СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“ – СВИЩОВ

СЪЮЗ НА УЧЕНИТЕ В БЪЛГАРИЯ – КЛОН СВИЩОВ

Международна научна конференция

ПРОБЛЕМИ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД ИКОНОМИЧЕСКИТЕ НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ ПРЕЗ XXI ВЕК

Свищов, 22 ноември 2024 г.

Сборник с доклади

Конференцията е посветена на 80 години от създаването на Съюза на учените в България

Академично издателство „Ценов“
Свищов
2024

СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“ – СВИЩОВ

СЪЮЗ НА УЧЕНИТЕ В БЪЛГАРИЯ – КЛОН СВИЩОВ

Международна научна конференция

ПРОБЛЕМИ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД ИКОНОМИЧЕСКИТЕ НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ ПРЕЗ XXI ВЕК

Свищов, 22 ноември 2024 г.

Сборник с доклади

Конференцията е посветена на 80 години от създаването на Съюза на учените в България

Академично издателство „Ценов“
Свищов
2024

ПРОГРАМЕН КОМИТЕТ

Доц. д-р Марин Маринов – Ректор на СА „Д. А. Ценов“ – Свищов
Проф. д.б.н. Диана Петкова – Председател на Съюза на учените в България
Проф. д-р Атанас Атанасов – Зам. ректор „Научноизследователска дейност и развитие на кадрите“ на СА „Д. А. Ценов“
Доц. д-р Красимира Славева – Председател СУБ – клон Свищов

ОРГАНИЗАЦИОНЕН КОМИТЕТ

Доц. д-р Христо Сирашки
Доц. д-р Пепа Стойкова
Доц. д-р Любка Илиева
Гл. ас. д-р Зоя Иванова

РЕДАКЦИОНЕН СЪВЕТ

Председател:
Проф. д-р Атанас Атанасов
Членове:
Проф. д-р Анета Денева
Доц. д-р Красимира Славева
Доц. д-р Христо Сирашки
Доц. д-р Пепа Стойкова
Доц. д-р Любка Илиева
Доц. д-р Пламен Петков
Доц. д-р Галина Чиприянова
Full Professor Carlos Coelho, PhD
Full Professor Jan Polowczyk, PhD
Full Professor Тадија Ђукић, PhD
Assoc. Prof. Tatiana Manasterska, PhD

НАУЧНИ СЕКРЕТАРИ

Доц. д-р Любка Илиева
Гл. ас. д-р Зоя Иванова
Гл. ас. д-р Асен Божиков

Публикуваните материали са рецензирани. Авторите носят отговорност за съдържанието на материалите, изразените мнения, използваните данни, цитираните източници и езиковото оформление на текстовете.

ISBN 978-954-23-2522-2 - Печатно
ISBN 978-954-23-2523-9 - Онлайн

СЪДЪРЖАНИЕ

ИКОНОМИКС, ФИНАНСИ, ЗАСТРАХОВАНЕ, СОЦИАЛНО ДЕЛО

ОБЕКТ, ЦЕЛ И РЕЗУЛТАТИ ОТ НАУЧНИТЕ ИЗСЛЕДВАНИЯ НА СЪВРЕМЕННОТО НАЦИОНАЛНО СТОПАНСТВО
Проф. д.ик.н Росица Чобанова 7

КОНЦЕПТУАЛНА РАМКА НА ЕНЕРГИЙНАТА СИГУРНОСТ
Проф. д-р Андрей Захариев, докт. Илиан Илчев 15

PARALLEL ANALYSIS OF THE INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF THE LARGE LISTED COMPANIES FROM THE TOURISM SECTOR
Prof. Stefan Simeonov, PhD, PhD student Alexey Gudev 22

МОДЕЛЪТ ЗА АНАЛИЗ „ДЮ ПОНТ“ КАТО ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ОЦЕНКА НА ДЕЙНОСТТА НА ЖИВОТОЗАСТРАХОВАТЕЛНИТЕ ДРУЖЕСТВА В БЪЛГАРИЯ
Доц. д-р Венцислав Василев 32

ЗА ЛИПСВАЩАТА ВРЪЗКА МЕЖДУ ДАНЪЧНАТА АВТОНОМНОСТ НА ОБЩИНИТЕ И МЕСТНАТА СТОПАНСКА АКТИВНОСТ
Доц. д-р Людмил Найденов 41

ВЛИЯНИЕ НА НАРАСТВАЩАТА ПРОДЪЛЖИТЕЛНОСТ НА ЖИВОТ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ГРАЖДАНИ ВЪРХУ ДЪЛГОСРОЧНИТЕ ГРИЖИ
Доц. д-р Николай Нинов 49

ПАЗАРНИ ОСОБЕНОСТИ НА ПРОМЯНАТА НА УЧАСТИЕТО НА ОСИГУРЕНИТЕ ЛИЦА ВЪВ ФОНДОВЕТЕ ЗА ДОПЪЛНИТЕЛНО ДОБРОВОЛНО ПЕНСИОННО ОСИГУРЯВАНЕ В БЪЛГАРИЯ
Доц. д-р Пламен Йорданов, гл. ас. д-р Маргарита Николова 58

ПРОБЛЕМИ В РАЗВИТИЕТО НА ЗАСТРАХОВАНЕТО „КАСКО НА МПС“ НА БЪЛГАРСКИЯ ЗАСТРАХОВАТЕЛЕН ПАЗАР
Доц. д-р Румен Ерусалимов 66

РОЛЯТА НА ВИСШЕТО ИКОНОМИЧЕСКО ОБРАЗОВАНИЕ ЗА ФОРМИРАНЕТО И ПОВИШАВАНЕТО НА ЗАСТРАХОВАТЕЛНАТА ГРАМОТНОСТ
Гл. ас. д-р Анелия Панева 73

АНАЛИТИЧЕН ПРЕГЛЕД НА ТОП 10 НА HEALTHTECH СТАРТЪПИТЕ В БЪЛГАРИЯ (СПОРЕД КЛАСАЦИИТЕ НА TRACXN)
Гл. ас. д-р Валентина Нинова 80

РАЗВИТИЕ И СЪСТОЯНИЕ НА ОСИГУРЯВАНЕТО В УНИВЕРСАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД В БЪЛГАРИЯ
Гл. ас. д-р Йордан Йорданов 91

ПАЗАРЪТ НА ТРУДА И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВАТА ПРЕД УМЕНИЯТА НА РАБОТНАТА СИЛА
Гл. ас. д-р Таня Илиева 100

СТРЕС ТЕСТ НА ПУБЛИЧНИ ПРЕДПРИЯТИЯ ЧРЕЗ ALTMAN'S Z-SCORE МОДЕЛ
Ас. д-р Силвия Заркова 105

АНАЛИЗ НА СТРУКТУРАТА НА СОБСТВЕНИЯ КАПИТАЛ НА БАНКОВИЯ СЕКТОР В КОНТЕКСТА НА РЕГУЛАТОРНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ БАЗЕЛ III
Д-р Беатрис Любенова 111

СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ ПАРАМЕТРИ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР - СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ
Докт. Васил Василев 123

ШОКОВИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ НА ПАНДЕМИЯТА ВЪРХУ ОТРАСЛИ НА ИКОНОМИКАТА В БЪЛГАРИЯ И ЕС – ЕМПИРИЧНИ СВИДЕТЕЛСТВА
Докт. Горян Милев 131

ИКОНОМИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛИ И ЕВОЛЮЦИЯ НА ДАНЪЧНАТА ОСНОВА В АГРАРНИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ – ЕМПИРИЧНИ СВИДЕТЕЛСТВА
Докт. Ивайло Здравков 141

СЪСТОЯНИЕ НА ГЛОБАЛНИЯ ПАЗАР НА НЕДВИЖИМИ ИМОТИ - ТЕНДЕНЦИИ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА
Докт. Пламен Илиев 150

ИКОНОМИЧЕСКИ ОСНОВАНИЯ ЗА ДЪРЖАВНАТА НАМЕСА: МОДЕЛИ ЗА ИНТЕРВЕНЦИЯ И COVID-19
Докт. Станислав Младенов 159

РЕГИОНАЛНА КОНВЕРГЕНЦИЯ И ДИВЕРГЕНЦИЯ НА ЦЕНОВИТЕ РАВНИЩА НА НЕДВИЖИМИТЕ ИМОТИ В БЪЛГАРИЯ: ДИНАМИКА И ТЕНДЕНЦИИ
Докт. Цондю Цондев 169

СЧЕТОВОДСТВО, КОНТРОЛ, АНАЛИЗ, СТАТИСТИКА

ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА СЧЕТОВОДНО ОТЧИТАНЕ НА СПЕЦИФИЧНИТЕ ПРИХОДИ В ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНИТЕ ДРУЖЕСТВА
Проф. д-р Атанас Атанасов 183

NEAR-EXACT DISTRIBUTIONS AND FINITE FORM REPRESENTATIONS: PROBLEMS THEY CAN SOLVE
Full Professor, Ph.D. & Hab., Carlos A. Coelho 190

НОРМАТИВНАТА РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ОТНОСНО ОПОВЕСТЯВАНЕТО НА НЕФИНАНСОВА ИНФОРМАЦИЯ КАТО ПРЕДПОСТАВКА ЗА НАДЕЖДНА ОЦЕНКА НА УСТОЙЧИВОТО РАЗВИТИЕ НА БАНКИТЕ
Доц. д-р Венцислав Вечев 198

SUSTAINABILITY REPORTING CHALLENGES IN THE CONTEXT OF CHANGES IN ACCOUNTING LEGISLATION
Assoc. Prof. Galina Chipriyanova, PhD,
Assoc. Prof. Mihail Chipriyanov, PhD 204

ПРОБЛЕМИ И ПЕРСПЕКТИВИ ПРИ ОБУЧЕНИЕТО ПО СЧЕТОВОДСТВО В СЪВРЕМЕННИТЕ УСЛОВИЯ
Доц. д-р Галя Иванова-Кузманова 211

ПРОБЛЕМИ ПРИ ОТЧИТАНЕ НА ПРИХОДИТЕ И РАЗХОДИТЕ ПО ДОГОВОРИ ЗА СТРОИТЕЛСТВО
Доц. д-р Диана Крумова 218

COMPARATIVE ANALYSIS OF FINANCIAL INCLUSION IN ROMANIA, BULGARIA, AND THE REPUBLIC OF MOLDOVA THROUGH THE FINANCIAL INCLUSION INDEX OF TRADITIONAL AND FINTECH SERVICES
Assoc. Prof. Eduard Hîrbu, PhD, Hîrbu Ana 226

ИКОНОМИЧЕСКИ РАЗЛИЧИЯ И НЕРАВЕНСТВА МЕЖДУ СЕВЕРНА И ЮЖНА БЪЛГАРИЯ
Доц. д-р Красимира Славева..... 235

СТАТИСТИЧЕСКИ АНАЛИЗ НА СЕЗОННИТЕ КОЛЕБАНИЯ В ПОСЕЩЕНИЯТА НА БЪЛГАРСКИ ГРАЖДАНИ В ЧУЖБИНА
Доц. д-р Пламен Петков, докт. Пламена Колева 247

ДОКЛАДВАНЕ НА УСТОЙЧИВОСТТА НА БИЗНЕСА – СЪДЪРЖАНИЕ И АКТУАЛНИ НАСОКИ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ
Доц. д-р Радосвета Кръстева-Христова 257

ПОЗИЦИОНИРАНЕ НА ПРИЕМА НА СТУДЕНТИ ПО АДМИНИСТРАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ И ИКОНОМИКА ЗА УЧЕБНАТА 2023 – 2024 ГОДИНА В Р БЪЛГАРИЯ
доц. д-р Росица Колева 266

УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ОДИТОРСКИТЕ УСЛУГИ В УСЛОВИЯТА НА ДИГИТАЛНА ТРАНСФОРМАЦИЯ
Доц. д-р Силвия Костова 272

ОБЕЗЦЕНКА НА ВЗЕМАНИЯТА ОТ ПРОДАЖБИ В ПРЕДПРИЯТИЯТА
Доц. д-р Слави Генов 280

ВЛИЯНИЕ НА ДАНЪЧНИТЕ НЕСЪОТВЕТСТВИЯ ВЪРХУ ФИСКАЛНАТА СТАБИЛНОСТ
Гл. ас. д-р Жельо Желев 288

ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА И ПОСЛЕДИЦИ ОТ ПРИЛАГАНЕТО НА МЕЖДУНАРОДНИЯ СТАНДАРТ ЗА ФИНАНСОВО ОТЧИТАНЕ 9 В МУЛТИНАЦИОНАЛНИТЕ КОРПОРАЦИИ: СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ
Гл. ас. д-р Кирил Димитров 296

ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВАТА ПРЕД ОБРАЗОВАНИЕТО ПО СЧЕТОВОДСТВО В КОНТЕКСТА НА ДИГИТАЛИЗАЦИЯТА
Гл. ас. д-р Ралица Данчева 302

НЕЗАВИСИМОСТТА НА ОДИТНИТЕ КОМИТЕТИ И ВЪТРЕШНИЯ ОДИТ В ПУБЛИЧНИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ
Докт. Румен Гъбов 308

АНАЛИЗ НА КЛЮЧОВИ АСПЕКТИ ОТ ОРГАНИЗАЦИОННАТА СТРУКТУРА НА НАЦИОНАЛНИЯ СТАТИСТИЧЕСКИ ИНСТИТУТ
Докт. Цветозария Гатева 316

МЕНИДЖМЪНТ, МАРКЕТИНГ, МЕЖДУНАРОДНИ ОТНОШЕНИЯ, ПЛАНИРАНЕ, ИНФОРМАЦИОННИ ТЕХНОЛОГИИ

DIGITAL THREAT ANALYSIS
Professor Serghei Ohrimenco DSc, Associate Professor Lucia Gujuman, PhD, Valeriu Cernei 329

ДИГИТАЛИЗАЦИЯ НА ПОДБОРА НА ЧОВЕШКИ РЕСУРСИ В БЪЛГАРСКИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ
Проф. д-р Галина Захариева, докт. Маргарита Николова 336

GENERATION Z IN POLAND AND BULGARIA: CORE VALUES AND LIFE PRIORITIES
Prof. UEP. dr hab. Dariusz Nowak, Assist. Prof. Aleksandar Lichev, PhD, Szymon Nowak..... 344

СЪВРЕМЕННОТО УПРАВЛЕНИЕ НА МАРКЕТИНГОВИЯ ПЕРСОНАЛ – СПЕЦИФИКА И ПРОБЛЕМНИ АСПЕКТИ
Доц. д-р Ваня Григорова 352

ИНТЕЛИГЕНТНА СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ И РАБОТА В МРЕЖИ
Доц. д-р Евелина Парашкевова, Доц. д-р Маргарита Шопова..... 360

POSITIVE ASPECTS AND CHALLENGES OF GENERATIVE ARTIFICIAL INTELLIGENCE APPLICATIONS
Assoc. Prof. Natalia Marinova, PhD..... 368

УСТОЙЧИВО ВНЕДРЯВАНЕ НА ОБУЧЕНИЕ ПО ПРОЕКТ №: 2022-1-BG01-KA220-VET-000089399 „ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ВЪЗМОЖНОСТ НА МСП В СЕКТОРА ХОРЕКА ЗА ЕФЕКТИВНО УСВОЯВАНЕ НА ЗНАНИЯ И ИНСТРУМЕНТИ ЗА ИЗКУСТВЕН ИНТЕЛЕКТ (HORECA 5.0)“
Доц. д-р Христо Сирашки..... 375

ИНТЕРЕСИ И МОТИВАЦИОННИ НАГЛАСИ ПРЕЗ ПОГЛЕДА НА МЕНИДЖЪРА
Гл. ас. д-р Десислава Алексиева..... 382

РОЛЯТА НА СОЦИАЛНИТЕ МЕДИИ В СЪВРЕМЕННАТА ИКОНОМИКА: ПЕРСПЕКТИВИ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ЗА БИЗНЕСА
Гл. ас. д-р Кремена Маринова-Костова 388

ОСОБЕНОСТИ НА МЕЖДУЛИЧНОСТНИТЕ КОНФЛИКТИ В ОРГАНИЗАЦИИТЕ И ТЯХНОТО РАЗРЕШАВАНЕ
Гл. ас. д-р Милен Динков..... 396

СЪЩНОСТ И ОСНОВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ОТВОРЕНИТЕ ИНОВАЦИИ
Гл. ас. д-р Юлиян Господинов..... 404

ИЗКУСТВЕНИЯТ ИНТЕЛЕКТ В УПРАВЛЕНИЕТО НА ПЪТЯ НА КЛИЕНТА
Ас. д-р Стелиана Василева 412

PROTECTION OF DOCUMENT-CENTRIC SYSTEMS FROM DIGITAL THREATS
Assistant Ghenadie Belinschi 420

ИМПЛЕМЕНТИРАНЕ НА ИЗКУСТВЕН ИНТЕЛЕКТ В ГЪВКАВА МЕТОДОЛОГИЯ (SCRUM) НА УПРАВЛЕНИЕ НА ПРОЕКТИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ
Д-р Андрей Йорданов 426

ИКОНОМИКА НА ОТРАСЛИТЕ

УСТРОЙСТВО НА ЗЕМЕДЕЛСКИТЕ ТЕРИТОРИИ – ОСОБЕНОСТИ, РЕГЛАМЕНТИ, ПРОБЛЕМИ
Проф. д-р Гена Велковска 437

КОНЦЕПТУАЛЕН МОДЕЛ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА СЕЛСКИТЕ ТЕРИТОРИИ В БЪЛГАРИЯ
Проф. д-р Марина Николова..... 446

AN ANALYSIS OF THE CURRENT STATE AND DEVELOPMENT CHALLENGES OF RETAIL AND WHOLESALE BUSINESSES IN UKRAINE
Prof., Doctor of Economics, Olena Khadzhynova, Assoc. Prof., Candidate of Economic Sciences, Larysa Kapranova, Ph. D., Roman Sharanov 456

НЯКОИ ПРАВНИ И ПРАКТИЧЕСКИ АСПЕКТИ ПРИ МЕНИДЖМЪНТА НА СТОПАНСКИТЕ ДВОРОВЕ
Доц. д-р Валери Велковски..... 462

ПРОБЛЕМИ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД ЕВРОПЕЙСКИЯ АГРАРЕН СЕКТОР
Доц. д-р Виолета Блажева **473**

ЕКО-ЕФЕКТИВНИ СТРАТЕГИИ
Доц. д-р Елена Йорданова **478**

INNOVATION AND INDUSTRY 5.0 – SOME CONNECTIONS AND OPPORTUNITIES
Assoc. Prof., Iskra Panteleeva, PhD **483**

OPPORTUNITIES FOR INDUSTRIAL BUSINESS DEVELOPMENT THROUGH TECHNOLOGICAL INNOVATIONS
Assoc. Prof. Iskra Panteleeva, PhD, PhD Student Kalin Borisov **491**

ПРОМОТИРАНЕ НА ТУРИСТИЧЕСКАТА ДЕСТИНАЦИЯ ЧРЕЗ ДИГИТАЛНИ ИНОВАЦИИ
Доц. д-р Любка Илиева **499**

ЛОГИСТИЧНОТО ПОВЕДЕНИЕ НА ФИРМАТА, ОРГАНИЗА-ЦИОННАТА ИДЕНТИФИКАЦИЯ И ПРЕДПРИЕМАЧЕСКАТА АКТИВНОСТ НА БЪЛГАРСКИТЕ ПИВОВАРНИ ПРЕДПРИЯТИЯ
Доц. д-р Сергей Найденов **506**

ПРОУЧВАНЕ НА РЕЛАЦИЯТА МЕЖДУ ДИГИТАЛНИТЕ УМЕНИЯ ЗА ПАЗАРУВАНЕ И РАЗПОЛАГАЕМИТЕ ДОХОДИ НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ В БЪЛГАРИЯ
Доц. д-р Симеонка Петрова **516**

ИКОНОМИЧЕСКАТА СОЦИОЛОГИЯ В КОНТЕКСТА НА ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВАТА ПРЕД ИКОНОМИЧЕСКОТО ОБРАЗОВАНИЕ ПРЕЗ 21 ВЕК
Гл. ас. д-р Ваня Ганева **522**

TRANSFORMATION OF CONSUMER ONLINE PURCHASING BEHAVIOUR IN THE EUROPEAN UNION
Head Assist. Prof. Zoya Ivanova, PhD **529**

METHODS FOR GENERATING INNOVATIONS IN BULGARIAN ENTERPRISES
Head Assist. Prof. Ivaylo Kostov, Ph.D. **537**

РОЛЯ НА ПРЕДПРИЕМАЧЕСТВОТО ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА СЕЛСКИЯ ТУРИЗЪМ
Гл. ас. д-р Павлин Павлов 545

БАРИЕРИ ПРЕД ОТВОРЕНИТЕ ИНОВАЦИИ В МАЛКИТЕ И СРЕДНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ
Докт. Виктор Маринов 551

HUMAN RESOURCES IN THE AGE OF DIGITALIZATION
PhD Student Denitsa Gharkova-Zaharieva 557

СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ ПАРАМЕТРИ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР - СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ

Докторант Васил Пламенов Василев[1]

Резюме: *Обект на изследване е транспортният сектор, а негов предмет – въздействието на средата върху динамиката на основни макроикономически показатели в сектора в България и Европейския съюз. Основната цел е оценка въздействието средата върху развитието на транспортния сектор в България и в рамките на ЕС. Изследвана е динамиката на основните макроикономически показатели за развитието на транспортния сектор в България и на основни показатели, характеризиращи състоянието на товарения автомобилен транспорт в рамките на Европейския съюз.*

Ключови думи: *транспортен сектор, товарен автомобилен транспорт*
JEL: L9, L91
DOI: https://doi.org/10.58861/tae.pcesetfc.2024.15

SOCIO-ECONOMIC PARAMETERS OF THE TRANSPORT SECTOR - COMPARATIVE ANALYSIS

PhD student Vasil Plamenov Vasilev

Abstract: *The object of the study is the transport sector, and its subject – the impact of the environment on the dynamics of the main macroeconomic indicators in the sector in Bulgaria and the European Union. The main objective is to assess the impact of the environment on the development of the transport sector in Bulgaria and within the EU. The dynamics of the main macroeconomic indicators for the development of the transport sector in Bulgaria and of the main indicators characterizing the state of freight road transport within the European Union are studied.*

Key words*: transport sector, freight road transport*
JEL: L9, L91
DOI: https://doi.org/10.58861/tae.pcesetfc.2024.15

1. Въведение

Значимостта на транспортния сектор се определя от факта, че транспортът и свързаната с него мобилност въздействат върху производството, заетостта и приходите в рамките на националната икономика. В рамките на националната икономика, степента на развитие на транспортния сектор специфичните транспортни дейности и инфраструктурата оказва влияние

[1] v.pl.vasilev@gmail.com**,** СА „Д. А. Ценов“ Свищов, Катедра „Финанси и кредит“

върху всички икономически субекти. Транспортните дейности са отговорни за широк спектър от косвени ефекти върху добавената стойност и заетостта чрез връзките на транспорта с други икономически сектори.

Кризата, предизвикана от пандемията от COVID-19, показа съществената роля на транспорта, особено в случаите в които свободното движение на хора, стоки и услуги е силно ограничено или дори изцяло невъзможно. Актуалността на настоящото изследване се обуславя от

С висока степен на достоверност може да се твърди, че икономическият растеж е все по-свързан с развитието на транспорта, разбиране, което обосновава актуалността на научното изследване.

Основната цел е оценка на въздействието средата върху развитието на транспортния сектор в България и в рамките на ЕС.

Обект на изследване е транспортният сектор, а негов предмет – въздействието на средата върху динамиката на основни макроикономически показатели в сектора в България и Европейския съюз. .

2. Характеристика на средата и тенденции в развитието на транспортния сектор на България

Възникващите икономически и социални кризи, предизвикани и от редица външни за ЕС фактори, доказват, че ограничаването на последствията от тях е възможно с наличието на адаптивен и иновативен транспортен сектор. Отчитайки факта, че транспортният сектор е от стратегическо значение, в отговор на предизвикателствата пред околната среда, геостратегията и капацитета на Европа, през 2020 г. Европейската комисия представя нова Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност и план за действие от 82 инициативи за екологична, интелигентна и достъпна мобилност в рамките на Европейския Съюз (Съобщение ЕК, 2020). В контекста на пандемията от Covid-19 и оказаното от нея въздействие върху живота, работните места, бизнеса и мобилността, документът очертава необходимостта от предприемането на конкретни стъпки за трансформиране на транспортната система на ЕС. Несъмнено транспортът е движеща сила на икономическото развитие, но поддържането на състоянието на транспортната система на правилното ниво изисква значителни финансови инвестиции.

Подкрепа при финансирането на инвестиции в транспортната мрежа страните–членки получават като безвъзмездни средства от създадения инвестиционен инструмент на ЕС „Механизъм за свързване на Европа“ (Connecting Europe Facility CEF) (Регламент (ЕС) 1316/2013, 2013), създаден през 2014 г. за да обедини финансирането от ЕС за транспортна, енергийна и цифрова инфраструктура. В Многогодишната финансова рамка 2021 – 2027 г. (Регламент (ЕС, 2020), за ключовия инструмент CEF2 Transport, са предвидени 33,7 млрд. евро, от които за финансиране на инвестиции в областта на транспортната инфраструктура те възлизат на 25,8 млрд. евро.

Финансов ресурс за дофинансиране на инвестиционни проекти в транспортния сектор на страните от общността е предвиден и във временния инструмент за възстановяване на следващото поколение на ЕС (NextGenerationEU), създаден с цел преодоляване на непосредствените икономически и социални щети

Предизвикателствата пред развитието на транспортния сектор в България са формулирани в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., разработена при спазване на принципите на последователност, приемственост и синергия с националните и европейски стратегически документи. Основните цели на Стратегията са насочени към (1) повишаване ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор, (2) подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна) и (3) ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор (Стратегия, 2017). Дефинираните стратегически цели са в съответствие с Общата транспортна политика, стратегическите и нормативни документи на ЕС, както и с Националната транспортна политика и с националните стратегически и нормативни документи.

3. Динамиката на основни макроикономически показатели в отрасъл „Транспорт, складиране и пощи“ в България (2012 – 2022 г.)

Средно за анализирания период, отрасълът генерира 8.05% от добавената стойност по факторни разходи[2] в икономиката на България. По-високи нива от средните са регистрирани през 2013 г. (9.00%) и 2014 г. (9.12%) (НСИ, 2024).

След 2019 г., относителният дял на добавената стойност получена в отрасъла плавно намалява – от 7.87% през 2020 г. до 5.31% през 2022 г. В същото време, при средно относителни стойности за периода на заетите лица в отрасъла от 9.86%, през 2020 г. те достигат до ниво от 26.05%. През същата година е налице и чувствително увеличаване на относителния дял на обема на произведената продукция в отрасъла – при средни стойности от 9.81% за анализирания период, произведената продукция отчита стойности от 15.87%. Посочените увеличения на относителния дял на заетите лица и на произведената продукция през 2020 г. в отрасъла безспорно са отзвук от нарушената динамика на националната икономика породена от икономическата криза, свързана с ограниченията наложени пандемията Covid-19.

Анализът на темпа на изменение на основни икономически показатели, характеризиращи тенденциите в развитието на отрасъла за анализирания период, очертава определена степен на взаимообусловеност между

[2] „Добавена стойност по факторни разходи“ - стойността на произведената продукция, намалена със стойността на акцизите и разходите за оперативната дейност, без тези за персонала и за амортизация, и увеличена с приходите от финансирания; (НСИ, 2024)

тях. Средногодишният темп на изменение на анализираните основни икономически показатели е както следва: за добавената стойност – 4.86%, брой предприятията – 1.46 %, разходите за възнаграждения – 5,71 и отрицателна стойност на броя на заетите от -0.09%. При чувствителен ръст на общия размер на добавената стойност от 22.30% през 2021 г. , обясним с възстановяването на икономиката след принудителните ограничения от кризата, следствие от пандемията Covid-19, добавена стойност в отрасъла отчита намаление с 17.42% в сравнение с предходната година. За 2022 г., добавената стойност в икономиката и тази в отрасъла нарастват с идентични стойности от почти 22%. Отчетеният относително значим спад на добавена стойност в следкризисния период през 2020 г. (-3.87) е следствие от намалението на броя на предприятията с 3,12%, и броя на заетите с 3,36% (вж. Таблица 1). Разходите за възнаграждение за същата година са с 0,52% по-малко от предходната.

Таблица 1. Темп на изменение на основни икономически показатели в отрасъл „Транспорт, складиране и пощи“ (2012 г. -2022 г., верижни индекси)

Показатели/години	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Добавена стойност по факторни разходи	2.66	5.63	7.11	12.12	7.25	7.18	8.02	7.74	-3.80	-17.42	21.80
Брой предприятия	-0.31	2.41	4.33	4.53	7.01	2.11	0.38	-0.58	-3.12	-0.89	1.61
Брой заети лица	-1.38	1.02	1.15	2.80	4.69	1.97	0.72	0.07	-3.36	-9.41	0.63
Разходи за възнаграждения	1.75	2.59	5.13	7.20	10.63	9.63	10.60	9.18	-0.52	-3.93	16.28

Източник: Изчисления на автора. (НСИ, 2024)

Наблюдаваното значимо намаление на добавената стойност през 2021 г. (-17.42%) в сравнение с преходната, и с 20.56% в сравнение с 2019 г. – е резултат от наложените ограничителни мерки поради пандемията Covid-19. Като следствие от ограничаването на обема на извършената работа, броят на заетите в отрасъла намалява с 9.41% в сравнение с 2021г. и с 12.44% в сравнение с 2019 г.

Намаление на броя на предприятията в отрасъла се наблюдава в три последователни години – от 2019 г. до 2021 г., което, изразено в процент, съставлява 4.54%. В отговор на намаления брой предприятия и броя на заетите в отрасъла, спадат и разходите за възнаграждения, съответно за 2020 г. с 0.52%, а за 2021 г. – с 3.93%.

През 2022 г. стойностите на анализираните икономически показатели, сравнени с нивата от предходната година, отбелязват ръст, най-значим за получената в отрасъла добавена стойност (21.80%) и за отчетените разходи за възнаграждения (16.28%). Сравнението, обаче, между стойностите на показателите за 2022 г. с тези през предкризистната 2018 г. се установява, че добавената стойност е нараснала с 4.21%, а разходите за възнаграждения са

се увеличил с 21.33%. Броят на предприятията остава по-нисък от този през 2018 г. с 3.01%, което изразено в абсолютни стойности възлиза на 700 броя по-малко предприятия в отрасъла. Най-чувствително е намалението на броя на заетите – 20577 заети, съставляващи 11.84% по-малко работещи в отрасъл „Транспорт, складиране и пощи“.

4. Сравнителен анализ на развитието на товарния автомобилен транспорт в рамките на ЕС (2012 – 2022 г.)

В България, автомобилният транспорт за превоз на товари е предпочитан от клиентите. За анализирания период, средната натовареност на този вид транспорт е 75.66% от общо превозените товари *(НСИ, н.д.)*. Участието на България в превоза на товари в рамките на съюза възлиза на 30228.18 млн. тон/км. – 1.75% на относителен дял в общата сума на извършената работа от товарния автомобилен транспорт. Обемът на общо осъществените товари от автомобилния транспорт в рамките на ЕС нараства средно с 25%, като за България, увеличението е с 44.16% (Eurostat, 2024) . С най-високи средни стойности на относителния дял на извършената работа от товарния автомобилен транспорт в рамките на Съюза са: Германия – 21.33%, Полша – 20.56%, Испания – 15.53% и Франция – 11.62%. Увеличения на относителния дял на извършената работа от автомобилния транспорт на България, сравнен със средната стойност, се наблюдава през 2016 г. (2.11%) и 2015 г. (2.00%).

За анализирания период, средният обем на превозените товари за година в рамките на Европейския съюз (ЕС27) възлиза на 13024741.8 млн. тона. България осъществява превоз на товари средно по 438574.2 млн. тона на година, което съставлява 3.36% от общия обем. С най-съществен принос в общия обем превозени товари е Германия, със средно 20.80% от общия обем, следвана от Франция – 12.92%. Останалите две държави от извадката са с принос съответно с 10.43% (Полша) и 10.23% (Испания) (Eurostat, 2024).

В рамките на ЕС(27), работещите в товарния автомобилен транспорт отработват средно по 17982671.64 х. човекочаса. За България тази стойност е 348540.64 х. часа, които съставляват 1.94% от общо отработените часове в рамките на общността. С най-висок относителен дял отработени човекочаса е Германия (17.83%), следвана от Полша (12.02%), Франция (12.01%) и Испания (8.45%) (Eurostat, 2024).

Средногодишният темп на изменение на броя на отработените часове общо за ЕС(27) възлиза на 0.86 пункта (вж. Таблица 2). Стойностите на средногодишния темп на изменение на броя на отработените часове са най-яркото доказателство за влиянието на наложените от пандемията Covid19 ограничения и предизвестената от тези ограничения икономическа криза. През 2020 г., отработените човекочасове от товарния автомобилен транспорт общо за Съюза намаляват с 6.71%. Най-чувствително намаление сред

страните–членки, включени в извадката, отчита Испания (-10.99%), следвана от България (-8.14%) и Франция (-7.59%). Германия отчита намаление под средното за ЕС(27) от -4.61%. През 2020 г., единствено Полша отчита увеличение на броя на отработените човекочасове с 4.78%, преодолявайки намалението от 2019 г. в размер на 0.59%.

Таблица 2. Темп на изменение на отработените човекочасове на заетите в товарния автомобилен транспорт (верижни индекси, %)

Страни/ членки	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
EU(27)	-1.51	-0.69	0.93	1.20	2.08	2.00	1.86	1.35	-6.71	6.22	2.79
България	-2.11	-1.25	-0.12	4.18	6.51	-0.09	2.50	1.31	-8.14	6.21	2.18
Германия	0.17	0.33	2.03	1.96	1.76	2.08	3.14	1.05	-4.61	3.56	0.57
Полша	1.23	1.63	0.46	2.05	2.91	4.31	0.81	-0.59	4.78	8.02	-1.12
Испания	-5.47	-5.16	1.29	0.64	2.27	3.47	1.34	3.30	-10.99	6.80	17.06
Франция	-0.95	-1.87	0.17	-0.17	1.01	0.40	1.78	2.87	-7.59	10.13	3.95

Източник: Изчисления на автора. (Eurostat, 2024)

Анализът на стойностите на реална производителност на труда за един отработен час в товарния автомобилен транспорт за страните–членки на ЕС, включени в извадката, показват, че за страните от Европейския съюз (EU(27) тя се отклонява с -0.79% пункта от избраната база (2015 г.) За България, отклонението от 100% средно за периода е с отрицателна стойност от -10.29% (вж. Таблица 3). Отрицателно е и отклонението за Испания (-7.27), Франция (-3.48%) и Германия (-0.87%). Полша е с положително отклонение, средно за периода, от 8.53%.

Таблица 3. Отклонение на реална производителност на труда за един отработен час в товарния автомобилен транспорт за страни–членки на ЕС индекс, 2015=100, отклонение)

Страни/ години	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
EU(27)	2.30	2.37	1.70	0.00	-1.22	0.89	1.41	2.14	-9.58	-6.72	-1.19
България	-14.21	-9.60	-3.04	0.00	-5.52	-10.76	-13.11	-10.34	-20.29	-15.27	-0.81
Германия	4.46	6.82	2.26	0.00	-2.14	-2.55	-1.28	-1.13	-9.21	-5.52	-0.41
Полша	3.39	4.01	3.43	0.00	-0.62	6.97	16.04	19.72	3.21	10.14	19.03
Испания	-5.63	-5.85	-3.41	0.00	-6.04	-4.14	-1.97	-2.62	-20.53	-12.77	-9.73
Франция	3.50	3.00	2.96	0.00	0.73	2.93	-1.54	-0.58	-15.65	-15.39	-14.79

Източник. Изчисления на автора. (Eurostat, 2024)

Логично, относително най-съществените отрицателни стойности на часовата производителност са отчетени за 2020 г., когато спадът общо за ЕС(27) е -9.58%. За България, това отклонение е -20.29%, което намалява през следващите две години, достигайки до стойност от -0.81% през 2022 г. Значимо отрицателно отклонение на производителността на труда за час

отчита и Испания. За 2020 г. то е по-ниско с 20.53% от базовата стойност – намаление, която страната не успява да намали чувствително през следващите три години.

Идентична е ситуацията и за нивата на часовата производителност за труда на автомобилните превозвачи на Франция, която е от порядъка от -15.28% средно за последните три години от анализирания период. Полша също отчита спад на производителността на труда през 2020 г., запазвайки, макар и по-ниска, но положителна стойност от +3.21%, която плавно се увеличава и през 2022 г. отчита положително отклонение от 19.03 пункта.

При приета стойност от единица (100%) за 2015 г., средното отклонение за анализирания период на разходите за единица труд, общо за ЕС(27) е 5.92 пункта (вж. Таблица 4) България е с най-висока средна стойност на отклонението от 39.09% сред страните–членки, включени в извадката, следвана от Испания, чието отклонение, средно за периода, е 14.95%. Относително по-висока ефективност на разходите за единица труд демонстрира Франция, със средни стойности по-ниски от тези през базовата година с 0.52%.

Таблица 4. Отклонение на номиналната цена на труда въз основа на отработени часове товарния автомобилен транспорт за страни–членки на ЕС индекс, 2015=100, отклонение)

Страни/години	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EU(27)	-3.85	-3.65	-2.57	0.00	2.84	2.15	4.06	5.32	22.05	17.14	15.71
България	3.36	-0.92	19.41	0.00	17.06	35.05	42.82	52.74	76.34	73.61	71.43
Германия	-8.79	-9.64	-4.21	0.00	6.47	6.77	8.24	11.20	24.79	18.69	15.62
Полша	-9.18	-12.96	-6.80	0.00	0.64	2.17	5.27	9.64	24.12	6.80	14.80
Испания	6.04	5.00	1.65	0.00	6.88	8.28	7.36	9.55	45.39	33.54	25.81
Франция	0.65	1.41	1.42	0.00	-4.58	-7.47	8.15	8.41	3.28	-6.13	-10.30

Източник. Изчисления на автора. (Eurostat, 2024)

Заключение

На основата на изведените характеристики на средата, в която се развива транспортния сектор в България и ЕС, оценката на въздействието ѝ върху основните икономически показатели за развитие на сектора в България и, в частност) на товарния автомобилен транспорт в рамките на ЕС могат да се направят следните ***изводи:***

Първо, отчитайки факта, че развитието на транспортния сектор е от стратегическо значение за ЕС, България води адекватна политика, подчинена на основните цели на общността в посока развитие на устойчива транспортна мрежа на територията на страната.

Второ, за анализирания период отрасъл „Транспорт, складиране и пощи“ генерира 8.05% от добавената стойност по факторни разходи в икономиката на България, отчитайки относително чувствителен спад през

годините, в които ограниченията наложени пандемията Covid-19 оказаха влияние върху функционирането на националната икономика.

Трето, за анализирания период, в рамките на ЕС, се констатира нарастване на обема извършена работа ат товарния автомобилен транспорт, като за България то е с относително високи стойности –средно с 44.16%.

Четвърто, доказателство за влиянието на наложените от пандемията Covid19 ограничения и предизвестената от тези ограничения икономическа криза е намалението на броя на отработените часове с 6.71% през 2020 г. За същата година, с рамките на Съюза, се отчита намаление в стойностите на реалната производителност на труда на един зает с 15.64% и производителността на труда за един отработен час с 10.29%.

Използвани източници

Beins, B. (2012). *APA Style Simplified: Writing in Psychology, Education, Nursing, and Sociology.* New York: Wiley-Blackwell.

Eurostat. (2024, 7 12). *Road freight transport by type of operation and type of transport (t, tkm, vehicle-km) - annual data*. Retrieved from Statistics | Eurostat (europa.eu): Statistics | Eurostat (europa.eu)

Eurostat. (2024, 9 2). *Statistics | Eurostat (europa.eu).* Retrieved from National accounts employment data by industry (up to NACE A*64): https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/product/page/NAMA_10_A64_E

Богданова, М. (2020). Университетските бизнес модели при управление на кризи. *Бизнес управление*(4), 37-48.

НСИ. (н.д.). Извлечено от Транспорт и съобщения: https://infostat.nsi.bg/infostat/pages/module.jsf?x_2=225

НСИ. (14 Юни 2024 г.). *Обслужени пътници и обработени товари на летищата.* Извлечено от НСИ: https://infostat.nsi.bg/infostat/pages/reports/query.jsf?x_2=59

Регламент (ЕС) 1316/2013. (11 12 2013 г.). *Официален вестник на ЕС.* Извлечено от Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/bg/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1316

Регламент (ЕС, Е. 2. (22 12 2020 г.). *Официален вестник на Европейския съюз, LI 433/11.* Извлечено от Регламент (ЕС, Евратом) 2020/2093 за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2021—2027.: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=celex%3A32020R2093

Стратегия. (2017). *Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.* Извлечено от https://www.mtc.government.bg/sites/default/files/integrated_transport_strategy_2030_bg.pdf

Съобщение ЕК. (9 12 2020 г.). *Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на Регионите. Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето.* Извлечено от https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789&qid=1727099646551