

# СПЕЦИФИЧНИ ОСОБЕНОСТИ, СЪСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ПАЗАРА НА ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ В БЪЛГАРИЯ

**Васил Пламенов Василев**

Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – Свищов

Катедра „Финанси и кредит“

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

**Резюме:** Научното изследване е фокусирано върху изясняване значението на транспортния сектор за развитието на икономиката и спецификата на транспортния пазар като система от взаимозависими икономически и технологични елементи. Характеризирана е структурата на пазара на транспортни услуги и са изведени основните структурни характеристики на пазара на транспортни услуги в Р България за периода 2012 – 2021 г. Осъществен е емпиричен анализ на развитието на транспортния сектор и темпа на изменение на предоставяните транспортни услуги по видове транспорт за анализирания период. Обоснована е позицията, залегнала в работната теза на изследването, че развитието на транспортния сектор е в пряка зависимост от характеристиките на средата и качеството на предлаганите транспортни услуги.

**Ключови думи:** видове транспорт, пазар на транспортни услуги, структура на пазара на транспортни услуги.

**JEL:** L9, L91.

## SPECIFIC FEATURES, SITUATION AND TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE MARKET OF TRANSPORTATION SERVICES IN BULGARIA

**Vasil Plamenov Vasilev**

D. A. Tsenov Academy of Economics – Svishtov

Department of Finance and Credit

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

**Abstract:** Scientific research is focused on clarifying the importance of the transport sector for the development of the economy and the specifics of the transport market as a system of interdependent economic and technological elements. The structure of the market of transport services is characterized and the main structural characteristics of the market of transport services in the Republic of Bulgaria for the period 2012 - 2021 are derived. An empirical analysis of the development of the transport sector and the rate of change of the provided transport services by types of transport for the analyzed period. The position contained in the working thesis of the research is substantiated, that the development of the transport sector is directly dependent on the characteristics of the environment and the quality of the transport services offered.

**Key words:** types of transport, market of transport services, structure of the market of transport services.

**JEL:** L9, L91.

## Въведение

Транспортът, като активен и непрекъснат участник в производствените и социалните процеси в обществото, е най-същественният елемент на производствената структура на икономиката и основен двигател на социалното и икономическото развитие. Той има незаменима роля в икономическата дейност поради факта, че без физически достъп до ресурси и пазари функционирането на икономическата система е невъзможно. Освен икономическо значение, транспортът има и социално, политическо и културно значение. Той установява социална полезност чрез стесняване на географското разстояние, улеснява движението на хора, стоки, услуги и ресурси, подобрява достъпа до местни и международни пазари и е от съществено значение за осигуряване на достъп до основни обществени услуги.

Реализирането на основните функции на транспортния сектор се проявява чрез предоставянето на транспортни услуги, организирани в пазарна система с изграден организационен механизъм за управление на транспортната индустрия. Задоволяването на потребностите на държавата и обществото от предоставяните услуги се регулира чрез икономически инструменти.

**Основната цел** на настоящото изследване е извеждане на основните характеристики на пазара на транспортни услуги и на тази основа – оценка на извършените обеми работа (превози на товари) от участниците в системата на транспортния сектор на Р България.

**Предмет** на изследването са основните характеристики на пазара на транспортни услуги, а негов **обект** – спецификата в развитието на пазара на транспортни услуги в България. Работната **теза** на изследването се формулира по следния начин: Развитието на транспортния сектор е в пряка зависимост от характеристиките на средата и качеството на предлаганите транспортни услуги.

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

1. Извеждане основните характеристики на пазара на транспортни услуги.
2. Анализ на обема на извършените транспортни услуги от участниците в транспортната система на Р България за периода 2012 – 2021 г.
3. Оценка на темпа на изменение на предоставяните транспортни услуги по видове транспорт за периода 2012 – 2021 г.

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

## 1. Специфика на пазара на транспортни услуги

Транспортът заема много важна роля в развитието на икономическата система посредством генерирането на множество връзки в системата и предизвиквайки нови процеси. Той е „призван“ да обслужва редица социално-икономически дейности, но основната му функция е „...да осъществява връзките в системата "производство–потребление", както и между други икономически дейности..." (Simeonova, 2022). Това твърдение ни дава основание да определим транспорта като пазарообразуващ фактор.

Пазарът на транспортни услуги също формира общоикономически и до голяма степен финансови, технически и технологични връзки между транспортната система и нейната външна среда, а също така определя формите на връзки между транспортния сектор и други видове пазари, включително пазари на стоки, труда и пари.

Пазарът на транспортни услуги е сфера на проявление на икономически отношения между транспортни организации (производители на транспортни услуги) и потребители на транспортни услуги (собственици на товари). Продавайки собствени продукти на пазара, транспортиране на стоки и хора, транспортният сектор е призван да изпълнява определени производствени функции. Механизмът, който обединява купувачи и продавачи, е пазарът, който регулира цената и количеството на предоставяните транспортни услуги на търговска основа. В контекста на казаното, транспортните услуги (движение на стоки и пътници) се появяват на пазара като стока, ако те (услугите) са обект на продажба. Модерното общество може да функционира ефективно само ако има ефективна транспортна и логистична система. Решаващи фактори за определяне на потребителските свойства на транспортните услуги са изискванията и оценките на клиентите – т.е. транспортната система трябва да работи ефективно, за да разпространява тези стоки по желание на клиента (Vaublys, 2009).

От гледна точка на икономическата теория транспортният пазар може да се определи като "... комплекс от отношения, които се формират между търсенето и предлагането на транспортни услуги (Perić, 2002). Това по същество е съвкупност от транспортни и нетранспортни предприятия (организации) и лица, които взаимодействат помежду си, за да продават и купуват транспортни продукти.

Спецификата на пазара на транспортни услуги произтича от начина на организация и функциониране на транспортния сектор и от ролята на транспорта в развитието на икономиката.

Уникалната роля на транспортния сектор в развитието и функционирането на социално-икономическата система дава основание за определяне на пазара на транспортни услуги като "специфична сфера на търсене и предлагане на транспортни услуги и свързаните с тях транспортни мощности с цел

осъществяване на пространствено преместване на товари и пътници и задоволяване на потребностите на населението от превози, т.е. той е по същество потребителски пазар (пазар на транспортни услуги).“ (Николова, 2018)

Като икономическа категория транспортният пазар може да се определи като система от икономически, технологични и други връзки, първо, между транспорта и неговите потребители (клиентела) и, второ, между транспортните предприятия от различни видове транспорт. Основната форма на отношения от първия тип е покупко-продажбата на транспортни услуги, а от вторият – взаимодействие и конкуренция.

Разглеждайки транспорта като отрасъл на националната икономика, е необходимо да отбележим редица специфични характеристики на пазара на транспортни услуги.

**Първо**, в рамките на икономическата система се формира мрежа от взаимосвързани, взаимозависими и динамично развиващи се елементи – транспортни фирми, клиенти, доставчици, посредници и държавни органи. Всеки от изброените елементи е самоопределен и функционира в рамките на пазарната система в съответствие със своите икономически и социални функции. Нарушаването на равновесието в системата, резултат от промяна в поведението на един от елементите, води до промени в режима на работа на останалите елементи и на системата като цяло.

**Второ**, пазарът на транспортни услуги проявява основните свойства на системите: пряка и обратна връзка между елементите; синергия и адаптация (несвойствено действие на елементите, което позволява на системата да се противопоставя и да се адаптира към външната среда); еквифиналност (способността на елементите да постигат конкретни цели чрез различни средства); нестационарност; промяна, развитие във времето, поява на нови, интегрирани качества в системата, необичайни за всеки от нейните елементи поотделно и способност за установяване на контакти.

**Трето**, пазарът на транспортни услуги се характеризира с висока доза всеобхватност. Необходимостта от транспортни услуги възниква на всички фази на производствения процес – от стартиране производството на материални блага до сферата на обращение в процеса на доставка на готови продукти от производителя до потребителя и заема значителен дял в структурата на фактическото крайно потребление, потребителските разходи на домакинствата и платените услуги на населението.

**Четвърто**, транспортните продукти не притежават материална форма. Те се „произвеждат“ и се „консумират“ едновременно, не могат се съхраняват за бъдеща употреба и нямат срок на годност. Качествените характеристики на транспортните продукти не са постоянни и се променят в зависимост от времето, мястото и редица други фактори.

**Пето**, не съществува възможност за взаимозаменяемост на транспортните услуги, което е предпоставка за ограничаване на конкуренцията и установяване на естествен монопол при определени видове транспорт или отделни региони.

**Шесто**, пазарът на транспортни услуги изисква постоянно държавно регулиране, тъй като транспортът има не само голямо икономическо, но и социално и стратегическо значение. Освен това нанася значителни щети на околната среда, няколко пъти по-големи от щетите от всеки друг вид материално производство. Това обуславя и необходимостта от регулиране на пазара, въвеждане на стандарти и изисквания за условията на транспортната дейност и различни ограничения.

Предоставянето на транспортни услуги се осъществява от различни видове транспорт, обединени, в рамките на определена територия, в система, функционираща въз основа на съгласуваността на неговите части. Когато това общо свойство на системата се пренесе върху транспорта, може да се каже, че транспортната система *е съвкупност от координирано функциониращи превозни средства и средства за комуникация, които осигуряват транспортирането на товари и пътници и товаро-разтоварните операции*. Това означава, че транспортната система е вид единна управлявана структура, която изпълнява определени задачи и се развива „... в рамките на една сложна конфигурация от взаимоотношения между предлагането на транспорт, определено от мащабите на оперативния капацитет на мрежата и търсенето на транспорт, в лицето на изискванията за мобилност на дадена територия.“ (Желязкова, 2017)

## **2. Индикатори за оценка развитието на транспортния сектор в България (2012 – 2021 г.)**

### **2.1. Оценка на динамиката на превозените товари от транспортния сектор на България за периода 2012 – 2020 г.**

Комплексът от различни видове транспорт, които си взаимодействат при извършване на транспортни услуги, формира транспортната система на страната и включва следните видове транспорт: автомобилен, железопътен (релсов), морски, речен и въздушен. Като такава, тя осъществява връзката между секторите на икономиката и, следователно, нивото на нейното развитие е основният фактор за развитието на икономическата система.

Идентифицирането на дяловото участие на отделните видове транспорт на пазара е един от най-важните критерии за оценка на пазарната структура на предлаганите транспортни услуги. Структурата на транспорта се установява посредством количествени съотношения и форми на взаимовръзка между отделните отрасли и подотрасли. За оценка на секторната структура

могат да се използват следните показатели: съотношение на всички видове транспорт в общия обем на превоза на товари от целия транспортен комплекс, дял на транспортните сектори и дял на пътническият и товарния транспорт.

Обемът и структурата на транспорта, като правило, отразяват нивото и структурата на икономиката, а географията на транспортната мрежа и товарните потоци – местоположението на производителните сили.

Оценката на състоянието на транспортния пазар в България, за периода 2012 – 2021 г., е осъществено на основата на информация за търсенето на товарни превози по всеки от видовете транспорт, измерен чрез обема на превозите по видове транспорт (реализирано търсене).

Анализът на обема на извършената работа по видове транспорт показва, че използването на автомобилния транспорт за превоз на товари е предпочитан от клиентите (вж. Таблица 1). За анализирания период средната натовареност на този вид транспорт е 75.53% от общо превозените товари. Причините за предпочитанията на клиентите към автомобилния транспорт могат да се търсят в няколко направления: ограничените обеми продукция, лошото състояние на железопътната инфраструктура и намаления внос и износ на суровини и продукция от редица отрасли – селско стопанство, лека промишленост, строителство и др.

*Таблица 1*

*Структура на обема на превозените товари по видове транспорт (2012 – 2021 г.)*

<b>Превозени товари - хил. тона</b>	<b>Години</b>									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Автомобилен транспорт	76.80	77.61	77.12	77.71	75.81	74.95	75.61	69.68	75.00	76.94
Железопътен транспорт	6.82	6.56	6.89	7.03	7.33	7.92	7.80	9.06	9.00	8.75
Морски транспорт	14.23	13.97	13.70	13.05	14.78	15.28	14.70	18.79	13.88	12.38
Речен транспорт	2.13	1.86	2.28	2.19	2.06	1.83	1.87	2.45	2.10	1.92
Въздушен транспорт	0.01	0.01	0.01	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.01	0.01

*Източник: Изчисления на автора на база данни от НСИ (НСИ, н.д.).*

Следващият по значение, за българската икономика, вид транспорт е морският със средни стойности от 14.48%, следван от железопътния със 7,72%, речния с 2,07% и въздушния с 0,01% от общия обем на превозените товари. През 2019 г. се наблюдава леко отклонение от посочените средни стойности на обема на превозените товари от различните видове транспорт – увеличава се относителният дял при превозените товари от средните стойности за период при морския транспорт – с 4.31% и при железопътния – с

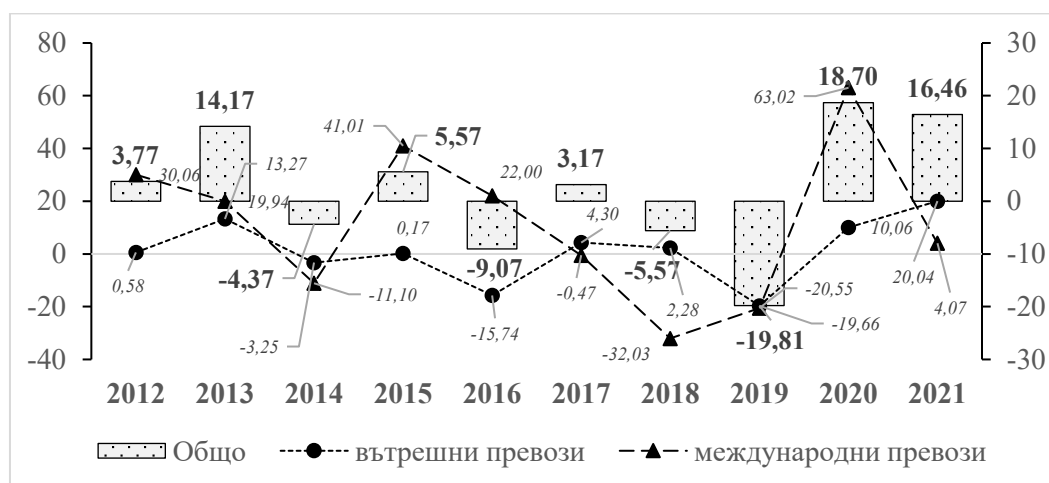
1,34% и намаляват стойностите на автомобилния транспорт с 6,05%. Посочените отклонения от общата тенденция са резултат от наложените ограничения поради Covid 19 пандемията, довели до намаляване обема на товарите през 2019 г. спрямо преходната с 28390.7 хил. тона (НСИ, н.д.).

Предпоставка за повишаване ефективността на транспортния сектор е създаването на условия за разширяване на конкуренцията между различните видове транспорт и на тази основа създаването на пазарно ориентиран и устойчив транспортен сектор.

## 2.2. Анализ на динамиката на превозените товари по видове транспорт за периода 2012 – 2020 г.

Най-мобилният от всички съществуващи видове транспорт е автомобилният транспорт, осъществяващ ежедневни транспортни връзки между предприятия, институции и организации, между тях и предприятия от други видове транспорт. Характеризира се с висока операционна гъвкавост при доставка на стоки и суровини до други видове транспорт, транспортирането на промишлени и селскостопански стоки на къси разстояния, вътрешноградски транспорт и превоз на стоки за търговията и строителството. На дълги разстояния автомобилният транспорт превозва нетрайни, особено ценни, изискващи бърза доставка стоки или неподходящи за претоварване с други видове транспорт стоки.

За анализирания период средният темп на изменение на обема на превозените товари от автомобилния транспорт е 2.30 пункта. Намаление на извършената работа се наблюдава през три от анализиранияте години: през 2014 г. с 4,37%, през 2016 с 9,07% и, най-чувствително, през 2019 г. с 19.81%, резултат от въведените Covid19 ограничения (вж. Фиг. 1).



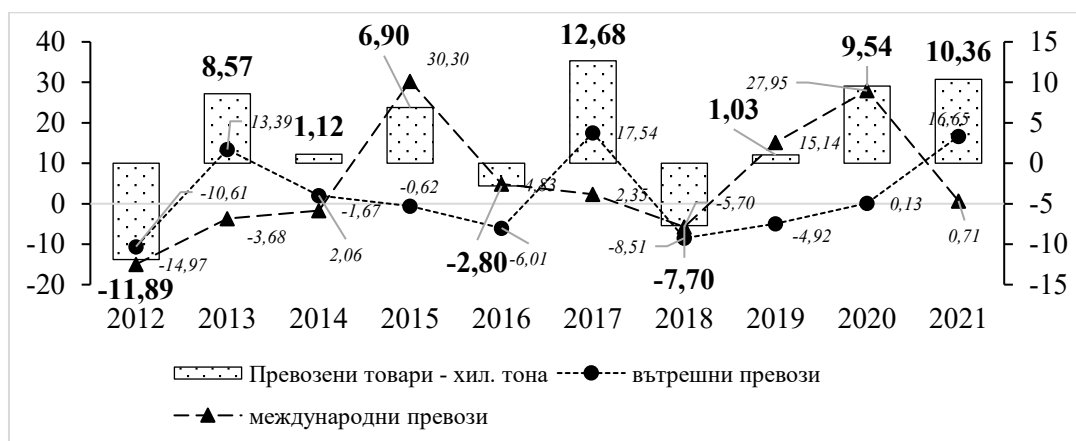
Източник: Изчисления на автора на база данни от НСИ (НСИ, н.д.).

Фигура 1. Темп на изменение на обема на превозените товари от автомобилния транспорт за периода 2012 – 2021 г.

Обемите превозени товари с вътрешен автомобилен транспорт са с относително нисък средногодишен темп на изменение от 1,21 пункта. Чувствително намаление се отчита през годините, в които е отчетено и общото намаление на извършената работа, а именно: 2014 г. – с 3.25%; 2016 г. – с 5.74% и 2019 г. – с 19.66%.

Международните превози се характеризират с относително по-висока динамика със средногодишен темп на изменение от 11.6 пункта. Увеличение на извършените международни превози се наблюдава през 2015 г. (41.01%) и през 2020 г. (63.02%), а спад в обема на извършената работа – през 2018 г. (-32.03%) и 2019 г. (-20.55%).

**Железопътният транспорт** е ефективен и рентабилен начин за транспортиране на голям брой пътници и стоки на дълги разстояния, особено когато има голям обем трафик между изходната и крайната точка. Икономическата ефективност на железопътния транспорт нараства с увеличаване обема и разстоянието на превозите. Основната функция на железопътния транспорт е транспортирането на насипни промишлени и селскостопански стоки (въглища, стомана, зърно и др.) на големи разстояния. Отличителна черта е редовността на движението, независимо от времето и сезона. С големите обеми на транспортиране железопътният транспорт осигурява много по-значителни икономии на разходи, създава по-големи екологични и енергийни предимства. Динамиката на превозените товари с железопътни транспортни съоръжения се характеризира с относително постоянни изменения при средногодишен темп на изменение на общия обем превозени товари за периода от 7.78 пункта. По-чувствителни изменения в посока увеличение (спрямо предходната година) на обемите вътрешни превози се наблюдават през: 2013 г. с 13.39%; 2017 г. с 17.54% и 2021 г. с 16.65% (вж. фиг. 2). При международните превози, чийто средногодишен темп на изменение е 5.52 пункта, относително високо нарастване на обемите превозени товари се отчита през 2015 г. (30.30%), 2019 г. (15.14%) и 2020 г. г. (27.95%).



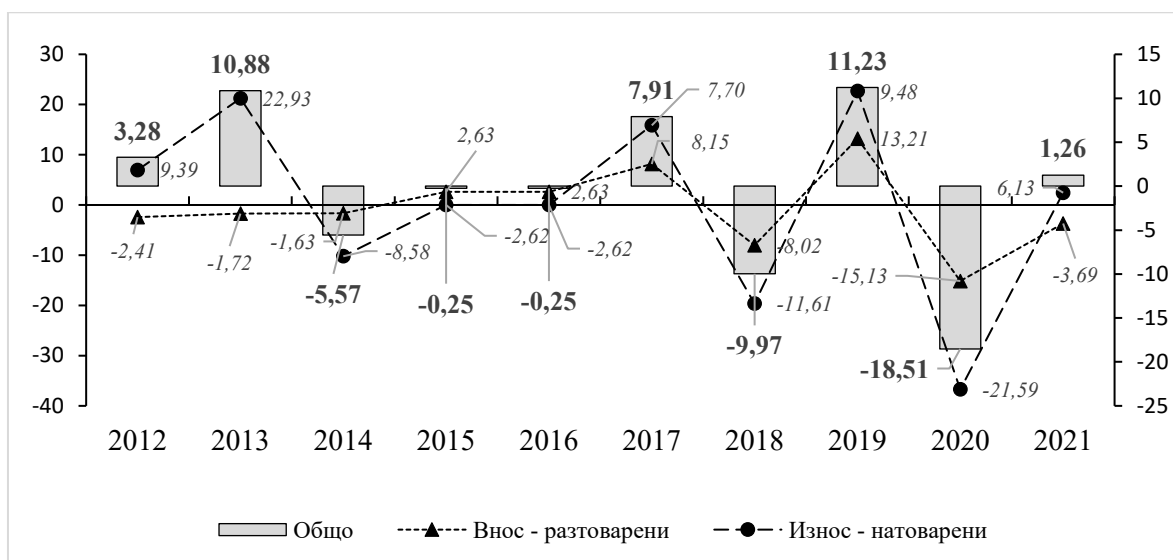
Източник: Изчисления на автора на база данни от НСИ (НСИ, н.д.).

Фигура 2. Темп на изменение на обема на превозените товари от железопътния транспорт за периода 2012 – 2021 г.



**Водният транспорт** се характеризира с висока товароносимост и много ниска себестойност на транспорта; освен това позволява транспортирането на почти всеки обемист товар. Освен това той е жизненоважен там, където сухопътният транспорт е невъзможен: между континенти, острови, а също и в слабо развити райони. Водният транспорт е по-енергийно ефективен и по-евтин в сравнение с железопътния транспорт (в зависимост от местоположението и наличието на водни пътища) и обикновено е много по-бавен от железопътния.

Според стойностите на относителния дял на превозените товари, вторият по значение за българската икономика вид транспорт е **морският**, при който 52.93% от общия обем на превозените товари са за износ. Темпът на изменение на обемите се характеризира с висока степен на неритмичност (вж. Фиг. 3).



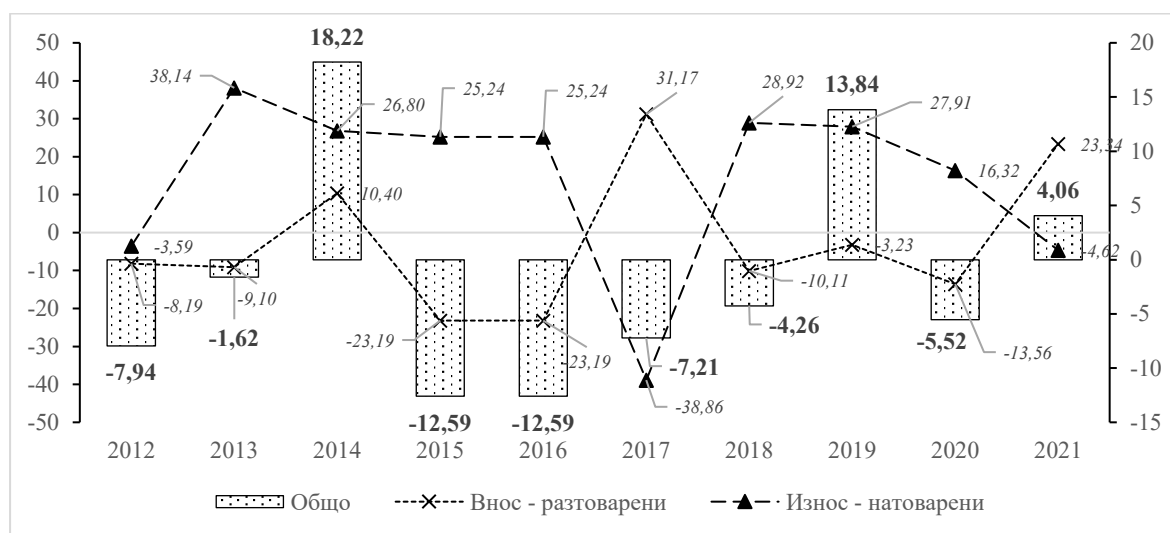
Източник: Изчисления на автора на база данни от НСИ (НСИ, н.д.).

Фигура 3. Темп на изменение на обема на превозените товари от морския транспорт за периода 2012 – 2021 г.

При относително висок ръст на превозените товари общо за 2017 г. от 7,91%, следва спад от 9,97% през 2018 г. при значително намаление на товарите за износ (-11,61%). Следващата година (2019 г.) е с ръст на общо превозените товари от 11,23%, с превес на товарите от внос – увеличение с 13,21%. През 2020 г. отново се наблюдава относително висок спад на общия обем на превозените товари с -18,51% и с -21,59% на товарите за износ – диспропорция, която се преодолява през 2020 г.

За анализирания период средно само 2,07% от общо превозените товари от всички видове транспортни средства е реализиран от **речния транспорт**. Средногодишният темп на изменение на превозените товари общо е

с отрицателни стойности от -1.56%, при стойности от -2.56 пункта за доставените товари и 14.15 пункта при износа. Само в три години от извадката е отбелязан ръст в извършената работа общо в сравнение с предходната: 2014 г. (с 18.82%), 2019 г. (с 13.84%) и 2021 г. (с 4.06%) (вж. Фиг. 4). Най-висок прираст от 31.17% на обема на извършените работи по вноса е отчетен през 2017 г., а най-нисък – през 2015 г. от -23.19%. Значително повече обем продукция е транспортирана при износа на стоки и суровини. За всички години, с изключение на 2012 г. (-3.59%) и 2021 г. (-4,62%), прирастът е с положителни стойности, като за 2017 г. възлиза на 38.86%.

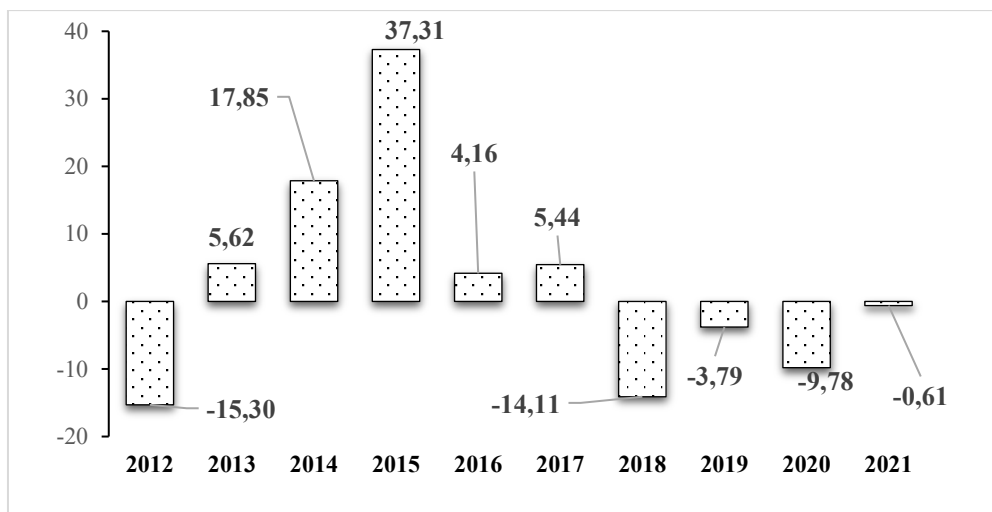


Източник: Изчисления на автора на база данни от НСИ (НСИ, н.д..)

Фигура 4. Темп на изменение на обема на превозените товари от речния транспорт за периода 2012 – 2021 г.

**Въздушният транспорт** е бърз, но по-скъп, и е от най-голямо значение в международния пътнически транспорт за връзка с отдалечени и труднодостъпни точки на света. Обемът на превозваните по въздуха стоки е незначителен, а обхватът на стоките е ограничен: ценни стоки (например произведения на изкуството, антики, благородни метали и камъни, кожи и др.); стоки, изискващи спешна доставка, включително нетрайни стоки; хуманитарна помощ; лекарства; поща; хранителни и промишлени стоки за отдалечени райони; товари за спешни случаи.

С най-нисък относителен дял средно за периода от 0,014% е приносът на въздушния транспорт към осъществяването на транспортни услуги. Средногодишният темп на изменение на прираста е 2.86 пункта. Най-значимо нарастване на обема на извършените транспортни услуги от 37.31% се наблюдават през 2015 г, а най- ниски стойности са отчетени през 2012 г. (-15.30%) (вж. Фиг. 5).



Източник: Изчисления на автора на база данни от НСИ (НСИ, н.д.).

Фигура 5. Темп на изменение на обема на превозените товари от въздушния транспорт за периода 2012 – 2021 г.

Анализът на резултатите от изследване темпа на изменение на обема на превозените товари от различните видове транспорт ни дават основание да обобщим:

**Първо**, в резултат от наложените мерки срещу разпространението на COVID-19 обемът на превозените товари от автомобилния транспорт отчита отрицателен прираст през 2019 г., в сравнение с предходната, от -19.81%. В следващите две години обемите се увеличават съответно с 10.06% през 2020 г и с 32.12% през 2021 (при база 2019 г.).

**Второ**, железопътният транспорт се използва предимствено за превоз на стоки и суровини за международния пазар със средногодишен темп на прираста от 5.52 пункта. При вътрешните превози отчетеното намаление от -4,92% за 2019 г. е „преодоляно“ и през 2021 г. обемът превозени товари е увеличен с 16.80% (при база 2019 г.).

**Трето**, при транспортирането на стоки по море средногодишният темп на изменение на обема на разтоварените товари от внос е отрицателен (-5.98%) и положителен при износа от 8.60 пункта. Същата тенденция се наблюдава и при речния транспорт – отрицателен прираст от -2.56% при вноса и положителен при износа от 14.15%.

## Заклучение

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

всички икономически субекти. В същото време пазарът на транспортни услуги и условията за неговото развитие са зависими от състоянието и развитието на стоковите пазари. В този смисъл динамиката на обемите превозени товари, от всички видове транспорт, е отражение на търсенето на транспортни услуги от страна на икономическите субекти. Всяка диспропорция в развитието на икономическите сектори води до нарушаване ритмичността и обема на извършените транспортни услуги.

Предизвиканата, от безпрецедентна световна Covid-19 пандемия, икономическа криза се отрази негативно и върху развитието на транспортния сектор в България. Изследването на темповете на изменение на обемите превозени товари за периода 2012–2021 г. показват, че при всички видове транспорт се отбелязва отрицателен прираст, най-ярко изразен през 2019 г., и „плавно“ възстановяване в следващите години, измерено с обемите превозени товари.

Предизвикателствата пред развитието на транспортния сектор в България са формулирани в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., чиито основни цели 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).

#### *Използвани източници*

- Baublys, A. (2009). Principles for modelling technological processes in transport terminal. *Transport*(24(1)), 5-13. doi:<https://doi.org/10.3846/1648-4142.2009.24.5-13>
- Perić, T. A. (May 2002 r.). Transport Market and its Structure. *14*(3), 125-130. doi:[10.7307/ptt.v14i3.857](https://doi.org/10.7307/ptt.v14i3.857)
- Simeonova, D. D. (2022, March). Contemporary State of the Transport System in Bulgaria International. *Journal of Scientific and Management Research*, 5(3), 214-224. doi:<http://doi.org/10.37502/IJSMR.2022.5317>
- Желязкова, Д. (2017). Устойчиво развитие на транспортната система на България. *Икономика 21, Година VII, книга 2*, 81-132.
- Николова, Х. (2018). *Транспорт и спедиция*. София: УНСС. Извлечено от <http://blogs.unwe.bg/hnikolova/files/2018/.pdf>
- НСИ. (н.д.). Извлечено от Транспорт и съобщения: [https://infostat.nsi.bg/infostat/pages/module.jsf?x\\_2=225](https://infostat.nsi.bg/infostat/pages/module.jsf?x_2=225)
- 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](https://www.mtc.government.bg/sites/default/files/integrated_transport_strategy_2030_bg.pdf)

СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“ - СВИЦОВ

НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ  
НА ДОКТОРАНТИ

ГОДИШЕН  
АЛМАНАХ

ГОДИШЕН

# АЛМАНАХ НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ НА ДОКТОРАНТИ



Том XV, 2022

Книга 18

Том XV, 2022 г.  
Книга 18

Академично издателство  
„ЦЕНОВ“ - Свищов

СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“

---

ГОДИШЕН  
**АЛМАНАХ**  
НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ  
НА ДОКТОРАНТИ

Том XV – 2022, книга 18

*Студии и статии*

АКАДЕМИЧНО ИЗДАТЕЛСТВО „ЦЕНОВ“ – СВИЩОВ

*РЕДАКЦИОНЕН СЪВЕТ:*

Доц. д-р Красимира Славева – главен редактор  
Проф. д-р Марина Николова – зам. главен редактор  
Доц. д-р Пепа Стойкова  
Доц. д-р Ваня Григорова  
Доц. д-р Христо Сирашки  
Доц. д-р Петранка Мидова  
Доц. д-р Николай Нинов  
Доц. д-р Людмил Несторов

*Екип за техническо обслужване:*

Анка Танева – стилев редактор  
Ст. преп. Иванка Борисова – превод и редакция  
на английски език  
Милена Александрова – технически секретар

## Съдържание

### Студии

**Анна Димитрова Димитрова**  
ПРЕКИ ЧУЖДЕСТРАННИ ИНВЕСТИЦИИ – ИКОНОМИЧЕСКИ РАСТЕЖ И  
ДЕТЕРМИНАНТИ НА ПРИВЛЕКАТЕЛНОСТТА: ЛИТЕРАТУРЕН ОБЗОР .....5

**Велизар Руменов Йорданов**  
ПРОУЧВАНЕ ПРОЕКТИРАНЕТО НА ДИСТРИБУЦИОННИ  
КАНАЛИ ЗА ХРАНИТЕЛНИ СТОКИ:  
КОНЦЕПТУАЛНО-МЕТОДОЛОГИЧНИ И ЕМПИРИЧНИ АСПЕКТИ .....26

**Галя Колева Монева**  
МЕНЮ ИНЖЕНЕРИНГ – ИНСТРУМЕНТ ЗА ПРИЛОЖЕНИЕ НА РЕВЕНЮ  
МЕНИДЖМЪНТ В РЕСТОРАНТЪОРСКИЯ БИЗНЕС .....52

**Грета Иванова Иванова**  
ИНТЕГРИТЕТЪТ В ОРГАНИТЕ НА ИЗПЪЛНИТЕЛНАТА ВЛАСТ  
В БЪЛГАРИЯ .....75

**Диман Христов Каранфилов**  
РИСКОВЕ ЗА ДЪРЖАВНИЯ БЮДЖЕТ ПРИ ПРИЛАГАНЕ  
НА НУЛЕВА СТАВКА ПРИ ВОД МЕЖДУ БЪЛГАРСКИ  
И РУМЪНСКИ ДРУЖЕСТВА .....93

**Изабела Филипова Йонкова**  
РЕЛАЦИЯ „ЕТИЧНА ИНФРАСТРУКТУРА – ДОБРО УПРАВЛЕНИЕ“  
В ПУБЛИЧНИЯ СЕКТОР .....115

### Статии

**Александра Георгиева Ангелова**  
ЕВРОПЕЙСКИ ПЛАНОВЕ И ПРОГРАМИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ  
И ПРИОБЩАВАЩ РАСТЕЖ В РАЗВИВАЩИТЕ СЕ ИКОНОМИКИ .....139

**Александър Тихомиров Личев**  
ПРЕДПРИЕМАЧЕСТВОТО ОТ ВЪЗРАЖДАНЕТО ДО СРЕДАТА НА 20 ВЕК –  
ПРАКТИЧЕСКАТА ИНТЕРПРЕТАЦИЯ НА ЗАРАЖДАЩАТА СЕ  
БЪЛГАРСКА ПРЕДПРИЕМАЧЕСКА КУЛТУРА .....153

**Алексей Асенов Гудев**  
ПРОБЛЕМИ ПРИ ОБЛАГАНЕТО С ДДС НА ТУРИСТИЧЕСКИ  
ДРУЖЕСТВА В ХИПОТЕЗА НА ФАЛИТ .....167

**Анатоли Филипов Велковски**  
МИТНИЧЕСКИЯТ СЪЮЗ И ВЪНШНАТА ТЪРГОВИЯ  
НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ – ДИНАМИКА И ТЕНДЕНЦИИ .....177



<b>Богомил Методиев Богомилов</b> ЛИДЕРСТВО И ОРГАНИЗАЦИОННО РАЗВИТИЕ.....	191
<b>Ваня Владимирова Галчева</b> НАСОКИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА ФИНАНСОВИЯ МЕНИДЖМЪНТ НА ТЪРГОВСКИТЕ АВТОМОБИЛНИ ПРЕДСТАВИТЕЛСТВА В БЪЛГАРИЯ .....	201
<b>Васил Пламенов Василев</b> СПЕЦИФИЧНИ ОСОБЕНОСТИ, СЪСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ ВРАЗВИТИЕТО НА ПАЗАРА НА ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ В БЪЛГАРИЯ .....	214
<b>Гален Петров Русинов</b> РОЛЯТА НА РЕГУЛАТОРНИТЕ РАМКИ НА ЕС ЗА ОГРАНИЧАВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ ОТ ПАРНИКОВИ ГАЗОВЕ .....	226
<b>Горян Благовестов Милев</b> ТРАНСФОРМАЦИЯ НА ИКОНОМИЧЕСКИТЕ СИСТЕМИ: ПРЕДПОСТАВКИ, ЗАКОНОМЕРНОСТИ, КОНЦЕПЦИИ .....	235
<b>Елена Росенова Костадинова</b> ДЕМОГРАФСКА ОЦЕНКА НА ПРИДУНАВСКИТЕ ОБЩИНИ КАТО ФАКТОР ЗА ИНТЕГРИРАНО РАЗВИТИЕ .....	247
<b>Живка Антонова Петрова</b> ВЛИЯНИЕ НА ПАРАЛЕЛНИЯ ИЗНОС НА ЛЕКАРСТВЕНИ ПРОДУКТИ ВЪРХУ ПАЗАРА НА ЛЕКАРСТВЕНИ ПРОДУКТИ В БЪЛГАРИЯ.....	263
<b>Иванка Стефанова Янкова</b> СТАТИСТИЧЕСКИ АСПЕКТИ НА УСТОЙЧИВОТО РАЗВИТИЕ – ПОЛИТИКИ, МЕТОДОЛОГИЯ, ИНДИКАТОРИ.....	278
<b>Ивелин Симеонов Кичуков</b> БОРСОВ АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА ТУРИСТИЧЕСКИТЕ ДРУЖЕСТВА НА БЪЛГАРСКИЯ КАПИТАЛОВ ПАЗАР .....	294
<b>Ивелина Йорданова Станева</b> ESG СТРАТЕГИИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ В БЪЛГАРСКИТЕ БИЗНЕС ОРГАНИЗАЦИИ.....	307
<b>Йордан Николаев Колев</b> ИНТЕГРИРАН БАЗИРАН НА МЯСТОТО ПОДХОД – ОСНОВНИ СПЕЦИФИКИ И ПРИЛОЖЕНИЕ .....	322
<b>Мирчо Радостинов Стоянов</b> АНАТОМИЯ НА ФИНАНСОВИТЕ КРИЗИ: ОТ ГОЛЯМАТА ДЕПРЕСИЯ НАСАМ .....	335

<b>Наталия Стоянчева Стоянова</b> СТРАТЕГИЧЕСКИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕДРЕАЛИЗИРАНЕ ЦЕЛИТЕ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ В БИЗНЕС СЕКТОРА.....	345
<b>Невена Руменова Ляскова-Великова</b> РОЛЯ НА ИНОВАЦИИТЕ В ТУРИЗМА .....	359
<b>Николай Василев Тодоров</b> ЯПОНСКИ НОРМАТИВНИ РЕШЕНИЯ ЗА НАЛАГАНЕ МОДЕЛА НА КРЪГОВА ИКОНОМИКА .....	370
<b>Петя Йорданова Тодорова</b> ВЛИЯНИЕ НА КОНСТАТИРАНИ ОТ ПРИХОДНАТА АДМИНИСТРАЦИЯ НЕРЕАЛНИ ДОСТАВКИ ВЪРХУ ОБЛАГАНЕТО ПО РЕДА НА ЗКПО НА КРЕДИТНИТЕ ИНСТИТУЦИИ .....	384
<b>Пламена Йорданова Колева</b> СТАТИСТИЧЕСКИ АНАЛИЗ НА ДИНАМИКАТА НА ВХОДЯЩИЯ ТУРИЗЪМ В БЪЛГАРИЯ .....	396
<b>Радка Иванова Василева</b> ЛИКВИДАЦИОННИТЕ РАЗНОСКИ КАТО НЕДЕЛИМА ЧАСТ ОТ АНАЛИЗА НА РЕЗУЛТАТИТЕ ПО ИМУЩЕСТВЕНО ЗАСТРАХОВАНЕ В БЪЛГАРИЯ.....	411
<b>Радослав Радославов Хитов</b> ФРАГМЕНТАРЕН АНАЛИЗ НА ПАЗАРА НА ПЕТРОЛ В СВЕТОВЕН МАЩАБ .....	427
<b>Силвия Петрова Петранова</b> ПРОБЛЕМИ И ПЕРСПЕКТИВИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА СЕКТОР АКВАКУЛТУРИ – ЕДИН ОТ СЪЛБОВЕТЕ НА СТРАТЕГИЯТА ЗА „СИН РАСТЕЖ“ .....	437
<b>Снежана Веселинова Найденова</b> ПРЕДПРИЕМАЧЕСКИЯТ МОДЕЛ НА ОБУЧЕНИЕ КАТО ИНОВАТИВНА ПРАКТИКА В ОБРАЗОВАТЕЛНАТА СИСТЕМА – ПРОБЛЕМНИ ОБЛАСТИ, РЕЗУЛТАТИ И ЕФЕКТИ .....	452
<b>Стелиян Богданов Стефанов</b> ДАНЪЧНО-ОСИГУРИТЕЛНИ МОДЕЛИ В ЕС.....	469
<b>Стефан Ангелов Пешов</b> ПОЛЗИ ОТ ПОДОБРЯВАНЕ НА СЪБИРАЕМОСТТА ОТ ДАНЪЦИТЕ ВЪРХУ СДЕЛКИТЕ С ГОРИВА И НЕФТОПРОДУКТИ В БЪЛГАРИЯ .....	481
<b>Тодор Димитров Георгиев</b> ФОТОВОЛТАИЧНИТЕ ЦЕНТРАЛИ В ЕНЕРГИЙНИЯ БАЛАНС НА БЪЛГАРИЯ – СЪСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВИ.....	491

<b>Христо Симеонов Василев</b> ПОДХОДИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА СТРАТЕГИИ ЗА ИНТЕГРАЦИЯ НА БИЗНЕСА.....	502
<b>Цветомира Георгиева Велева</b> МАКРОПРУДЕНЦИАЛНИТЕ ПОЛИТИКИ – ИНСТРУМЕНТ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА AD-НОС СИТУАЦИИ И РИСКОВЕ ПРИ БАНКИРАНЕТО .....	515
<b>Цондю Стойчев Цондев</b> ВЛИЯНИЕ НА ПАНДЕМИЯТА COVID-19 ВЪРХУ ЦЕНИТЕ НА НЕДВИЖИМИТЕ ИМОТИ – ГЛОБАЛНИ СВИДЕТЕЛСТВА И НАЦИОНАЛНИ ОСОБЕНОСТИ .....	529
<b>Шендоан Ремзи Халит</b> РОЛЯТА НА ЛИДЕРСТВОТО В ПУБЛИЧНИЯ СЕКТОР.....	541

ГОДИШЕН  
**АЛМАНАХ**  
**НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ НА ДОКТОРАНТИ**  
Студии и статии  
**Том XV – 2022, книга 18**

Даден за печат на 18.12.2023 г., излязъл от печат 20.12.2023 г.  
Поръчка № 18868; формат 16/70/100; тираж 60

**ISSN 1313-6542**

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