

РЕПУБЛИКАНСКАТА ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА В БЪЛГАРИЯ – СПЕЦИФИКИ И РЕГИОНАЛНИ РАЗЛИЧИЯ

Теодор Людмилов Борисов

Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов

Катедра „Финанси и кредит“

e-mail: d010221244@uni-svishtov.bg

Резюме: Настоящата статия анализира спецификите и регионалните различия на републиканската пътна мрежа в България. Стратегическото географско разположение на страната и процесът на доближаване до европейските транспортни стандарти след присъединяването на България в Европейския съюз оказват своето влияние върху качеството и количеството на пътищата в страната. Изследването се основава на анализ на регионалния профил на транспортната мрежа въз основа на данни, измерващи състоянието на републиканската пътна мрежа спрямо „класа на пътя“ и „вида на пътната настилка“. Основният извод от изследването е, че са налични регионални различия, базирани на качеството и количеството на изградената към момента пътна мрежа. Въз основа на това транспортната инфраструктура в България може да се раздели на усъвършенстваната Южна България и развиващата се Северна България.

Ключови думи: пътна инфраструктура, регионални различия, транспортна мрежа.

JEL: R40, R58.

THE REPUBLICAN ROAD INFRASTRUCTURE IN BULGARIA – SPECIFICS AND REGIONAL DIFFERENCES

Teodor Lyudmilov Borisov

D. A. Tsenov Academy of Economics – Svishtov

Department of Finance and Credit

e-mail: d010221244@uni-svishtov.bg

Abstract: This article analyzes the specifics and regional differences of the national road network in Bulgaria. The strategic geographical location of the country and the process of approaching European transport standards after Bulgaria's accession to the European Union have their impact on the quality and quantity of roads in the country. The study is based on an analysis of the regional profile of the transport network, based on data measuring the condition of the national road network in relation to the "road class" and the "type of road surface". The main conclusion of the study is that there are regional differences between the quality and quantity of the currently built road network. Based on this, the transport infrastructure in Bulgaria can be divided into the improved Southern Bulgaria and the developing Northern Bulgaria.

Key words: road infrastructure, regional differences, transport network.

JEL: R40, R58.

Въведение

Транспортът има ключова роля за цялостното социално-икономическо развитие на обществото. Напредъкът на транспортната система обхваща комбинация от четири стратегически насоки – транспортна осигуреност, икономическо развитие, екологична устойчивост и социално развитие. Поради спецификите на географското развитие българската транспортна система осигурява значително количество пътнически пътувания и превоз на товари. Основните приходоизточници, които служат за покриване на разходите по поддръжката и реконструкцията на републиканската пътна мрежа, са от таксите за движение по пътната мрежа (винетки, такси и други), като голяма част са средствата от централния бюджет. Текущите приходи по тези пера не покриват разходите за тяхната поддръжка. В дългосрочен аспект е необходимо устойчиво решение за акумулиране на приходи чрез прилагането на иновативни подходи за таксуване. Те трябва да се събират в различен размер съобразно видовете превозни средства и пътища и да се прилага принципът за екологичност (колкото повече замърсява едно превозно средство, толкова по-висока такса трябва да заплаща).

Въз основа на гореизложеното **актуалността** на темата се изгражда върху това, че българската транспортна мрежа е в състояние, което има сериозна нужда от поддръжка и надграждане, изискващи значителни инвестиции. Те биха спомогнали за постигането на икономически растеж и подобряване управлението на движението, безопасността на пътищата, националната свързаност и улесняване на търговията. **Обект** на настоящата работа е републиканската пътна инфраструктура, неин **предмет** – регионалните характеристики на пътната мрежа в България. **Целта** на статията е да представи спецификите на транспортната мрежа в България и да се характеризират регионалните различия от количествена и качествена гледна точка. Основните **задачи**, върху които се фокусира настоящата работа, са:

- извеждане на транспортните характеристики на България като част от трансевропейската транспортна мрежа;
- анализиране на състоянието на републиканската пътна мрежа от количествена и качествена гледна точка;
- сравнителна характеристика на състоянието на транспортната инфраструктура в регионите в България.

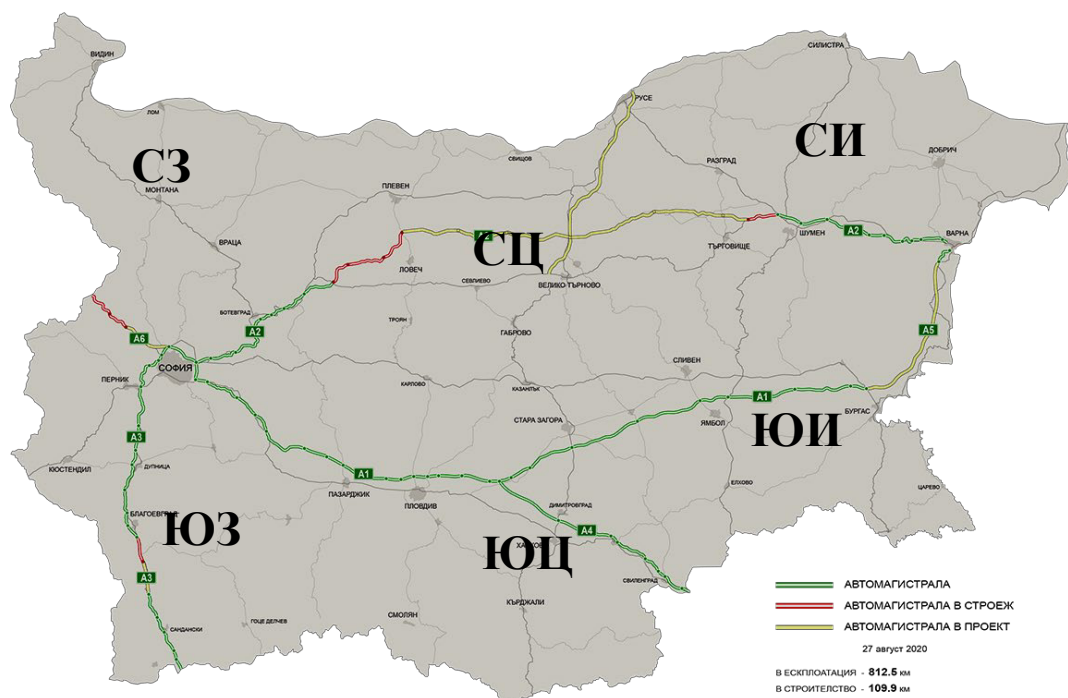
1. Транспортната инфраструктура в България – предпоставка за международна свързаност

България е част от трансевропейската транспортна мрежа и е позиционирана на кръстопътя на Европа – с много транспортни коридори през него. Това налага необходимост от събиране на приходи от посещения и

транзитни превозни средства, поддържане на качеството на пътищата и подпомагане на гладките операции по границата и вътрешната сигурност. Чрез масовите потребителски и автомобилни технологии, които сега се предлагат, се увеличава свързаността между превозните средства и хората, като се търсят нови начини за плащане на услуги и допълнителни начини за намаляване разходите за транспорт. Сериозната употреба на транспортни средства през последните десетилетия налага инвестицията в транспортна мрежа като ключово перо в държавните бюджети. Това от своя страна води до значителни регионални различия в различните райони на страната. Пътната инфраструктура и транспортната свързаност (Захариев, Проданов, Радулова, Заркова, & Лазаров, 2020) са важен стратегически елемент на редица регионални проекти за развитие както на национално, така и на международно ниво. Понятието „инфраструктура“ (COBUILD Advanced English Dictionary, 2022) обхваща основните съоръжения за транспорт, комуникация, електрозахранване, които позволяват функционирането на различни звена и са определящ фактор за производство и икономически растеж. Тя (Орлов, 2022) може да бъде разглеждана от различни гледни точки – индустриална, социална и може да включва пътища, транспорт, комуникации, водоснабдяване, енергоснабдяване и др. Пътната инфраструктура (Hartmann & Yeang Yng Ling, 2016) е съществена част от ежедневието на хората, притежаваща факторно значение за участниците в движението, логистичните фирми, обществения транспорт и др.

Предвид гореизложеното понятието пътна инфраструктура може да се характеризира като общественозначим актив, включващ цялостното пътно оборудване (настилка, указателни табели, пътни знаци, маркировка и съоръжения), обслужваща нуждите от транспорт и логистика на хора и товари в национален и международен аспект.

Високата обществена значимост на пътната инфраструктура поставя пред нея огромното предизвикателство пред нейното управление – от подобряване на нейното качество до увеличаване на количеството и транспортната свързаност между различните региони. Сред основните предизвикателства пред българската транспортна мрежа са: „сближаване чрез транспортна свързаност в европейското пространство и снижаване степента на изолация на периферните райони“ (Захариев, Проданов, & Маринов, Мост "Дунав юг" (Свищов – Зимнич): трансгранични решения за транспортна свързаност, 2019) и предотвратяване на международните различия в транспортните съоръжения. В тази връзка Фигура 1 представя регионалния профил на транспортната инфраструктура в България през 2020 г., като са изобразени позициите на регионите в страната и изградените или в процес на изграждане (проект) автомагистралаи.



Източник: авторова адаптация въз основа на изображение от (Wikipedia - tar, 2021).

Фигура 1. Регионален профил на Републиканската пътна мрежа в България през 2020 г.

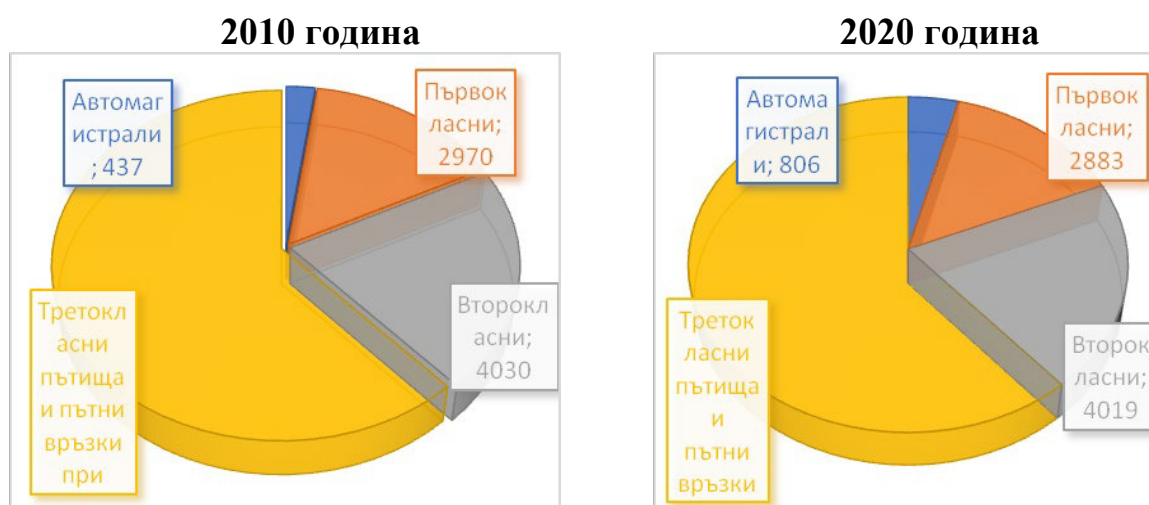
През територията на България преминават коридорите IV, VII, VIII, IX и X (Ангелов & Заркова, 2021), които са със статут на международни свързващи мрежи между Източна и Западна Европа. Страната разполага с добри условия за развитие на транспорт и подпомагане на дейностите. Със своето стратегическо местоположение транспортната мрежа има съществено значение за развитието на икономиката на страната. Чрез нея се осигурява логистична възможност за транспортиране и доставка на суровини, стоки, продукти за целите на производството и продажбата и задоволяване на националните и международните производствени и търговски нужди. Въпреки това наличната пътна инфраструктура е в процес на доизграждане и с незадоволително качество на пътната мрежа. Това се дължи главно на състоянието на пътната настилка и недостатъчно развитите скоростни пътища (автомагистрали). Процесът по възобновяване на пътната инфраструктура в страната се основа на прилагането на редица стратегически документи (Николова, 2014) с международно и национално значение, като: „Национална стратегия за регионално развитие на Република България“, „Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2007 – 2010 г.“, „Стратегия за устойчиво развитие на Република България“, „Зелена книга TEN-T: „Преглед на политиката за по-добре интегрирана Трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика“, „Стратегия за

развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.“ и др. Съгласно „Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.“ (на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, 2010) основната визия на изпълнението на транспортните политики са икономическото развитие и интегрирането на транспортната система на страната в европейската. Мисията на постигането ѝ е свързана с осигуряването на максимално ефикасна, разходно ефективна и устойчива транспортна среда.

2. Състояние на републиканската пътна мрежа в България

Състоянието на транспортния сектор е силно зависимо от множество фактори, чието взаимодействие има разностранен ефект. Усилията, положени в посока реконструкция на пътната инфраструктура, през последните години дават значителен резултат. Фигура 2 представя в сравнителен аспект развитието на пътната мрежа в страната според класа на пътя през последните десет години.

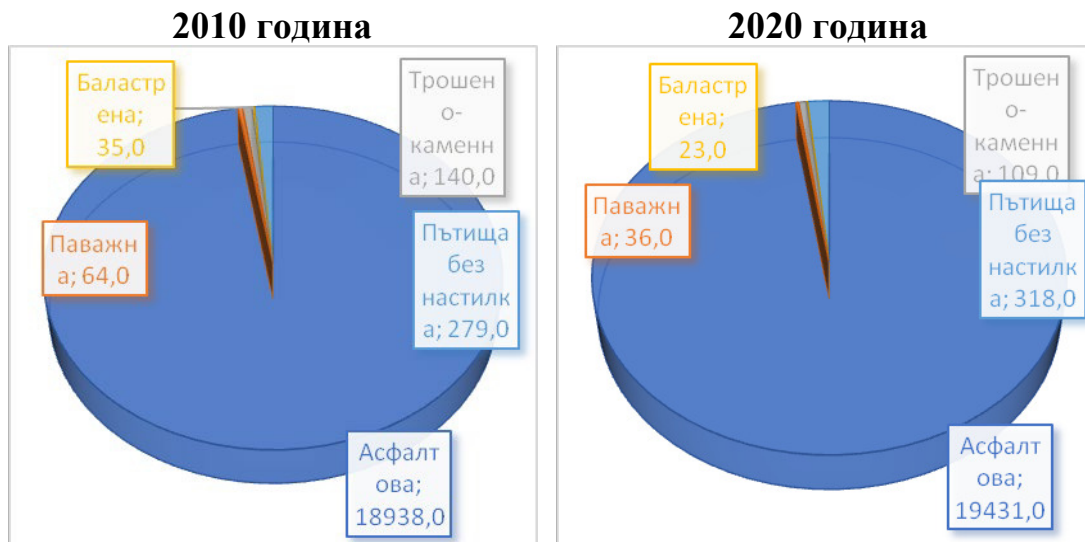
Видно от фигурата е, че за последните десет години републиканската пътна мрежа търпи своите изменения. Общият размер на пътищата в страната нараства с 461 км или 2,31%. Най-високо е увеличението в изграждането на автомагистрала, които нарастват с 45,78% или 369 км. Със статут на автомагистрала (АЕБТРИ, 2021) са: път Е70: Шумен – Варна, Е79: Ботевград – София и Е80: София – Пловдив – Оризово. Намаление се наблюдава във второкласните пътища (0,27%) и първокласните пътища (3,02%). Третокласните пътища и пътни връзки при кръстовища и възли в страната се увеличават със 190 км. (1,56%).



Източник: НСИ, 2021.

Фигура 2. Републиканска пътна мрежа според класа на пътя през 2010 г. и 2020 г.

Въз основа на развитието на пътната мрежа в страната спрямо различните класове се наблюдава подобряване на пътната мрежа и според вида на настилката (Фигура 3).



Източник: НСИ, 2021.

Фигура 3. Републиканска пътна мрежа според вида на настилката през 2010 г. и 2020 г.

Данните от фигурата показват реконструкция на 39 км (12,26%) от пътищата без настилка в страната. Наблюдава се ръст с 422 км или 2,15% в пътищата с настилка. Добро впечатление правят намаляващите стойности в трасетата с паважна настилка (-77,78%), трошено-каменната настилка (-28,44%) и баластрената настилка (-52,17%). Общият размер на подобрените пътни участъци възлиза на 71 км.

Анализът на общото състояние на пътната инфраструктура в страната показва, че е налице подобряване на общото състояние на пътната мрежа в страната. Най-значително е изграждането на автомагистрала, чиято обща стойност нараства с 369 км и осъвременяването на пътната настилка на над 100 км пътни мрежи.

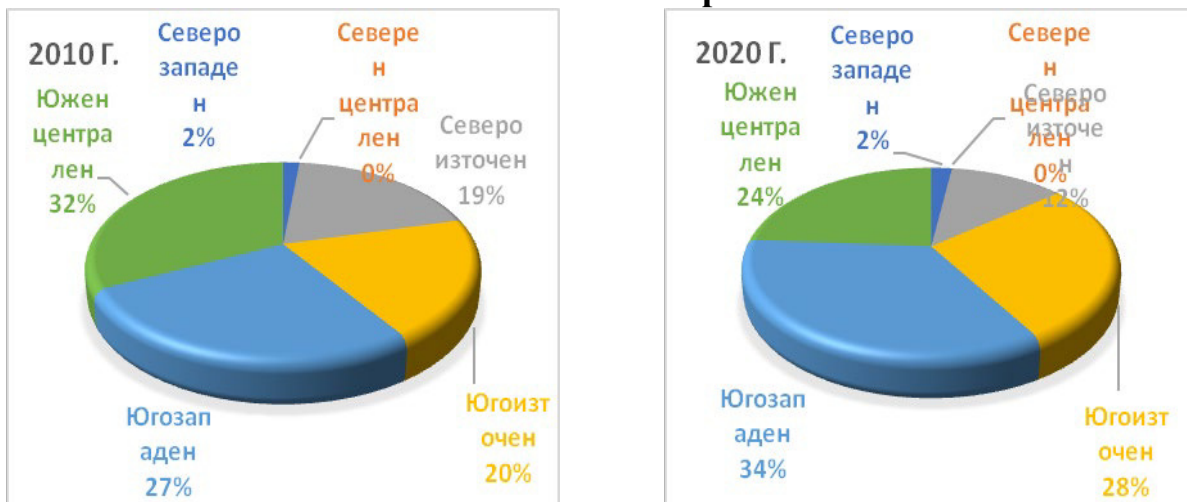
3. Регионален профил на транспортната инфраструктура в България

Слабостите в транспортната инфраструктура на България се основават на недостатъчната изграденост на пътната мрежа в страната, която постепенно през години бележи своя ръст. Други проблемни аспекти се явяват: ниското качество на пътната настилка и използваните материали за

реконструкция, инвестиционните диспропорции в транспортния сектор в различните региони на страната, липсата на пътна маркировка, сигнализации, знаци и др. Разширяването на инвестициите (Лилова, Р., Захариев, А., Кръстев, Л. и колектив, 2021) в посока изграждане и реконструкция на пътната мрежа в България през последното десетилетие е следствие на подкрепа от фондовете на Европейския съюз. Това е и основната предпоставка за модернизацията на транспортния сектор в страната. От друга страна обаче, това води до създаване на регионални диспропорции (Димитров, 2015), които разделят страната на транспортно развити региони и развиващи се.

В тази връзка Фигура 4 представя регионалното разпределение на автомагистралите в България.

Автомагистрали



Източник: НСИ, 2021 и изчисления на автора.

Фигура 4. Регионално разпределение на автомагистралите, разположени в страната през 2010 г. и 2020 г.

Данните от фигурата ясно представят транспортните различия между Северна България и Южна България. Сумарно в Северна България са разположени 14% от автомагистралите в страната, респ. 86% са разположени в Южна България. Преобладаващата част от тях са в югозападния регион – 34%, като се включват част от трансевропейската мрежа и изграждането на коридор IV, докато 28% в югоизточния регион в следствие изграждането на бърз достъп до южните черноморски курорти и Турция.

Фигура 5 обхваща в сравнителен аспект регионалното разпределение на първокласните, второкласните и третокласните пътища и пътни връзки при кръстовища и възли, разположени в страната през 2010 г. и 2020 г.

Първокласни пътища



Второкласни пътища



Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли



Източник: НСИ, 2021 и изчисления на автора.

Фигура 5. Регионално разпределение на първокласните, второкласните и третокласните пътища и пътни връзки при кръстовища и възли, разположени в страната през 2010 г. и 2020 г.

Видно от данните във фигурата е, че:

- през 2020 г. в Северна България първокласните пътища нарастват спрямо 2010 г. с по 1%, съответно в Северозападна и Североизточна България. В Югоизточна и Югозападна България се наблюдава намаление в първокласните пътища поради преобразуването им в главно пътни артерии (автомагистрали). Съотношението на първокласни пътища през 2010 г. е 55:45 – Северна спрямо Южна България, а през 2020 г. е 53:47 – Северна спрямо Южна България;

- второкласните пътища запазват своето съотношение в страната през десетте анализирани години, като най-разпространени са в Северозападния, Южния централен и Югоизточния регион – по 19%;

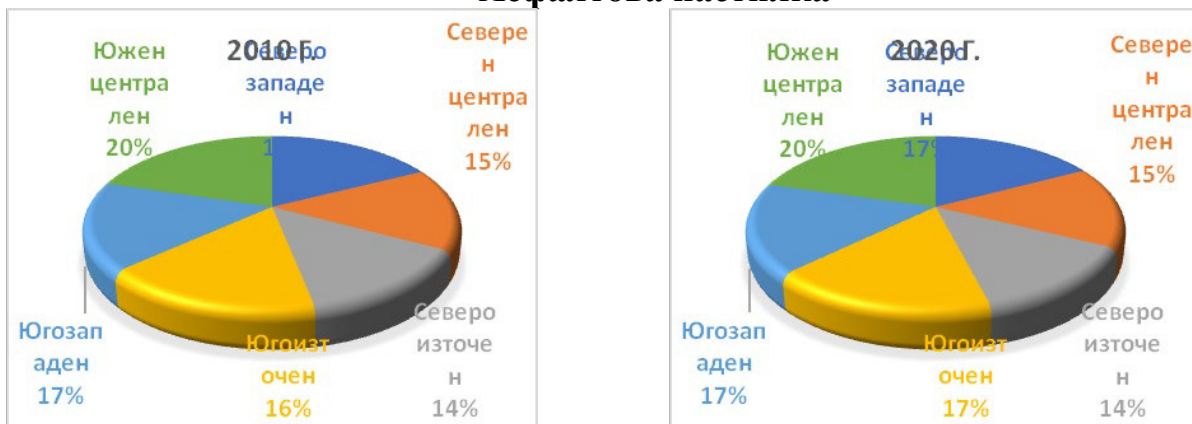
- третокласните пътища и пътни връзки при кръстовища и възли също предимно запазват своето съотношение. Изменение се наблюдава единствено в Североизточния регион, където намаляват с 1%.

Регионалното разпределение на пътищата с настилка и с асфалтова настилка е изобразено на Фигура 6.

Пътища с настилка



Асфалтова настилка



Източник: НСИ, 2021 и изчисления на автора.

Фигура 6. Регионално разпределение на пътищата с настилка и пътищата с асфалтова настилка в страната през 2010 г. и 2020 г.

Данните от фигурата показват, че тенденцията в регионите за последните десет години се запазва, като в Северозападния регион се наблюдава намаляване в размера на пътищата с настилка с 1%, докато в Югоизточния се увеличава с 1%. Асфалтовата настилка в Северозападния регион намалява 1%, а в Югоизточния се увеличава с 1%.

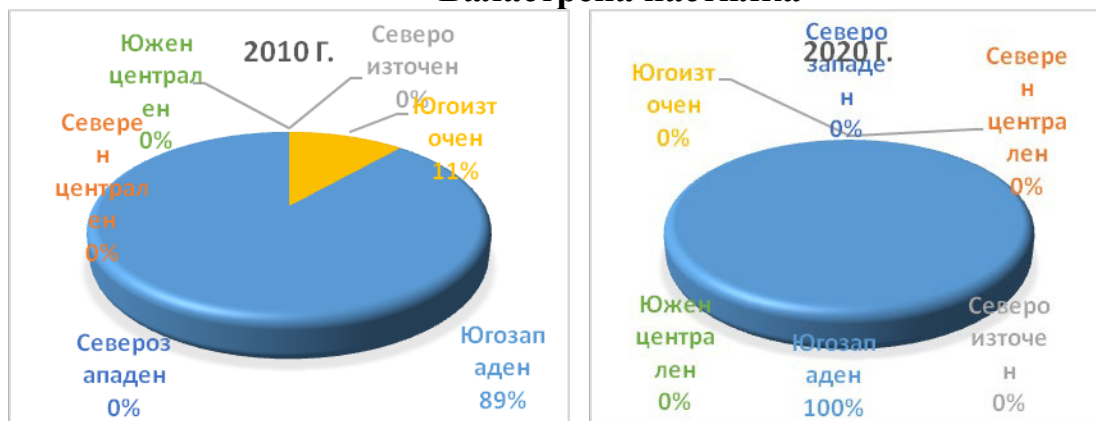
Паважна настилка



Трошено-каменна настилка



Баластрена настилка



Източник: НСИ, 2021 и изчисления на автора.

Фигура 7. Регионално разпределение на пътищата с паважна настилка, трошено-каменна настилка и баластрена настилка в страната през 2010 г. и 2020 г.

Освен познатите масово използвани материали за строително-ремонтна дейност на пътища, за част от тях се използват и паважна настилка, трошено-каменна настилка и баластрена настилка. В тази връзка Фигура 7 представя в сравнителен аспект регионалното разпределение на транспортната инфраструктура през 2010 г. и 2020 г. спрямо трите изброени вида настилки, използвани в страната. Въз основа на регионалното разпределение към 2020 г. с най-голямо паважно покритие са регионите от Северозападна България и Южен Централен регион, където са налични 58% от паважната настилка в страната. Аналогично е състоянието на регионите и по отношение наличието на трошено-каменна настилка, където са разположени 48% от настилката в страната (Вж. Фигура 7.).

Направеното проучване извежда наличните регионални различия, основаващи се на качеството и количеството на изградената към момента пътна мрежа. Въз основа на това транспортната инфраструктура в България може да се раздели на усъвършенстваната Южна България и все още развиващата се Северна България. За целите на балансираното развитие на пътната мрежа на България, като част от европейската общност, е необходимо определянето на комплексните приоритети за действие по намаляване регионалните инфраструктурни различия. Сред тях попадат доизграждането на автомагистралите до заложения размер в Северна България, реконструкция и възстановяване на първокласната и второкласната пътна мрежа, подобряване и осъвременяване на участъците с трошено-каменна и баластрена настилка в Северозападна България и Южен Централен регион. Това би могло да подобри националната транспортна и логистична мрежа и да допринесе за икономическото развитие на страната като важна част от световната транспортна система.

Заклучение

Настоящата статия представя развитието на пътната инфраструктура в България през призмата на регионалните характеристики и разпределение. Тя обхваща в основни аспекти отговорите на поставените авторски задачи. Изяснена е същността на понятието „пътна инфраструктура“ и е представено авторско определение, както следва: „обществено-значим актив, включващ цялостното пътно оборудване (настилка, указателни табели, пътни знаци, маркировка и съоръжения), обслужваща нуждите от транспорт и логистика на хора и товари в национален и международен аспект.“ Стратегическото местоположение на страната, високото значение на транспортния сектор и пътната мрежа са сред ключовите фактори за определянето на транспортната инфраструктура като важна предпоставка за икономическия просперитет на страната и международната и свързаност. Анализирайки състоянието на количествените характеристики на републиканска-

та пътна мрежа е видно, че в страната е налице процес на подобряване цялостното състояние на пътната мрежа в страната, което зависи от множество фактори, основният от които е стимулиране на инвестициите в подобряването на транспортната инфраструктура в страната. Въз основа на извършената сравнителна характеристика на състоянието на транспортната инфраструктура в различните региони в България е видно националното разделение на усъвършенстваната Южна България и все още развиващата се Северна България, което противоречи на цялостната концепция за намаляване на икономическите, социалните и териториалните различия в страните от Европейския съюз.

Използвани източници

- COBUILD Advanced English Dictionary. (10 02 2022 г.). Извлечено от <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/road-infrastructure>
- Hartmann, A., & Yeang Yng Ling, F. (2016). Value creation of road infrastructure networks: A structural equation approach. *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*, 28-36.
- Wikipedia - map. (11 2021 г.). Извлечено от https://bg.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B5%D0%BF%D1%83%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0_%D0%BF%D1%8A%D1%82%D0%BD%D0%B0_%D0%BC%D1%80%D0%B5%D0%B6%D0%B0_%D0%BD%D0%B0_%D0%91%D1%8A%D0%BB%D0%B3%D0%B0%D1%80%D0%B8%D1%8F#/media/%D0%A4%D0%B0%D0
- АЕБТРИ. (02 12 2021 г.). *Пътища 1-клас (Е)*. Извлечено от <https://aebtri.com/Default.aspx?Page=PageDBD>
- Ангелов, П., & Заркова, С. (2021). Възможности за стопански подем чрез развитие на съвременната логистика в България и Румъния. *Научна конференция "Логистиката и обществените системи"* (стр. 938). Велико Търново: Издателски комплекс на НВУ „Васил Левски”. Извлечено от https://www.researchgate.net/publication/351691489_VZMOZNOSTI_ZA_STOPANSKI_PODEM_CREZ_RAZVITIE_NA_SVREMENNATA_LOGISTIKA_V_BLGARIA_I_RUMNIA OPPORTUNITIES_FOR ECONOMIC_GROWTH_THROUGH_DEVELOPMENT_OF_MODERN_LOGISTICS_IN_BULGARIA_AND_ROMANIA
- Димитров, Д. (2015). Инфраструктурни и транспортни проблеми на малките общини и селища в България. *ГОДИШНИК НА СОФИЙСКИЯ УНИВЕРСИТЕТ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“*, стр. 247-273.

- Захариев, А., Проданов, С., & Маринов, И. (2019). Мост "Дунав юг" (Свищов – Зимнич): трансгранични решения за транспортна свързаност. *Регионална икономика и устойчиво развитие : Сборник с доклади от научна конференция - Варна*, (стр. 445-456). Варна.
- Захариев, А., Проданов, С., Радуллова, А., Заркова, С., & Лазаров, Б. (2020). Транспортната свързаност и инвестициите във фокуса на плановете за интегрирано развитие на общините в Република България (по примера на Белене и Пордим). *Кръгла маса с международно участие "Статистически измерения на регионалните различия и неравенства между Северна и Южна България"* (стр. 32-41). Свищов: АИ "Ценов".
- Лилова, Р., Захариев, А., Кръстев, Л. и колектив. (2021). *Въведение във финансите*. Свищов: АИ "Ценов". Извлечено от https://www.researchgate.net/publication/350354290_VVEDENIE_VV_FINANSITE
- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията. (2010). *Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.* 8.
- Николова, Х. (2014). Развитие на транспортния сектор в България в контекста на стратегията за устойчиво развитие и икономическата криза в страната. *Научни трудове на УНСС*. Извлечено от https://www.unwe.bg/uploads/ResearchPapers/Research%20Papers_vol1_2014_No5_H%20Nikolova.pdf
- НСИ. (2021). *Републиканска пътна мрежа според класа на пътя към 31.12.2020*. Извлечено от <https://www.nsi.bg/bg/content/1708/%D1%80%D0%B5%D0%BF%D1%83%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0-%D0%BF%D1%8A%D1%82%D0%BD%D0%B0-%D0%BC%D1%80%D0%B5%D0%B6%D0%B0-%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D0%B5%D0%B4-%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D1%81%D0%B0-%D0%BD%D0%B>
- Орлов, Д. (10 02 2022 г.). *Какво е инфраструктура, видове инфраструктура, концепция за ИТ инфраструктура*. Извлечено от <https://agromassidayu.com/что-такое-инфраструктура-виды-инфраструктуры-понятие-об-ит-инфраструктуре-виды-инфраструктуры-view-057090>

СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“ - СВИЦОВ

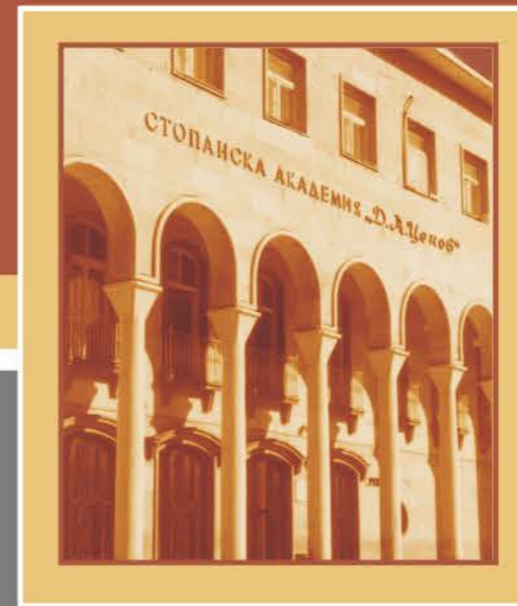
НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ
НА ДОКТОРАНТИ

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 Людмилев 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