

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕЖДУ ТЪРГОВСКАТА ИНТЕГРАЦИЯ И ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ В АФРИКА

Анита Йорданова Йорданова

Е-поща: ayordanova27@gmail.com

**Докторант в докторска програма „Световно стопанство и МИО“
Стопанска академия „Димитър А. Ценов“ - Свищов**

Резюме: Настоящото изследване анализира взаимодействието между Африканската континентална зона за свободна търговия (AfCFTA) и Единния африкански въздушен транспортен пазар (SAATM) в контекста на икономическата интеграция в Африка. Целта на статията е да систематизира и синтезира съществуващата литература и да изведе интегрирана концептуална рамка за анализ на тяхното съвместно въздействие. Изследването използва качествен подход, базиран на концептуален литературен обзор. Резултатите показват, че ефектите от търговската интеграция и авиационната либерализация са взаимосвързани и се реализират чрез посреднически фактори като транспортна инфраструктура, институционална координация, регулаторна хармонизация и намаляване на нетарифните бариери. Установява се, че взаимодействието между AfCFTA и SAATM има потенциал да генерира кумулативни икономически ефекти, но тяхната реализация е силно зависима от структурни и институционални условия. Изследването допринася към литературата чрез интегриране на два отделни аналитични корпуса и извеждане на концептуална рамка за бъдещи емпирични изследвания.

Key words: AfCFTA; SAATM; икономическа интеграция; въздушен транспорт; търговия

JEL: F15, L93, F13

DOI: 10.58861/tae.grdier.2026.08

Тази статия се цитира по APA стил, както следва: Йорданова, А. (2026). Взаимодействие между търговската интеграция и въздушния транспорт в Африка. *Глобални и регионални измерения на международните икономически отношения*, (3), 95-108. DOI: 10.58861/tae.grdier.2026.08.

THE INTERPLAY BETWEEN TRADE INTEGRATION AND AIR TRANSPORT IN AFRICA

Anita Yordanova Yordanova

E-mail: ayordanova27@gmail.com

**Doctoral student in World Economy and International Economic Relations
Doctoral Program**

Dimitar A. Tsenov Academy of Economics - Svishtov

Abstract: This study examines the interaction between the African Continental Free Trade Area (AfCFTA) and the Single African Air Transport Market (SAATM) in the context of economic integration in Africa. The objective is to systematize and synthesize existing literature and to develop an integrated conceptual framework for analyzing their combined economic effects. The study adopts a qualitative approach based on a conceptual literature review. The results indicate that trade integration and air transport liberalization are interdependent processes, operating through key mediating factors such as transport infrastructure, institutional coordination, regulatory harmonization, and the reduction of non-tariff barriers. The findings suggest that the interaction between AfCFTA and SAATM can generate cumulative economic effects, although their

realization depends on structural and institutional conditions. The study contributes to the literature by integrating two largely separate analytical fields and by proposing a conceptual framework for future empirical research.

Keywords: AfCFTA; SAATM; economic integration; air transport; trade

JEL: F15, L93, F13

DOI: 10.58861/tae.grdier.2026.08

This article shall be cited in APA style as: Yordanova, A. (2026). The interplay between trade integration and air transport in Africa. *Global and regional dimensions of international economic relations*, (3), 95-108. DOI: 10.58861/tae.grdier.2026.08.

Въведение

Африканската континентална зона за свободна търговия (AfCFTA) се разглежда в научната литература като ключов инструмент за задълбочаване на икономическата интеграция в Африка чрез премахване на тарифни и нетарифни бариери, либерализация на търговията със стоки и услуги и стимулиране на вътрешноконтиненталната търговия (*Marinov, 2019; World Bank, 2020*). Споразумението обхваща над 1.3 милиарда души и създава предпоставки за формиране на единен пазар с потенциал за значително увеличение на търговските потоци (*World Bank, 2020; African Development Bank, 2025*).

Паралелно с това Решението от Ямусукро (YD), прието през 1999 г., представлява основната рамка за либерализация на въздушния транспорт в Африка чрез премахване на ограниченията в авиацията (*Schlumberger, 2010*). То често се разглежда като еквивалент на политика „отворено небе“ с потенциал за намаляване на транспортните разходи и подобряване на свързаността, въпреки това ефективността му остава ограничена поради непълна имплементация (*Schlumberger, 2010; Adediran, 2022*).

Именно в отговор на тези ограничения единният африкански пазар на въздушен транспорт (SAATM) може да бъде интерпретиран като институционализирано продължение и оперативна реализация на Решението от Ямусукро, насочено към преодоляване на пропуските в неговото прилагане и към създаване на ефективно функциониращ единен авиационен пазар (*Adediran, 2022*). Тази еволюция има пряко значение за AfCFTA, тъй като подобрената авиационна свързаност и либерализацията на въздушния транспорт се явяват важни предпоставки за реализиране на търговските

ефекти от континенталната интеграция чрез улесняване на движението на стоки и хора (*World Bank, 2020; Fu & Oum, 2014*).

Въпреки общата им стратегическа насоченост, AfCFTA и SAATM продължават да се разглеждат предимно отделно в научната литература. Изследванията върху AfCFTA се фокусират основно върху макроикономически и търговски ефекти, докато тези върху SAATM и авиационната либерализация са концентрирани върху регулаторната рамка, секторната динамика и ефектите върху свързаността (*World Bank, 2020; Adediran, 2022*). В резултат се формира съществен изследователски дефицит, свързан с липсата на интегриран анализ на взаимодействието между търговската интеграция и въздушния транспорт в Африка.

Целта на настоящото изследване е да систематизира и синтезира съществуващата литература относно взаимодействието между Африканската континентална зона за свободна търговия (AfCFTA) и Единния африкански въздушен транспортен пазар (SAATM), като изведе интегрирана концептуална рамка за анализ на тяхното съвместно въздействие върху икономическата интеграция в Африка.

Обект на изследването са процесите на регионална икономическа интеграция в Африка, разглеждани през призмата на търговската либерализация и развитието на транспортната система.

Предмет на изследването са механизмите на взаимодействие между търговската интеграция и авиационната либерализация, чрез които AfCFTA и SAATM взаимно влияят върху икономическата активност, свързаността и търговията.

За постигане на поставената цел са формулирани следните изследователски задачи:

- да се анализират теоретичните основи на икономическата интеграция и ролята на транспорта като посредник на интеграционните процеси;
- да се систематизират емпиричните и концептуалните изводи от научната литературата относно ефектите на AfCFTA и SAATM;
- да се изведе интегрирана концептуална рамка за анализ на кумулативните ефекти от AfCFTA и SAATM.

1. Методология на литературния обзор

Настоящото изследване представлява концептуален литературен обзор, който чрез систематичен и аналитично-синтетичен подход обобщава литературата, идентифицира теоретични пропуски и извежда механизмите на взаимодействие между търговската интеграция и авиационната либерализация. Предпочетени са източници, които имат ясно теоретично или емпирично значение за целите на настоящата статия и допринасят за изясняване на връзката между търговската интеграция и въздушния транспорт в африкански контекст.

Анализът на научната литература е организиран в няколко последователни тематични блока: теоретични основи на икономическата интеграция и ролята на транспорта; ефекти на AfCFTA; и ефекти от SAATM и либерализацията на въздушния транспорт. Въз основа на този преглед се извежда синтетичен анализ на взаимодействието между AfCFTA и SAATM, като се идентифицират посредническите механизми, чрез които те взаимно усилват икономическите ефекти.

Този подход позволява литературата да бъде разгледана не като набор от отделни изследвания, а като взаимосвързано поле от аргументи, в което AfCFTA и SAATM се анализират както в рамките на собствените си политически логики, така и в светлината на възможните им кумулативни ефекти.

2. Теоретичен обзор

Теорията на икономическата интеграция предоставя основната аналитична рамка за оценка на ефектите от регионалните търговски споразумения. Съвременната научна литература поставя акцент върху концепцията за „дълбока интеграция“, която надхвърля традиционната тарифна либерализация и включва регулаторна хармонизация, търговско улесняване и либерализация на услугите (*Bhagwati & Panagariya, 1996*). В този контекст ефектите от интеграцията се определят не само от премахването на формалните бариери, но и от степента на институционална координация и ефективността на съпътстващите политики.

Важен аспект на тази рамка е ролята на транспортната система като

посредник на интеграционните процеси. Намалването на търговските бариери води до увеличаване на икономическата активност само при наличие на ефективни транспортни и логистични системи, които позволяват реалното движение на стоки и хора (*Frankel, 1997; World Bank, 2020*).

2.1 AfCFTA: емпирични ефекти и изводи от литературата

Емпиричната литература върху AfCFTA установява, че континенталната търговска интеграция има потенциал да доведе до значително увеличение на вътрешноафриканската търговия, но мащабът на тези ефекти зависи в решаваща степен от съпътстващите политики и институционални условия (*Mevel & Karingi, 2012*). Изчислимите общоравновесни модели разкриват, че тарифната либерализация сама по себе си има относително ограничен ефект, докато комбинирането ѝ с намаляване на нетарифните бариери води до значително по-големи икономически ползи (*World Bank, 2020*).

Гравитационните модели допълват тези резултати, като показват, че регионалните търговски споразумения увеличават двустранната търговия, но ефектите са силно зависими от инфраструктурата и институционалната среда (*Jadhav & Ghosh, 2023; Kassa & Sawadogo, 2021*). Това потвърждава, че търговската интеграция не може да бъде разглеждана изолирано от транспортната система.

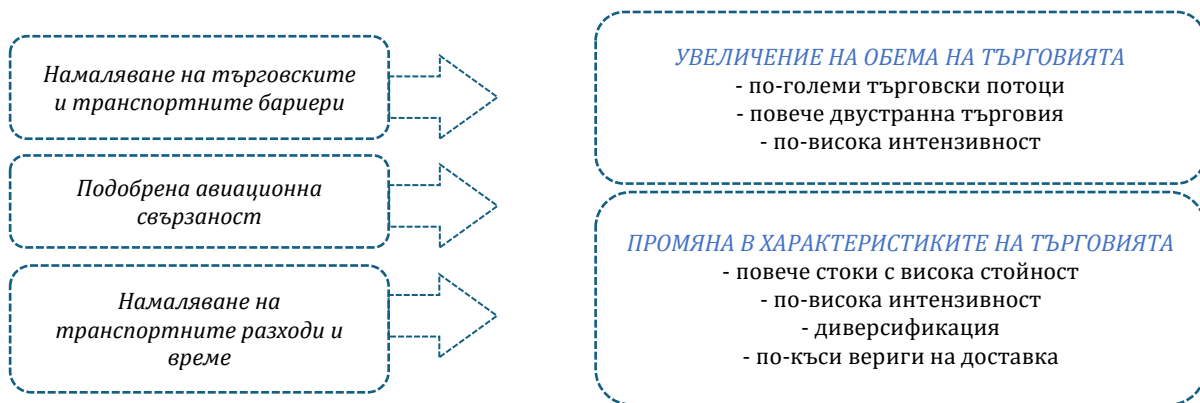
Създаването на по-големи и интегрирани пазари в рамките на AfCFTA създава предпоставки за стимулиране на индустриализацията и развитието на регионални вериги на стойността (*Marinov, 2019; AfDB, 2025*). Увеличеният мащаб на пазара повишава привлекателността на континента за инвестиции и създава условия за технологичен трансфер и диверсификация на производството.

Въпреки тези положителни перспективи, емпиричните оценки остават условни. Ефектите от AfCFTA зависят от степента на реална имплементация, институционалния капацитет и координацията между държавите (*Burfisher et al., 2004; World Bank, 2020*). Ограниченията в инфраструктурата и логистиката могат да възпрепятстват трансформирането на формалната либерализация в реални търговски потоци.

2.2 SAATM: ефекти от либерализацията на въздушния транспорт

Изследователският фокус върху либерализацията на въздушния транспорт е насочен към премахването на регулаторните ограничения и произтичащите от това икономически ефекти, които могат да бъдат систематизирани като преки и косвени. Преките ефекти включват намаляване на цените, увеличаване на честотите, разширяване на маршрутната мрежа и засилване на конкуренцията между авиокомпаниите (Micco & Serebrisky, 2006; Fu & Oum, 2014). Косвените ефекти се проявяват чрез стимулиране на търговията, туризма и инвестиционната активност, както и чрез подобряване на достъпа до международни пазари. Намаляването на транспортните разходи и времето за доставка е особено важно за стоки с висока стойност и чувствителност към времето, което увеличава значението на въздушния транспорт като част от глобалните вериги на стойността (Micco & Serebrisky, 2006).

Фигура 1. Концептуална рамка на влиянието на авиационната либерализация върху обема и характеристиките на търговските потоци



Източник: Съставено от автора

В този контекст ефектите от авиационната либерализация могат да бъдат разграничени чрез обема и характеристиките на търговските потоци (Фигура 1). Обемът отразява интензивността на търговията, докато характеристиките се отнасят до структурата на търговията, включително вида на стоките, степента на добавена стойност и чувствителността към времето на доставка (Grosso & Shepherd, 2009). Този ефект се реализира чрез диференцирано въздействие върху отделните сектори, като либерализацията

на въздушния транспорт намалява търговските разходи и повишава надеждността на доставките, което води до по-силен ръст на търговията при производствени стоки, стоки с висока времева чувствителност и особено при части и компоненти, които са най-зависими от ефективна логистика, като прогнозите показват, че увеличение с една единица на индекса на авиационна либерализация (ALI) е свързано с приблизително 4% ръст на двустранната търговия в този сектор (*Grosso & Shepherd, 2009*).

Това предполага, че либерализацията във въздушния транспорт води както до увеличаване на търговските потоци, така и до структурни промени, изразяващи се в нарастване на дела на стоки с висока стойност.

3. Резултати от литературния синтез

Синтезът позволява систематизиране на механизмите, чрез които AfCFTA и SAATM взаимодействат в процеса на икономическа интеграция. Тези механизми могат да бъдат разграничени чрез взаимодействието между факторите от страна на търсенето, генерирани от търговската интеграция, и факторите от страна на предлагането, свързани с авиационната либерализация (Таблица 1).

Таблица 1. Механизми на взаимодействие между AfCFTA и SAATM

Механизъм	Ефект на AfCFTA (търсене)	Ефект на SAATM (предлагане)	Комбинирано въздействие върху икономиката
Търговски потоци	Увеличаване на вътрешноконтиненталната търговия чрез премахване на тарифни и нетарифни бариери (World Bank, 2020)	Подобряване на товарната авиационна свързаност и намаляване на разходите за въздушен транспорт (Micco & Serebrisky, 2006)	Ускорено движение на стоки, особено такива с висока стойност и чувствителност към времето
Транспортни разходи	Намаляване на търговските разходи чрез либерализация и улесняване на търговията (World Bank, 2020)	Намаляване на авиационните тарифи чрез засилена конкуренция (Fu & Oum, 2014)	Съвместно намаляване на общите логистични разходи и повишаване на конкурентоспособността
Свързаност	Повишено търсене на транспортни услуги поради увеличена икономическа активност (Abrego et al., 2020)	Разширяване на маршрутната мрежа, честотите и капацитета (Schlumberger, 2010)	Подобрен регионална интеграция и достъп до пазари
Конкуренция	Засилване на конкуренцията между фирми на интегрирания пазар (Adetona, 2021).	Засилване на конкуренцията между авиокомпаниите (Fu & Oum, 2014)	Повишена ефективност и намаляване на цените
Логистична ефективност	Намаляване на нетарифните бариери и	Подобряване на надеждността на	По-ефективни вериги на доставки и интеграция в глобалната икономика

	административните пречки (Ngobeni, 2025).	транспорта (Micco & Serebrisky, 2006)	
<i>Инфраструктура и институции</i>	Изисква подобрена инфраструктура и координация (Abrego et al., 2020)	Изисква регулаторна хармонизация и пазарна либерализация (Schlumberger, 2010)	Условие за реализиране на кумулативни ефекти

Източник: Съставено от автора

Взаимодействието между AfCFTA и SAATM се реализира чрез взаимосвързани икономически канали, които определят динамиката на търговските потоци, транспортните разходи и степента на свързаност. В този контекст резултатите от литературния анализ се структурират около ключови посреднически фактори, чрез които се формират кумулативните икономически ефекти.

3.1 Транспортна инфраструктура

Транспортната инфраструктура представлява основният канал, чрез който ефектите от търговската интеграция се материализират в икономически резултати. В африканския контекст, характеризиращ се със значителни географски разстояния, ограничена сухопътна инфраструктура и високи логистични разходи, въздушният транспорт придобива стратегическо значение като средство за осигуряване на икономическа свързаност (Schlumberger, 2010; African Development Bank, 2025).

Освен това авиацията улеснява мобилността на икономическите агенти, включително бизнес пътуванията, които играят ключова роля за инвестициите, търговските партньорства и трансфера на знания. По този начин въздушният транспорт допринася не само за търговията със стоки, но и за развитието на услугите и иновациите (Fu & Oum, 2014).

3.2 Транспортни разходи и свързаност

Транспортните разходи и свързаността отразяват ефектите от авиационната либерализация. SAATM играе централна роля в този процес, като създава условия за либерализация на въздушния транспорт и за премахване на структурните ограничения, които ограничават развитието на авиационния сектор в Африка. Либерализацията на пазара води до засилване на конкуренцията между авиокомпаниите, което от своя страна води до

намаляване на цените, увеличаване на честотите и разширяване на маршрутната мрежа (Fu & Oum, 2014; Micco & Serebrisky, 2008).

Тези промени имат пряк ефект върху достъпността на въздушния транспорт, което води до увеличаване на пътническия и товарния трафик. В същото време, подобрената свързаност намалява бариерите пред икономическите взаимодействия и създава условия за по-интензивни търговски и инвестиционни връзки (Micco & Serebrisky, 2006; Fu & Oum, 2014). Косвените ефекти от авиационната либерализация се проявяват чрез стимулиране на икономическата активност в редица сектори, включително туризъм, логистика и услуги. Подобрената достъпност на пазарите увеличава привлекателността на регионите за инвестиции и създава условия за икономическа диверсификация (Fu & Oum, 2014).

3.3 Институционалната координация и регулаторната хармонизация

Ефективното взаимодействие между AfCFTA и SAATM изисква висока степен на институционална координация и регулаторна хармонизация. Липсата на съгласуваност между националните политики може да доведе до фрагментация на пазарите и да ограничи ефектите от либерализацията, дори при наличие на формални споразумения (Adediran, 2022).

Регулаторната фрагментация в африканския контекст допълнително усложнява този процес, тъй като различията в нормативните изисквания, лицензионните режими и механизмите за надзор ограничават възможностите за трансгранично предоставяне на услуги. Липсата на съгласувани регулаторни стандарти увеличава транзакционните разходи и затруднява функционирането на интегрирани пазари, което ограничава потенциала на AfCFTA да реализира пълния си икономически ефект (Marangwanda & Qutieshat, 2024). В този контекст регулаторната хармонизация и засиленото сътрудничество между националните и регионалните институции се очертават като ключови предпоставки за подобряване на пазарната ефективност и за задълбочаване на икономическата интеграция.

3.4 Логистична ефективност

Нетарифните бариери са сред основните фактори, които ограничават

ефективността на търговската интеграция в Африка. Те включват административни процедури, митнически забавяния, регулаторни различия и други пречки, които увеличават разходите за търговия и намаляват ефективността на логистичните вериги (*World Bank, 2020*).

Намаляването на тези бариери има пряко въздействие върху транспортния сектор, като увеличава търсенето на транспортни услуги и подобрява ефективността на веригите за доставки. В този контекст авиацията играе ключова роля като бърз и надежден транспортен канал, който позволява преодоляване на логистичните ограничения.

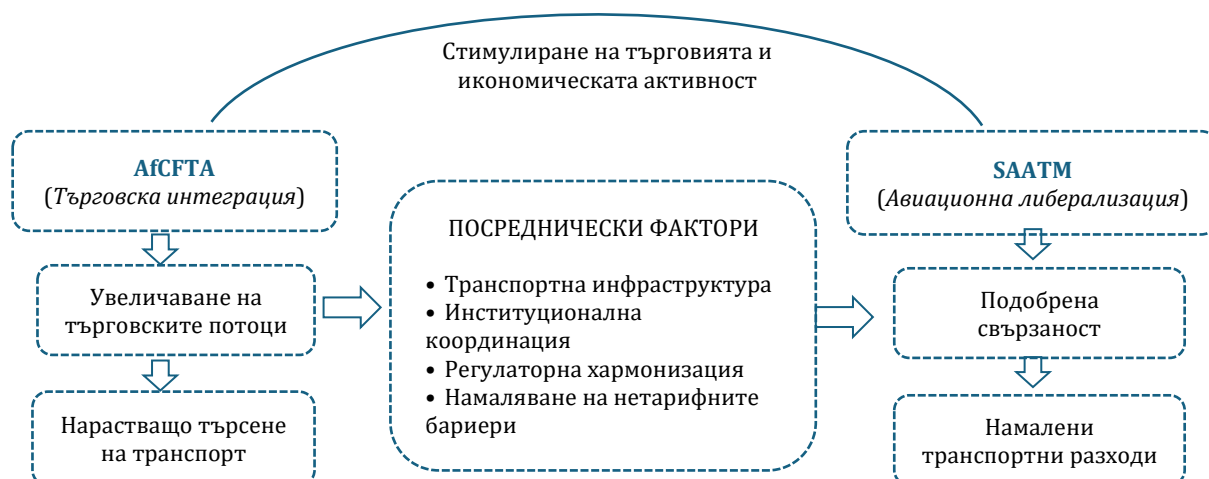
3.5 Взаимодействието между AfCFTA и SAATM

Взаимодействието между AfCFTA и SAATM може да бъде описано като двупосочен процес, при който търговската интеграция и авиационната либерализация взаимно усилват своето въздействие. От една страна, увеличаването на търговията води до нарастващо търсене на транспортни услуги, което стимулира развитието на авиационния сектор (*World Bank, 2020*).

От друга страна, подобрената авиационна свързаност намалява транспортните разходи и увеличава достъпа до пазари, което стимулира допълнителна търговия и икономическа активност (*Micco & Serebrisky, 2006; Fu & Oum, 2014*). Този процес създава положителна обратна връзка, при която подобренията в търговската среда и транспортната система се усилват взаимно. В резултат се формират кумулативни ефекти, които се проявяват чрез увеличаване на икономическата активност, подобряване на свързаността и засилване на интеграцията. Въпреки това, тези ефекти не са автоматични и зависят от редица условия, включително инфраструктура, институционална координация и регулаторна хармонизация.

Въз основа на идентифицираните механизми може да бъде изведена интегрирана концептуална рамка, която визуализира взаимодействието между търговската интеграция и авиационната либерализация и ролята на посредническите фактори в процеса на икономическа интеграция (Фигура 2).

Фигура 2. Концептуална рамка на взаимодействието между AfCFTA и SAATM



Източник: Съставено от автора

4. Дискусия

Представеният качествен синтез установява, че взаимодействието между AfCFTA и SAATM има потенциал да генерира значими икономически ефекти чрез взаимно подобряване на търговската интеграция и авиационната либерализация. Въпреки това, анализът разкрива съществено разминаване между теоретичния потенциал на тези инициативи и степента, в която този потенциал е концептуализиран и емпирично изследван.

Научните изследвания върху AfCFTA са насочени основно към макроикономическите ефекти на интеграцията, включително динамиката на търговските потоци, индустриалната трансформация и инвестиционната активност (*World Bank, 2020; Mevel & Karingi, 2012*). В същото време, изследванията върху авиационната либерализация и SAATM разглеждат предимно секторните ефекти, свързани със свързаността, конкуренцията и ценовата динамика във въздушния транспорт (*Micco & Serebrisky, 2006; Fu & Oum, 2014; Schlumberger, 2010*). Това разделение води до фрагментирано разбиране на механизмите и ограничава цялостната оценка на ефектите от континенталната интеграция.

Взаимодействието между търговската интеграция и авиационната либерализация следва да се разглежда като двупосочен и взаимно усилващ се процес между търговската интеграция и авиационната либерализация. Увеличените търговски потоци генерират търсене на транспортни услуги,

докато подобрената свързаност и по-ниските транспортни разходи разширяват достъпа до пазари и стимулират допълнителна икономическа активност. Въпреки това, реализирането на тези ефекти е условно и зависимо от структурни фактори като инфраструктура, институционална координация и регулаторна среда, което налага интегриран подход към тяхното изследване.

Подобна динамика се наблюдава и в либерализацията на въздушния транспорт в Югоизточна Азия, която се разглежда като допълващ елемент към икономическата интеграция. В рамките на АСЕАН усилията за създаване на единен авиационен пазар са насочени към премахване на ограниченията върху пазарния достъп и подобряване на ефективността, като същевременно се сблъскват със сходни предизвикателства, свързани с непълното прилагане на договорените свободи, ограничения върху собствеността и контрола на авиокомпаниите и липсата на изцяло интегриран вътрешен пазар (Tan, 2014).

Заклучение

Настоящото изследване предлага интегриран преглед на взаимодействието между AfCFTA и SAATM, като ги разглежда не като самостоятелни политики, а като взаимосвързани елементи на процеса на икономическа интеграция в Африка. Чрез качествен синтез на литературата се извежда концептуална рамка, която обяснява механизмите, чрез които търговската интеграция и авиационната либерализация генерират кумулативни икономически ефекти.

Основният извод е, че потенциалът на AfCFTA не може да бъде реализиран в пълен мащаб без ефективно функционираща транспортна система, като въздушният транспорт играе ключова роля за преодоляване на географските и инфраструктурните ограничения на континента. В този контекст SAATM се явява критичен инструмент за трансформиране на търговските възможности в реална икономическа активност чрез подобряване на свързаността и намаляване на транспортните разходи.

В същото време анализът очертава необходимостта от бъдещи изследвания, които да оценят емпирично кумулативните ефекти от взаимодействието между търговската интеграция и авиационната либерализация. Разработването на интегрирани аналитични модели,

включващи както търговски, така и транспортни променливи, представлява важна насока за по-нататъшно развитие на научните изследвания в тази област.

Източници:

- Abrego, L., Zamaróczy, M., Gursoy, T., Issoufou, S., Nicholls, G., Perez-Saiz, H. & Rosas, J. (2020). The African Continental Free Trade Area: Potential Economic Impact and Challenges. Staff Discussion Notes. 20. 10.5089/9781513542379.006.
- Adediran, A. O. (2022). Regulatory Convergence of Consumer Protection in the Single African Air Transport Market: How Far, How Well? *Air and Space Law*, 47(4/5).
- Adetona, T. (2021). Competition and the AfCFTA: Building a Framework for Competition Regulation under the Free Trade Regime. LL. B Thesis, University of Lagos.
- African Development Bank. (2025). African Economic Outlook 2025: Making Africa's capital work better for Africa's development. AfDB.
- Bhagwati, J., & Panagariya, A. (1996). The theory of preferential trade agreements: historical evolution and current trends. *The American Economic Review*, 86(2), 82-87.
- Burfisher, M. E., Robinson, S., & Thierfelder, K. (2004). Regionalism: Old and new, theory and practice.
- Frankel, J. A., Stein, E., & Wei, S. J. (1997). Regional trading blocs in the world economic system. Peterson Institute.
- Fu, X., & Oum, T. H. (2014). Air transport liberalization and its effects on airline competition and traffic growth—an overview.
- Grosso, M. G., & Shepherd, B. (2009). Liberalizing air cargo services in APEC. *Research Papers in Economics*. <https://mpira.ub.uni-muenchen.de/17781/>.
- Jadhav, S., & Ghosh, I. (2024). Future prospects of the gravity model of trade: A bibliometric review (1993–2021). *Foreign Trade Review*, 59(1), 26-61.
- Kassa, W., & Sawadogo, P. N. (2021). Trade creation and trade diversion in African RECs. Policy Research Working Paper, 9761.
- Marangwanda, A., & Qutieshat. (2024). A. Advancing Regulatory Alignment and Market Integration of the African Insurance Sector with the Context of AfCFTA: A Critical Review of Literature.

- Marinov, E. (2019). Африканската континентална зона за свободна търговия: защо Африка се връща към мултилатерализма? Годишник Икономика и бизнес, 4(1), 135-147.
- Mevel, S., & Karingi, S. (2012). Deepening regional integration in Africa: a computable general equilibrium assessment of the establishment of a continental free trade area followed by a continental customs union. In 7th African Economic Conference, Kigali, Rwanda. Addis Ababa: United Nations Economic Commission for Africa (UNECA).
- Micco, A., & Serebrisky, T. (2006). Competition regimes and air transport costs: The effects of open skies agreements. *Journal of International Economics*, 70(1), 25-51.
- Ngobeni, B. M. (2025). The Causes and Effects of Poor Customs Administration on the Successful Implementation of the African Continental Free Trade Area Agreement (AfCFTA): The Need to Digitalise Customs Procedures in Africa. In *Law and Policy of the African Continental Free Trade Area (AfCFTA) Prospects and Challenges for Trade and Investment in Africa* (pp. 221-243). Cham: Springer Nature Switzerland.
- Schlumberger, C. E. (2010). Open skies for Africa: implementing the Yamoussoukro decision. World Bank Publications.
- Tan, A. K. J. (2014). The ASEAN single aviation market: Liberalizing the airline industry. ERIA Policy Brief.
- World Bank. (2020). The African Continental Free Trade Area: Economic and distributional effects.



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

ГЛОБАЛНИ И РЕГИОНАЛНИ ИЗМЕРЕНИЯ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ИКОНОМИЧЕСКИ ОТНОШЕНИЯ

БРОЙ 3
Свищов, 2026 г.

GLOBAL AND REGIONAL DIMENSIONS OF INTERNATIONAL ECONOMIC RELATIONS

ISSUE 3
Svishtov, 2026

ISSN: 2738-8573 (online)



miojournal.uni-svishtov.bg

РЕДАКЦИОНЕН СЪВЕТ:

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

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

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

(Икономически университет – Варна)

Доц. д-р Здравко Любенов – **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 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 Димитър Костов

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

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:

Доц. д-р Драгомир Илиев, e-mail: d.iliev@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

www.mioconference.eu

Адреси на електронното издание: miojournal.uni-svishtov.bg

dlib.uni-svishtov.bg

Алтернативен адрес:

www.mioconference.eu

ISSN 2738-8573

© Академично издателство „Ценов“ – Свищов

Списание „Глобални и регионални измерения на международните икономически отношения“ (съкратено **ГРИМИО**) е правоприменник 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.

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 *Тридесетата конференция* се проведе на 16 май 2026 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.

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 3rd 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 *Thirtieth conference* was held on May 16, 2026 at Dimitar Tsenov Academy’s Training and Recreation Center in the village of Oreshak and online through the BigBlueButton platform.

СЪДЪРЖАНИЕ / CONTENT:

ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД МЕЖДУНАРОДНАТА ДИВЕРСИФИКАЦИЯ: АНАЛИЗ ЧРЕЗ ИНДЕКСА НА СИНХРОНИЗИРАНА ЗАГУБА.....	8
<i>Виктория Стефанова Данева</i>	
CHALLENGES TO INTERNATIONAL DIVERSIFICATION: ANALYSIS THROUGH THE GLOBAL SYNCHRONIZED LOSS INDEX.....	8
<i>Victoria Stefanova Daneva</i>	
РАЗВИТИЕ НА ТУРИЗМА НА БЪЛГАРИЯ В ПЕРИОДА ОТ 2019 – 2025 Г. В КОНТЕКСТА НА ГЛОБАЛНИТЕ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА	16
<i>д-р Даниела Тинкова Маринова; Мариян Симеонов Великов</i>	
DEVELOPMENT OF TOURISM IN BULGARIA IN THE PERIOD 2019 – 2025 IN THE CONTEXT OF GLOBAL CHALLENGES	16
<i>Daniela Tinkova Marinova, PhD; Marian Simeonov Velikov</i>	
ФРАНЧАЙЗИНГЪТ В СФЕРАТА НА ТУРИЗМА.....	28
<i>Катерина Кирилова Бахчеванова</i>	
FRANCHISING IN THE TOURISM SECTOR.....	28
<i>Katerina Kirilova Bahchevanova</i>	
ПРЕКИ И НЕПРЕКИ ИКОНОМИЧЕСКИ РАЗХОДИ ПРИ КИБЕРИНЦИДЕНТИ В МАЛКОТО ПРЕДПРИЯТИЕ	44
<i>Бетина Диянова Минкова</i>	
DIRECT AND INDIRECT COSTS OF CYBER INCIDENTS IN THE SMALL ENTERPRISE.....	44
<i>Betina Diyanova Minkova</i>	
ЗАЩО РАЗМЕРЪТ НА СИВАТА ИКОНОМИКА ВАРИРА МЕЖДУ ДЪРЖАВИТЕ	59
<i>Георги Драгомиров Илиев</i>	
WHY DOES THE SIZE OF THE SHADOW ECONOMY VARY ACROSS NATIONS.....	59
<i>Georgi Dragomirov Iliev</i>	
МОДЕЛ ЗА ОПТИМИЗАЦИЯ НА ИЗБОРА НА МЕЖДУНАРОДНИ ПАЗАРИ В ДИГИТАЛНА СРЕДА.....	73
<i>Невин Бурханова Ангелова</i>	
A MODEL FOR OPTIMIZATION OF INTERNATIONAL MARKET SELECTION IN A DIGITAL ENVIRONMENT.....	73
<i>Nevin Burhanova Angelova</i>	
DIGITALIZATION IN CUSTOMS: ECONOMIC AND INSTITUTIONAL IMPACTS	86
<i>Melisa Vyulent Ismail</i>	
ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕЖДУ ТЪРГОВСКАТА ИНТЕГРАЦИЯ И ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ В АФРИКА	95
<i>Анита Йорданова Йорданова</i>	

THE INTERPLAY BETWEEN TRADE INTEGRATION AND AIR TRANSPORT IN AFRICA.....	95
<i>Anita Yordanova Yordanova</i>	
ТРАНСГРАНИЧНОТО СЪТРУДНИЧЕСТВО КАТО ИНСТРУМЕНТ ЗА ЗЕЛЕНА ТРАНСФОРМАЦИЯ В ДУНАВСКИЯ РЕГИОН	109
<i>Габриела Руменова Попова</i>	
TRANSNATIONAL COOPERATION AS AN INSTRUMENT FOR GREEN TRANSITION IN THE DANUBE REGION	109
<i>Gabriela Rumeno va Popova</i>	
ОРЪЖИЯТА НА СЪВРЕМЕННИТЕ ТЪРГОВСКИ ВОЙНИ	124
<i>Георги Спасов Витков</i>	
WEAPONS OF CONTEMPORARY TRADE WARS.....	124
<i>Georgi Spasov Vitkov</i>	
ЕНЕРГИЙНАТА ИНТЕГРАЦИЯ В ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ КАТО ИНСТРУМЕНТ ЗА УСКОРЯВАНЕ НА ЗЕЛЕНИЯ ПРЕХОД.....	138
<i>Жени Руменова Антонова</i>	
ENERGY INTEGRATION IN THE EUROPEAN UNION AS AN INSTRUMENT FOR ACCELERATING THE GREEN TRANSITION	138
<i>Zheni Rumeno va Antonova</i>	
КАРИЕРНА ПОДКРЕПА НА МЛАДИТЕ ХОРА В ДУНАВСКИЯ РЕГИОН И МЕЖДУНАРОДНОТО УПРАВЛЕНИЕ НА ХОРАТА	153
<i>Александър Георгиев Данаилов; Габриела Руменова Попова</i>	
CAREER SUPPORT FOR YOUNG PEOPLE IN THE DANUBE REGION AND INTERNATIONAL PEOPLE MANAGEMENT.....	153
<i>Aleksandar Georgiev Danailov; Gabriela Rumeno va Popova</i>	
ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРИ УПРАВЛЕНИЕТО НА МЕЖДУНАРОДНИ ЕКИПИ В УСЛОВИЯТА НА ДИСТАНЦИОННА РАБОТА.....	163
<i>Веселин Василев Михайлов</i>	
CHALLENGES IN MANAGING INTERNATIONAL TEAMS IN A REMOTE WORK ENVIRONMENT	163
<i>Veselin Vasilev Mihaylov</i>	
ЕМПИРИЧНО ИЗСЛЕДВАНЕ НА МОТИВАЦИОННИЯ ПРОФИЛ И НАГЛАСИТЕ ЗА ОБРАЗОВАТЕЛНА МИГРАЦИЯ СРЕД ЗРЕЛОСТНИЦИТЕ В ГРАД ВАРНА	179
<i>Мария Димова Златева</i>	
AN EMPIRICAL STUDY OF THE MOTIVATIONAL PROFILE AND ATTITUDES TOWARD INTERNATIONAL EDUCATIONAL MIGRATION AMONG HIGH SCHOOL GRADUATES IN THE CITY OF VARNA	179
<i>Mariya Dimova Zlateva</i>	

ИЗСЛЕДВАНЕ НА ПОТРЕБИТЕЛСКИТЕ ВЪЗПРИЯТИЯ И РАЗПОЗНАВАЕМОСТ НА LINDOR.....	193
<i>Емилия Веселинова Петрова</i>	
RESEARCH ON CONSUMER PERCEPTIONS AND RECOGNITION OF LINDOR.....	193
<i>Emilia Veselinova Petrova</i>	
УСТОЙЧИВОСТ В МЕЖДУНАРОДНИЯ БИЗНЕС МОДЕЛ НА H&M GROUP	209
<i>Яница Мариянова Димитрова</i>	
SUSTAINABILITY IN THE H&M GROUP'S INTERNATIONAL BUSINESS MODEL	209
<i>Yanitsa Mariyanova Dimitrova</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).
- 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.



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 3, 2026 г.
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 3, 2026
miojournal.uni-svishtov.bg

ISSN: 2738-8573 (online)



miojournal.uni-svishtov.bg