

ТРАНСПОРТ И ИКОНОМИЧЕСКИ РАСТЕЖ: ФОРМИ НА ПРОЯВЛЕНИЕ И МЕХАНИЗМИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕ

Васил Пламенов Василев

Стопанска академия „Димитър А. Ценов“ – Свищов

Катедра „Финанси и кредит“

e-mail v.pl.vasilev@gmail.com; d010221237@uni-svishtov.bg

Резюме: Научното изследване е фокусирано върху изясняване значението на транспортния сектор за развитието на икономиката. Разкрито е влиянието на транспорта върху икономическото развитие в исторически план и са изведени основните механизми за въздействие на транспорта върху икономическото развитие. На основата на анализ на редица теоретични и емпирични изследвания е обосновано виждането, че развитието на транспорта има положителен ефект върху икономическия растеж посредством намаляване на транспортните разходи, привличане на инвестиции и разпространение на научни знания. Установена е спецификата на транспортните услуги и са идентифицирани сферите на въздействие на транспортната инфраструктура върху икономическия растеж.

Ключови думи: транспорт, транспортна инфраструктура, специфика на транспортните услуги.

JEL: L9, L91.

TRANSPORT AND ECONOMIC GROWTH: FORMS OF MANIFESTATION AND MECHANISMS OF IMPACT

Vasil Plamenov Vasilev

D. A. Tsenov Academy of Economics – Svishtov

Department of Finance and Credit

e-mail v.pl.vasilev@gmail.com; d010221237@uni-svishtov.bg

Abstract: The scientific research is focused on clarifying the importance of the transport sector for the development of the economy. The influence of transport on economic development in historical terms has been revealed and the main mechanisms for the impact of transport on economic development have been deduced. Based on the analysis of a number of theoretical and empirical studies, the view is substantiated that the development of transport has a positive effect on economic growth by reducing transport costs, attracting investments and spreading scientific knowledge. The specificity of transport services has been established and the spheres of impact of transport infrastructure on economic growth have been identified.

Key words: transport, transport infrastructure, specifics of transport services.

JEL: L9, L91.

Увод

Доставяйки стоки и услуги на клиентите, както и превозвайки пътници до работа или за развлечение, транспортът играе решаваща роля в икономиката. Развитието на транспортната инфраструктура играе значителна

роля в процесите на глобализация и интеграция на нациите в глобалната икономика. В този смисъл обществото може да функционира ефективно само с адекватна на потребностите транспортна и логистична система.

Транспортът е стратегически сектор на икономиката на ЕС, който засяга пряко ежедневието на всички негови граждани. Той е крайъгълен камък на европейската интеграция, доколкото наличието на свързани и устойчиви транспортни мрежи е необходимо условие за изграждането и правилното функциониране на европейския единен пазар (ЕСП, 2018).

Транспортът като икономически фактор е мярка за икономическа активност и в същото време е отражение на икономическата активност. Така че въпросите за измерването на ефективността на транспортната инфраструктура и връзката между нея и икономическия растеж са обект на дискусии както в академичните, така и в неакадемичните среди.

За да се идентифицират многобройните въздействия от развитието на транспортната инфраструктура, проучванията се фокусират както върху резултати от емпирични изследвания, така и върху теории за икономически основи.

От икономическа гледна точка транспортната инфраструктура е скъпа, изисква немалък капитал, който заема значителен дял в публичните разходи и натиск върху публичните власти, но като част от публичния капитал е най-мощният инструмент за стимулиране на световните икономики.

В редица научни изследвания транспортният сектор се определя като важен компонент на икономиката, оказващ влияние върху развитието и благосъстоянието на населението. В случаите, в които транспортните системи са ефективни, те предоставят икономически и социални възможности и оказват въздействие върху развитието на цялата икономика. Резултатите от осъществените емпирични изследвания доведоха до широко приемане на положителното и умерено икономическо въздействие на транспортната инфраструктура върху икономическия растеж.

Разбирането за значимостта на транспортния сектор за развитието на икономиката и благосъстоянието на населението предопределя интереса на автора към задълбочен анализ на механизмите, обхвата и сферите на въздействие на транспорта и транспортната инфраструктура.

Основната цел на настоящото изследване е извеждане основните форми на проявление и механизми на въздействие на транспорта и транспортната инфраструктура върху развитието на икономическата система.

Предмет на изследването е оценка обхвата на въздействие на транспорта и транспортната инфраструктура върху икономическия растеж, а негов **обект** – транспортът и транспортната инфраструктура.

Тезата, която се защитава в научното изследване, е, че транспортът и адекватната транспортна инфраструктура имат значително пряко и косвено въздействие върху икономическата ефективност и са от решаващо значение за устойчивия икономически растеж.

Реализирането на основната цел се постига посредством изпълнението на следните *задачи*:

1. Разкриване влиянието на транспорта върху икономическото развитие в исторически план.
2. Извеждане основните механизми за въздействие на транспорта върху икономическото развитие.
3. Установяване спецификата на транспортните услуги.
4. Проучване на емпирични изследвания относно въздействието на транспортната инфраструктура върху икономическия растеж.
5. Идентифициране сферите на въздействие на транспортната инфраструктура върху икономическия растеж.

В съответствие с предмета и обекта на изследване, за постигане на основната цел, са приложени следните научни методи: метод на сравнението, метод на взаимосвързаното изучаване на отделните елементи, метод на експертната оценка.

1. Транспорт и икономическо развитие

1.1. Влияние на транспорта върху икономическото развитие в исторически план

От зората на цивилизацията транспортът е фактор, който оказва влияние върху икономическото развитие. Значителното влияние на транспортния фактор върху икономическото развитие, макар и не толкова широко признато, се подчертава от много учени. Съществуват множество исторически примери, които значително предхождат формализацията на съвременните теории.

Впоследствие икономическата наука разви по-пълно разбиране за ефектите от развитието на транспорта, извеждайки някои основни приноси на транспорта към икономическото развитие (Fishlow, 1965): (1) намаляване на разходите за превоз на пътници и товари и съответно намаляване на разходите на тези отрасли, в които делът на транспортните разходи е значителен; (2) увеличаване на пазарите за стоки и (3) увеличаване на производството в отраслите, доставящи транспортни продукти.

В исторически план целта на изграждането на транспортна връзка често е била да се открият възможности за достигане до нови географски области. От гледна точка на развитието на бизнеса въздействието на транспорта, разглеждано в исторически план, се проявява в няколко направления:

Първо, в създаването на условия за развитието на нови форми на търговия между индустриите и тяхното местоположение.

Пряка зависимост между транспорта, осигуряващ достъп на производителите и клиентите до пазара, и икономическото развитие се наблюдава

още от древността. Сухопътните и речните пътища са обслужвали търговията на Месопотамия преди пет хилядолетия. Преди около две хиляди години древните керванни пътища като Пътя на коприната, Пътя на подправките и Пътя на златото и солта се утвърждават като дистрибуторски канали за доставка на продукти на европейските пазари. Римската хегемония се поддържа от римските пътища, точно както персийските, китайските и владетелите на Новия свят се развиват благодарение на своите пътища. Не много по-късно търговията със зърно в Средиземноморието процъфтява заедно с източно-европейските връзки, а по-късно Иберийската, Холандската, Френската и Английската империи се основават на транспорта и търговията.

Основни промени в транспорта съпътстват еволюцията в Европа през вековете малко преди 1300 г., когато се появява мрежа от търговски центрове, за да замени феодалните икономики с индивидуални движения и търговия.

Съществено развитие на транспортните системи стартира в началото на XVIII век с разработването на парните машини, които намират приложение във водния и сухопътния транспорт. В началото на 19-ти век съществуващите транспортни системи се надграждат с различни разновидности на въздушния, морския и сухопътния транспорт.

Нобеловият лауреат Фридрих фон Хайек изрично подчертава създаването на нови ценности в резултат на движението на стоки „...Количественото увеличение на съществуващото предлагане на физически средства за съществуване и жизненни удобства зависи не толкова от видимото – превръщането на едни вещества и материали в други, а от процеса на тяхното движение, поради което тяхната относителна значимост и стойност се повишава” (Науек, 1991).

Второ, изграждане на транспортна инфраструктура за намаляване на разходите и повишаване на надеждността на съществуващите търговски канали.

С течение на времето инвестициите в инфраструктура оптимизират времето за пътуване, надеждността и капацитета. Римляните строят пътища, за да обединят изградената транспортна система и да осигурят достъп до всички части на огромната си империя. Транспортът е бил инструмент за териториален контрол, особено по време на колониалната ера, когато транспортните системи, базирани на ресурси, са подпомагали добива на стоки в развиващия се свят и са ги препращали към индустриализиращите се нации по това време. В допълнение, пазарният обмен, предизвикан от транспортните дейности, прави възможна специализацията на производството, а това е мощен фактор за икономическия растеж и неговата ефективност, основан на прилагането на закона за сравнителното предимство, формулиран от Дейвид Рикардо (Ricardo, June 11, 2004).

Трето, разширяване размера на пазарите и повишаване на производителността в резултат на достъп до по-разнообразни и специализирани

пазари на ресурси и създаване на възможности за избор от производителите и потребителите.

Установяването на пътищата като „разпределителни“ търговски мрежи води до появата на междинни индустрии, разкриването на нови работни места и увеличаване доходите на производители и търговци. По пътя на коприната, например, се създава верига за доставки с добавена стойност с набор от коприна, килими, облекла, керамика и скъпоценни камъни, произведени и търгувани между поредица от търговски центрове в Европа, Персия, Индия и Китай.

Може да се твърди, че именно първите търговски пътища създават елементарната система за дистрибуция и транзакции, разширена впоследствие от мрежи за корабоплаване на дълги разстояния и създаването на първите мултинационални корпорации, управляващи тези потоци. Големите потоци на международна миграция, възникнали от 18-ти век насам, са свързани с разширяването на международните и континенталните транспортни системи, които радикално оформят нововъзникващи икономики в Северна Америка и Австралия. Катализиращата роля в тези миграции е на транспорта, създавайки предпоставки за трансформация на икономическо и социално развитие.

Тези исторически примери илюстрират широкия набор от способности, механизми и технологии, по които в исторически план промените в транспорта са повлияли върху икономическото развитие, а създадените транспортни системи могат да се смятат за революционни.

Историческият преглед на развитието на транспорта позволява извеждането на редица ключови подходи и механизми, приложени през годините за въздействие на транспорта върху социално-икономическото развитие, най-значимите от които са:

- ✓ Разработване на маршрути, позволяващи нова търговия между отраслите и между местоположенията;
- ✓ Подобряване на пътните разходи и времето за пътуване за съществуващите движения на пътници и товари;
- ✓ Намалена несигурност и риск, намаляване на загубите и подобряване на надеждността;
- ✓ Разширяване на пазарите, което позволява „икономии от мащаба“ в производството и разпространението;
- ✓ Повишаване на производителността от достъп до по-разнообразни входящи ресурси и по-широки пазари за изходящи продукти.

В същото време, както в миналото, така и в настоящия момент, съществуват и отрицателни въздействия на транспортните системи, предизвикани от задръствания и неоптимална свързаност между транспортните системи, които водят до: ограничаване обема на търговския поток, увеличаване на времето за пътуване и разходите, намаляване на надеждността и достъпа до пазари.

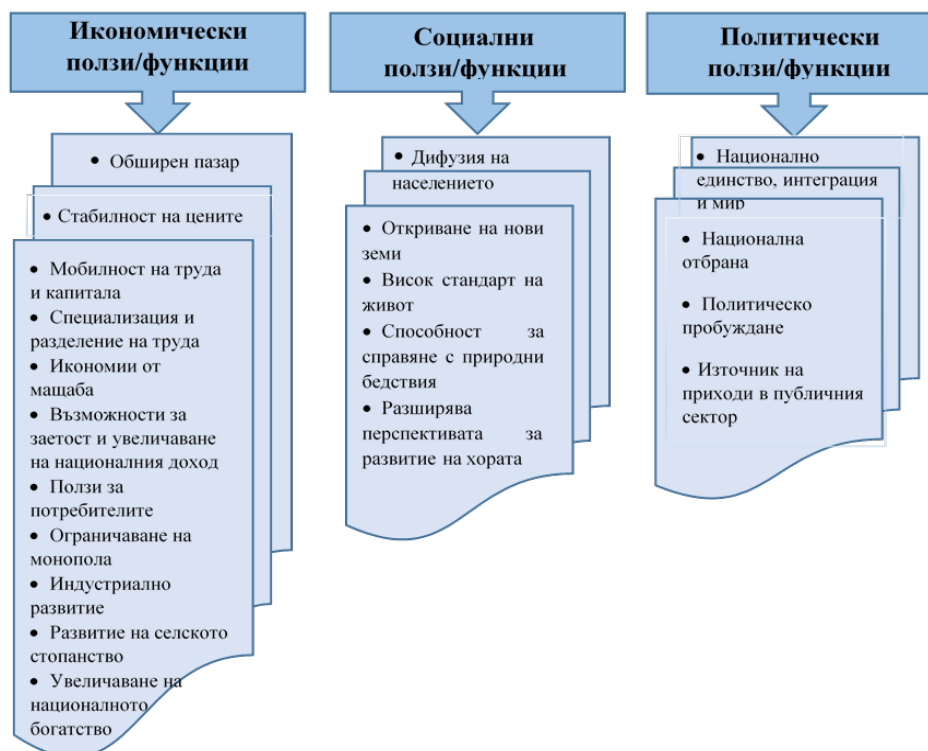
Най-важната констатация от тези исторически примери е, че много от изброените механизми – времето за пътуване, разходите, надеждността, достъпа до нови пазари, интермодалните трансферни връзки и свързаността между различните маршрути за пътуване са по същество релевантни фактори, които и в съвременността оказват влияние върху икономическия растеж.

1.2. Механизми за въздействие на транспорта върху икономическото развитие

Установяването на взаимозависимостта между развитието на транспорта и икономическото развитие е тема, дискутирана широко в икономическата наука. В редица ситуации транспортните инвестиции са предпоставка за катализиране на икономически растеж, но съществуват и случаи, при които връзката е обратна – т.е. икономическият растеж оказва натиск върху съществуващата транспортна инфраструктура и налага осъществяването на допълнителни инвестиции. При всички случаи обаче ключов фактор за устойчиво развитие е наличието на транспортни пазари и свързаните с тях транспортни инфраструктурни мрежи, което създава предпоставки за подобряване достъпността и възможностите за развитие на по-слабите, в икономическо отношение, региони.

В настоящия момент емпиричните изследвания се насочват към по-широк набор от механизми и фактори, валидни за оценка на въздействието на транспорта върху икономическото развитие в исторически план. Основната роля на транспорта, като компонент на всяка икономика, е да осигури и по-добър достъп на хората и организациите до различни места в страната или чужбина, като същевременно улеснява по-широка гама от социални и икономически взаимодействия, които иначе не биха били възможни. В контекста на това ползите от транспорта могат да бъдат изследвани в следните три основни категории: икономически, социални и политически (вж. Фиг. 1)

Икономическият ефект от добрите транспортни съоръжения разширява обхвата на пазара, позволявайки „преместването“ на стоките от мястото на производство до мястото, където те трябва да бъдат консумирани. Икономиката може да се възползва от транспортните съоръжения чрез ускоряване на достъпа до услугите и отваряне на експортния пазар, чрез увеличаване на пазара и мобилността на работната сила, намаляване на разлики в богатството и подобряване на социалното благосъстояние, спестяване на време и намаляване на бизнес разходите (Farhadi, 2015). Пространственото разширяване на пазара е предпоставка за увеличаване на икономииите от мащаба в производството, оптимизиране на дистрибуцията и потреблението, като по този начин повишава икономическия растеж (Baum, 1998).



Източник: Интерпретация на автора.

Фигура 1. Основни категории ползи от развитието на транспортните системи

Транспортът е от съществено значение за глобалната или която и да е местна икономика, тъй като ефективната транспортна система насърчава личното развитие на хората и растежа на бизнеса. Намалването на разходите и времето за съществуващите услуги за превоз на товари и пътници увеличава приноса на транспорта за икономическото развитие. Една ефективна мрежа от транспортни услуги насърчава движението на хора от едно място на друго, подпомага оптималното и ефективно използване на националните ресурси, давайки възможност на всеки регион (или държава) да се концентрира върху производството на онези стоки, за които неговите ресурси са най-подходящи.

Най-общо развитието на транспорта „позволява“ разширяване на обмена на стоки и услуги, което повишава благосъстоянието на участващите в него икономически субекти, тъй като в резултат на всеки акт на обмен „стоките се движат от един, който ги цени по-малко, към друг, който ги цени повече“ (Rosenberg, 1987). Достъпността може да се дефинира като лекотата, с която хората могат да достигнат до дейности, възможности, услуги или стоки от дадено местоположение, използвайки определена транспортна система (Vocarejo, S., 2012) и следователно е всеобхватна мярка за оценка на ползите, които системите за транспорт ефективно предоставят на хората.

Следователно в резултат на обмяна на стоки между отделните икономически субекти социалното благосъстояние се увеличава, което е и основата на социалната функция на транспорта.

Наличието на развити транспортни мрежи създава предпоставки за дифузия на населението, за растеж на градовете и крайградските области и намаляване на концентрацията на населението в промишлените райони. Като предпоставка за увеличаване на производството, свободното и безпрепятствено придвижване на работещите създава условия за повишаване стандарта на живот на хората. При наличие на добра транспортна инфраструктура разстоянията не са проблем, с което се осигурява възможност за хората от различни региони да влязат в контакт помежду си, което насърчава обмяна на идеи и култура и насърчава сътрудничеството, разбирането на сърдечните отношения между хората по света.

Освен икономическите и социалните предимства транспортът има и голямо политическо значение. Транспортната инфраструктура винаги е била за вземащите решения политически инструмент, отразен в правителствени програми и впоследствие приложен чрез публични политики за намаляване на различията и неравенствата, както и за насърчаване на икономическия растеж (Brockner, 2009).

Транспортът подпомага поддържането на вътрешния мир и националното единство на една страна и води до национална интеграция, като насърчава икономическата и политическата взаимозависимост и е от съществено значение за укрепване на националната отбрана и за увеличаване на националното богатство.

1.3. Специфика на транспортните услуги

Спецификата на търсене на транспортни услуги от потребителите – физически и юридически лица – е определяща при изследване влиянието на транспортната инфраструктура върху икономическия растеж.

По същество търсенето на транспорт е **производно търсене**, икономически термин, който се отнася до търсенето на една стока или услуга в един сектор, възникващо в резултат на търсене от друг. Потребителите на транспорта консумират основно услугата не заради преките ползи от нея, а защото искат да имат достъп до други услуги. Много икономически дейности включват производно транспортно търсене, което се проявява в две категории: **пряко и непряко производно търсене**.

Прякото производно търсене е резултат от осъществяването на икономически дейности, без които те не биха били в състояние да ги осъществяват. Например дейностите, свързани с работата, обикновено включват пътуване между мястото на пребиваване и работното място. За товарния транспорт всички компоненти на веригата за доставки изискват движение на

суровини, части и готови продукти по видове като камиони, железопътен транспорт или контейнери.

Непряко производно търсене е следствие от изискванията за движения или т.н. предизвикано пътуване, чиято логиката може да се обясни с основните постановки на микроикономическата теория, според която повишеното търсене води до намаляване на цената на дадена стока. Освен това често не самото потребление на транспортни услуги носи ползи, а по-скоро възможността за това търсене или доставка на определени стоки или услуги на различни места. В такива случаи ползите от транспорта всъщност се намират в увеличаването на излишъците на потребителите и/или производителите на тези пазари. Това означава, че за дадена инфраструктура ползите от нейното използване често възникват на други пазари, и не може да се разглежда изолирано от факторите, които определят търсенето на транспорт. Друго проявление на непрякото производствено търсене се поражда от необходимостта за използване на товарен транспорт, необходим за доставка на суровини и материали, където се произвеждат, до мястото, където се консумират. Относно пътническият транспорт основният пределен разход за пътуване е личното време за пътуване, инвестирано в неговото реализиране, и при всяко намаляване на времето за пътуване, а оттам и цената му, може да се очаква увеличение на търсенето на транспортни услуги (Noland, 2000).

Обективно съществуващото производно търсене на транспортни услуги изисква наличието на адекватни транспортни мрежи, осигуряващи добро функциониране на икономиката на една страна и на нейните региони и градове. Транспортната система влияе върху движението на стоки и хора в рамките на даден регион, като до голяма степен оформя как различните компоненти на регионалната икономика се отнасят един към друг и второ, как инвестициите в транспортната система могат да повлияят на икономическите връзки между региона и външния свят (McCann, 2003). В случаите, в които транспортните мрежи са проектирани ефективно, те могат да бъдат двигател за производителност и подобряване на качеството на живот на гражданите.

2. Въздействие на транспортната инфраструктура върху икономическия растеж

2.1. Оценка въздействието на транспортната инфраструктура върху икономическия растеж – преглед на литературата

Рамката, която поддържа транспортна система, се определя като транспортната инфраструктура, включваща пътища, железопътни линии, пристанища и летища. Косвеният принос на транспортната инфраструктура за

икономическото развитие възниква чрез множество канали и се определя от услугите, които предоставя. Наличието ѝ е предпоставка за оптимизиране развитието на връзките между регионите в страната и между държавите, което подпомага формирането на взаимни икономически, социални и културни връзки.

Транспортната инфраструктура се определя като критична съставка в икономическото развитие на всички нива, поддържаща личното благосъстояние и икономическия растеж (OECD, 2013).

Въпросът за влиянието на транспортната инфраструктура върху икономическото развитие е обект на редица научни изследвания през последните десетилетия. Според представителите на неокласическата теория технологичният прогрес е следствие от комбинацията между транспортната инфраструктура и други технологични и политически фактори, които в своята съвкупност водят до определено ниво на икономически растеж (Solow, R.M., 1956). Теорията за ендегенния икономически растеж предполага, че външните ефекти от инфраструктурните инвестиции са основният източник на дългосрочен икономически растеж. Следователно подходът разглежда развитието на транспортната инфраструктура като част от физическия капитал и се фокусира върху въздействието на външните ефекти върху икономическия растеж (Romer, 1990), (Rebelo, 1990).

Доста спорно е обаче дали транспортната инфраструктура насърчава икономическото развитие и урбанизацията или икономическото развитие и урбанизацията първо създават търсене, което води до инвестиции в транспортна инфраструктура. Наличието на съоръжения, подпомагащи пътния, въздушния и водния транспорт в настоящия момент се възприема като основна предпоставка за икономически растеж (Heintz, 2009). Развитието на транспортната инфраструктура отдавна се приема като основен инструмент за насърчаване на икономическото развитие и урбанизацията на даден регион (Maraґu, T. S., 2017).

Емпирични доказателства за това, че подобренията в транспортната инфраструктура наистина имат значителен принос за икономическия растеж, се откриват в резултатите от редица емпирични изследвания. При изследване влиянието на транспортната структура във взаимодействие с други фактори на растежа, проведено за периода 2000–2014 г., обхващащо страните ЕС-28, се доказва наличието на едностранна дългосрочна причинно-следствена връзка между растежа, транспортната инфраструктура и компонентите на транспортната инфраструктура. Общото заключение от осъществения факторен анализ е, че състоянието на транспортната инфраструктура има значително влияние върху икономическото развитие (Cigu, E., 2019). Анализът на пет вида инфраструктура в 27-те държави-членки на Европейския съюз (преди 2013 г.), Норвегия и Швейцария, доказва, че инвестициите в транспортна инфраструктура (пътища и магистрали) има потенциал за по-голям растеж на производителността, а оттам – и до повишаване на

икономическия растеж (Thoung, 2015). Емпирично изследване на основата на модел за коригирани грешки, обхващащо период от 1980 – 2012 г., завършва с категоричното твърдение, че транспортната инфраструктура в Белгия допринася за икономическия растеж и производителността, но не по постоянен начин във времето. Причина за това е обстоятелството, че влиянието може да се различава в различните региони и да е повлияно от наличието или отсъствието на други двигатели на икономическия растеж (Meersman, 2017).

Различни изследователи откриват тясна връзка между инвестициите в инфраструктура и икономическото развитие на даден регион, като транспортната инфраструктура се счита за една от най-важните. Твърдението се подкрепя от емпирично изследване, осъществено посредством прилагане на коинтеграция и теста за причинно-следствена връзка на Грейнджър за периода 1990 – 2011 г. в Индия (Marapu, T. S., 2017). Резултатите от това изследване показват наличието на дългосрочна връзка между транспортната инфраструктура и икономическото развитие. В същото време посоката на причинно-следствената връзка, в повечето случаи, е от икономическото развитие към транспортната инфраструктура – факт, в подкрепа на закона на Вагнер, според който икономическото развитие води до инвестиции в обществена инфраструктура.

При изследване въздействието на потреблението на енергия в транспорта и транспортната инфраструктура върху икономическия растеж чрез използване на панелни данни за страните от МЕНА (региона на Близкия изток и Северна Африка) за периода 2000–2016 г. е установено, че транспортната инфраструктура допринася положително за икономическия растеж. В същото време съществува обратната зависимост между консумацията на енергия в транспортната инфраструктура и икономическия растеж. Емпиричните резултати добавят ново измерение към значението на инвестирането в модерна инфраструктура, която улеснява използването на по-енергийно ефективни режими и алтернативни технологии, които влияят положително на икономиката с минимизиране на отрицателните външни ефекти (Saidi, Shahbaz, & Akhtar, 2018).

Редица изследователи търсят зависимост между икономическия растеж и различните видове транспортна инфраструктура. Изследването на ефекта на транспортната (пътна и железопътна) инфраструктура върху икономическия растеж в Индия през периода 1970–2010 г. посредством векторния модел за корекция на грешки (VECM) открива двупосочна причинно-следствена връзка между автомобилния транспорт и икономическия растеж (Pradhan, 2013). Установена е също двупосочна причинно-следствена връзка между автомобилния транспорт и капиталобразуването, двупосочна причинно-следствена връзка между брутното вътрешно капиталобразуване и икономическия растеж, еднопосочна причинно-следствена връзка от железопътния транспорт към икономическия растеж и еднопосочна причинно-

следствена връзка от железопътния транспорт към брутно капиталонакопаване.

Измерването степента на въздействие на железопътната и магистралната инфраструктура върху икономическия растеж в Китай, за периода 1964 – 2004 г., посредством векторна регресия (VAR) доказва наличието на дългосрочно положително влияние на железопътните инвестиции върху БВП, но отрицателно въздействие на инвестициите в магистрали (Guo, 2011).

На основата на панелни данни от извадка от 31 китайски провинции от 1998 г. до 2007 г. е изследвана връзката между транспортната инфраструктура и регионалния икономически растеж. Освен убедителните доказателства за положителното въздействие на транспортната инфраструктура, като цяло, върху икономическия растеж са изведени заключения за сухопътния, водния и въздушния транспорт. Силно и значително въздействие върху регионалната икономика оказват сухопътният транспорт и инфраструктурата на водния транспорт, докато приносът на инфраструктурата на въздушния транспорт е слаб. Освен това инфраструктурата на сухопътния транспорт допринася повече за икономическия растеж в места с лоша инфраструктура на сухопътния транспорт, докато инвестициите в инфраструктурата на водния транспорт допринасят положително за икономическия растеж едва след като мащабът на инвестициите надхвърли прагово ниво (Hong, J. C., 2011). Емпирично изследване на взаимозависимостта между летищната инфраструктура и икономическия растеж в отдалечените общности в Австралия (88 за периода от 1985-86 до 2010-11) доказва наличието на чувствителна двупосочна връзка: летищата инфраструктура оказва влияние върху регионалния икономически растеж, а икономиката влияе пряко върху регионалния въздушен транспорт (Baker, 2015).

От друга страна, някои учени са установили, че ефектът върху икономическия растеж от подобренията на транспортната инфраструктура е незначителен или дори отрицателен. Много учени приписват този незначителен или отрицателен ефект до очакваните въздействия на нарастващите държавни разходи върху частни инвестиции, за които се счита, че водят както до ефект на натрупване, така и на изтласкване. Увеличаването на публичните инвестиции измества частното потребление и инвестициите, като по този начин намалява икономическия растеж (Schclarek, 2007), (Andrade, 2016).

Условно положително влияние на транспортната структура върху икономическия растеж се открива при анализ на приноса на разширяването на капацитета на магистралата към регионалното икономическо развитие за четиридесет и осемте съседни щата на САЩ от 1984 до 2005 г. (Jiwattanakulpaisarn, 2012). Оценките на динамичната производствена функция разкриват, че увеличаването на общия капацитет на пътната инфраструктура може да има положителен ефект, но по-нататъшните инвестиции в пътна инфраструктура може да не доведат до значителна икономическа

възвръщаемост. Причината за това е, че инфраструктурните инвестиции изискват голям публичен капитал, като в същото време инвестициите в други видове капитал намаляват и по тази причина трябва да съществува инфраструктурно ниво за максимализиране на растежа (Canning, 2008).

Освен това доколкото транспортната инфраструктура е предпоставка за дългосрочен икономически растеж, степента на въздействие е различна в различните страни. Това е така, поради факта, че всеки тип инфраструктура е осигурен на ниво, близко до нивото за максимализиране на растежа средно в световен мащаб, но е недостатъчно предлаган в някои страни и свръхпредлаган в други. Междувременно прекомерното инфраструктурно строителство, „предизвикано“ от необходимостта от икономическо развитие и социално подобрене, може да окаже огромен натиск върху природната и околната среда (Muller, M., 2015).

2.2. Сфери на въздействие на транспортната инфраструктура върху икономическия растеж

Наличието на сложни характеристики и значими роли води до генерирането на множество въздействия на транспортните инфраструктури върху икономиката, обществото и околната среда (Wang, 2018). На основата на резултатите от осъществени емпирични изследвания са изведени основните **механизми на въздействие** на транспортната инфраструктура върху икономическото развитие.

Транспортната инфраструктура, възприемана като съществена предпоставка за увеличаване на икономическия прогрес, оказва както **пряко**, така и **непряко** въздействие върху икономическия растеж.

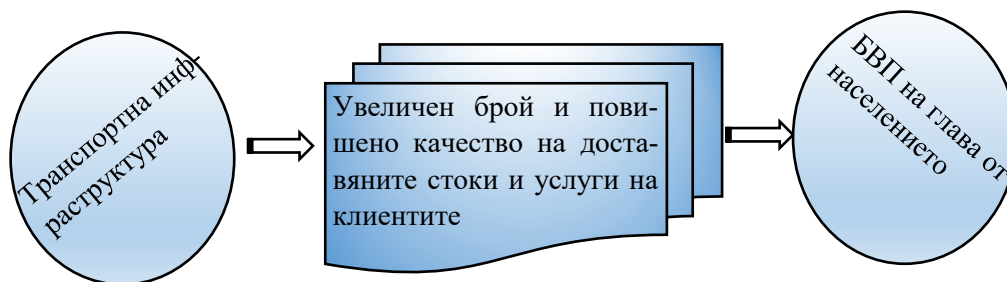
Прекият ефект се „измерва“ **с ползите** за фирмите и домакинствата от прякото използване на транспортната инфраструктура. Директните икономически ефекти, доказани от редица емпирични изследвания, се проявяват в няколко насоки: (1) *подобряване на общата факторна производителност*; (2) *повишаване на производствения капацитет*; (3) *производствените единици разширяват обхвата на своята дейност и получават достъп до по-големи пазари на труда*.

Създадените добри предпоставки за развитие на индустриалното производство, резултат от физическата транспортна свързаност между субектите, водят до **подобряване на общата факторна производителност** чрез разширяване на пазара и увеличаване интензитета на конкуренцията и, в същото време, да насърчат компаниите за осъществяване на иновации (Deng, 2014).

Осъществените емпирични изследвания за оценка степента на въздействие на транспортната инфраструктура върху производителността показват, че транспортната инфраструктура насърчава производителността на фирмата. Измерването на дългосрочната връзка между общата факторна

производителност, научноизследователската и развойната дейност, човешкият капитал и обществената инфраструктура доказва, че регионалната производителност се влияе положително от публичната инфраструктура на съседните региони (Bronzini, 2009). В същото време, подобряването на общата факторна производителност е предпоставка и движеща сила за постигане на висококачествено икономическо развитие, (Wan, 2024).

Схематично, взаимозависимостта между транспортната инфраструктура и икономическия растеж е посочено на Фигура 2.



Източник: Интерпретация на автора

Фигура 2. Взаимозависимост между транспортната инфраструктура и икономическия растеж

Наличието на адекватна транспортна инфраструктура може директно да подпомогне производството и производствените дейности в една икономика (Fourie, 2006) (Torrizi, 2009) и да създаде условия за **повишаване на производствения капацитет** на една икономическа система както посредством мобилизиране на наличните ресурси, така и в резултат от повишаване на производителността на тези ресурси. Основание за такива твърдения можем да търсим в следните насоки: транспортната инфраструктура (1) участва в производствения процес като *директен ресурс* и в много случаи като *неплатен производствен фактор*, (2) прави *по-продуктивни съществуващи ресурси*, (3) подпомага регионалния икономически растеж чрез *привличане на ресурси от други региони* – т.е. да опосредства възникването на агломерации (Pradhan, 2013). По отношение ефекта на индустриалната агломерация повишаването на ефикасността на транспортната инфраструктура има потенциала да „осигури“ намаляване на транспортните разходи и да облекчи достъпа до необходимите производствени ресурси (Melo, 2009).

В икономическата теория всички икономически дейности, по същество, се разглеждат като зависими от достъпа до работници, вложени материали и клиенти. Въздействието на транспортната система **върху пазара на труда**, както и други, така наречени по-широки икономически ползи, се обсъждат широко в литературата за икономическо развитие. Традиционният анализ на разходите и ползите обхваща до голяма степен въздействието на

промените в транспортната система върху пазара на труда. Емпиричните проучвания, оценявайки мащаба и честотата на въздействието на транспортната инфраструктура върху пазара на труда, установяват, че „достъпът до пазара“ на работната сила е сред най-важните фактори при решенията за местоположение и разширяване на бизнеса (Kauhanen, 2020). Съкращаването на времето за пътуване оказва голямо положително въздействие върху заетостта и равнището на заплатите на регионално ниво (Coşar, A. Kerem, 2022).

В резултат веригата на възникване на ефекти, произтичащи от прякото въздействие на транспортната инфраструктура върху икономиката, има широк спектър от непреки ефекти. **Косвени икономически** ефекти могат да възникнат върху поддържащи индустрии, които доставят стоки и услуги, и да причинят преразпределение на ресурсите, а други могат да накарат фирмите да навлязат или да излязат от пазара чрез намаляване на пазарните несъвършенства или чрез повлияване на продукцията на несъвършените пазари. Косвеният принос на инфраструктурата за икономическото развитие възниква чрез множество канали, включително позволяване на продуктивни частни инвестиции, създаване на нови дейности (вериги за доставки) или прекрояване на икономическата география.

Доказани възможности на страните за увеличаване на износа и при състояние на глобализираните пазари е логистичната ефективност, чийто ключов фактор е транспортът. Инвестициите в тази област намаляват разходите, повишават ефективността и улесняват търговията (Hong, J., 2007). Подобрената транспортна инфраструктура води до намаляване на **логистичните разходи**. Логистиката на национално ниво улеснява дистрибуцията от произхода до крайната дестинация, превръщайки се в основен компонент на БВП на индустриализираните страни (Korinek, 2011). От друга страна, транспортът е най-скъпият компонент на търговската логистика и е необходима **подходяща транспортна инфраструктура** за улесняване на транспортирането на стоки. Независимо дали тези логистични доставчици доставят свой собствен транспорт или разчитат на транспортни услуги, предоставяни от трети страни, *качеството на транспортната инфраструктура е от решаващо значение* (Alstadt, 2012).

Наличието на добре свързани, високоскоростни пътища и железопътни линии гарантира, че след като стоките напуснат летището или контейнерните терминали, те могат да достигнат крайните си вътрешни дестинации с минимално забавяне: това е особено важно за нетрайните стоки. Ефективната логистика при чувствителни към времето стоки позволява на страните да участват в глобалните вериги на доставки и да използват своите сравнителни предимства (Sénquiz-Díaz, 2021).

Произтичащият от агломерацията икономически ефект се определя също като **непряк инфраструктурен ефект**. Близостта на индустриите и предприятията благоприятства намаляването на разходите и подобряването

на производителността, осигурявайки на производствените единици предимства поради намалените разходи, достъпа до квалифицирани работници, специфични за индустрията, и увеличаване наличността на информация, свързана със специализацията (McCann, 2003).

По отношение на положителните външни ефекти, транспортната инфраструктура, като публична инвестиция, може пряко да насърчи икономическия растеж и също така непряко да увеличи икономиката чрез странични ефекти, като ефект на **разпространение на знания и ефект на разпространение на технологии**. Наличието на развита транспортна инфраструктура влияе върху разпространението на научни знания и технологични разработки и следователно играе важна роля при формирането на човешки научен капитал (Deng, 2014). Междувременно замърсяването на околната среда и градският шум често се случват поради изграждането на транспортна инфраструктура, което води до генериране на отрицателни странични ефекти (Wang, 2018).

Косвен ефект от подобряването на транспортната инфраструктура е и повишаването на **рентабилността** на предприятията, **свързани с транспорта**, както чрез увеличаване на техните продажби, така и чрез намаляване на разходите им с производство и/или доставка.

Оценяването на посоките, формите на проявление и наличието на сложни характеристики и значими роли прави възможно заключението, че транспортната инфраструктура води до генерирането на множество въздействия върху икономиката, обществото и околната среда.

Заключение

Изведените в настоящото научно изследване характеристики на транспортните услуги, описаните форми и механизми на проявление и влияние на транспорта върху икономическото развитие са безспорно доказателство за значението му като фактор, въздействащ върху социално-икономическото развитие на една страна, регион или населено място. Той също така е от значение за глобалната или която и да е местна икономика, тъй като ефективната транспортна система насърчава личното развитие на хората и растежа на бизнеса. Без функционална транспортна система за хората е трудно да стигнат до училище и работни места, а за предприятията би било трудно да имат достъп до доставки и да предоставят готови продукти на потребителите.

Транспортът оказва значително пряко и косвено въздействие върху икономическата ефективност, транспортната инфраструктура е от решаващо значение за устойчивия икономически растеж. Добре развитата транспортна инфраструктура дава определени ползи чрез определени макроикономически двигатели на производителността. Анализът на взаимодействията

ствието между транспортната инфраструктура и икономиката, както и измерването на ефекта от това взаимодействие, е жизненоважен въпрос при формирането на политики.

Теоретични и емпирични изследвания, макар и с известна доза условност, дават основание да се заключи, че съществува взаимна връзка между качеството на транспортната инфраструктура и макроикономическите показатели на страната. Сложността на определянето на взаимното влияние на транспортната инфраструктура и социално-икономическото състояние се дължи на многостранния характер на тези понятия, както и на наличието на различни фактори, които трябва да бъдат взети предвид при анализа. Това са и причините за липсата на консенсус относно влиянието на транспортната инфраструктура върху социално-икономическите показатели

Точният механизъм, по който се осъществява тази взаимоотношеност, не може да се унифицира и да е с всеобхватно значение. Върху подобренията на транспортната инфраструктура оказват влияние променливи, като състоянието на транспортната мрежа, етап на икономическото развитие, конкурентната структура на пазарите в страната и региона и технологичните и институционални промени в транспортните, комуникационните и производствените системи. Икономическите резултати варират в зависимост от състоянието на съществуващата транспортна мрежа, състоянието на икономическото развитие и естеството на конкуренцията в страната и/или регионите и, най-вече, от контекста, в който се правят подобренията.

Освен това, заедно с оптимизирането на транспортната инфраструктура, инвестирането в транспорт, с цел поддържане на необходимото ниво на покритие на определена територията, води до допълнителни разходи от страна на държавата – обстоятелство, което трябва да се отчита при приемането на мерки за подобряване на инфраструктурните съоръжения на определена територия.

Използвани източници

- Alstadt, B. G. (2012). Relationship of Transportation Access and Connectivity to Local Economic Outcomes: Statistical Analysis December. *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board* 2(2297(-1)), 54-162. doi:10.3141/2297-19. 26.05.2023 г.
- Andrade, J. a. (2016). Crowding-in and Crowding-out Effects of Public Investments in the Portuguese Economy. *International Review of Applied Economics*,(30), 488-506. doi:10.1080/02692171.2015.1122746.
- Baker, D. M. (2015). Regional aviation and economic growth: Cointegration and causality analysis in australia. *J. Transp. Geogr.*(43), 140–150. doi:10.1016/j.jtrangeo.2015.02.001. 28.05.2023 г.

- Baum, H. (1998). *Social Benefits of Road Transport*; University of Cologne: Cologne, Germany,. Retrieved from https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/01benefits_0.pdf. 22.07.2023 г.
- Bocarejo S., J. P. (2012). "Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments,". *Journal of Transport Geography*, vol. 24(C), 14. doi:10.1016/j.jtrangeo.2011.12.004. 21.10.2023 г.
- Brocker, J. &. (2009). *Infrastructure and regional development*. . In R. Capello, & P. Nijkamp (Eds.), *Handbook of regional growth and development theories*. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/345664617_Handbook_of_Regional_Sc. 26.05.2023 г.
- Bronzini, R. P. (2009, October). Determinants of long-run regional productivity with geographical spillovers: The role of R&D, human capital and public infrastructure.,. *SSRN Electronic Journal*, 39(2), 187-199. doi:10.1016/j.regsciurbeco.2008.07.002. 22.07.2023 г.
- Canning, D. P. (2008). Infrastructure, Long-Run Economic Growth and Causality Tests for Cointegrated Panels. *The Manchester School*(76), 504-527. doi:10.1111/j.1467-9957.2008.01073.x.12.11.2023 г.
- Cigu E, A. D. (2019). Transport Infrastructure Development, Public Performance and Long-Run Economic Growth: A Case Study for the Eu-28 Countries Sustainability.,. *Sustainability*, 11(1), 67. doi:10.3390/su11010067.16.10.2023 г.
- Coşar A Kerem, B. D. (2022). "Road capacity, domestic trade and regional outcomes [Trade and the topography of the spatial economy],". *Journal of Economic Geography, Oxford University Press*, 22(5), 901-929. Retrieved from <https://ideas.repec.org/a/oup/jecgeo/v22y2022i5p901-929..html>. 16.10.2023 г.
- Deng, T. S. (2014). Has the transport-led economic growth effect reached a peak in China? A panel threshold regression approach. *Transportation*, 41 (3), 567-587. doi:10.1007/s11116-013-9503-4. 08.11.2023 г.
- Farhadi, M. (2015). Transport infrastructure and long-run economic growth in OECD countries. *Transp. Res. A Policy Pract.* , 74,. vol. 74(C), 73–90. doi:10.1016/j.tra.2015.02.006. 29.06.2023 г. 02.11.2023 г. 26.06.2023 г.
- Fishlow, A. (1965). *American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy*. Cambridge (Mass.): Harvard University Press сtp. 15–16). Retrieved from <https://www.jstor.org/stable/1831683>. 28.06.2023 г.
- Fourie, J. (2006). Economic infrastructure: a review of definitions, theory and empirics. *Sound. African Journal of Economics*.(74 (3)), 530-556. doi:10.1111/j.1813-6982.2006.00086.x. 01.06.2023 г.
- Guo, J. G. (2011). Econometrical investigation on infrastructure investment and economic development in China: A case study using vector

- autoregression approach. *KSCE J Civ Eng* 15, 561–567.
doi:10.1007/s12205-011-1095-y.04.09.2023 г.
- Hayek, F. (1991). *The Fatal Conceit: The Errors of Socialism*". The University of Chicago University of Chicago Press ISBN 9780226320663. Retrieved from <https://www.mises.at/static/literatur/Buch/hayek-the-fatal-conceit.pdf>. 15.11.2023 г. 28.06.2023 г.
- Heintz, J. R.-P. (2009). How Infrastructure Investments Support the US Economy: Employment, Productivity and Growth. *Political Economy Research Institute*. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/46474464_How_Infrastructure_Investments_Support_the_US_Economy. 06.09.2023.
- Hong, J. (2007). Transport and the location of foreign logistics firms: the Chinese experience.7). *Transp. Res. A Policy*(41), 597–609.
doi:<https://doi.org/10.1016/j.tra.2006.11.004>01.06.2023 г.
- Hong, J. C. (2011). Transport infrastructure and regional economic growth: evidence from China. *Transportation*, 38(5), 737–752. doi:DOI: 10.1007/s11116-011-9349-6. 21.07.2023 г.
- Jiwattanakupaisarn, P. R. (2012). Marginal productivity of expanding highway capacity J. *Transport Econ. Pol.*,(46 (3)), 333-347. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/239810481_Marginal_Productivity_of_Expanding_Highway_Capacity.21.07.2023 г.
- Kauhanen, A. R. (2020). "The Labor Market Impacts of the Transport System – A Proposal for an Evaluation Framework,". *ETLA Brief* 85,. Retrieved from <https://ideas.repec.org/p/rif/briefs/85.html>. 14.11.2023 г.
- Korinek, J. a. (2011). "To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating?". *OECD Trade Policy Working Papers*(No. 108). doi:10.1787/5kkgdthrlzn-enOECD. 18.11.2023 г.
- Maparu, T. S. (2017). "Transport infrastructure, economic development and urbanization in India (1990–2011): Is there any causal relationship?,". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*,, vol. 100(C), 319-336. doi:10.1016/j.tra.2017.04.033. 08.09.2023 г.
- McCann, P. D. (2003, February). Location, Agglomeration and Infrastructure. *Review of Economic Design*(83(1)), 177-196. doi:10.1007/s10110-003-0182-y. 08.09.2023 г.
- Meersman, H. N. (2017, June). The contribution of transport infrastructure to economic activity: The case of Belgium. *Case Studies on Transport Policy*. 5(2), 316-324. doi:10.1016/j.cstp.2017.03.009. 19.11.2023 г.
- Melo, P. D. (2009). A meta-analysis of estimates of urban agglomeration economies.,. *Regional Science and Urban Economics*, 39 (3), 332-342. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0166046208001269>. 15.09.2023 г.

- Muller M., B. A.-H. (2015). Built infrastructure is essential. *Science*(349), 585–586. doi:10.1126/science.aac7606. 16.11.2023 г.
- Noland, R. B. (2000, December). Analysis of Metropolitan Highway Capacity and the growth in vehicle miles of travel. *Transportation*(27(4)), 363-390. doi:DOI: 10.1023/A:1005288826997. 14.11.2023 г.
- OECD. (2013). *Understanding the Value of Transport Infrastructure. Guidelines for macro-level measurement of spending and assets*. The International Transport Forum. Retrieved from <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/13value.pdf>. 18.11.2023 г.
- Pradhan, R. T. (2013). Effect of transportation infrastructure on economic growth in India: the VECM approach. *Research in Transportation Economics.*, Volume 38(1), 139-148. doi:10.1016/j.retrec.2012.05.008. 25.11.2023 г.
- Rebelo, R. G. (1990). Public Policy and Economic Growth: Developing Neoclassical Implications.,. *Journal of Political Economy.*, Vol. 98, No. 5, Part 2: The Problem of Development: A Conference of the Institute for the Study of Free Enterprise. Retrieved from <https://www.jstor.org/stable/2937634>. 11.10.2023 г.
- Ricardo, D. (June 11, 2004,). *The Principles of Political Economy and Taxation* . PaperbackPublisher Dover Publications ISBN 9780486434612 / 0486434613.15.07.2023 г.
- Romer, P. (1990). Endogenous technological change. *Journal of Political Economy.*, Vol. 98, No. 5, pp. S71-S102 (32 pages). Retrieved from <https://www.jstor.org/stable/2937632>. 26.11.2023 г.
- Rosenberg, N. L. (1987, February 1987). *How The West Grew Rich: The Economic Transformation Of The Industrial World*. (Vol. 92). doi:10.1086/ahr/92.1.96. 28.11.2023 г.
- Saidi, S., Shahbaz, M., & Akhtar, P. (2018). The long-run relationships between transport energy consumption, transport infrastructure, and economic growth in MENA countries. *Transportation Research Part A: Policy and Practice.*, 111, 78-95. doi:10.1016/j.tra.2018.03.013. 25.09.2023 г.
- Schlarek, A. (2007, December). "Fiscal policy and private consumption in industrial and developing countries,". *Journal of Macroeconomics*, 29(4), 912-939. doi:10.1016/j.jmacro.2006.03.002. 26.10.2023 г.
- Sénquiz-Díaz, C. (2021, June). Transport Infrastructure Quality and Logistics Performance in Exports. *Economics*, 9(1). doi:10.2478/eoik-2021-0008. 14.11.2023 г.
- Solow R.M. (1956). A Contribution to the Theory of Economic Growth. "Quarterly Journal of Economics", no. 70(1). Retrieved from <http://piketty.pse.ens.fr/files/So>. 26.11.2023 г.
- Thoung, C. T. (2015). .Estimating the contribution of infrastructure to national productivity in Europe. *Infrastruct. Complex*, 2, 5. doi:10.1186/s40551-015-0008-5. 18.10.2023 г.

- Torrise, G. (2009). Public infrastructure: definition, classification and measurement issues.,. *Economics, Management, and Financial Markets*.(4 (3) (2009),), pp. 100-124. Retrieved from https://mpra.ub.uni-muenchen.de/12990/1/MPRA_paper_12990.pdf. 18.05.2023 г.
- Wan, J. Q. (2024). The impact of transportation and information infrastructure on urban productivity: Evidence from 256 cities in China.,. *Structural Change and Economic Dynamics*,, 68, 384-392. doi:<https://doi.org/10.1016/j.strueco.2023.11.008>
- Wang, L. X. (2018, Jun). The Impacts of Transportation Infrastructure on Sustainable Development: Emerging Trends and Challenges.,. *Int J Environ Res Public Health*,, 15(6), 1172. doi:doi: 0.3390/ijerph15061172. 18.11.2023 г.
- ЕСП. (2018). *Изграждане на успешен транспортен сектор на ЕС – какви са предизвикателствата?* Европейска сметна палата. Извлечено от https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_BG.pdf. 26.06.2023 г.

СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“ - СВИЩОВ

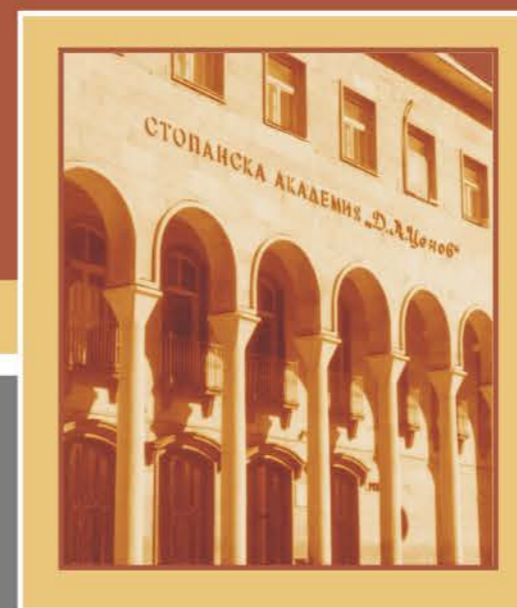
НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ
НА ДОКТОРАНТИ

ГОДИШЕН
АЛМАНАХ

ГОДИШЕН

АЛМАНАХ

НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ
НА ДОКТОРАНТИ



Том XVI, 2023

Книга 19

Том XVI, 2023 г.
Книга 19

Академично издателство
„ЦЕНОВ“ - Свищов

РЕДАКЦИОНЕН СЪВЕТ:

Доц. д-р Красимира Славева – главен редактор
Проф. 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
Милена Александрова – технически секретар

Съдържание

Студии

Васил Пламенов Василев ТРАНСПОРТ И ИКОНОМИЧЕСКИ РАСТЕЖ: ФОРМИ НА ПРОЯВЛЕНИЕ И МЕХАНИЗМИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕ	5
Гергана Филипова Павлова СТАТИСТИЧЕСКИ АНАЛИЗ НА ДОХОДИТЕ НА ЗЕМЕДЕЛСКИТЕ СТОПАНСТВА ЗА ПЕРИОДА 2007 – 2022 ГОДИНА	26
Грета Иванова Иванова ПОДБОР НА СЛУЖИТЕЛИ В ДЪРЖАВНАТА АДМИНИСТРАЦИЯ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ – НОРМАТИВНА РЕГЛАМЕНТАЦИЯ И ПРАКТИЧЕСКО ПРИЛАГАНЕ	49
Йордан Чорбаджийски ОПТИМИЗИРАНЕ НА ЕКСПОРТА В СЕКТОР ВИНОПРОИЗВОДСТВО ПО ПРИМЕРА НА ВИНАРСКА ИЗБА „ЧЕРНОМОРСКО ЗЛАТО“ АД	76
Мария Анастасова Хаджихристева СТАТИСТИЧЕСКИ АНАЛИЗ НА ЗДРАВНОТО СЪСТОЯНИЕ НА НАСЕЛЕНИЕТО В БЪЛГАРИЯ	95
Момчил Мирославов Маринов РАЗВИТИЕ НА ЗАСТРАХОВАНЕТО „ЖИЛИЩА И ДОМАШНО ИМУЩЕСТВО“ В ЗАД „ОЗК ЗАСТРАХОВАНЕ“ АД	117
Ненко Василев Василев АКТУАЛНИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД МАШИНОСТРОЕНЕТО В БЪЛГАРИЯ – СЕКТОРЕН АНАЛИЗ	148
Радка Иванова Василева КОЕФИЦИЕНТЪТ НА ВАРИАЦИЯ КАТО ВЪЗМОЖНОСТ ЗА АНАЛИЗ НА ПАЗАРА И УСТАНОВЯВАНЕ НА НЕОБХОДИМОСТТА ОТ ПРЕЗАСТРАХОВАТЕЛНА ЗАЩИТА ПРИ ИМУЩЕСТВЕНИТЕ ЗАСТРАХОВКИ В БЪЛГАРИЯ	175
Тоня Петрушева ФРАГМЕНТАРЕН АНАЛИЗ НА ДЕЙНОСТТА НА ТЪРГОВСКИТЕ ВЕРИГИ ЗА БЪРЗОБОРОТНИ ПОТРЕБИТЕЛСКИ СТОКИ В БЪЛГАРИЯ	192
Шенай Шемсиева Раимова ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА ФИНАНСОВАТА ГРАМОТНОСТ ВЪРХУ ФИНАНСОВОТО БЛАГОСЪСТОЯНИЕ НА ИНДИВИДА	219

Статии

Антонио Валентинов Дичев МАШИННО САМООБУЧЕНИЕ ПРИ VAR КАТО ОЦЕНКА ЗА ПАЗАРНИЯ РИСК – ПРЕДИМСТВА И НЕДОСТАТЪЦИ	241
Боряна Руменова Пейчева ФУНКЦИОНАЛНА РАМКА НА ДИГИТАЛИЗАЦИЯТА В МИТНИЧЕСКИЯ КОНТРОЛ	255
Виктор Димитров Маринов ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА ОТВОРЕНИТЕ ИНОВАЦИИ ВЪРХУ ИКОНОМИЧЕСКОТО РАЗВИТИЕ – ВЪЗМОЖНОСТИ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА	271
Галина Генева Илиева ИЗБОР НА ДОСТАВЧИК ОТ ФИРМАТА	284
Горян Благовестов Милев ДИНАМИКА НА ОТРАСЛОВАТА СТРУКТУРНА ТРАНСФОРМАЦИЯ В БЪЛГАРИЯ	294
Елка Узунова МЕТОДИКО-ОРГАНИЗАЦИОННИ АСПЕКТИ НА ИЗСЛЕДВАНЕ НА ДРЕБНОТО ПРЕДПРИЕМАЧЕСТВО В СФЕРАТА НА ТУРИЗМА	305
Йоана Иванова Първанова РЕГИОНАЛЕН ИКОНОМИЧЕСКИ РАСТЕЖ – СЪЩНОСТ, ЗНАЧЕНИЕ И ДИНАМИКА ПРИ ПРОВЕЖДАНЕ НА ДЪРЖАВНИТЕ ПОЛИТИКИ	317
Йордан Стефанов Генов КОМУНИКАЦИЯТА КАТО ЧАСТ ОТ ПРЕНОСИМИТЕ КОМПЕТЕНЦИИ	336
Любомир Василев Георгиев РОЛЯТА НА УПРАВЛЕНСКОТО РЕШЕНИЕ В СЪВРЕМЕННАТА ОРГАНИЗАЦИЯ	358
Мария Петрова Дачева КРИЗИСЕН МЕНИДЖМЪНТ ПРЕЗ COVID-19 И ЕФЕКТА МУ ВЪРХУ ПРОФЕСИОНАЛНОТО УПРАВЛЕНИЕ НА ОФИС СГРАДИ	368
Миглена Трифонова Маринова УСТОЙЧИВОТО СЧЕТОВОДСТВО В МИННОДОБИВНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ – ИНТЕГРАЦИЯ В СТРАТЕГИЧЕСКИЯ ПОДХОД	378

Николай Василев Тодоров КРЪГОВИ ИКОНОМИЧЕСКИ СПОСОБИ В МЕТОДОЛОГИЯТА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ТАКСА БИТОВИ ОТПАДЪЦИ	392
Онник Таракчиян АНАЛИЗЪТ В УПРАВЛЕНИЕТО НА ФАРМАЦЕВТИЧНИЯ СЕКТОР: ТЕОРЕТИКО – ПРИЛОЖНИ АСПЕКТИ	405
Петър Ангелов Чернаев ДИГИТАЛНА ТРАНСФОРМАЦИЯ НА ЖИВОТНОВЪДНИЯ БИЗНЕС: ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА И ВЪЗМОЖНОСТИ	415
Пламен Станчев Илиев ЦЕНОВА ДИНАМИКА НА ЖИЛИЩНИЯ ПАЗАР В БЪЛГАРИЯ	428
Пламена Йорданова Колева НОРМАТИВНО РЕГЛАМЕНТИРАНЕ НА СТАТИСТИКАТА НА ТУРИЗМА	445
Ралица Сирашка НЕОБХОДИМОСТ ОТ ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНИ ПРЕДПРИЕМАЧЕСКИ УМЕНИЯ В СЪВРЕМЕННИЯ АГРОБИЗНЕС	464
Росен Здравков Тумбев ПОЛОЖИТЕЛНАТА НАГЛАСА КЪМ ЗДРАВЕ НА РАБОТНОТО МЯСТО – СЪЩЕСТВЕН КОМПОНЕНТ ЗА ОРГАНИЗАЦИОННО ЗДРАВЕ	480
Стелиян Богданов Стефанов ИЗСЛЕДВАНЕ НА НЕРАВЕНСТВОТО ПРИ РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ДОХОДИТЕ В БЪЛГАРИЯ И ЕС	491
Тодор Георгиев Гогов ЗНАЧЕНИЕ НА ВЪТРЕШНИЯ ОДИТ В БОРБАТА С ИЗМАМИТЕ В ОРГАНИЗАЦИИТЕ	504
Цветомира Георгиева Велева ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД ОМНИКАНАЛНОТО БАНКИРАНЕ	522

ГОДИШЕН
АЛМАНАХ
НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ НА ДОКТОРАНТИ
Студии и статии
Том XVI – 2023, книга 19

Даден за печат на 10.11.2024 г., излязъл от печат 15.11.2024 г.
Поръчка № 18907; формат 16/70/100; тираж 50

ISSN 1313-6542

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