СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“ – СВИЩОВ

СЪЮЗ НА УЧЕНИТЕ В БЪЛГАРИЯ – КЛОН СВИЩОВ

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКА
КОНФЕРЕНЦИЯ

ИКОНОМИКАТА НА БЪЛГАРИЯ – 30 ГОДИНИ СЛЕД НАЧАЛОТО НА ПРОМЕНИТЕ

Свищов, 22 ноември 2019 г.

Сборник с доклади

Конференцията е посветена на 75 години от създаването на Съюза на учените в България

Академично издателство „Ценов“
Свищов
2020

ПРОГРАМЕН КОМИТЕТ

Доц. д-р Иван Марчевски – Ректор на СА „Д. А. Ценов“ - Свищов
Проф. д.б.н. Диана Петкова – Председател на Съюза на учените в България
Доц. д-р Тодор Кръстевич – Зам. ректор „Научноизследователска и проектна дейност“ на СА „Д. А. Ценов“
Доц. д-р Красимира Славева – Председател СУБ – клон Свищов

ОРГАНИЗАЦИОНЕН КОМИТЕТ

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

РЕДАКЦИОНЕН СЪВЕТ

Председател:
Проф. д-р Атанас Атанасов
Членове:
Проф. д-р Поля Ангелова
Проф. д-р Маргарита Богданова
Доц. д-р Красимира Славева
Доц. д-р Христо Сирашки

НАУЧНИ СЕКРЕТАРИ
Гл. ас. д-р Зоя Иванова
Гл. ас. д-р Любка Илиева

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

ISBN 978-954-23-1815-6

СЪДЪРЖАНИЕ

ИКОНОМИКС, ФИНАНСИ, ЗАСТРАХОВАНЕ, СОЦИАЛНО ДЕЛО

Напълно автоматизирания луксозен комунизъм – опит за подмяна на идеологията с технология
Проф. д.н. Борислав Борисов, докт. Дмитрий Лем 7

Бюджетно осигуряване на националната сигурност – състояние и тенденции за периода 2010 – 2019 г.
Проф. д-р Андрей Захариев, ас. д-р Стефан Станимиров, докт. Русалин Русалинов.....18

За информационното общество в България – 30 години след началото на промените
Проф. д-р Йордан Василев 27

Човешките ресурси в здравеопазването (2009-2019 г.)
Доц. д-р Анастасия Марчева, гл. ас. Милена Владимирова.....35

Реформата в българското данъчно облагане и икономиката в сянка
Доц. д-р Валентин Милинов 43

Надзор върху застрахователната дейност в България в контекста на защитата на интересите на застрахованите
Доц. д-р Венцислав Василев 51

Българската икономика преди и след 30 години: източници на растежа
Доц. д-р Вера Пиримова 58

Глобализацията на съвременната икономика и мястото на България в нея
Доц. д-р Людмил Несторов 67

Осигурително-технически аспекти на взаимовръзката „вход – изход“ през призмата на адекватността и еквивалентността на пенсионноосигурителната система в България
Доц. д-р Пламен Йорданов, докт. Жанета Ангелова 76

Застраховането като възможност за осигуряване на допълнителен доход на хората в надработоспособна възраст
Доц. д-р Румен Ерусалимов 84

Конвергенция на финанси и застраховане в България –
проявления, тенденции, възможности
Доц. д-р Стоян Проданов.....93

Анализ на показателите за капиталова адекватност на банките
в България през периода 2007 – 2018 г.
Гл. ас. д-р Аглика Кънева 102

Еволюция на държавния надзор върху застрахователната
дейност в България
Гл. ас. д-р Анелия Панева 113

30 години пазарна икономика в България: ефекти върху заетостта
Гл. ас. д-р Елка Сярова.....121

Оценка състоянието на задлъжнялостта в подсектор
„Местно самоуправление“
Гл. ас. д-р Петко Ангелов, докт. Силвия Заркова.....129

Развитие и усъвършенстване на институционалната структура
на пазара на труда в България
Гл. ас. д-р Таня Илиева 137

Пъзел с изменчивостта – методология за тестване на БФБ
Гл. ас. д-р Цвета н Павлов 144

Осигуряване в Универсален пенсионен фонд – състояние
и възможности
Ас. д-р Йордан Йорданов.....153

Инвестирането във ВЕЦ като важен възобновяем енергиен източник
в България
Ас. д-р Стефан Станимиров, докт. Мирослав Костадинов.....161

Мястото на преките чуждестранни инвестиции
в българската икономика
Ас. Елица Петкова.....168

Парите – начален и краен стимулатор и ограничител на банковото
външнотърговско посредничество (Финансово-правни аспекти)
Ас. Игнат Папазов 177

Стрес тестовете на българската банкова система в контекста
на регулаторните изисквания на Базел III
Докт. Беатрис Любенова 184

Инвестиционните банки и ипотечните облигации
Докт. Борислав Киров 196

Презастраховането като инструмент за управление на риска
Докт. Вахан Бохосян 205

Отражение на петролните ценови шокове върху световната
икономика
Докт. Даниел Тунчев 211

Българският модел на системата „бонус-малус" и поредното
предизвикателство пред застрахователните компании
Докт. Михаела Монова 220

Проблеми и предизвикателства пред холдинговите дружества
в България
Докт. Теодора Цветкова 228

СЧЕТОВОДСТВО, КОНТРОЛ, АНАЛИЗ, СТАТИСТИКА

Същност и възможности за счетоводно отчитане
на специализираните пенсионни резерви в пенсионноосигурителните
дружества
Проф. д-р Атанас Атанасов 239

Съвременната агростатистика в България – началото
Проф. д-р Поля Ангелова 247

Стандартизация на счетоводството в предприятията от публичния
сектор в Република България
Доц. д-р Венцислав Вечев 255

Значими изменения в счетоводството в резултат на настъпилите
социално-икономически промени през последните 30 години
Доц. д-р Галина Чиприянова 261

Структурните промени в българската икономика и влиянието им
върху външната търговия и икономическия растеж
Доц. д-р Красимира Славева 270

Първи период в развитието на статистическия анализ
на „Отдалечени наблюдения“ ("OUTLIERS")
Доц. д-р Любомир Иванов **281**

Оценка на достъпа до интернет в дейността на предприятията
Доц. д-р Маргарита Шопова **288**

Стопански счетоводен анализ на ефективността и финансовата
стабилност на предприятието
Доц. д-р Марко Тимчев **296**

Правни аспекти на трансферното ценообразуване при данъчно
облагане в Р България
Доц. д-р Пенко Димитров **305**

Дуално или триално обучение по контролни дисциплини във висшето
образование – проблеми и предимства
Доц. д-р Пепа Стойкова **313**

Сравнителен анализ на финансирането на висшето образование
в страните от Европейския съюз
Доц. д-р Пламен Петков **324**

Предизвикателства пред одиторите в контекста на разширеното
докладване
Доц. д-р Силвия Костова **333**

Оценката на риска при извадковото изучаване в одита
Доц. д-р Стела Касабова **341**

Развитие на контрола върху акцизите през последните 30 години
Гл. ас. д-р Жельо Желев **347**

Мрежов модел за пътуване в България с БДЖ при планиране
на маршрут за пътуване с прикачване
Гл. ас. д-р Миглена Иванова **355**

Счетоводната професия в перспектива – умения и компетенции
Гл. ас. д-р Радосвета Кръстева-Христова **364**

Оценка на икономическото сближаване между областите в България
Гл. ас. д-р Тихомир Върбанов **371**

Проблеми при прилагането на разширения критерий на Дики-Фулър
Ас. д-р Евгени Овчинников 379

МЕНИДЖМЪНТ, МАРКЕТИНГ, МЕЖДУНАРОДНИ ОТНОШЕНИЯ ПЛАНИРАНЕ, ИНФОРМАЦИОННИ ТЕХНОЛОГИИ

Comparative Analysis of the Competitiveness of the Balkan Countries
Prof., PhD Lyubcho Varamezov.....387

Lean Management във висшето образование
Проф. д-р Маргарита Богданова 394

Стратегическият маркетингов мениджмънт – перспектива
за развитие на туристическите бизнес организации в България
Доц. д-р Ваня Григорова 403

Приложение на Big Data анализа за защита на информацията
Доц. д-р Веселин Попов, доц. д-р Петя Емилова 411

Проблемът с текучеството на персонала в българските предприятия
Доц. д-р Галина Захариева, докт. Дритон Сюлча.....419

Управление на преживяванията на персонала – фактор
за организационно развитие
Доц. д-р Ирена Емилова, гл. ас. д-р Милен Динков.....427

Подобряване на отрасловата свързаност чрез изграждане
на железопътния участък по коридор № 9
Доц. д-р Камен Петров, докт. Радослав Костев 436

Потенциал на индустриалния интернет за нещата за подобряване
на производствените процеси
Доц. д-р Наталия Маринова 445

Професионалното обучение и особености на системата
за професионално образование и обучение
Доц. д-р Христо Сирашки 453

Повишаване качеството на обслужване на клиенти чрез въвеждане
на нови технологии в търговията
Гл. ас. д-р Венцислава Минкова.....465

Предимства на гъвкавото управление на проекти и въздействието върху проектния риск
Гл. ас. д-р Евелина Парашкевова.....473

Социално-икономически промени - управленски аспекти
Гл. ас. д-р Елена Йорданова 481

Приложение на web 2.0 технологиите за споделяне на научни изследвания, ресурси и резултати
Гл. ас. д-р Кремена Маринова-Костова.....487

Съвременни предизвикателства пред управлението на регионалното развитие в Република България
Гл. ас. д-р Методи Иванов.....495

Маркетингови комуникации на българския бизнес в дигитална среда
Гл. ас. д-р Мирослава Ценкова 502

Местното самоуправление в България – някои основни постановки
Гл. ас. д-р Юлиян Господинов 510

Степен на интегрираност на приоритетите за интелигентна специализация в плановите документи
Ас. д-р Мариела Стоянова 518

Концепция за многостепенно управление: възникване, развитие, перспективи
Докт. Димитрина Проданова.....524

Развитие на електронната търговия в България през последните 30 години
Докт. Михаела Маркова.....533

ИКОНОМИКА НА ОТРАСЛИТЕ

Устойчивост в развитието на туризма в националната бизнес среда
Проф. д.ик.н. Таня Горчева 543

Българската индустрия – тридесет години по-късно
Проф. д-р Анета Денева.....551

Подпомагане на доходите на производителите от аграрния сектор
Доц. д-р Виолета Блажева 560

Съвременни измерения на управлението на талантите
Доц. д-р Искра Пантелеева 566

Значение на инфраструктурните коридори за регионалното икономическо развитие на България
Доц. д-р Камен Петров 574

Изследване на възможностите за развитие на туристическа дестинация „Свищов“
Доц. д-р Любка Илиева 583

Градско земеделие – алтернатива или необходимост
Доц. д-р Марина Николова 592

Теоретико-приложни аспекти на мърчандайзинга в българската търговска практика
Доц. д-р Петранка Мидова 603

Туристическите агенти, резервационните услуги на туроператорите и свързаните с тях дейности в България 30 години след началото на промените
Доц. д-р Петя Иванова 611

Изследване необходимостта от придобиване на търговски умения по женско предприемачество
Доц. д-р Светослав Илийчовски, доц. д-р Теодора Филипова 618

Бизнес среда и предприемаческа дейност на българските пивоварни предприятия
Доц. д-р Сергей Найденов 626

Атрибутивно анализиране на асортиментното разнообразие в точките на продажби
Доц. д-р Симеонка Петрова 634

Периодът на прехода – 30 години растеж на регионалните дисбаланси
Доц. д-р Тихомир Личев 642

Социална работа и социално предприемачество
Гл. ас. д-р Ваня Ганева 652

Анализ на сезонността в търговията
Гл. ас. д-р Венцислав Перков 660

Разкриване на нефинансова информация от големите български държавни предприятия
Гл. ас. д-р Емил Николов 667

Подходи за управление на риска в търговските предприятия
Гл. ас. д-р Зоя Иванова 676

Проблеми и предизвикателства пред развитието на туризма в България
Гл. ас. д-р Любомира Тодорова 684

Развитие на туристическа дестинация България като част от интернационалния туристически пазар
Гл. ас. д-р Павлин Павлов 690

Анализ на предприемаческите нагласи в България
Ас. д-р Ивайло Костов 698

Устойчиво развитие на българската индустрия
Докт. Айтен Сабри 706

Значение на пътната инфраструктура като фактор за подобряване състоянието на горскостопанските предприятия
Докт. Руслан Коларов 714

Анализ на възможни решения за преодоляване на височинните ограничения и ограниченията в газенето през канала море-езеро за по-големи плавателни съдове създавани от Аспарухов мост
Инж. Дойчин Ников, Красимира Вангелова 722

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКА КОНФЕРЕНЦИЯ

ИКОНОМИКАТА НА БЪЛГАРИЯ – 30 ГОДИНИ СЛЕД НАЧАЛОТО НА ПРОМЕНИТЕ

Свищов, 22 ноември 2019 г.

Сборник с доклади

Конференцията е посветена на 75 години от създаването на Съюза на учените в България

ISBN 978-954-23-1815-6

Издателство и печат: Академично издателство „Ценов”
Свищов, ул. Градево № 24

740

ЗНАЧЕНИЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА КАТО ФАКТОР ЗА ПОДОБРЯВАНЕ СЪСТОЯНИЕТО НА ГОРСКОСТОПАНСКИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

Докт. Руслан Коларов
„Мениджмънт и маркетинг“, Аграрен университет-Пловдив,
ruslankolaroff@gmail.com

Резюме: *Докладът разглежда проблемите свързани със състоянието на пътната инфраструктура в горите. Основен момент в изложението е посветено на възможностите за подобряване на транспортната достъпност в горските територии. Предложен е модел за подобряване на достъпа в горите, с помощта на който са изведени основни фактори и територии, имащи значение за развитие на пътно-транспортната инфраструктура и нейното значение за подобряване състоянието на предприятията от горския сектор. Направен е опит да се изведат необходими потребности от подобряване на инфраструктурната осигуреност в горските територии, имащи отношение към горскостопанските дейности, в съчетание с прилагане на нови управленски политики в регионален аспект.*

Ключови думи*: транспорт, инфраструктура, гори, предприятие, район.*

JEL: *Q23, R4.*

IMPORTANCE OF ROAD INFRASTRUCTURE AS A FACTOR IN IMPROVING THE CONDITION OF FORESTRY ENTERPRISES

Ruslan Kolarov, phD student
Management and Marketing, Agricultural University-Plovdiv,
ruslankolaroff@gmail.com

Abstract: *The report addresses issues related to the condition of road infrastructure in forests. A highlight of the exhibition is the opportunities to improve transport accessibility in forest areas. A model for improving access to forests has been proposed, with the help of which the main factors and territories that are important for the development of road transport infrastructure and its importance for improving the condition of enterprises in the forestry sector are identified. An attempt has been made to identify the necessary needs for improving the infrastructural security in forest areas relevant to forestry activities, in combination with the implementation of new management policies in the regional aspect.*

Key words: *transport, infrastructure, forests, enterprise, region.*

JEL: *Q23, R4.*

1. Въведение

Транспортът, като един от отраслите на стопанството има своите специфични особености. За разлика от селското стопанство, добиващата и преработващата промишленост, където в резултат от дейността се създава веществен продукт с нови свойства, в транспорта няма овеществяване на продукцията от дейността му. Продукцията на транспорта е самото преместване на товари и пътници, т.е. извършва се пространствена промяна, изменение на местоположението, с което се създават условия за реализиране на стоките и живия труд. Транспортът е един от основните отрасли в системата на националното стопанство и има първостепенно значение за нормалното развитие на икономиката

Различните видове транспорт са необходими за осъществяване на превозите, както в границите на отделното предприятие, така и между различните предприятия, райони и страни. Транспортът може да се разглежда не само като необходимо условие за нормално функциониране на производството, но и като важен фактор за стопанско развитие на отделни територии в национален и наднационален мащаб.

За нормалното функциониране на икономическите системи и транспортните дейности е необходимо изграждането на подходяща транспортна инфраструктура. Въпреки че терминът „инфраструктура" се използва широко в икономическата литература и управленската практика, досега няма единно определение за тази сложна система. Най-общо, можем да разглеждаме инфраструктурата, като съвкупност от физически и организационни структури, необходима за функционирането на обществото или икономиката. Или по друг начин казано, съвкъпност от материални, инженерни съоражения и инсталации, разположени на земната повърхност, които осигуряват връзка между отделните територии и икономически субекти и допринасят за балансирано и устойчиво разпределение на ресурсите.

2. Характеризиране на горската пътна инфраструктура

Развитието на съвременното горско стопанство се базира на използването на нова техника и технологии, чиято ефективна експлоатация е невъзможна без подходяща горскопътна мрежа. Горските пътища трябва да се проектират, да се строят и да се поддържат така, че да осигуряват нормални условия за реализиране на динамичните показатели на съвременните товарни автомобили и трактори без да създават опасност. Пътната настилка се изгражда с достатъчна носимоспособност, за

да се съпротивлява на действието на моторните превозни средства, на атмосферните въздействия и да осигурява сигурност и надежност на превозите.

Според някои автори горската пътна мрежа се разделя на първична и вторична (Стоилов, Крумов и Учиков 2014). Първичната горскопътна мрежа се използва за далечен транспорт (превоз) на дървесината от временните складове до потребителните центрове, дървообработващи заводи и жп гари и се състои от автомобилните горски пътища. Различават се три степени превозни горски пътища или горски автомобилни пътища в зависимост от транспортно техническите характеристики. От първа степен са пътищата свързващи големи горски райони с пътища от републиканската пътна мрежа или с експлоатационни центрове на горскостопанската продукция. От значение са не само за горското, но и за селското стопанство, туризма, отдиха, отбраната и др. Средногодишният обем на дърводобив в обхванатия от тях район е над 18 000 куб. м., еднопосочна приведена интензивност на движението от 21 до 100 оразмерителни автомобила на ден и в редки случаи над 100 оразмерителни автомобила дневно, при категория движение „средно“ или „тежко“. Изградени са с трайна настилка с асфалтобетоново покритие. От втора степен са пътищата, които свързват средни по големина горски райони с първостепенните пътища или с пътищата от републиканската пътна мрежа. Освен за работите в горското стопанство могат да се използват и за други цели. Имат средногодишен обем на дърводобив в обхванатия от тях район от 8000 до 18 000 куб. м.,еднопосочна приведена интензивност на движението – от 6 до 20 оразмерителни автомобила на ден, при категория движение „леко“. Изградени са с трайна настилка с асфалтобетоново покритие или с повърхностна обработка от трошен камък. Към трета степен пътища се причисляват тези, които свързват малки по площ и запаси райони с пътища от по-висока степен. Имат средногодишен обем на дърводобива от 2000 до 8000 куб. м., еднопосочна приведена интензивност на движението – до 5 оразмерителни автомобила на ден, при категория движение „много леко“. По същество това са пътища без настилка с евентуално стабилизиране на земната основа в отделни участъци с кариерни материали или минерални свързващи вещества. Характерните особености на първичната горскопътна мрежа у нас са, че преобладават пътищата без настилка (61,56%), следвани от пътищата с асфалтобетонна настилка (21,29%) и пътищата с трошенокаменна настилка (17,14%).

Вторичната горскопътна мрежа се използва за близък транспорт (подвоз и извоз) на дървесината от сечищата до временните складове

(товарни пунктове) и се състои от извозните (тракторните) пътища. Характерно за извозните горски пътища е, че пътното платно е без пътна настилка и в различна степен е подравнено и почистено от пънове, стърчащи камъни и други препятствия. При големи валежи се затруднява проходимостта и движението на тракторите по извозните пътища поради намаляване на носещата им способност.

3. Горската пътна инфраструктура и отражението и върху състоянието на горскостопанските предприятия и местното развитие.

Министърът на земеделието, храните и горите извършва дейността по управление на държавните предприятията като утвърждава решенията на управителния съвет и директора на съответното държавно предприятие, сключва договори с членовете на съвета и директора и одобрява годишните финансови отчети и годишните доклади за дейността на държавните предприятия, всичко това е предпоставка за политизиране на процеса на управление и реализацията на инвестиции от държавните предприятия. Средствата на създадения фонд „Инвестиции в горите“ се разходват по решение на министъра на земеделието, храните и горите, което прави и фонда политически зависим и недостатъчно ефективен. Много малка част от средствата предвидени за инвестиции отиват по направление изграждане и ремонт на горски пътища.

Таблица 1

Направени инвестиции от шестте държавните предприятия (в хил. лв.)

година	Общо приходи на ДП	Инвестиции направени от ДП
2013	306 537	11 600
2014	293 158	18 448
2015	276 646	16 765
2016	309 908	41 622
2017	319 068	40 102

Забележка: по данни МЗХГ, Аграрен доклад 2014 г./2018 г.

Както се вижда от таблицата през последните години 2016/2017 г. направените инвестиции от шестте държавни предприятия са се увеличили над два пъти в сравнение с 2015 г., но все още представляват малка част от общите приходи. Относителният дял на направените инвестиции спрямо общите приходи през 2017 г. е 12%. По-голямата част от инвестициите са свързани с дейността на държавните предприятия, а не

толкова в дълготрайни материални активи, иновации и опазване на горските ресурси.

Рационалното ползване на горските ресурси поставя въпроса за поддържането и развитието на горска инфраструктура.

Собственост на ДГС и ДЛС са близо 18 000 км, а републиканска и друга собственост - около 10 000 км., малка част от пътната настилка е с трошенокаменно покритие и асфалт, а по-голямата част изобщо няма настилка. Средната гъстота на горската пътна мрежа е около 7,9 м/ха. Тя е съпоставима с тази в Румъния – 6,5 м/ха, но е значително по-ниска в сравнение с други европейски страни като Австрия – 36 м/ха, Франция – 26 м/ха, Германия – 45 м/ха и Швейцария – 40 м/ха.

Таблица 2

Направени инвестиции от шестте държавните предприятия (в хил. лв.)

година	Общо разходи за дейността на ДП	Разходи на ДП за направа на извозни пътища и текущ ремонт на горски пътища
2012	294 919	2 525
2013	288 924	1 614
2014	284 569	1 291
2015	297 705	2 874
2016	311 414	4 207
2017	311 317	2 539

Забележка: по данни на МЗХГ, Аграрен доклад 2014 г./2018 г.

Както се вижда от таблицата, разходите на държавните предприятия за направа и ремонт на горски пътища са много малка чат от общите разходи. Относителният дял на направените разходи за горска пътна инфраструктура през 2017 г. е около 1% от общите разходи за същата година. През 2017 г. спрямо предходната 2016 г. са разходвани почти два пъти по-малко средства за ремонт и ново изграждане на горски пътища.

За целия период 2012 г. – 2017 г., не се забелязва тенденция на увеличаване или намаляване на годишните разходи за пътна инфраструктура, което е показателно, че няма ясно предвидени от мениджмънта на държавните предприятия и заложени в стратегическите документи, средства за инвестиции в горска пътна инфраструктура.

През последните години, главно поради финансови ограничения, почти не са изграждани нови пътища, а поддръжката или реконструкцията на съществуващите е недостатъчна. От общата горска пътна мре-

жа 75 % не са подходящи за движение на съвременни средства за транспорт на дървесина. В резултат от амортизация на горската пътна мрежа се увеличава делът на неизползваемите или трудно достъпните за техниката през определени периоди от годината горски пътища. Това директно удължава дейностите и разходите по веригата за доставки на дървесина и понижава конкурентоспособността на горския сектор. Недостатъчно развитата горска инфраструктура и незадоволителното състояние на част от горските пътища създават предпоставка за прекомерно ползване на дървесина в определени горски територии. В допълнение, традиционно прилаганите практики за строеж на горски пътища изостават в сравнение с използваните в други европейски страни, които целят смекчаване на потенциалните екологични нарушения в резултат от проектирането и строеж на горски пътища.

Изясняването на действителното състояние на пътищата в горските територии и перспективите за развитие на горската пътна мрежа ще бъдат в основата при разработването и реализирането на предвиденията в НСРГС 2014 – 2020 г. Национален план за развитие на горската инфраструктура, който ще включва и подробна оценка на разходите и ползите.

Дърводобивната дейност в страната е концентрирана в частните предприемачи, като същото се отнася и за преработването на дървесината, които са предимно малки и средни предприятия. Секторът на дърводобивната и дървопреработвателната промишленост има множество проблеми, свързани със: състояние на бизнес климата в сектора, конкурентоспособността на фирмите, лошото състояние на наличната техника в горите и др. (Палигоров и кол. 2004).

Състоянието и развитието на транспортната инфраструктура в горските територии е от съществено значение за осъществяване на икономическите, екологичните и социални функции на горското стопанство (Костов 2005). Лошото състояние на горската пътна мрежа създава множество трудности по отношение на дърводобива и достъпа до обозначените сечища, дървесни и недървесни ресурси. Това от своя страна обезсмисля инвестициите на частните предприемачи в модернизация на превозната и дърводобивна техника. Остарялото оборудване и използването на стари и амортизирани транспортни средства увеличава разходите на фирмите за дърводобив и извозване на продукцията. Друг важен въпрос е свързан с логистиката на горските дървесни ресурси. В повечето горски райони в страната липсват обособени места за складиране на дървесина от сечищата, с изградени площадки и складови бази.

Горската пътна инфраструктура е една от предпоставките за влошаване състоянието на горските територии и тяхното неефективно използване. Лошото състояние или изобщо липсата на пътища в близост до горите намалява възможността за достъп и разкриване на нови сечища, основно върху което се отразява е състоянието на дървесните ресурси. Това не позволява да се извършват периодично основни прочиствания в горите, което влошава и качеството на дървесните ресурси. От друга страна това рефлектира върху достъпните горски територии, което води до прекомерна експлоатация на дървесните ресурси и разкриване на сечища в едни и същи територии.

Всичко това е предпоставка за влошаване състоянието на горите, замърсяване на околната среда и пречка за развитието на туризъм в планинските и полупланинските райони на страната (Петров 2009).

Заключение

Тъй като дърводобивната и дървопреработвателната дейности са концентрирани в частни предприемачи, от съществено значение за нормалното осъществяване на тяхната дейност е наличието на подходяща инфраструктура. Това налага, от страна на държавните и общинските власти, създаване на стратегически и инвестиционен план за развитие на горската пътна инфраструктура. Изграждането на съвременна горска инфраструктура, площадки и складове за дървесина извън горските и населените територии ще подобри логистиката, складирането на материали и тяхната подготовка, контрол на запасите, график и оптимално използване на товарния обем и времето на транспорта, обработка и планиране на доставките. Всичко това е предпоставка за стимулиране на инвестициите в горскостопанска техника и иновации от страна на частните фирми, което ще подобри тяхната конкурентоспособност, а от друга страна ще подобри контролът от страна на държавните предприятия и териториалните поделения на ИАГ. Изграждането и модернизирането на горската пътна инфраструктура и логистични складове и бази ще намали вредните въздействия от горскостопанските дейности върху горите и ще подобри тяхното многофункционално стопанисване. Неминуемо всичко това ще рефлектира и върху местното социално икономическо развитие в районите, където дърводобива и дървопреработването са традиционен поминък.

ЛИТЕРАТУРА

Костов, Г. и кол. (2005). *Многофункционално горско планиране*. София: ЛТУ.

Петров, К. (2009). *Геоикономически анализи*. София. Аванград Прима.

Палигоров, И. и кол.(2004). *Характеристики и тенденции в развитието на пазара на дървесина в България.* С., ИК на ЛТУ.

Недева, К.(2013). *Иновации в аграрния сектор на България – методология и практика*. Пловдив: Амарт.

Стоилов, С., Крумов, Т., Учиков, Н. (2014). Изследване на горската пътна мрежа в Централните Родопи. *Механика, Транспорт, Комуникации. 12(3). 81-88.*

Национална стратегия за развитие на горския сектор в Република България за периода 2013 - 2020 г.

Министерство на земеделието, храните и горите, Годишни доклади за състоянието и развитието на земеделието 2012 – 2018 г.

Изпълнителна агенция по горите, Отварян на 11 ноември 2019 http://www.iag.bg/docs/lang/1/cat/13/index.

Анализ на незаконния дърводобив в България и ефективността на мерките по контрол в горските територии за периода 2013-2017 г., отварян на 18 ноември 2019 г., http://www.wwf.bg/news_facts/publications/.