплащане на щети, породени от ПТП (Проданов, 2020).

В глобален аспект пътните инциденти са едно планетарно предизвикателство, което всяка година отнема 1,2 – 1,4 млн. животи в целия свят и води до поне 50-60 млн. ранени с различна степен на загуба на здравето и трудоспособността. Има установена корелационна зависимост между смъртността, вследствие на катастрофи, и степента на развитие на обществото – високата смъртност е атрибут на слаборазвитите икономики и развиващите се страни. Пътните инциденти са основната причина за смърт сред населението между 15 и 30 години. А редица анализи посочват, че съществува огромно негативно влияние върху БВП в резултат на пътните катастрофи. Според Световната здравна организация (СЗО) катастрофите редуцират приблизително 3% процента от потенциала на БВП (WHO, 2015). Според някои публикации той е дори между 3% и 5% (Carvajal & Nathalie, 2015). Структурата на негативните ефекти също е всеобхватна. В Съединените щати катастрофите с моторни превозни средства водят до монетизиран ефект от около 1 трлн. долара годишно (4,5% при 23 трлн. долара БВП,) който се декомпозира по следния начин (Copeland, 2014):

- 28 процента имуществени щети;

- 25 процента загуба на производителност на работното място;
- 8 процента загуба на производителност на домакинствата;
- 39 процента медицински разходи, задръствания и други разходи.

Организацията на обединените нации (ООН) призна сериозността на това предизвикателство, като прие конкретни цели за пътна безопасност в Целите за устойчиво развитие: да намали наполовина броя на смъртните случаи и ранените от пътни катастрофи в световен мащаб до 2020 г. В тази амбициозна кампания успехът е постижим само в синхронизирани действия на всички основни заинтересовани страни: национални и местни правителства, агенциите за развитие, гражданското общество и частния сектор. Частният сектор има ключов принос в борбата за по-висока пътна сигурност, ангажирайки ноу-хау, ресурси, иновации, нетуъркинг.

Застрахователната индустрия е с ключова роля в дневния ред на пътната безопасност. Понастоящем индустрията застрахова почти 1 милиард превозни средства в световен мащаб, помагайки за намаляване на щетите и разходите вследствие на пътните катастрофи за обществото и икономиката. Моделът на задължителна застраховка на отговорността на водачите към трети лица демонстрира за вековната си история изключителна адекватност, приспособимост и жизненост. Отговорността на водачите към трети лица представлява система за финансова защита, създадена, за да предотврати несправедливото третиране на пострадали при инциденти лица, поради липса на платежоспособност на виновното лице, причинило телесна повреда или имуществени щети след събитие, свързано с автомобилна катастрофа.

Застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите гарантира компенсирането на щетите върху здравето и имуществото на трети лица, причинени от злополука, за която са отговорни водачът и/или собственикът на автомобила. В повечето страни застраховката е задължителна с цел защита на обществото. Застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите има потенциала да бъде мощен инструмент за насърчаване на личната отговорност на водачите и намаляване на негативните въздействия на катастрофите върху общественото развитие. Когато връзката между последствията от причиняване на произшествие и заплащането на полицата с ефективно отчитане на тези последици се въведе по прозрачен и ефективен начин, това може да доведе до по-добро, безопасно и отговорно шофиране.

Подобренията в пътната безопасност са от полза както за обществеността, така и за застрахователната индустрия. Широкото застрахователно покритие гарантира, че здравните и имуществените разходи за жертвите на пътни катастрофи са защитени, но също така облагодетелства застрахователните компании чрез разширяване на пазара им. В

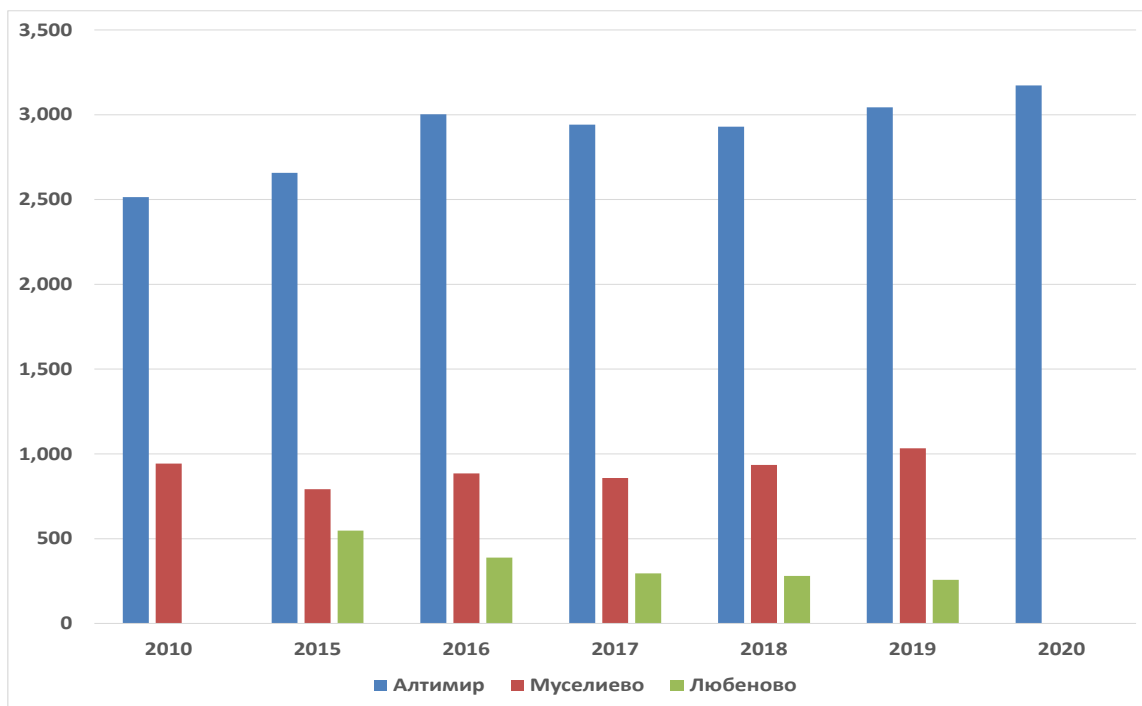
същия дух намаляването на броя или тежестта на катастрофите е от полза за всички нас, като същевременно намалява обема на искове към застрахователните компании.

Подобряването на пътната безопасност е сложен процес, включващ различни елементи на икономиката и обществото. Наложително е, на различните участващи субекти да бъдат възложени ясна отговорност и правомощия, за да се гарантира, че всички важни аспекти са адекватно обхванати. Също толкова важно е да има определен орган с ясна отговорност за координация, за да се гарантират съгласувани програми и ефективно използване на ресурсите за прилагане на мерките за пътна безопасност. Днес има пропаст между правителствените усилия, тези на застрахователите и на крайните потребители. С постигането на по-голяма синергия между заинтересовани страни е възможно по-нататъшно намаляване на скъпите пътни катастрофи. Ето защо следва да се инвестира не само в пътища като линейно измерение, но и в качество на самата настилка, маркировка, осветеност, наклони и виражи. Само качествената пътна мрежа ще бъде в състояние да поеме нарастващия транзитен трафик от Азия, през България към Централна и Източна Европа. При всички обстоятелства инфлационните пикове в края на 2021 и началото на 2022 год. ще доведат до оскъпяване на количествено-стойностните сметки за изграждане на нови пътища и поддръжка и ремонт на съществуващите. На тази основа може да се направи изводът за силното влияние на финансово-икономическите разчети върху мащаба на инвестициите в национална и международна ТЕН-Т инфраструктура, за което и данните от застрахователния сектор обосновават нарастваща потребност.

III. Емпирично изследване на интензивността на автомобилния трафик в Северна България

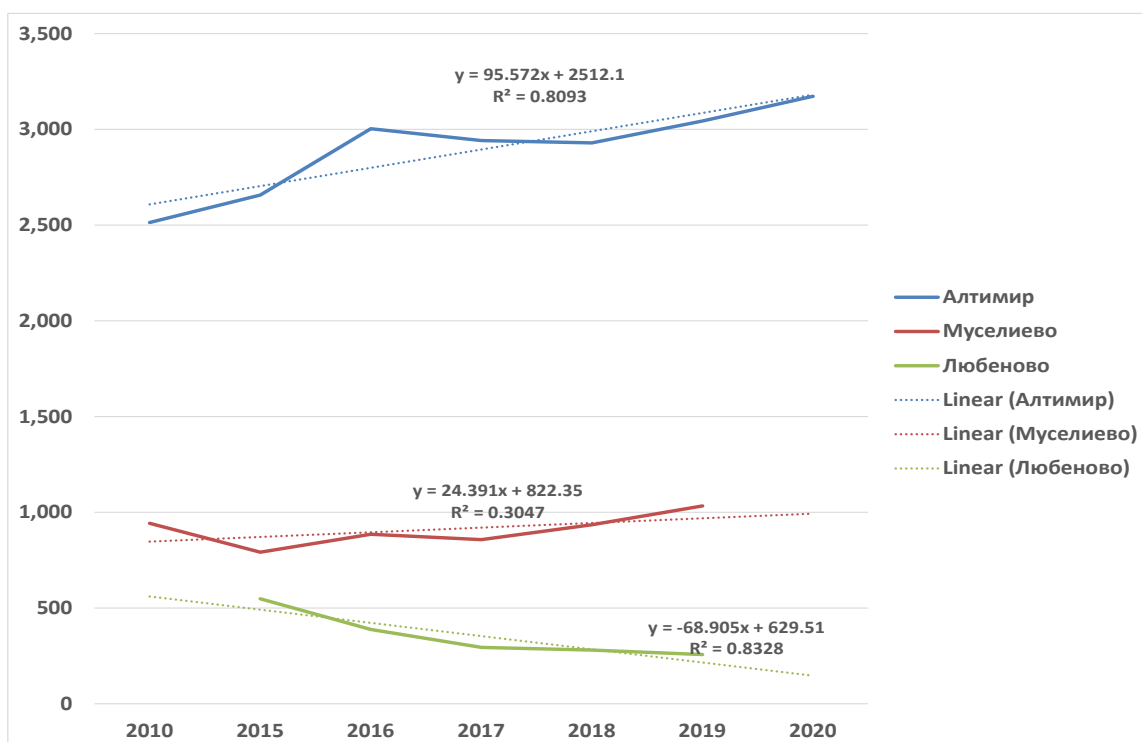
Емпиричното изследване на интензивността на автомобилния трафик в Северна България се базира върху данни от Автомобилна администрация и системата ТОЛ. Локациите на точките за измерване за фериботите Оряхово и Никопол са с точки за измерване Алтимир (ОПУ Враца на път II-15), Муселиево (ОПУ Плевен, общ Никопол, на път II-34) и Любеново (ОПУ Плевен, общ. Никопол на път II-52).

Данните за подходите за фериботните локации при Оряхово и Никопол (вж. фиг. 6 и фиг. 7) потвърждават нарастване на трафика при Алтимир и Муселиево, но отчитат спад при с. Любеново.



Източник: АПИ, Автомобилна администрация и собствени изчисления

Фигура 6. Средноденонощен трафик на МПС на подходи към фериботни комплекси при Оряхово и Никопол



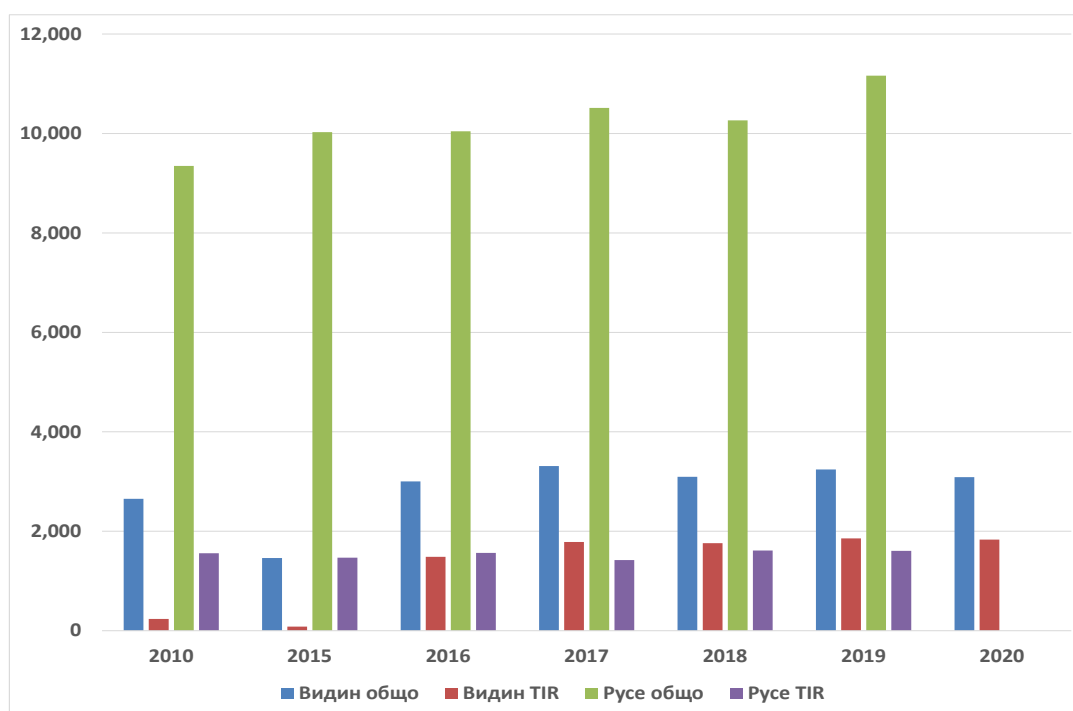
Фигура 7. Линия на тренда на нарастване интензивността на средноденонощния трафик на МПС на подходи към фериботни комплекси при Оряхово и Никопол

Регресионните уравнения извеждат данни за увеличение на средноденонощния трафик с 96 автомобила при Алтимир ($y = 95.572x + 2512.1$; $R^2 = 0.8093$), с 24 автомобила при Муселиново ($y = 24.391x + 822.35$; $R^2 = 0.3047$) и спад с 69 автомобила при Любеново ($y = -68.905x + 629.51$; $R^2 = 0.8328$). Алфа анализът показва, че именно при Алтимир, явяващ се точка за подход към ферибота при Оряхово, има и най-голям трафик с алфа = 2512 автомобила, като периодът на измерване е 2010; 2015-2020 г.). Именно фериботът при Оряхово е и с най-голям капацитет (вж. табл. 1), съпоставено с конкурентите съоръжения при Оряхово и Свищов.

Таблица 1

Капацитет на фериботните линии и тарифи за преминаване при Оряхово, Никопол и Свищов

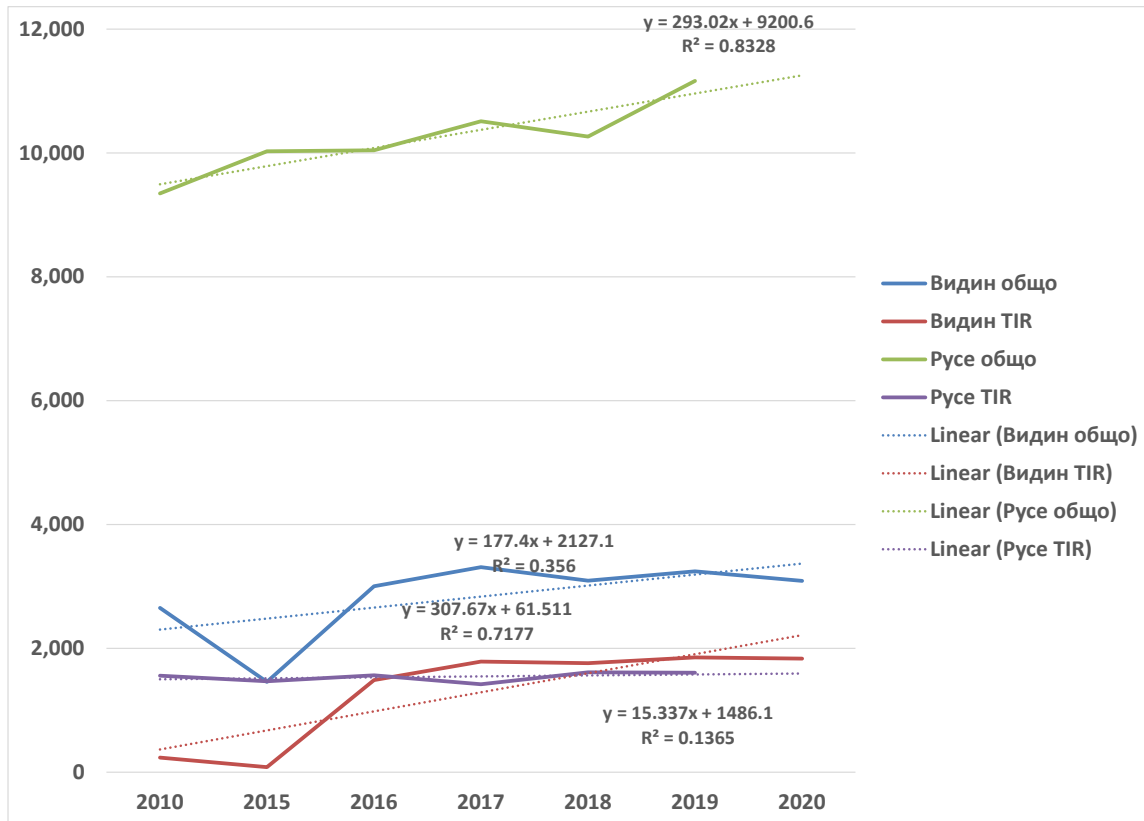
Фериботна линия	Тарифи				Капацитет	
	TIR	Бус	Автомобил	Пасажер	Брой курсове на ден	Капацитет на един курс
Оряхово – Бекет	€ 49.00	€ 45.00	€ 12.00	€ 1.00	13	20
Никопол – Турну Мъгуреле	€ 60.00	€ 35.00	€ 10.00	€ 1.00	4	10
Свищов – Зичмния	€ 63.00	€ 44.00	€ 4.00	€ 2.00	5	6



Източник: АПИ, Автомобилна администрация и собствени изчисления

Фигура 8. Средноденонощен трафик на МПС на подходи към Дунав мост 1 при Русе и Дунав мост 2 при Видин

Той е и байпас на Дунав мост 2 при Видин, където задръстванията и престоите при международен транзит са вече ежедневие. От своя страна данните за подходите за Дунав мост 1 при Русе и Дунав мост 2 при Видин категорично потвърждават нарастване на транзитния трафик към двата моста (вж. фиг. 8 и фиг. 9), който през 2020 год. отчита лек спад поради ефекта на прилагане на локдаун в началото на COVID-19.



Фигура 9. Линия на тренда на нарастване интензивността на средноденонощния трафик на МПС подходи към Дунав мост 1 при Русе и Дунав мост 2 при Видин

Локациите на точките за измерване при подходите към Дунав мост 1 (преброителен пункт с код 4015) и Дунав мост 2 (преброителен пункт с код Д608 за 1010 и 2015 г. и А 2016 за 2016-2020 г.) позволяват измерване както на целия трафик, така и по категории автомобили, като за целите на изследването е изведена самостоятелно категорията товарни автомобили с ремарке (TIR).

Регресионните уравнения извеждат данни за увеличение на средноденонощния трафик общо с 293 автомобила при Русе ($y = 293.02x + 9200.6$; $R^2 = 0.8328$), със 177 автомобила при Видин ($y = 177.4x + 2127.1$). За категорията TIR се отчита нарастване с 308 товарни автомобили с ремарке ($y = 307.67x + 61.511$; $R^2 = 0.7177$) при Видин и 15 товарни автомобили с ремарке при Русе ($y = 15.337x + 1486.1$; $R^2 = 0.1365$). Алфа анализът показва, че именно при Русе, явяващ се и един от най-големите български градове,

има и най-голям трафик на автомобили с алфа = 9200 автомобили, като периодът на измерване е 2010; 2015 – 2019 г. При Видин се наблюдава ниска стартова алфа поради обхващане на период преди въвеждане на моста в експлоатация (2010 и 2015 г.), и се постига за периода 2016 – 2020 год. средно годишно натоварване от 1745 товарни автомобили с ремарке, докато при Русе са алфа = 1486 TIR-а.

Заклучение

В резултат от проучването могат да се изведат изводи в подкрепа на финансово-икономическата обосновка за нови инвестиции в TEN-T мрежата в Северна България. Двата моста и трите ферибота между тях поемат значителен денонощен трафик от автомобили общо и товарни автомобили с ремарке (TIR) в частност, които бележат тенденция към устойчиво нарастване с временен спад в годината на първите локдауни при COVID-19. Разширяването на мрежата с новите трасета на магистрала и скоростни пътища в Северна България, потенциално нов мост или мостове в локациите на фериботните комплекси определено ще облекчи интензитета на натоварване на пътната ни мрежа и ще намали застрахователните събития тип ПТП. Ето защо инвестициите в развитие на транспортната мрежа, както TEN-T, така и републиканска пътна мрежа следва да бъдат навременни и финансово обезпечени.

Използвани източници

- Carvajal, K. G., & Nathalie, L. (14 12 2015 г.). *How the Insurance Industry Can Make Our Roads Safer*. Изтеглено на 22 12 2021 г. от <https://blogs.worldbank.org/>: <https://bit.ly/3PdCUDJ>
- Copeland, L. (29 5 2014 г.). <https://eu.usatoday.com/>. *USA Today*. Изтеглено на 22 12 2021 г. от <https://bit.ly/39T6rCK>
- WHO. (2015). <https://www.who.int/>. Изтеглено на 22 12 2021 г. от Executive summary, GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY, 2015: <https://bit.ly/38IE9QH>
- Zahariiev, A., & Prodanov, S. (2017). Management of the Project "Bridge Danube South Svishtov - Zimnicea": Challenges and Solutions. *Conference: „Мениджмънтът – реалност и бъдеще“*, Свищов, 13-14.10.2017 г. (стр. 42-45). Svishtov: Tsenov Publishig House.
- Единен информационен портал COVID-19. (н.д.). Извлечено от <https://coronavirus.bg/bg/merki/ikonomicheski>
- Захариев, А., & Лазаров, Б. (2021). Мост „Дунав юг: Свищов – Зимнич“ по пътя от оценката за осъществимост към практическата реализация.

Научна конференция „Логистиката и обществените системи”, НВУ "В. Левски", 25-27.02.2021 г. (стр. 1-10). В.Търново: ISSN 2738-8042.

Захариев, А., Проданов, С., & Маринов, И. (2017). Мост „Дунав юг“ (Свищов - Зимнич): трансгранични решения за транспортна свързаност. *Регионална икономика и устойчиво развитие : Сборник с доклади от научна конференция, 17 ноември 2017 г., Том 2*, стр. 445-456. Варна. Извлечено от <https://www.researchgate.net/publication/332382903>

Лазаров, Б. (2021). Програмни перспективи за трансгранично сътрудничество между България и Румъния в периода 2021-2027 год. *Глобални и регионални измерения на международните икономически отношения*, 25, стр. 59-64. Свищов. Извлечено от <https://dlib.uni-svishtov.bg/handle/10610/4478>

Проданов, С. (2020). *Икономиката и застрахователният пазар в България*. В. Търново: ФАБЕР.

СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“ - СВИЦОВ

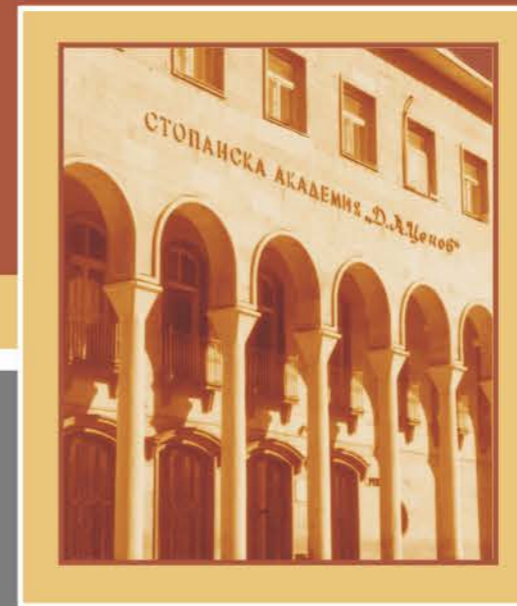
НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ
НА ДОКТОРАНТИ

ГОДИШЕН
АЛМАНАХ

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