
ИЗСЛЕДВАНЕ НА ВРЪЗКАТА МЕЖДУ РЕГИОНАЛНОТО ИКОНОМИЧЕСКО РАЗВИТИЕ И ПЛЪТНОСТТА НА ПЪТНАТА МРЕЖА В БЪЛГАРИЯ

Борислав Лазаров¹

¹СА „Д. А. Ценов“ – Свищов, България

E-mail: 1D020220208@uni-svishtov.bg

Резюме: Обект на изследване е пътната мрежа в България, а негов предмет връзката ѝ с регионалното икономическо развитие. Изследователската хипотеза се обвързва с твърдението, че между плътността на пътната мрежа в България и регионалното икономическо развитие има позитивна корелационна връзка. Целта на статията е, чрез извеждане на графични корелограми да се установи наличието на връзка между регионалния БВП на човек от населението (в лв.) и плътността на пътищата от съответен клас по областите (в км).

Ключови думи: регионално икономическо развитие, плътност на пътната мрежа.

Тази статия се **цитира**, както следва: **Лазаров, Б.** (2024). Изследване на връзката между регионалното икономическо развитие и плътността на пътната мрежа в България. Народностопански архив, (3), с. 36-48.

URL: www2.uni-svishtov.bg/NSArhiv

DOI: <https://doi.org/10.58861/tae.ea-nsa.2024.3.03.bg>

JEL: F42; F43.

Въведение

Транспортната инфраструктура включва съоръжения и структури като пътища, железопътни и въздушни линии, реки, канали и тръбопроводи, както и терминални съоръжения като летища, железопътни гари, автогари, складове и товарни станции. Терминалната инфраструктура и пътните съоръжения се изграждат с цел увеличаване на ефек-

тивността на логистиката и транспорта, както и за насърчаване и улесняване на националния и регионалния икономически растеж и търговските операции. Автомобилният транспорт е от изключително значение за стопанското развитие на съвременните икономики и е зависим от развитието на пътната мрежа в дадена страна и регион.

Връзката между развитието на пътната мрежа и икономическия растеж е широко изследвана в икономическата литература за различни икономики и региони. Може да се обобщи, че сред изследователите има консенсус, че пътната инфраструктура играе решаваща роля за насърчаване и промотиране на икономическото развитие. Преглед на литературата представя доказателство за редица аспекти, в които е проучена тази релация.

1. Постановка на проблема за икономическия растеж и осигуряването с пътища

Изследване на Банерджи и колектив оценява въздействието на достъпа до транспортната мрежа върху регионалното икономическо развитие в Китай по време на двадесетгодишен период, характеризиращ се със значителен ръст на доходите. Като се използва установената тенденция, пътните мрежи да свързват исторически градове, изследването се занимава с въпроса за ендегенното разположение на мрежата. Констатациите показват, че докато близостта до транспортни мрежи има умерен положителен причинно-следствен ефект върху нивата на БВП на глава от населението в различните сектори, тя не влияе върху растежа на БВП на глава от населението. Изследването представя ясна теоретична рамка с емпирично тествани прогнози за тълкуване на тези резултати, което предполага, че факторната мобилност значително влияе върху икономическите ползи, получени от развитието на инфраструктурата (Banerjee, Duflo, & Qian, 2020).

Доналдсън и Хорнбек изследват историческото влияние на железопътните линии върху икономиката на САЩ, като се насочват конкретно към съвкупното ѝ въздействие върху селскостопанския сектор през 1890 г. Разширяването на железопътната мрежа потенциално засяга всички региони както пряко, така и непряко. Цялостното въздействие е капсулирано от промените в „достъпа до пазара“, опростен показател, извлечен от теорията за търговията на общото равновесие. За да определят това въздействие количествено, авторите изграждат мрежова база данни от железопътни линии и водни пътища, изчислявайки най-евтините товарни маршрути между окръзите. Техните открития показват, че регионалните стойности на земеделската земя значително са се увеличили с подобрен достъп

до пазара поради разширяването на железопътната мрежа от 1870 до 1890 г. Премахването на всички железопътни линии от транспортните мрежи през 1890 г. би довело до приблизително 60% намаление на общата стойност на земеделската земя в САЩ, с ограничена възможност за компенсиране на тези загуби чрез възможни разширения на каналната мрежа или подобрения на селските пътища (Donaldson & Hornbeck, 2016).

В края на 60-те и началото на 70-те години инвестициите в инфраструктурата и производителността в Съединените щати започват да намаляват. Този проблем се изследва от Ашауер, като анализира данни от 1945 до 1988 г., за да изследва връзката между инфраструктурата и икономическия растеж. Неговите констатации показват, че транспортната инфраструктура значително влияе върху икономическия растеж.

Файгелбаум и Рединг предлагат нова теория и доказателства за въздействието на външната и вътрешната интеграция върху структурната трансформация и икономическото развитие, използвайки интеграцията на Аржентина в глобалната икономика в края на деветнадесети век като казус. Техният теоретичен модел предлага микрооснови за пространствен ефект на Баласа-Самуелсън, където местоположенията, по-близо до световните пазари, показват по-висока гъстота на населението, по-големи дялове на градското население, по-високи относителни цени на нетъргуеми стоки и по-високи цени на земята спрямо заплатите, както и специализация в търгуеми стоки, които са чувствителни към транспортните разходи. Като оценяват параметрите на модела, авторите предоставят доказателства за този пространствен механизъм на Баласа-Самуелсън и идентифицират значителни ефекти от външната и вътрешната интеграция върху икономическото развитие (Fajgelbaum & Redding, 2022).

Моделите на ендегенен икономически растеж могат да постигнат дългосрочен растеж, без да зависят от външни промени в технологията или населението. Тези модели обикновено се характеризират с постоянна или увеличаваща се възвръщаемост в акумулируемите фактори. Баро използва подобни модели в свое изследване, за да анализира детерминантите на растежа на глава от населението, инвестициите във физически (Prodanov, 2012) и човешки капитал (Zahariev, 2012) и растежа на населението. Основните детерминанти включват аспекти на правителствената политика като публични инфраструктурни услуги, поддържане на собственически права, правителствено потребление и данъчно облагане, както и началното ниво на доход на глава от населението. Баро анализира тези връзки, използвайки разширена извадка от различни държави, базирана на набора от данни на Самърс-Хесън, включваща около 120 страни. Резултатите потвърждават някои прогнози относно детерминантите на растежа и инвестиционните и спестовните

норми. Например правителственото потребление и инвестиционните разходи, както и показателите за икономическа свобода, се проявяват, както се предполага от моделите (Barro, 1989).

Рамчаран изследва пространственото разпределение на икономическата дейност и нейната неравномерност във връзката „ядро–периферия“ в някои страни. Статията използва нови данни за пространственото разпределение на икономическата дейност за голям брой държави, както и информация за пътища, железопътни линии и повърхностна топография с цел по-добро възприемане ролята на вътрешните транспортни разходи в оформянето на икономическата география. Доказателствата сочат, че е налице значителна роля на физическата география и транспортните разходи в определянето на местоположението на икономическата дейност. Страните с по-неравен терен имат по-слабо развити пътни и железопътни мрежи и по-голяма пространствена концентрация на икономическа дейност (Ramcharan, 2009).

Лиу и Жао дебатират връзката между инвестициите в транспортна инфраструктура, гъстотата на инфраструктурата и икономическия растеж, извеждайки еднопосочна причинно-следствена връзка между икономическия растеж и транспортната инфраструктура посредством Грейнджър-тест (Liu & Zhao, 2005). Хуанг използва нелинейния тест за причинно-следствена връзка на Дикс и Панченко, за да анализира БВП и транспортната инфраструктура, откривайки двупосочна причинно-следствена връзка, при която транспортната инфраструктура значително насърчава икономическия растеж (Huang, 2012).

Прадхан и Багчи, използвайки векторния модел за коригиране на грешки, откриват двупосочна причинно-следствена връзка между автомобилния транспорт и икономическия растеж в Индия от 1970 до 2010 г. Те предполагат, че увеличаването на транспортните съоръжения заедно с брутно капиталонакопаване ще доведе до всеобхватен икономически растеж поради различни преки и непреки ползи (Pradhan & Tapan, 2013).

Изследване на Яконо и Левинсън търси взаимната причинно-следствена връзка между разширяването на пътната мрежа и икономическото развитие, подчертавайки, че пътните мрежи се развиват заедно с населението и икономическите дейности, създавайки обратна връзка, която облагодетелства и двата сектора (Iacono & Levinson, 2016).

Агбели използва панелни данни, за да проучи въздействието на транспортната инфраструктура върху икономическия растеж, използвайки традиционни модели на обикновени най-малки квадрати, случайни ефекти и модели на произволни параметри, използвайки данни от 40 държави през 2010 г. Той открива различна еластичност на транспортната инфраструктура на международно ниво (Agbelie, 2014).

Проучване на Нг и колектив подчертава, че увеличаването на дължината на пътищата на хиляда души население, заедно с фактори като износ на глава от населението и физически капитал на работник, значително допринася за икономическия растеж. Това показва пряка положителна корелация между развитието на пътната инфраструктура и икономическите резултати (Ng, Law, Jakarni, & Kulanthayan, 2018).

Тонг установява, че пътната транспортна инфраструктура има укрепващ ефект върху икономическия растеж във Вътрешна Монголия, с максимален ефект, настъпващ след двугодишно забавяне, което предполага, че инвестициите в инфраструктура може да отнемат време, за да се реализират напълно техните икономически ползи (Tong, 2019).

Изследванията, разглеждащи зависимостта между БВП на глава от населението и плътността на пътната мрежа, предоставят различни заключения. Например проучване от Жи Лиу и Инграм показва, че еластичността на доходите на съотношението превозни средства към път намалява с увеличаването на доходите както на национално, така и на градско ниво, което предполага отрицателна корелация между БВП на глава от населението и плътността на пътната мрежа (Ingram & Liu, 1999). Друго проучване установява, че дължината на пътищата на глава от населението е положително корелирана с националния доход, променя се с времето, подчертавайки важността на историческите и градоустройствените фактори при осигуряването на пътна инфраструктура (Ingram & Liu, 1999). Комисарова подчертава, че ефективните пътни системи могат значително да повлияят на икономическото, социалното и екологичното благосъстояние на една страна, намалявайки транспортните разходи и подобрявайки общата икономическа ефективност (Komissarova, 2017).

Проведено в Румъния изследване предполага потенциална корелация между БВП на глава от населението и плътността на пътната мрежа, като се акцентира върху важността на разработване на политики за пътната инфраструктура в съчетание с други социално-икономически и урбанистични политики за устойчив икономически растеж (Sandu, Răcănel, Manea, & & Mihai, 2019).

Всички тези изследвания показват, че връзката между БВП на глава от населението и плътността на пътната мрежа е сложна и зависи от множество фактори, включително в исторически, урбанистичен и социално-икономически аспект. Изследванията по темата последователно подкрепят мнението, че развитието на пътната мрежа е ключов двигател на икономическия растеж, като ползите се простират отвъд обикновените подобрения на транспорта и включват разширяване на пазара, регионално развитие и промишлена ефективност. Ефективността на такива инвестиции обаче може да е различна в зависимост от историческия контекст, регионалните специфики и изпълнението на проекта.

Републиканската пътна мрежа е мрежата от пътища за автомобилен транспорт с критично значение за националната икономика, свързаност и сигурност. В мрежата влизат пътища, покриващи маршрути с публично значение и от държавен интерес, а същевременно се формира сегмент от трансевропейската пътна мрежа. Пътищата в републиканската пътна мрежа са класифицирани според функционалната класификация на пътищата, представляваща национален стандарт, поддържан от Агенция пътна инфраструктура. Категориите на пътищата се определят от физическото състояние на пътищата, ефективността на пътуването, възможността за контролиран достъп, ограниченията на скоростта, фактичката употреба и тяхната йерархия. Функционалната класификация определя административно-стопанското значение и функциите на пътищата в транспортната система. Тук влизат автомагистралите, скоростните пътища и пътищата от I, II и III клас. Отделно са пътищата от местно значение, като т.нар. общински пътища, които обслужват по-малки транспортни потоци вътре в рамките на местни общности.

Към 31 декември 2023 г. общата дължина на пътищата от републиканската пътна мрежа на България е 19 968 км, което е увеличение с 26 км в сравнение с 2022 година. Пътищата с асфалтова настилка са нараснали с 19 км, а пътищата без настилка са се увеличили с 14 км. Пътищата с трошено-каменна и баластрена настилка обаче са намалели със 7 км спрямо предходната година (НСИ, 2024).

Тази структура осигурява ефективност и безопасност при движението на моторни превозни средства, като същевременно свързва основните транспортни потоци в страната. Автомагистралите и скоростните пътища са най-бързите и качествени пътища, част от Републиканската пътна мрежа.

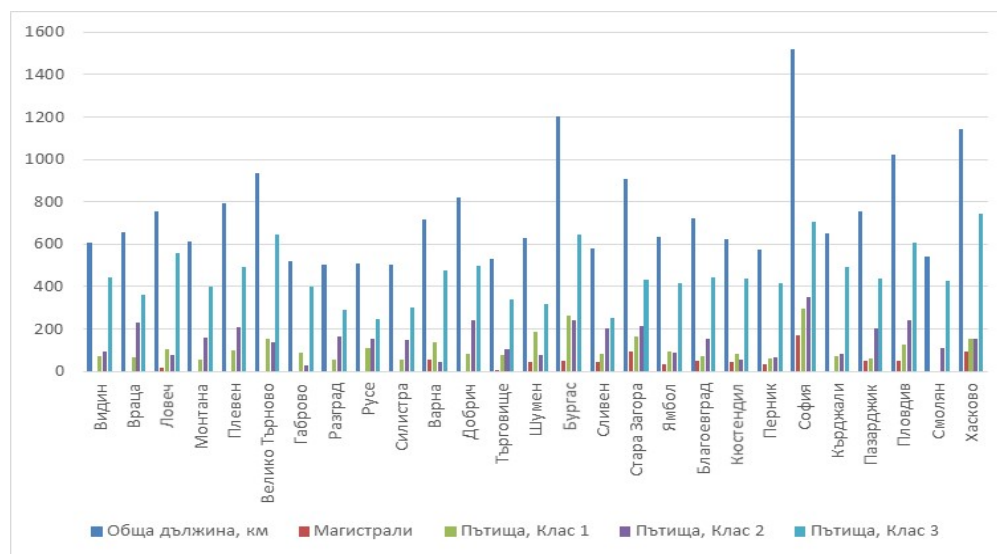
2. Корелационни зависимости между регионалния БВП на човек от населението и плътността на пътната мрежа по области в България

Автомагистралите в България са специално проектирани за движение на моторни превозни средства с висока скорост. Те разполагат със самостоятелни платна за движение в двете посоки и аварийни ленти. Пресичанията с други пътища и железопътни линии са на различни нива, което осигурява непрекъснат поток на движението. Максималната разрешена скорост е 140 км/ч. В страната има проектирани девет автомагистрала с обща дължина от 1661 км, от които 840 км са в експлоатация (НСИ, 2024). Скоростните пътища приличат на автомагистралите, но нямат аварийни ленти. Вместо това те са оборудвани с площадки за принудително спиране

и локални платна за връзка към прилежащи територии. Максималната скорост за движение по тях е 120 км/ч.

Пътищата от I клас са предназначени за транзитно движение на големи разстояния и обикайно свързват граници. Тези пътища обслужват големи територии и съвпадат с направленията на основните транспортни потоци в страната. Пътищата от II клас обслужват транзитно движение на средни разстояния и изпълняват разпределителни функции, като допълват мрежата от първокласни пътища и дават възможност за избор на оптимални маршрути за транзитно движение към различните региони на страната. Пътищата от III клас обхващат всички останали републикански пътища, които не са автомагистрала или пътища от първи и втори клас. Тези пътища служат за разпределяне на движението вътре в териториите, свързани с по-висок клас пътища, или осигуряват междуобщинските връзки, допълват държавната пътна мрежа и са свързани с местните пътища.

На следващата фигура са представени пътищата от републиканската пътна мрежа на България с тяхната дължина по категории в зависимост от функционалната класификация на АПИ.



Източник: НСИ.

Фигура 1. Дължина на пътищата по категории и области на Република България.

В таблица е представена плътността на пътищата по области, съответстващи на регионите от европейско ниво NUTS 3. Плътността на пътищата в дадена област се изчислява, като се раздели общата дължина на пътищата на площта на региона. Формулата за плътност на пътищата в цялост и по региони е:

$$\text{Плътност на пътищата} = \frac{\text{Обща дължина на пътищата (км)}}{\text{Площ (кв. км)}}$$

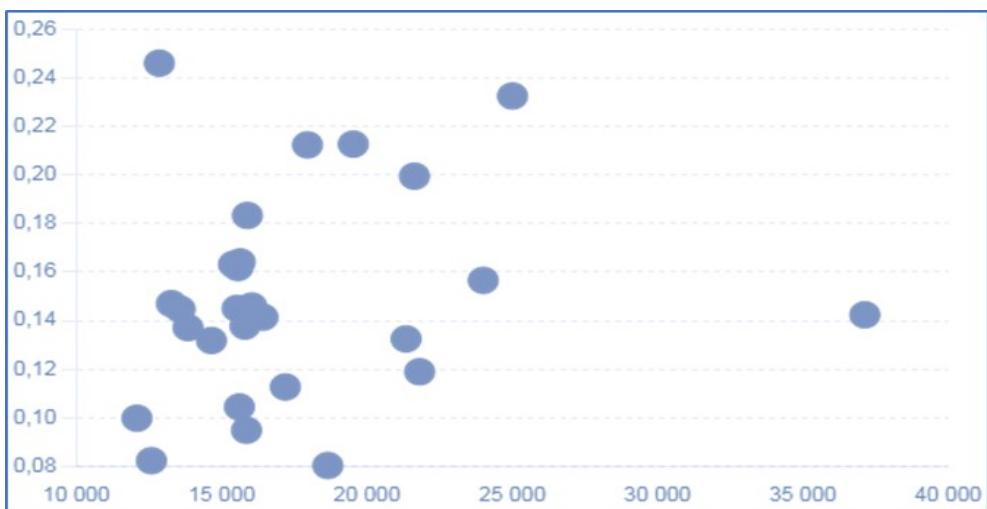
С помощта на статистическите данни се анализира корелационната зависимост между регионалния БВП на човек от населението, лв. и плътността на различните категории пътища на областите в км. В следващите калкулации са включени всички региони NUTS 3 области на Република България с изключение на София–град, тъй като тази област е изцяло урбанизирана територия и пътната мрежа представлява уличната мрежа на софийска община.

Таблица 1

Плътност на пътищата по категории и области на Република България

Област, NUTS 3	Плътност на пътищата, общо	Плътност на пътищата, магистрала	Плътност на пътищата, Клас 1	Плътност на пътищата, Клас 2	Плътност на пътищата, Клас 3
Видин	6.67032967	0	0.023079	0.030003	0.147049
Враца	2.844155844	0	0.021431	0.076162	0.119024
Ловеч	9.679487179	0.005275	0.034619	0.025717	0.183317
Монтана	3.86163522	0	0.018134	0.052423	0.131883
Плевен	3.854368932	0	0.031982	0.06792	0.161886
Велико Търново	6.692857143	0	0.050445	0.046159	0.212331
Габрово	17.26666667	0	0.028355	0.009891	0.132542
Разград	3.12345679	0	0.018464	0.053412	0.094955
Русе	3.283870968	0	0.036268	0.051105	0.080448
Силистра	3.442176871	0	0.018464	0.048467	0.099901
Варна	17.02380952	0.019123	0.046159	0.013848	0.156611
Добрич	3.400826446	0	0.027366	0.079789	0.164194
Търговище	5.047619048	0.001978	0.025387	0.034619	0.11276
Шумен	8.064102564	0.015496	0.061655	0.025717	0.104517
Бургас	4.962809917	0.016815	0.086713	0.079789	0.212661
Сливен	2.876237624	0.014507	0.028025	0.066601	0.082427
Стара Загора	4.218604651	0.030663	0.055061	0.070887	0.142433
Ямбол	7.238636364	0.01154	0.031652	0.029014	0.137817
Благоевград	4.736842105	0.017145	0.024069	0.050115	0.14606
Кюстендил	11.5	0.014507	0.027695	0.017804	0.144741
Перник	8.681818182	0.010551	0.019453	0.021761	0.137158
София	4.342857143	0.05572	0.097593	0.115397	0.232443
Кърджали	8.012345679	0	0.024069	0.026706	0.163205
Пазарджик	3.709359606	0.016815	0.019453	0.06693	0.145071
Пловдив	4.280334728	0.016485	0.042532	0.0788	0.199472
Смолян	4.9	0	0	0.036268	0.141444
Хасково	7.57615894	0.030333	0.051105	0.049786	0.245961

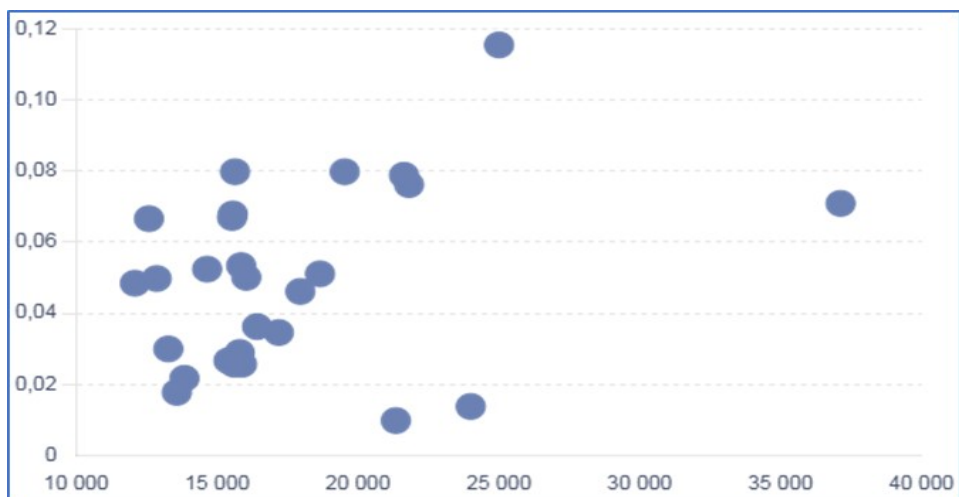
Източник: НСИ по данни към 2023 год., собствени изчисления.



Източник: НСИ по данни към 2023 год., собствени изчисления.

Фигура 2. Корелационна зависимост между регионалния БВП на човек от населението, лв. и плътност на пътища Клас 3 на областите в км

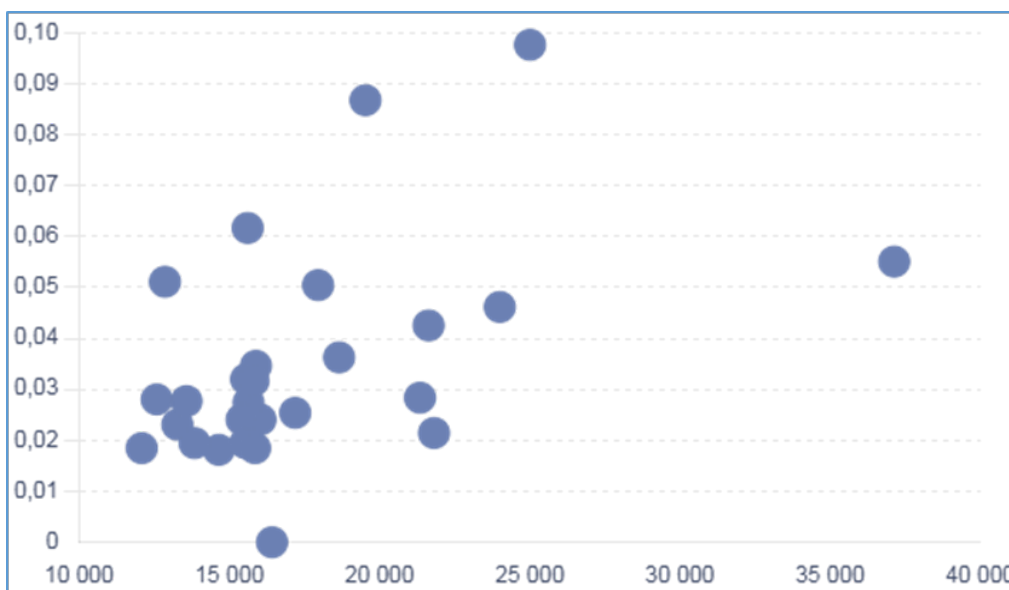
Корелацията между регионалния БВП на човек от населението и плътността на пътищата от Клас 3 в различните области е много слаба, с коефициент на корелация от 0.169. Това показва, че връзката между тези две променливи е слабо изразена и почти няма линейна зависимост между тях.



Източник: НСИ по данни към 2023 год., собствени изчисления.

Фигура 3. Корелационна зависимост между регионалния БВП на човек от населението, лв. и плътност на пътища Клас 2 на областите в км

Корелацията между регионалния БВП на човек от населението и плътността на пътищата от Клас 2 в различните области е слаба, с коефициент на корелация от 0.322. Това показва, че има положителна, но не силно изразена зависимост между тези две променливи – с увеличаване на плътността на пътищата от Клас 2 БВП на човек от населението има тенденция да се увеличава, но връзката не е силна.

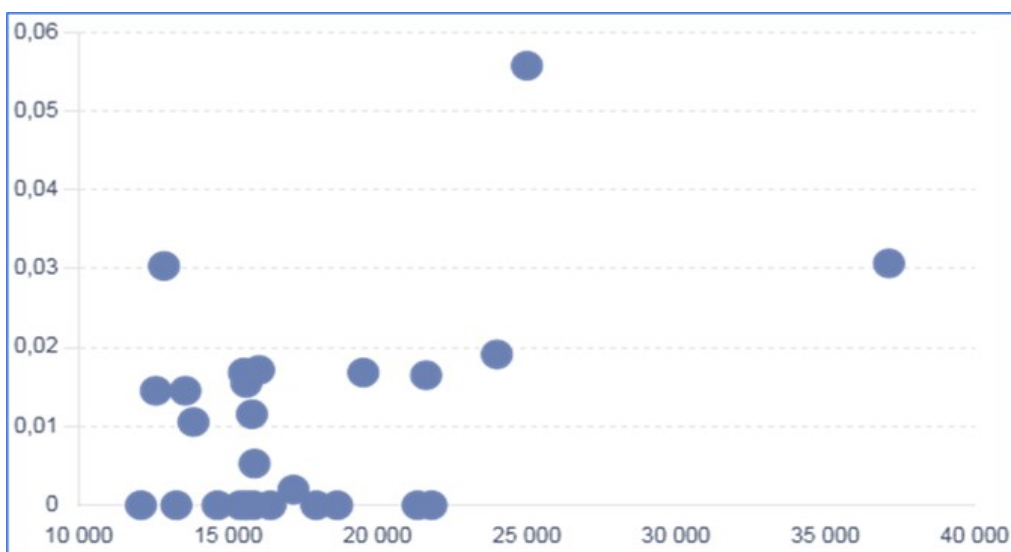


Източник: НСИ по данни към 2023 год., собствени изчисления.

Фигура 4. Корелационна зависимост между регионалния БВП на човек от населението, лв. и плътност на пътища Клас 1 на областите в км

Корелацията между регионалния БВП на човек от населението и плътността на пътищата от Клас 1 в различните области е умерена, с коефициент на корелация от 0.467. Това показва, че има положителна зависимост между тези две променливи – с увеличаване на плътността на пътищата от Клас 1 БВП на човек от населението има тенденция да се увеличава (Виж Фигура 6).

Корелацията между регионалния БВП на човек от населението и плътността на магистралите в различните области е умерена, с коефициент на корелация от 0.447. Това показва, че има положителна зависимост между тези две променливи – с увеличаване на плътността на магистралите БВП на човек от населението има тенденция да се увеличава.



Източник: НСИ по данни към 2023 год., собствени изчисления.

Фигура 5. Корелационна зависимост между регионалния БВП на човек от населението, лв. и плътност на магистралите на областите в км

Заклучение

В обобщение може да се резюмира, че най-силни корелационни зависимости съществуват между БВП на човек и плътността на магистралите и пътищата от Клас 1. Корелацията намалява значително при по-ниските класове пътища, като Клас 2 и Клас 3. Магистралите са основни транспортни артерии, които свързват големите градове и икономически центрове. Доброто магистрално покритие стимулира икономическата активност чрез намаляване на транспортните разходи, повишаване на достъпа до пазари и привличане на инвестиции. Региони с добре развита магистрална мрежа често имат по-висок БВП, тъй като са по-привлекателни за бизнеса и инвеститорите.

Пътищата от Клас 1 също играят важна роля в регионалната свързаност, свързвайки по-малки градове и индустриални зони. Тези пътища допринасят за икономическия растеж чрез улесняване на търговията и мобилността, като осигуряват достъп до природни и индустриални ресурси, което може да увеличи икономическата продуктивност на регионите.

Пътищата от Клас 2 обикновено обслужват по-малки населени места и селски райони. Тяхното влияние върху икономиката е по-ограничено в сравнение с магистралите и пътищата от Клас 1. Тези пътища са

важни за селскостопанските региони, където икономическата активност е по-ниска, но те все пак осигуряват основна инфраструктура за достъп до пазари и услуги.

В региони с по-ниска икономическа активност инвестициите в инфраструктура са по-ограничени, което води до по-ниска плътност на пътищата от този клас. Пътищата от Клас 3 обикновено са локални и свързват най-малките населени места и селските райони. Локалните пътища имат по-малко значение за голямата икономическа картина, тъй като основно обслужват местни нужди и нямат значителен принос за търговията и промишлеността.

Използвани източници

- Agbelie, R. B. (2014, September). An empirical analysis of three econometric frameworks for evaluating economic impacts of transportation infrastructure expenditures across countries. *Transport Policy, Volume 35*, 304-310.
- Banerjee, A., Duflo, E., & Qian, N. (2020). On the road: Access to transportation infrastructure and economic growth in China. *Journal of Development Economics*. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2020.102442>
- Barro, R. J. (1989). A Cross-Country Study of Growth, Saving, and Government. *NBER Working Papers 2855*.
- Donaldson, D., & Hornbeck, R. (2016). Railroads and American economic growth: A 'market access' approach. *The Quarterly Journal of Economics, 131*(2), 799–858.
- Fajgelbaum, P., & Redding, S. (2022). Trade, structural transformation and development: Evidence from Argentina 1869-1914. *Journal of Political Economy, 130*(5), 1249–1318.
- Huang, S. W. (2012). Research on the relationship between transportation infrastructure development and economic growth in China. *J. Economics, 6*, 28-34.
- Iacono, M., & Levinson, D. (2016, January). Mutual causality in road network growth and economic development. *Transport Policy, Volume 45*, 209-217. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.06.005>
- Ingram, G. K., & Liu, Z. (1999). *Determinants of motorization and road provision*.
- Komissarova, V. V. (2017). Analysis of leasing advantages and disadvantages as public-private partnership's form in road infrastructure projects.

- Russian Journal of Agricultural and Socio-Economic Sciences*, 70(10), 45-51. doi:doi: 10.18551/rjoas.2017-10.07
- Liu, B., & Zhao, J. (2005). An Empirical Study on the Causal Relationship between China's Transportation and Regional Economic Development. *Journal of China Soft Science*, 6, 101-106.
- Ng, C. P., Law, T. H., Jakarni, F. M., & Kulanthayan, S. (2018). Road infrastructure development and economic growth. In 10th Malaysian Road Conference & Exhibition 2018 29–31 October 2018 (Ed.), *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 512. Selangor, Malaysia. doi:<https://doi.org/10.1088/1757-899X/512/1/012045>
- Pradhan, R. P., & Tapan, P. B. (2013). Effect of transportation infrastructure on economic growth in India: The VECM approach. *Research in Transportation Economics*.
- Prodanov, S. (2012). *Capital Budgeting*. V. Tarnovo: ABAGAR.
- Ramcharan, R. (2009). Why an economic core: Domestic transport costs? *Journal of Economic Geography*, 9(4), 559–581.
- Sandu, R. A., Răcănel, C., Manea, D., & Mihai, M. P. (2019). Possibilities to quantify the road traffic on the national road network and motorways in Romania. *Proceedings of the International Conference on Applied Statistics, I*, pp. 419-429.
- Tong, S. (2019). Research on the relationship between economic growth and road traffic infrastructure in Inner Mongolia. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 237, 032135. doi:<https://doi.org/10.1088/1755-1315/237/3/032135>
- Zahariev. (2012). *Financial Management of Human Resources*. V. Tarnovo: ABAGAR. doi:10.13140/RG.2.1.3561.6402
- НСИ. (2024, 5 28). <https://www.nsi.bg/>. Retrieved from <https://bit.ly/3zM1E3k>

Борислав Лазаров защитава докторска дисертация към катедра „Финанси и кредит“ при Стопанска академия „Д. А. Ценов“ през 2024 год. Научни интереси: трансграничните инфраструктурни проекти, финансовите модели в транспорта и транспортната логистика.

ORCID ID: 0009-0007-2545-0621

ISSN 0323-9004

Народно стопански архив

Свищов, година LXXVII книга 3 - 2024

Изследване на динамиката на клиентските депозити и инвестиции във финансови инструменти за периода 2013 г. – 2023 г.

Методика за противодействие на енергийната бедност в България и Европейския съюз

Изследване на връзката между регионалното икономическо развитие и плътността на пътната мрежа в България

Стратегическа трансформация на туризма в България – икономическо възстановяване и потенциал за растеж

Свидетелства за сезонност в износа на потребителски стоки, суровини и материали от България в периода 2020 – 2023 г.

СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“
СВИЩОВ



РЕДАКЦИОНЕН СЪВЕТ:

Проф. д-р Андрей Захариев – главен редактор
Проф. д-р Йордан Василев – зам. главен редактор
Проф. д-р Стоян Проданов
Проф. д-р Тодор Кръстевич
Доц. д-р Искра Пантелеева
Доц. д-р Пламен Йорданов
Доц. д-р Светослав Илиевски
Доц. д-р Пламен Петков
Доц. д-р Анатолий Асенов

МЕЖДУНАРОДЕН СЪВЕТ:

Проф. д-р ик.н. Михаил А. Ескиндаров – Финансов университет при Правителството на Руската федерация, Москва (Русия).
Проф. д-р ик.н. Григоре Белостечник – Молдовска академия за икономически изследвания, Кишинев (Молдова).
Проф. д-р ик.н. Михаил Ив. Зверяков – Одески държавен икономически университет, Одеса (Украйна).
Проф. д-р ик.н. Андрий Крисоватий – Тернополски национален икономически университет, Тернопол (Украйна).
Проф. д-р ик.н. Йон Кукуй – Университет Валахия, Търговище (Румъния)
Проф. д-р Кен О'Нийл – Университет Ълстер (Ирландия)
Проф. д-р Ричард Торп – Университет Лийдс (Великобритания)
Проф. д-р ик.н. Олена Непочатенко – Умански национален аграрен университет, Уман (Украйна)
Проф. д-р ик.н. Дмитрий Лукьяненко – Киевски национален икономически университет „Вадим Гетман“, Киев (Украйна)
Доц. д-р Мария Стефан – Университет „Валахия“, Търговище (Румъния)
Доц. д-р Анисоара Дуика – Университет "Валахия", Търговище (Румъния)
Доц. д-р Владимир Климук – Брановички държавен университет, Бранович (Беларус)

Екип за техническо обслужване:

Технически секретар: д-р Росица Проданова
Стилов редактор: Анка Танева
Превод английски: ст. преп. Венцислав Диков и ст. преп. д-р Маргарита Михайлова

Адрес на редакцията:

5250 Свищов, ул. „Ем. Чакъров“ 2
Проф. д-р Андрей Захариев – главен редактор
☎ (+359) 889 882 298
Д-р Росица Проданова – технически секретар
☎ (+359) 631 66 309, e-mail: nsarhiv@uni-svishtov.bg
Благовеста Борисова – компютърен дизайн
☎ (+359) 882 552 516, e-mail: b.borisova@uni-svishtov.bg
Милена Александрова – компютърен дизайн
☎ (+359) 888 303 402, e-mail: m.aleksandrova@uni-svishtov.bg

© Академично издателство „Ценов“ – Свищов
© Стопанска академия „Димитър А. Ценов“ – Свищов

НАРОДНОСТОПАНСКИ АРХИВ

ГОДИНА LXXVII, КНИГА 3 – 2024

СЪДЪРЖАНИЕ

Доц. д-р Ирина П. Казанджиева-Йорданова;

Гл. ас. д-р Елена П. Ралинска

Изследване на динамиката на клиентските депозити
и инвестиции във финансови инструменти
за периода 2013 г. – 2023 г. /3

Докторант Мартин Тинчев

Методика за противодействие на енергийната бедност в България
и Европейския съюз /25

Д-р Борислав Лазаров

Изследване на връзката между регионалното икономическо развитие
и плътността на пътната мрежа в България /36

Докторант Ивелин Кичуков

Стратегическа трансформация на туризма в България –
икономическо възстановяване и потенциал за растеж /49

Докторант Анатоли Велковски

Свидетелства за сезонност в износа на потребителски стоки,
суровини и материали от България в периода 2020 – 2023 г. /68