

## РАЗВИТИЕ НА АВТОМОБИЛНИЯ СЕКТОР НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ В ПЕРИОДА 2014-2024 Г.

д-р Даниела Тинкова Маринова  
Е-поща: daniela.marinowaaa@gmail.com  
Брокер Инс ООД

Мариян Симеонов Великов  
Е-поща: 221451@uni-svishtov.bg  
Бакалавър 3-ти курс, специалност „Международни икономически отношения“  
Стопанска академия „Димитър А. Ценов“ – Свищов

**Резюме:** Автомобилният сектор е един от най-бързо развиващите се сектори на производството през последно десетилетие. Той е основен двигател на икономическо развитие в Европейския съюз. През последното десетилетие, обаче, той е подложен на редица вътрешни и външни фактори – геополитически, здравни и повишена конкуренция. Статията разглежда по какъв начин те повлияха на автомобилния сектор, доведоха ли до трансформацията му, и в частност как се е отразило всичко това на производството и търговията на моторни превозни средства в Европейския съюз.

**Ключови думи:** автомобилен сектор, Европейски съюз, търговия

**JEL:** F10

**DOI:** 10.58861/tae.grdier.2025.08

Тази статия се цитира по APA стил, както следва: Маринова, Д. & Великов, М. (2025). Развитие на автомобилния сектор на Европейския съюз в периода 2014-2024 г. *Глобални и регионални измерения на международните икономически отношения*, (2), 105-114. DOI: 10.58861/tae.grdier.2025.08.

## DEVELOPMENT OF THE EUROPEAN UNION AUTOMOTIVE SECTOR IN THE PERIOD 2014-2024

Daniela Tinkova Marinova, PhD  
E-mail: daniela.marinowaaa@gmail.com  
Broker Ins Ltd

Marian Simeonov Velikov  
E-mail: 221451@uni-svishtov.bg  
3<sup>rd</sup> year Bachelor student in International Economic Relations  
Dimitar A. Tsenov Academy of Economics – Svishtov

**Abstract:** The automotive sector has been one of the fastest growing manufacturing sectors over the past decade. It is a major driver of economic development in the European Union. However, over the past decade, it has been subject to a number of internal and external factors – geopolitical, health and increased competition. The article examines how they have influenced the automotive sector, whether they have led to its transformation, and in particular how all this has affected the production and trade of motor vehicles in the European Union.

**Key words:** automotive sector, European Union, trade

**JEL:** F10

**DOI:** 10.58861/tae.grdier.2025.08

This article shall be cited in APA style as: Marinova, D. & Velikov, M. (2025). Development of the European Union automotive sector in the period 2014-2024. *Global and regional dimensions of international economic relations*, (2), 105-114. DOI: 10.58861/tae.grdier.2025.08

## **Въведение**

Автомобилният сектор в Европейския съюз е един от най-бързо развиващите се сектори в производството през последното десетилетие. Той има важна роля за развитието на икономиката на Съюза, допринасяйки със 7% от БВП и осигурявайки около 13 млн. работни места (7% от всички заети) (European Commission, 2025a). В автомобилния сектор са съсредоточени най-голямо количество инвестиции в НИРД спрямо всички останали сектори, достигайки през 2024 г. дял от 34,2%.

С най-голям дял в автомобилния сектор, който генерира печалба от около 71%, е производството на моторни превозни средства (МПС), след това се нарежда производството на части и аксесоари с около 25% и на последно място с 3,2% е производството на каросерии, ремаркета и полуремаркета (Eurostat, 2024). Именно въз основа на това, ние ще разгледаме развитието на производството на моторни превозни средства (МПС) в ЕС в периода от 2014 г. до 2024 г. Началната година не е случайно избрана, 2014 г. е началото на геополитическия конфликт между Русия и Украйна.

Обект на изследването е автомобилния сектор, в частност производството и търговията на моторни превозни средства. Предмет са факторите, които са оказали влияние върху развитието им в периода 2014 до 2024 г.

Целта е да се установи по какъв начин всичко това е повлияло на развитието на автомобилния сектор, производството и търговията на моторни превозни средства.

## **1. Фактори, оказващи влияние върху автомобилния сектор на ЕС**

Последното десетилетие един от най-конкурентните сектори на ЕС - автомобилният, в частност производството и търговията на моторни превозни средства, е подложен на редица вътрешни и външни фактори.

Отрицателно въздействие върху автомобилния сектор има възникналият през 2014 г. конфликт между Русия и Украйна, който прерасна във война през

2022 г. В резултат на това ЕС налага 15 пакета санкции срещу Русия (Европейски съюз, 2025). Това от своя страна има негативен ефект както върху търговията на Русия, така и върху тази на ЕС. Русия и Украйна попадат в топ десет страни, към които е насочен експорта на Съюза през разглеждания единадесет годишен период на моторни превозни средства. Всичко това е допълнено от прекъснатите през 2022 г. доставки от Русия на енергийни ресурси. Русия е един от големите вносители в ЕС на природен газ и нефт, които основно държавите-членки използват в производствените си сектори, какъвто е автомобилният.

Предизвикателство пред автомобилната индустрия през 2019 г. се оказва избухналата в Китай пандемия на Ковид-19, която се разпространи в целия свят, включително и в Европейския съюз. Безпрецедентното затваряне на границите доведе до значително намаляване на търговията със стоки в ЕС. Общият износ на стоки за 2020 г. спрямо 2019 г. регистрира спад от 9,3 %, а вноса намалява с 11,5 % (Eurostat, 2025a). Най-засегнати от пандемията бяха секторите, при които личния контакт играе важна роля в дейността им (туризма, търговията на дребно, културната индустрия). Негативно влияние Ковид-19 отчете и върху сектора на производството и в частност на автомобилния сектор. На първо място, това се дължи на прекъсванията на веригата на доставки, недостигът на микрочипове и други компоненти, свързани с производството на моторни превозни средства (Klein, K., Hoy, J. & Machlica, G., 2021). На второ, в резултат от загубата на доходи и повишената несигурност на хората се наблюдава намалено търсене на стоки. Най-вече отложени покупки на дълготрайни активи, каквито са моторните превозни средства, които в създалата се така ситуация не представляват жизненоважна покупка за хората (Klein, K., Hoy, J. & Machlica, G., 2021). Премахването на мерките срещу разпространението на Ковид-19, водят до увеличено търсене на енергийни ресурси, което от своя страна стана повод за увеличаване на цените им. Това способства за нарастване на производствените разходи в автомобилния сектор на МПС.

Нарастващата конкуренция на пазара на превозни средства от Китай е друг фактор пред автомобилния сектор на ЕС, който не може да не бъде отчетен. За последното десетилетие износа на превозни средства от Китай бележи значително увеличение. През 2023 г. спрямо 2014 г. експортът на брой автомобили от Китай се е увеличил с приблизително 300 %, а стойността съответно е достигнала

93,8 млрд. долара (UN Comtrade, 2025). Засилва се и превъзходството на Китай на световният пазар на електрически моторни превозни средства, като броят им през 2023 г. спрямо 2018 г. е нараснал с 1000 % (UN Comtrade, 2025). Основна задвижваща сила за това са въведените от държавата на Китай субсидии за производство и спадащите разходи за батерии (Hove, A., 2025).

Европейският зелен пакт, чрез който ЕС се стреми да намали вредните емисии, също се оказва значително предизвикателство пред автомобилната индустрия. Основната цел, която той постави пред производителите е: 25% от всички нови автомобили и 17% от всички микробуси да са с емисии между 0 и 50 г CO<sub>2</sub>/км. При неизпълнение, производителят трябва да плати – за всяко едно ново превозно средство, регистрирано през годината, което не отговаря на изискванията – такса за извънредни емисии от 95 евро на г/км надвишена цел (European Commission, 2025b).

В края на март 2025 г. президентът на САЩ Доналд Тръмп предприе мерки за защита на автомобилната индустрия като въведе импортно мито от 25%. То е насочено към вноса на пътнически превозни средства (леки автомобили, SUV, кросоувъри, миниванове, товарни микробуси) и лекотоварни камиони, както и ключови части (двигатели, трансмисии, части за задвижване и електрически компоненти) (Whitehouse.gov, 2025). САЩ е един от топ 5 партньори в износа на ЕС и това най-вероятно ще даде отражение върху износа на ЕС още през следващата година.

Всичко това неминуемо е оказало и ще окаже въздействие върху автомобилния сектор и производството и търговията с моторни превозни средства в ЕС. Успял ли е въпреки това Съюза да продължи да поддържа лидерските си позиции в световен мащаб през последното десетилетие?

## **2. Автомобилният сектор в ЕС в периода 2014-2024 г.**

Изследването на развитието на автомобилния сектор в ЕС и в частност търговията и производството на МПС ще обхване единадесет годишен период от 2014 г. до 2024 г. Най-отчетлив спад в износа и вноса на ЕС, както в абсолютни стойности, така и спрямо брой МПС-та за разглеждания период, може да бъде видян през 2020 г. Това се дължи на безпрецедентния шок, пред който сектора е изправен във връзка с ограничителните мерки предприети за справяне с избухналата

пандемия от Ковид-19 и намалялото търсене. През следващите години благодарение на премахването на забраните се наблюдава увеличение в търговията на моторни превозни средства. Спрямо търговията в милиарди евро, износа и вноса на ЕС на моторни превозни средства бележи възстановяване, както можем да видим от Таблица 1. За разлика на това спрямо експорта и импорта на брой МПС-та, Съюзът не е успял да достигне предпидемичните цифри от 2019 г. Това може да се разглежда като индикация за съществуващите проблеми в автомобилния сектор и невъзможността му да се възстанови бързо. За това може да са допринесли и другите горепосочени фактори.

Таблица 1. Износ и внос извън ЕС-27 на моторни превозни средства

|                                         | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   |
|-----------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Внос<br/>(в<br/>млн.<br/>бр.)</b>    | 3,10   | 3,48   | 4,14   | 4,46   | 4,59   | 4,76   | 3,76   | 3,61   | 3,89   | 4,62   | 4,53   |
| <b>Износ<br/>(в<br/>млн.<br/>бр.)</b>   | 7,56   | 7,73   | 7,61   | 7,47   | 7,28   | 7,01   | 5,69   | 5,72   | 6,09   | 6,63   | 6,14   |
| <b>Внос<br/>(в<br/>млрд.<br/>евро)</b>  | 40,22  | 49,28  | 57,13  | 63,76  | 64,53  | 71,87  | 56,28  | 58,87  | 70,93  | 94,53  | 87,15  |
| <b>Износ<br/>(в<br/>млрд.<br/>евро)</b> | 141,70 | 163,10 | 158,98 | 162,89 | 156,53 | 157,05 | 133,59 | 140,11 | 173,09 | 197,66 | 184,09 |

Източник: (Eurostat, 2025b)

През разглеждания период основните търговски партньори на ЕС са: Турция, Великобритания, Китай, Швейцария, САЩ, Русия, Украйна, Япония, Южна Корея и Норвегия. В Съюза се наблюдава експанзия във вноса, идващ от Китай. За това можем да съдим от факта, че през 2014 г. Китай експортира към ЕС само 130 хил. броя МПС на стойност от 110 млн. евро, а през 2024 г. те са вече - 830 хил. броя на стойност 12,72 млрд. евро. Ръст се наблюдава и във вноса от Китай в ЕС на електрически моторни превозни средства, както можем да видим на Таблица 2. Спрямо брой автомобили той се е увеличил повече от 20 пъти в сравнение с началният период от 2017 г., а в абсолютни стойности 30 пъти и през 2023 г. е 9,01 млрд. евро. До голяма степен този растеж се дължи на ниската цена, която електрическите моторни превозни средства имат благодарение на горепосочените субсидии, които Китай предоставя на своите производители. В

резултат на това, през 2024 г. ЕС налага изравнителни мита от 17 до 35.3 % върху вноса на несправедливо субсидираните електрически моторни превозни средства от Китай (European Commission, 2024).

Таблица 2. Внос в ЕС от Китай на електрически моторни превозни средства в брой в млн. и в млрд. евро

|                                 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023  | 2024 |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|-------|------|
| <b>Брой изнесени МПС в млн.</b> | 0,02 | 0,03 | 0,04 | 0,06 | 0,21 | 0,33 | 0,52  | 0,45 |
| <b>Износ в млрд. долара</b>     | 0,03 | 0,05 | 0,13 | 0,78 | 3,66 | 7,19 | 11,58 | 9,01 |

Източник: (Eurostat, 2025b)

И докато митническите ставки могат да ограничат до определена степен импорта на електрически моторни превозни средства от Китай на европейския пазар, то усилващата се конкуренция на Китай на световния пазар остава. В Таблица 3 е представен износът на електрически моторни превозни средства на Китай и ЕС в света за периода 2018 до 2023 г. Можем да видим, че за разглеждания период значително увеличение в експорта се наблюдава както при Китай, така и при ЕС, но ръстът, който Китай демонстрира, е по-голям от този на ЕС.

Таблица 3. Износ на електрически моторни превозни средства на ЕС и Китай за периода 2018-2023 г.<sup>1</sup>

|                                 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021  | 2022  | 2023  |
|---------------------------------|------|------|------|-------|-------|-------|
| <b>Брой изнесени МПС в млн.</b> |      |      |      |       |       |       |
| <b>ЕС-27</b>                    | 0,07 | 0,13 | 0,17 | 0,31  | 0,53  | 0,66  |
| <b>Китай</b>                    | 0,14 | 0,24 | 0,20 | 0,50  | 0,97  | 1,59  |
| <b>Износ в млрд. долара</b>     |      |      |      |       |       |       |
| <b>ЕС-27</b>                    | 2,18 | 3,91 | 9,35 | 14,54 | 24,47 | 32,96 |
| <b>Китай</b>                    | 0,30 | 7,99 | 2,20 | 9,24  | 21,83 | 36,61 |

Източник: (Eurostat, 2025b); (UN Comtrade, 2025)

Конфликтът между Русия и Украйна, прерастването му във война между двете и наложените санкции на ЕС срещу Русия оказват влияние върху износа на МПС от Съюза, както може да бъде видяно на Фигура 1. Експортираните МПС-та към Украйна се увеличават 5 пъти и достигат през 2024 г. 156 хил. броя на стойност 1,54 млрд. евро. За разлика от това, износът към Русия на моторни

<sup>1</sup> Липсват данни за броя електрически моторни превозни средства преди 2018 г.

превозни средства е намалял повече от 100 пъти и те са само 24 хил. броя, на стойност от 30 млн. евро. За сравнение, през 2014 г. те са 267 хил. броя на стойност от 4,1 млрд. евро.

Фигура 1. Износ на моторни превозни средства на ЕС към Русия и Украйна в периода 2014-2024 г., в млн. броя



Източник: (Eurostat, 2025b)

Всички тези фактори оказаха въздействие и върху самото производство на МПС в света и в частност на ЕС. Основният спад, който ясно може да бъде видян на Таблица 4, е през 2020 г. спрямо 2019 г. в резултат на избухналата пандемия на Ковид-19. През следващите години под влиянието на скока на енергийните ресурси, спрелите доставки от Русия, и увеличилата се конкуренция от страна на Китай, производството на МПС в ЕС бележи бавно възстановяване. През 2024 г. ЕС все още е далеч от регистрираните през 2019 г. стойности на брой произведени моторни превозни средства.

Таблица 4. Произведени превозни средства (в милиони)

|                 | 2014   | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  |
|-----------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>Цял свят</b> | 89,78  | 90,78 | 95,06 | 97,30 | 95,71 | 91,82 | 77,65 | 79,98 | 84,81 | 93,45 | 92,50 |
| <b>ЕС(27)</b>   | 17,128 | 18,18 | 18,60 | 18,77 | 17,96 | 17,70 | 13,79 | 12,92 | 13,60 | 15,33 | 14,31 |
| <b>САЩ</b>      | 11,661 | 12,10 | 12,18 | 11,19 | 11,32 | 10,89 | 8,82  | 9,16  | 10,05 | 10,64 | 10,56 |
| <b>Китай</b>    | 23,732 | 24,50 | 28,12 | 29,02 | 27,81 | 25,75 | 25,23 | 26,12 | 27,02 | 30,16 | 31,28 |

Източник: (International Organization of Motor Vehicle Manufacturer, 2025)

За разлика от Европейския съюз, САЩ почти е успял да възстанови изцяло производството си, а Китай през последните две години дори успява да отчете най-високи нива в производството на МПС за разглеждания единадесетгодишен период.

### **Заключение**

Последното десетилетие автомобилният сектор е изложен пред редица фактори, оказващи своето негативно въздействие върху него. Голяма част от държавите-лидери успяват да се възстановят след безпрецедентната криза, в която попадат с избухването на пандемията от Ковид-19. Но Европейският съюз все още не е успял да възвърне предпандемичните си нива на производство и износ на брой МПС-та. Освен Ковид-19, върху Съюза негативно влияние има, макар и не в толкова голяма степен, възникналият конфликт между Русия и Украйна. А през последните няколко години натиск върху автомобилния сектор на ЕС оказва и засилващата се конкуренция на Китай.

Всички тези фактори разкриха необходимостта от трансформация на автомобилния сектор на ЕС, за да може да отговори на променената среда, свързана както със засилващата се конкуренция, така и с дигитализацията и преминаването към производството на моторни превозни средства с нулеви емисии. За да запази лидерските си позиции в сектора, ЕС е необходимо да предприеме няколко важни стъпки. На първо място, да намали зависимостта от вноса на чипове, батерии и други компоненти, използвани за производството на МПС. Това може да се реализира чрез разширяване на производството им в Съюза и оптимизиране на веригите за доставка на нужните за това суровини. На второ, за да увеличи търсенето и продажбите на моторни превозни средства с нулеви емисии на вътрешния си пазар, е нужно да изгради широко разпространена и достъпна инфраструктура за зареждане във всяка една държава-членка на Съюза. Осъществяването на тази цел изисква значителни инвестиции не само от частния сектор, но и от страна на държавите-членки на ЕС и от самия Съюз като цяло. И не на последно място е необходимо разширяване и задълбочаване на развитието и внедряването на технологиите за автономно шофиране и свързаност (AI, 5G) в производството на моторни превозни средства. Реализирането на всичко това ще



гарантира запазването на лидерството на ЕС в световната автомобилна индустрия и повишаването на производството и продажбите на МПС през следващите години. По-бавното или частичното им осъществяване, съчетано с постоянно увеличаващата се конкуренция, може да доведе до изоставане на сектора на ЕС и загуба на позициите му в света.

#### **Източници:**

- European Commission. (2024). *EU imposes duties on unfairly subsidised electric vehicles from China while discussions on price undertakings continue*. Retrieved from: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_24\\_5589](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_5589).
- European Commission. (2025a). *Boosting the European car sector*. Retrieved from: [https://commission.europa.eu/topics/business-and-industry/boosting-european-car-sector\\_en](https://commission.europa.eu/topics/business-and-industry/boosting-european-car-sector_en).
- European Commission. (2025b). *CO<sub>2</sub> emission performance standards for cars and vans*. Retrieved from: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans_en).
- Eurostat. (2024). *Annual detailed enterprise statistics for industry (NACE Rev. 2, B-E) (2005-2020)*. Retrieved from: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sbs\\_na\\_ind\\_r2\\_custom\\_16314988/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sbs_na_ind_r2_custom_16314988/default/table?lang=en).
- Eurostat. (2025a). *Total services, detailed geographical breakdown by EU Member States (since 2010) (BPM6)*. Retrieved from: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/bop\\_its6\\_tot\\_custom\\_15798591/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/bop_its6_tot_custom_15798591/default/table?lang=en).
- Eurostat. (2025b). *EU trade since 1988 by HS2-4-6 and CN8*. Retrieved from: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-045409\\_custom\\_16319625/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-045409_custom_16319625/default/table?lang=en).
- Hove, A. (2025). *Decoding China's Electric Vehicle Success: Lessons for Europe*. Friedrich-Ebert-Stiftung e.V.
- International Organization of Motor Vehicle Manufacturer. (2025). *Overview*. Retrieved from: <https://www.oica.net/production-statistics/>.
- Klein, K., Hoy, J. & Machlica, G. (2021). *The impacts of the COVID-19 crisis on the automotive sector in Central and Eastern European countries*. OECD Economics Department Working Papers.

UN Comtrade. (2025). *Trade Data*. Retrieved from: <https://comtradeplus.un.org/TradeFlow>.

Whitehouse.gov. (2025). *Fact Sheet: President Donald J. Trump Adjusts Imports of Automobiles and Automobile Parts into the United States*. Retrieved from: <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/03/fact-sheet-president-donald-j-trump-adjusts-imports-of-automobiles-and-automobile-parts-into-the-united-states/>.

Европейски съюз. (2025). Санкции на ЕС срещу Русия. Извлечено от: <https://www.consilium.europa.eu/bg/policies/sanctions-against-russia/>.



СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „ДИМИТЪР А. ЦЕНОВ” - СВИЩОВ  
DIMITAR A. TSENOV ACADEMY OF ECONOMICS - SVISHTOV

# ГЛОБАЛНИ И РЕГИОНАЛНИ ИЗМЕРЕНИЯ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ИКОНОМИЧЕСКИ ОТНОШЕНИЯ

БРОЙ 2  
Свищов, 2025 г.

## GLOBAL AND REGIONAL DIMENSIONS OF INTERNATIONAL ECONOMIC RELATIONS

ISSUE 2  
Svishtov, 2025

ISSN: 2738-8573 (online)



[miojournal.uni-svishtov.bg](http://miojournal.uni-svishtov.bg)

**РЕДАКЦИОНЕН СЪВЕТ:**

Проф. д-р Галина Захариева – **главен редактор**

(Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов)

Проф. д-р Веселина Димитрова – **зам. главен редактор**

(Икономически университет – Варна)

Доц. д-р Драгомир Илиев – **зам. главен редактор**

(Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов)

Доц. д-р Александър Косулиев

(Русенски университет „А. Кънчев“)

Доц. д-р Валентина Макни

(Икономически университет – Варна)

Доц. д-р Георги Маринов

(Икономически университет – Варна)

Доц. д-р Здравко Любенов

(Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов)

Доц. д-р Карина Саркисян-Дикова

(Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов)

Гл. ас. д-р Александър Шиваров

(Икономически университет – Варна)

Гл. ас. д-р Галин Стефанов

(Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов)

Гл. ас. д-р Даниела Илиева

(Русенски университет „А. Кънчев“)

Гл. ас. д-р Ивайло Петров

(Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов)

Гл. ас. д-р Иван Ангелов

(Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов)

Гл. ас. д-р Мирослав Камджалов

(Икономически университет – Варна)

Гл. ас. д-р Недялка Александрова

(Икономически университет – Варна)

Гл. ас. д-р Петьо Бошнаков

(Икономически университет – Варна)

**Адрес на редакцията:**

Ул. Емануил Чакъров 2, Свищов 5250, България

**Главен редактор:**

Проф. д-р Галина Захариева, e-mail: g.zaharieva@uni-svishtov.bg

**Технически секретар:**

Гл. ас. д-р Ивайло Петров, e-mail: mio.conf@uni-svishtov.bg

За всички представени за публикуване текстове се прилага процедура на двойно анонимно рецензиране.

Публикациите отразяват личните виждания на авторите. Авторите носят пълна отговорност за съдържанието на разработките, изразените мнения, използваните данни, цитираните източници, както и за езиковото оформление на текстовете.

Условията и сроковете за приемане на текстове са посочени на адрес:

[miojournal.uni-svishtov.bg](http://miojournal.uni-svishtov.bg)

[www.mioconference.eu](http://www.mioconference.eu)

**Адреси на електронното издание:** [miojournal.uni-svishtov.bg](http://miojournal.uni-svishtov.bg)

[dlib.uni-svishtov.bg](http://dlib.uni-svishtov.bg)

**Алтернативен адрес:**

[www.mioconference.eu](http://www.mioconference.eu)

**ISSN 2738-8573**

**© Академично издателство „Ценов“ – Свищов**

**Списание „Глобални и регионални измерения на международните икономически отношения“** (съкратено **ГРИМИО**) е правопреемник на изданията с научните резултати от ежегодната *студентска научно-практическа конференция*, организирана от катедра „Международни икономически отношения“ при Стопанска академия „Димитър А. Ценов“ – Свищов. До 2020 година изданията са сборници със самостоятелни ISBN номера, а от 2021 до 2023 година са периодичен сборник с постоянен ISSN номер – достъпни във Виртуалната библиотека на Стопанската академия на адрес [dlib.uni-svishtov.bg](http://dlib.uni-svishtov.bg).

Първата конференция е проведена през 1996 година по идея на проф. д-р ик. н. Иван Стойков и на гл. ас. д-р Симеон Момчев, преподаватели към катедрата. Участници са студентите от трети курс на специалност МИО към Стопанската академия, а тематичният фокус е върху международните инвестиции.

От 2014 година към събитието се присъединяват преподаватели и студенти от катедра „Международни икономически отношения“ при Икономически университет – Варна, а през 2015 година и от катедра „Икономика и международни отношения“ при Русенски университет „Ангел Кънчев“.

През годините конференцията се утвърди като форум за научна изява на студентите и докторантите извън учебната аудитория и създаде възможност за разчупване на формалните отношения лектор-обучаем, обмяна на опит в провеждането на мероприятия, свободно споделяне на творчески идеи. Постепенно тематиката се разшири и обхваща широк спектър от области, влизащи в сферата на международните икономически отношения и международния бизнес.

Пленарната сесия на *Двадесет и деветата конференция* се проведе на 10 май 2025 г. присъствено в Базата за обучение на Стопанска академия в с. Орешак и в дистанционен формат чрез платформата BigBlueButton.

**Journal “Global and Regional Dimensions of International Economic Relations”** (abbreviated **GRDIER**) is the legal successor of the publications with the scientific results of the annual *student scientific-practical conference*, organized by the *Department of International Economic Relations* at Dimitar A. Tsenov Academy of Economics - Svishtov. Until 2020, the editions are conference proceedings with independent ISBN numbers, and from 2021 to 2023 they are periodical collections with a permanent ISSN number - available in the Academy's Virtual Library at [dlib.uni-svishtov.bg](http://dlib.uni-svishtov.bg).

The first conference was held in 1996 on the idea of Prof. Ivan Stoykov and Head Assistant Simeon Momchev, lecturers at the department. The first participants were the 3<sup>rd</sup> year IER students at the Tsenov Academy of Economics, and the thematic focus was on international investments.

Since 2014, the event has been joined by professors and students from the *Department of International Economic Relations* at the University of Economics – Varna, and in 2015 from the *Department of Economics and International Relations* at the Angel Kanchev University of Ruse.

Over the years, the conference has established itself as a forum for the scientific expression of students and doctoral students outside the classroom and has created an opportunity to break the formal lecturer-student relationship, exchange experience in conducting events, and freely share creative ideas. Gradually, the topics have expanded and cover a wide range of areas, entering the sphere of international economic relations and international business.

The plenary session of the *Twenty-ninth conference* was held on May 10, 2025 at Dimitar Tsenov Academy's Training and Recreation Center in the village of Oreshak and online through the BigBlueButton platform.

**СЪДЪРЖАНИЕ / CONTENT:**

|                                                                                                                            |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| INFRASTRUCTURE AND RESOURCES: THE EVOLVING DYNAMICS OF SINO-CONGOLESE COOPERATION UNDER THE BELT AND ROAD INITIATIVE ..... | 7   |
| <i>Jingxin Hu</i>                                                                                                          |     |
| THE IMPACT OF GEOPOLITICAL RISK AND LIRA DEFLATION ON INVESTMENT DECISIONS IN TURKEY.....                                  | 19  |
| <i>Mohammad Omar Araiqat</i>                                                                                               |     |
| СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ ФАКТОРИ ЗА ТРАНСГРАНИЧНО СЪТРУДНИЧЕСТВО КЪРДЖАЛИ-ДРАМА-РОДОПИ В КУЛТУРНИЯ ТУРИЗЪМ ....               | 35  |
| <i>Антоанета Миткова Петрова</i>                                                                                           |     |
| SOCIO-ECONOMIC FACTORS FOR CROSS-BORDER COOPERATION KARDJALI-DRAMA-RHODOPE IN THE FIELD OF CULTURAL TOURISM .....          | 35  |
| <i>Antoaneta Mitkova Petrova</i>                                                                                           |     |
| SUSTAINABLE DEVELOPMENT PRACTICES IN COCOA PRODUCING COUNTRIES ....                                                        | 50  |
| <i>Melisa Byulent Ismail</i>                                                                                               |     |
| УПРАВЛЕНИЕ НА ВЗАИМООТНОШЕНИЯТА С ДОСТАВЧИЦИТЕ В ГЛОБАЛНАТА ВЕРИГА ЗА ДОСТАВКИ.....                                        | 62  |
| <i>Калин Михайлов Климентов</i>                                                                                            |     |
| SUPPLIER RELATIONSHIP MANAGEMENT IN GLOBAL SUPPLY CHAIN.....                                                               | 62  |
| <i>Kalin Mihaylov Klimentov</i>                                                                                            |     |
| ИНОВАЦИИТЕ – ФАКТОР ЗА УСТОЙЧИВОСТ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ КОМПАНИИ .....                                                        | 79  |
| <i>Петьо Божинов Божинов</i>                                                                                               |     |
| INNOVATION – A FACTOR FOR SUSTAINABILITY OF INTERNATIONAL COMPANIES .....                                                  | 79  |
| <i>Petyo Bozhinov Bozhinov</i>                                                                                             |     |
| УЯЗВИМОСТИ В КИБЕРПРОСТРАНСТВОТО И ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ИМ ВЪРХУ МСП.....                                                         | 92  |
| <i>Бетина Диянова Минкова</i>                                                                                              |     |
| VULNERABILITIES IN THE CYBERSPACE AND THEIR IMPACT ON SMES .....                                                           | 92  |
| <i>Betina Diyanova Minkova</i>                                                                                             |     |
| РАЗВИТИЕ НА АВТОМОБИЛНИЯ СЕКТОР НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ В ПЕРИОДА 2014-2024 Г. ....                                            | 105 |
| <i>д-р Даниела Тинкова Маринова, Мариян Симеонов Великов</i>                                                               |     |
| DEVELOPMENT OF THE EUROPEAN UNION AUTOMOTIVE SECTOR IN THE PERIOD 2014-2024.....                                           | 105 |
| <i>Daniela Tinkova Marinova, PhD, Marian Simeonov Velikov</i>                                                              |     |

|                                                                                                                             |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| УПРАВЛЕНИЕ НА ОРГАНИЗАЦИОННИ КОНФЛИКТИ В МЕЖДУНАРОДНА<br>ФИРМА.....                                                         | 115 |
| <i>Емилия Георгиева Ахтаподова – Стоянова</i>                                                                               |     |
| ORGANIZATION CONFLICT MANAGEMENT IN AN INTERNATIONAL FIRM.....                                                              | 115 |
| <i>Emilia Georgieva Ahtapodova – Stoyanova</i>                                                                              |     |
|                                                                                                                             |     |
| ВЛИЯНИЕ НА УСТОЙЧИВИТЕ ПРАКТИКИ ВЪРХУ ДОБРУВАНЕТО НА<br>СЛУЖИТЕЛИТЕ В МЕЖДУНАРОДНАТА БИЗНЕС СРЕДА .....                     | 130 |
| <i>Гергана Цветанова Цветкова, Александър Георгиев Данаилов, Габриела<br/>Руменова Димова, Веселина Руменова Борисова</i>   |     |
| IMPACT OF SUSTAINABLE PRACTICES ON EMPLOYEE WELL-BEING IN THE<br>INTERNATIONAL BUSINESS ENVIRONMENT.....                    | 130 |
| <i>Gergana Tsvetanova Tsvetkova, Aleksandar Georgiev Danailov, Gabriela Rumenova<br/>Dimova, Veselina Rumenova Borisova</i> |     |
|                                                                                                                             |     |
| БИЗНЕС МОДЕЛЪТ НА LIDL ЗА УСТОЙЧИВО МЕЖДУНАРОДНО РАЗВИТИЕ.....                                                              | 144 |
| <i>Яница Мариянова Димитрова</i>                                                                                            |     |
| LIDL'S BUSINESS MODEL FOR SUSTAINABLE INTERNATIONAL DEVELOPMENT                                                             | 144 |
| <i>Yanitsa Mariyanova Dimitrova</i>                                                                                         |     |
|                                                                                                                             |     |
| ПРИЛОЖЕНИЕ НА ПРИНЦИПИТЕ НА ГЕЩАЛТ В ДИЗАЙНА НА ВИЗУАЛНИ<br>МАРКЕТИНГОВИ КАМПАНИИ.....                                      | 155 |
| <i>Емилия Веселинова Петрова</i>                                                                                            |     |
| APPLICATION OF GESTALT PRINCIPLES IN THE DESIGN OF VISUAL MARKETING<br>CAMPAIGNS .....                                      | 155 |
| <i>Emilia Veselinova Petrova</i>                                                                                            |     |
|                                                                                                                             |     |
| МАРКЕТИНГОВИ СТРАТЕГИИ В МОДНАТА ИНДУСТРИЯ ЗА ПРИВЛИЧАНЕ НА<br>МЕЖДУНАРОДНА АУДИТОРИЯ.....                                  | 170 |
| <i>Анета Иванова Лазарова</i>                                                                                               |     |
| MARKETING STRATEGIES IN THE FASHION INDUSTRY TO ATTRACT AN<br>INTERNATIONAL AUDIENCE.....                                   | 170 |
| <i>Aneta Ivanova Lazarova</i>                                                                                               |     |



## ИЗИСКВАНИЯ КЪМ АВТОРИТЕ

- Допустимост на авторите: настоящи студенти бакалаври, магистри и докторанти в български или чуждестранни висши училища, обучаващи се в икономически специалности.
- При съавторство, поне един от авторите трябва да отговаря на условието да е настоящ студент. Съавтори могат да бъдат и специалисти от практиката, които не са в трудово-правни отношения с българско или чуждестранно висше училище и членуват в алумни клуб на висше училище, организатор/съорганизатор на конференцията.

### Формални критерии към структурата на разработката:

- Обем - до 27 000 символа с включени интервали (до 15 стандартни страници).
- Заглавие – ясно и точно формулирано, до 100 символа (с включени интервали).
- Пълно име на автора ( авторите), е-поща, специалност и година на обучение, висше учебно заведение.
- Резюме – до 1500 символа (с включени интервали), да има характер на обобщение и да включва изследователски цели, методология и резултати.
- Ключови думи – от три до пет.
- JEL класификация - до три кода, поне един да попада в раздел F. International Economics ([ideas.repec.org/j/index.html](https://ideas.repec.org/j/index.html)).
- Ако основният текст е на български език - следват заглавие, данни за автора ( авторите), резюме, ключови думи и JEL, **преведени на английски език**.
- Текстът на доклада следва да бъде оформен в части, като се следва формата за писане на научни текстове **IMRAD** (Introduction, Methods, Results, Discussion). Допускат се допълнителни раздели, ако отговарят на концепцията на изследването.
- Допълнителните бележки, разяснения и коментари - под линия.
- Списък с цитираната литература - по **APA style**.

### Технически изисквания за оформяне на материалите:

- Написани под Word for Windows.
- Размер на страницата: A4, 29–31 реда и 60–65 знака на ред.
- Полета: Top – 2,5 см; Bottom – 2,5 см; Left – 2,5 см; Right – 2,5 см.
- Наименование на статията: Cambria, 14 pt, с големи букви, Bold, центрирано.
- Имена на автора (ите), висше учебно заведение: Cambria, 12 pt, центрирано.
- За резюме, ключови думи и JEL: шрифт Cambria, размер 11 pt.
- За основния текст: шрифт Cambria, размер 12 pt.
- Разстояние между редовете: 1,5 lines.
- Номерация на страницата: долу вдясно.
- Текст под линия: размер 10 pt.
- Графики, фигури и таблици: вграждат се софтуерно в текста.
- Формулите се създават с Equation Editor.

Пълните и актуални изисквания са представени на [miojournal.uni-svishtov.bg](https://miojournal.uni-svishtov.bg).





**СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „ДИМИТЪР А. ЦЕНОВ” - СВИЩОВ**  
**DIMITAR A. TSENOV ACADEMY OF ECONOMICS - SVISHTOV**

## **ГЛОБАЛНИ И РЕГИОНАЛНИ ИЗМЕРЕНИЯ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ИКОНОМИЧЕСКИ ОТНОШЕНИЯ**

Академично издателство „Ценов”  
Ул. Емануил Чакъров 2, Свищов 5250, България

**БРОЙ 2, 2025 г.**  
[miojournal.uni-svishtov.bg](http://miojournal.uni-svishtov.bg)

## **GLOBAL AND REGIONAL DIMENSIONS OF INTERNATIONAL ECONOMIC RELATIONS**

Academic Publishing House “Tsenov” – Svishtov  
2, Emanuil Chakarov street, Svishtov 5250, Bulgaria

**ISSUE 2, 2025**  
[miojournal.uni-svishtov.bg](http://miojournal.uni-svishtov.bg)

**ISSN: 2738-8573 (online)**



[miojournal.uni-svishtov.bg](http://miojournal.uni-svishtov.bg)