
ВЛИЯЕ ЛИ СЕ РАЗВИТИЕТО НА ТЪРГОВИЯТА ОТ ИЗГРАДЕНОСТТА НА ПЪТНАТА МРЕЖА?

Донка Желязкова

Икономически университет – Варна

E-mail: *d_zhelyazkova@ue-varna.bg*

Михал Стоянов

Икономически университет – Варна

E-mail: *michal.stojanov@ue-varna.bg*

Десислава Гроздева

Икономически университет – Варна

E-mail: *desislava_grozdeva@ue-varna.bg*

Юлия Христова

Икономически университет – Варна

E-mail: *julia_hristova@ue-varna.bg*

Резюме: Глобализацията на съвременните пазари предполага свободно движение на хора, стоки и капитали, което от своя страна е призвано да стимулира растежа на икономическите сектори и в частност на търговията. За тази цел развитието на пътна инфраструктура с високо качество и териториално покритие е необходимо условие за успешното функциониране на всеки търговски бизнес. Настоящата разработка допринася за разбирането как осигуреността с пътна мрежа влияе на търговската дейност на отделните държави, влизащи в състава на ЕС. Посредством официални статистически данни за продажбите на вътрешната търговия и дължината на пътната мрежа се оценява силата на тяхното взаимно влияние. Потвърждение намира позицията, че обхватът и изградеността на транспортната инфраструктура е в правопрпорционална обвързаност с по-високите продажби в търговията, но се проявява по различен начин в нейните подсектори.

Ключови думи: пътна мрежа, търговия, продажби.

URL: nsarhiv.uni-svishtov.bg

DOI: <https://doi.org/10.58861/tae.ea-nsa.2024.4.01.bg>

JEL: L91, L81.

Въведение

В генезиса на създаването на ЕС стои идеята за свободно движение на хора, стоки и капитали, което поставя въпросът, доколко страните-членки на Алианса развиват търговския си обмен, стъпвайки на изградената и въведена в експлоатация пътна инфраструктура, която е материалната основа за осъществяване на това движение. Възможно ли е да се ограничават или разширяват търговските връзки между партньорите поради обективни причини, които свързваме с количествените параметри на транспортните артерии в отделните страни?

В настоящата разработка ще се търсят отговори на тези въпроси на база тестване на хипотезата за съществуването на връзка между изградеността на пътната мрежа в отделните страни на ЕС и обема на тяхната офлайн и онлайн търговия, тоест ще бъде проверено доколко по-голямата дължина на пътната мрежа е предпоставка за по-високи обороти в търговията за съответните държави.

Целта на разработката е, въз основа на теоретично обобщение на значимостта и взаимната обвързаност на търговията със степента на изграденост на пътната мрежа по отделни страни на ЕС-27 да се изследват осигуреността на населението с пътна мрежа и зависимостта между нейната териториална гъстота и продажбените резултати на икономическата дейност на сектор G и неговите раздели 45, 46 и 47 и клас 47.91, като на тази база се изведат възможности за бъдещо развитие на търговията и повишаване обема на продажбите ѝ.

За постигане на поставената научна цел следва да бъдат решени основни задачи, по-важните от които са:

1. Да бъде направен кратък теоретичен обзор на връзката между търговията и транспорта.
2. Да бъде изследвано състоянието на пътната мрежа и продажбите във вътрешната търговия на ЕС към определени времеви моменти и на тази основа да бъде оценена взаимната обусловеност между изградеността на транспортната инфраструктура и продажбените ефекти в търговията на ЕС.
3. Да бъдат очертани насоки за развитие пред търговията в контекста на влиянието на транспортната инфраструктура върху търговския обмен.

Методология

С оглед очертаване на обективното състояние на пътната инфраструктура в страните-членки на ЕС ще бъдат изчислени два основни синтетични показателя, които ще свържат абсолютните параметри на дължината на транспортната мрежа с територията на съответната държава и с броя на нейното население, каквито са степен на задоволеност с пътна мрежа и гъстота на пътната мрежа. Тези показатели дават известна представа за степента на комплексност на транспортната мрежа, тъй като се вземат под внимание дължината на шосейната мрежа, която се пада на всеки 1 000 кв. км и на 10 000 жители (Бакалова & Николова, 2010, стр. 43).

За да се потвърди или отхвърли хипотезата за взаимна обвързаност на пътната инфраструктура с продажбите, ще се използва корелационен анализ. В хода на разработката ще се приложат и методите на контент, критичен и сравнителен анализ.

Провеждането на количественото изследване е ограничено в рамките на следните общи и специфични допускания:

1. Избрани са три времеви момента за извеждането на оценките на определени показатели, което позволява посредством тяхната количествена съпоставка за 2010 г., 2021 г. и 2022 г. да се оцени прогресът в разширяването на пътната мрежа в рамките на ЕС и как това е повлияло върху развитието на продажбените резултати във вътрешната търговия.

2. Обхватът на изследването се ограничава единствено до проучване на осигуреността на населението с пътна мрежа и степента на нейната териториална гъстота, което е съпоставено с продажбените резултати на икономическата дейност на сектор G и неговите раздели 45, 46 и 47 и клас 47.91.

3. Използвани са вторични информационни източници, агрегирани в представителната база от данни на Евростат по избрани страни от ЕС.

4. Работата е ограничена до оценка на въздействието, което националната пътна мрежа има върху развитието на вътрешната търговия, въпреки че еднозначно се подкрепя твърдението, че „вътрешната транспортна инфраструктура влияе на регионалната достъпност до международните пазари“ (Cosar & Demir, 2016, p. 232). Нещо повече, съществуват количествени доказателства, че транспортната инфраструктура подобрява международната търговия повече от вътрешната търговия (Zheng & Hongtao, 2022).

Кратък теоретичен преглед на връзката между търговията и транспорта

По своята същност търговията винаги е била призвана „да насочва всичката си сила и дейтелност към доброто използване на същес-

твуващите места за продажба и намиране на нови такива, към по-целесъобразно транспортиране на стоките, към струпване на запаси от стоки, където има търсене и по такъв начин да установи отношения между производителите и купувачите по-добре“ (Белмеръ, 1928, стр. 12). Нейната основна функция се отнася до „дистрибуцията на продуктите от производителите до потребителите и тяхната продажба при най-ефективно използване на ресурсите и високо качество на обслужване“ (Данчев & Христова, 2017, стр. 20). Следователно търговията осъществява стоковото обращение, като съдейства за довеждането на продуктите до купувачите посредством реализацията. Преодолявайки възникналите асортиментни, количествени, пространствени и времеви несъответствия, тя се явява свързващо звено между производството и потреблението. В този смисъл „търговията както с индустриални, така и с потребителски стоки осъществява връзката между тях при активно сътрудничество с транспорта“ (Сълова, 2010, стр. 26).

В своята дейност агентите по обмяна купуват продукти от редица доставчици, разположени на различни локации в рамките на страната и организират придвижването им до търговските обекти, намиращи се в близост до клиентите, осигурявайки необходимото удобство и качествено обслужване. Без наличието на подходящо развита по дължина и структура пътна мрежа търговците не могат да транспортират ефективно предлаганите от тях стоки в съответните райони и да удовлетворят в оптимална степен потребностите на купувачите. Ето защо състоянието на транспортната мрежа и нейното развитие са ключови фактори за успеха на търговския бизнес.

Пълноценното задоволяване на потребителското търсене е свързано с организирането на правилно снабдяване на търговската мрежа на дребно със стоки, където е необходимо спазване на няколко по-важни принципи (Ранков, Вацов, Чаушев, & Георгиев, 1958, стр. 134-135): 1/ стоките да се доставят по количество, качество и асортимент в съответствие с потребителското търсене; 2/ ритмичност на доставките; 3/ доставките да осигуряват максимална скорост на стоковото обращение; 4/ доставяне при най-рационално използване на транспортните средства и при максимално намаляване на разходите за доставка. Спазването на посочените принципи определя ускорената обръщаемост на стоковите запаси и рационалното използване на разполагаемите фирмени ресурси, което от своя страна съдейства за усъвършенстване и разширяване на търговската дейност. Затова „при добро състояние и обезпеченост с транспорт и висока пропускателна способност на транспортните артерии е необходимо да се поддържа по-малък размер на стоковите запаси, и обратно“ (Сълова, Александрова, & Стоянов, 1996, стр. 150). Така в своята комплексност прилагането на

изброените по-горе принципи способства, еднозначно да се приеме, че всяко „усъвършенстване на транспортните и съобщителните средства ще дава тласък на търговията“ (Добрев, 1926, стр. 98).

Обстоятелство за непосредствената връзка на транспорта и търговията е, че „днес мъчно можем да си представим каква да е стопанска дейност, която да не е тясно свързана с транспортните и съобщителните средства ..., може да се каже, че съобщителните и транспортните средства съставляват една неразделна част от целия стопански процес“ (Добрев, 1926, стр. 128). Това в най-голяма степен предопределя как в условията на увеличаващи се продажбени обеми в търговията е необходимо „цялостно, ритмично, бързо и евтино придвижване на стоките и тяхната реализация, решението на тази задача изисква да се поддържа най-пълното възможно съответствие между предлаганите и търсените стоки по количество, асортимент, качество, време и място на потреблението, както и да се рационализират начините и пътищата за движение на стоките, ..., обусловено от ускореното развитие на транспорта, който съдейства за рационализиране на придвижването на стоковата маса към потребителите“ (Георгиев & Георгиев, 1960, стр. 32).

Икономическата теория многократно е определяла как промяната в броя и състава на населението, състоянието на индустрията, на селското стопанство, на търговията и транспорта се отразява върху обема и структурата на стокооборота (Тотев & Георгиев, 1957, стр. 28). По този начин пътната инфраструктура „действа свързано с нуждите, условията и активността на другите отрасли на народното стопанство и поддържат общия ритъм и такт на тяхното планомерно, пропорционално развитие за цялостно повишаване на общественото благосъстояние“ (Чолаков, 1957, стр. 31). Това се потвърждава и от различни количествени изследвания, които откриват връзката между плътността на пътната мрежа и нейното качество и регионалното икономическо развитие, измерено посредством БВП на човек от населението на ниво NUTS 3 в България (Лазаров, 2024), както и от изследването на А. Банерджи и колектив, които установяват, че достъпът до вътрешната транспортна инфраструктура има положителен причинно-следствен ефект върху нивата на БВП на глава от населението в различните сектори в Китай (Banerjee, Duflo, & Qian, 2020).

Всичко това дава основание, сухопътният транспорт да се определи като „жизненоважен в съвременното общество, като улеснява търговията, икономическия растеж и социалните връзки между общностите“ (Sennder, 2024).

Изследване на състоянието на продажбите във вътрешната търговия и пътната мрежа на ЕС

По своята същност размерът на реализираните продажби е един от основните показатели, отразяващ ефекта от извършената дейност на пред-

приятията в сектор „Търговия; Ремонт на автомобили и мотоциклети“. Същевременно той се явява водеща цел на всеки бизнес, основа за изчисляване на редица икономически показатели и най-важният фактор за повишаване на печалбата. Продажбите определят пазарния дял на фирмата и възможностите за разширяване на търговската дейност, обуславят равнището на потреблението и жизнения стандарт на населението. През проучваните в разработката 2010, 2021 и 2022 години е отчетено устойчиво нарастване в обема на продажбите (млн. евро) в целия икономически сектор „Търговия“ на ЕС-27 и неговите подсектори, но най-изразително е то в търговията на дребно по Интернет, където е регистриран темп на прираст от 389,7% през 2022 г. спрямо 2010 г. (вж. Таблица 1).

От представените оценки в Таблица 1 се вижда, че търговията в 27-те членки на ЕС повишава своя стокооборот и значение като сектор, който пряко удовлетворява потребностите на европейските потребители. Тя достига внушителния обем от 11 188 284 млн. евро през 2022 г., което е нарастване с 13,8% спрямо 2021 г. и цели 26,1% спрямо 2010 г. Най-съществен дял през трите години от постигнатите общи продажби има раздел G46, свързан с търговската дейност на едро, без търговията с автомобили и мотоциклети (около 59% през трите години), което се дължи на по-големите реализирани количества, характерни за този вид бизнес.

Втора позиция по продажби в общите за сектора заема търговията на дребно, без тази с автомобили и мотоциклети (G47) като посредник, който директно контактува и задоволява потребностите на крайните потребители. През 2022 г. отчетените продажби от този раздел възлизат на 3 225 545 млн. евро, като заемат дял от 28,8% в общия стокооборот на страните от ЕС-27. Съвсем очаквано на трето място по извършени продажби на стойност 1 364 135 млн. евро през последната година на изследването се позиционира раздел G45, който обхваща търговията на едро и дребно с автомобили и мотоциклети, техническо обслужване и ремонт.

С нищожно малък дял са продажбите, които се реализират онлайн, чийто дял съществено нараства през 2022 г. спрямо 2010 г. с увеличаване на технологичните възможности, потребителските нагласи към електронната търговия и дигитализацията. В същото време онлайн пазаруването не може да замени традиционните продажби и европейското население все още не е склонно да използва онлайн канала за покупка в ежедневието си. От своята поява като самостоятелна икономическа дейност и самото съществуване на търговския сектор е предпоставено от наличието и степента на разгърнатост на пътната мрежа, което е материалната предпоставка, продуктите да достигат до точките за продажбен контакт с клиентите.

Таблица 1

Размер и структура на продажбите в сектор G, неговите раздели G45, G46, G47 и клас G47.91 общо за страните от ЕС-27 през годините 2010, 2021 и 2022 г.

Години / Показатели Икон. дейности	2010		2021		2022	
	Продажби (млн. евро)	Отн. дял (%)	Продажби (млн. евро)	Отн. дял (%)	Продажби (млн. евро)	Отн. дял (%)
G „Търговия; Ремонт на автом. и мотоц.“	8 870 099	100,0	9 830 309	100,0	11 188 284	100,0
G45 „Търг. на едро и дребно с автом. и мотоц., тех. обсл. и ремонт“	1 020 376	11,5	1 253 725	12,8	1 364 135	12,2
G46 „Търг. на едро, без търг. с автом. и мотоц.“	5 257 689	59,3	5 663 458	57,6	6 598 605	59,0
G47 „Търг. на дребно, без търг. с автом. и мотоц.“	2 592 034	29,2	2 913 125	29,6	3 225 545	28,8
G47.91 „Търг. на дребно чрез поръчки по пощата, тел. или Интернет“*	53 600	0,6	240 000	2,4	262 496	2,3

Източник: (Eurostat, 2024a) (Eurostat, 2024b).

* Размерът на продажбите в клас G47.91 „Търговия на дребно чрез поръчки по пощата, тел. или Интернет“ е изчислен на база представената информация в Eurostat, като трябва да се има предвид, че за някои страни от ЕС-27 липсват данни за тези продажби.

Товарният автомобилен транспорт е от особено значение за европейската транспортна система, тъй като през 2022 г. по данни на Eurostat неговият относителен дял в транспортната дейност на европейските страни-членки на Съюза възлиза на 73,2%, с което изпреварва значително

морския транспорт, който отчита нива от 18,9%, следван от превозите на товари с железопътен транспорт, които са едва 7,8%, а с най-малко значение са вътрешно-водният транспорт, превозил 2,6% от европейските товари и въздушният, който логично е с пренебрежимо ниски резултати от 0,07% в общата превозна дейност. Следователно товарният автомобилен транспорт е ключов по отношение на обезпечаването на търговския бизнес с продуктовото разнообразие, което да бъде предложено за пълноценно задоволяване на клиентското търсене.

Важно условие за експлоатационната активност на автомобилния транспорт при превозите на товари е развитието на пътната мрежа на европейския континент, защото от нейната обхватност и характеристики се определя преди всичко достъпът до пазарите и ефективността на превозите.

В Таблица 2 е систематизирана информация, на базата на която са изчислени показателите за гъстота на пътната мрежа общо за целия ЕС и по държави-членки, представени в км/100 кв. км територия и показателите за степен на задоволеност с пътна мрежа отново общо за целия ЕС в км/10 000 души и диференцирано по държави (вж. Таблица 2).

От информацията, визуализирана на Фигура 1, може да се направи обективната констатация, че много от държавите с по-голям брой на населението отчитат по-ниски стойности по показателите за степен на задоволеност с пътна мрежа спрямо държавите с малко на брой население. Забелязва се твърде широк диапазон между най-ниските стойности от 10,8 км/10 000 души за Португалия до 669,4 км/10 000 души за Естония, което е много сериозно отклонение от средните стойности на ЕС, които към 2022 г. са на нива от 90,4 км/10 000 души.

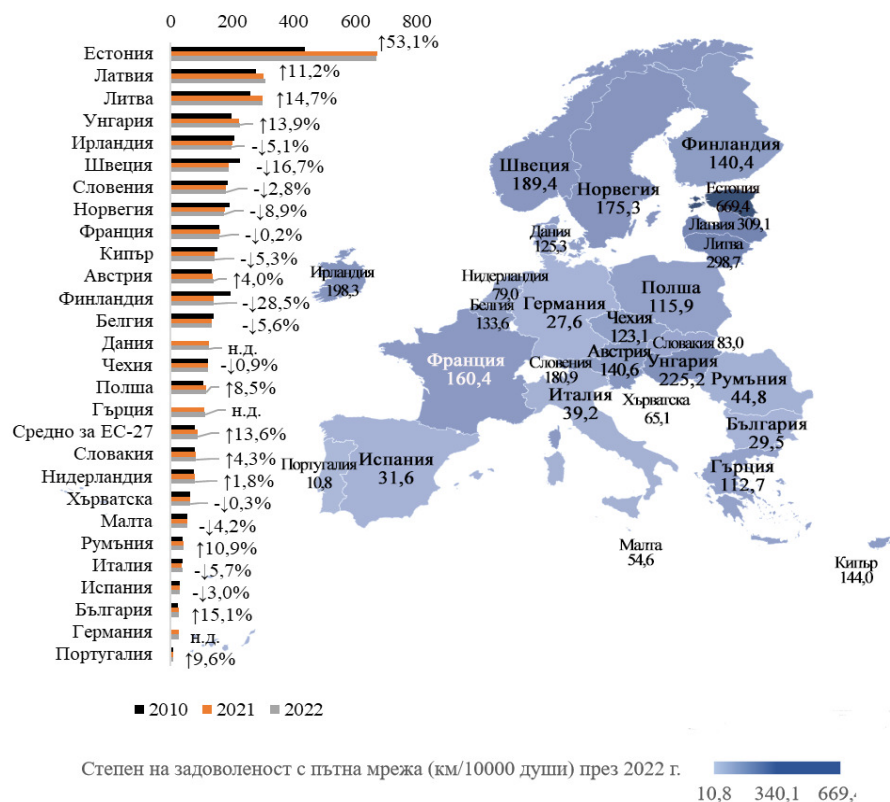
България заема 25 позиция в рамките на Съюза, но обективно погледнато, ако проследим в динамика през годините развитието на този показател, ще констатираме, че неговите стойности за страната се повишават не толкова на база разширяване на обхвата на републиканската пътна мрежа, а на база намаляване на населението на страната с над 1 милион през последните 13 години. Видимо за България позитивната тенденция на развитие на показателя степен на задоволеност с пътна мрежа е продиктувана от екстензивното влияние на редуциращия се брой на населението, който изпреварва темповете на изграждане на пътища в страната. За това съдим от официалната информация, публикувана от НСИ, според която в рамките на периода от 2010 г. до 2022 г. на територията на България са изградени общо 488 км пътища, от които 388 км са автомагистрала и 200 км третокласни пътища, а са изведени от експлоатация 91 км пътища от първи клас и 9 км от втори клас (НСИ, 2024).

Таблица 2

Показатели за гъстота и степен на задоволеност с пътна мрежа на страните от ЕС-27 през 2010, 2021 и 2022 г.

Държави	Гъстотата на пътната мрежа (км/100 кв. км територия)			Степен на задоволеност с пътна мрежа (км/10 000 души)		
	2010	2021	2022	2010	2021	2022
ЕС-27	76,1	87,5	87,5	79,6	90,4	90,4
Белгия	500,4	506,1	506,1	141,6	134,3	133,6
България	17,1	17,2	17,2	25,6	29,3	29,5
Чехия	164,7	164,1	164,1	124,2	123,3	123,1
Дания	н.д.	171,3	171,4	н.д.	125,9	125,3
Германия	н.д.	64,3	64,3	н.д.	27,6	27,6
Естония	128,6	196,7	196,7	437,2	670,4	669,4
Ирландия	136,0	146,1	146,1	209,0	201,7	198,3
Гърция	н.д.	89,5	89,5	н.д.	110,4	112,7
Испания	29,9	29,7	29,7	32,6	31,7	31,6
Франция	162,7	171,3	170,7	160,6	161,4	160,4
Хърватска	49,6	44,3	44,4	65,3	64,5	65,1
Италия	82,1	75,8	76,5	41,6	38,6	39,2
Кипър	134,7	140,2	140,8	152,1	144,7	144,0
Латвия	91,2	89,0	89,8	277,9	303,5	309,1
Литва	125,3	129,4	128,4	260,4	300,6	298,7
Унгария	213,0	230,8	232,7	197,8	222,4	225,2
Малта	747,3	903,5	899,1	57,0	55,3	54,6
Нидерландия	344,2	370,4	371,9	77,6	79,2	79,0
Австрия	134,6	148,6	150,5	135,1	139,5	140,6
Полша	130,2	137,8	137,1	106,8	115,9	115,9
Португалия	11,3	12,2	12,2	9,8	10,8	10,8
Румъния	34,4	35,8	35,8	40,4	44,4	44,8
Словения	188,0	188,4	188,1	186,2	181,1	180,9
Словакия	87,5	92,0	92,0	79,6	82,6	83,0
Финландия	31,0	23,0	23,0	196,3	140,8	140,4
Швеция	47,5	44,2	44,2	227,4	190,6	189,4
Норвегия	24,3	24,7	24,7	192,5	176,4	175,3

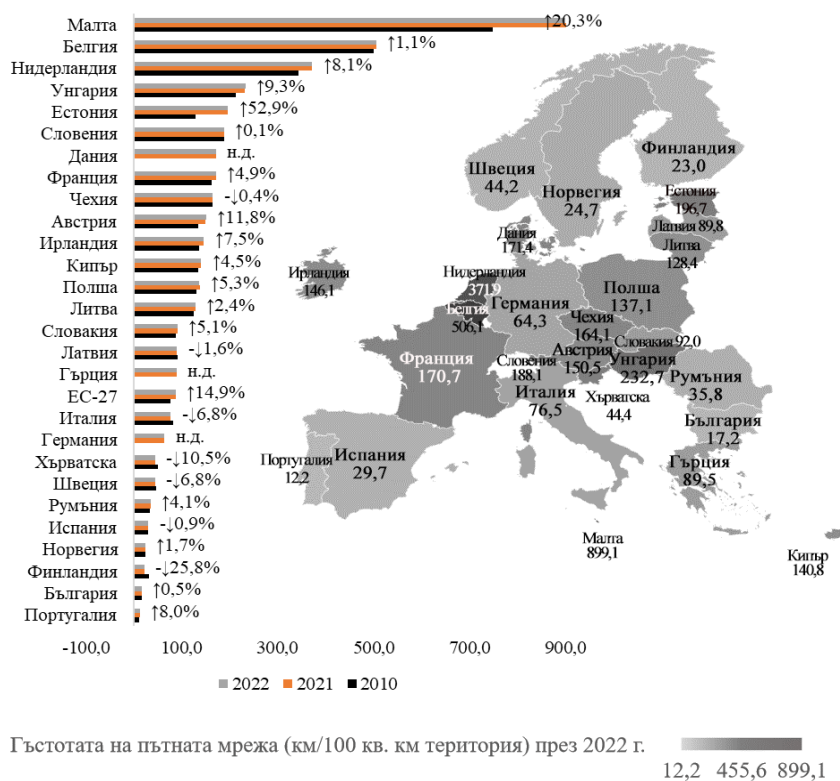
Източник: Изчисления на авторите по данни от Евростат (Eurostat, 2024a); (Eurostat, 2024b); (Eurostat, 2024c); (Eurostat, 2024d); (Eurostat, 2024e).



Фигура 1. Показатели за степен на задоволеност с пътна мрежа по държави на ЕС. Съставено от авторите по информация от Евростат (Eurostat, 2024c); (Eurostat, 2024d)

Следователно този показател може да служи като ориентир за определяне възможностите на пътната мрежа да поеме трафика на товари, насочен към потребителите, и е добра основа, върху която може да се анализира връзката между потоците от товари и количествените параметри на изградената транспортна инфраструктура, тъй като е обвързан с емпиричните измерения на населението, което е и потребител на стоките, обект на търговския обмен.

Друг важен измерител, свързан с изградеността на мрежата от пътища, е показателят за гъстота, който съотнася дължината на пътищата към територията на една държава и дава представа, каква степен на изграденост е постигната. Факт е, че в границите на ЕС се наблюдава много голяма разлика между страните, тъй като Малта постига най-високи стойности от 899,1 км/100 кв. км територия, докато Португалия отчита едва 12,2 км/100 кв. км. (вж. Фигура 2).



Фигура 2. Показатели за гъстота на пътната мрежа по държави на ЕС. Съставено от авторите по данни на Евростат (Eurostat, 2024c); (Eurostat, 2024e)

Разбира се, тук основно влияние върху резултатите оказва територията на страните, предвид че на Португалия тя е 92 212 кв. км, а на Малта едва 316 кв. км. Но независимо от големите различия, трябва да се отбележи, че Португалия значително се отклонява от стойностите по този показател, отчетени за целия ЕС, които са 87,5 км/100 кв. км.

Аналогични изводи могат да се формулират и за България, която в класацията по територия заема 10-то място в ЕС и това на практика показва, че страната ни е една от сравнително големите държави в Европа на база териториален обхват, но по показателя гъстотата на пътната мрежа е на предпоследното 26-то място.

Разбира се, трябва да се приеме и влиянието на рационалността в стратегическото развитие на пътната мрежа, която трябва да обхваща и свързва отделни транспортни пунктове и дестинации, но с приоритет, изведен върху икономическата целесъобразност и потребност от тези транспортни връзки.

При анализа на данните трябва да се има предвид, че върху техните параметри оказват влияние не само икономически и социални фактори, но и такива с природно-географски характер, какъвто е релефът. Необходимо е обаче да се отчете и недостатъчната степен на осъзнаване на значимостта на инвестиционната активност в пътна инфраструктура за социално-икономическото развитие на България и на нейните региони.

Краткият обзор на показателите за гъстота на пътната мрежа на държавите от ЕС дава основание да изведем тяхната значимост в контекста на изследване на връзката на транспортната инфраструктура с динамиката на търговския обмен, защото насищането с пътища е условие за многовариантност при вземане на транспортни решения, повишаване скоростта на движение на стоковите потоци и осигуряване на физически достъп до пазара за търговците.

Оценка на взаимната обусловеност между изградеността на транспортната инфраструктура и продажбените ефекти в търговията на ЕС

В рамките на проведеното тестване на корелационни зависимости в три времеви момента (2010, 2021 и 2022 г.) между дължината на пътната мрежа (ДПМ) и дължината на магистралите (ДМ), измерени в км, и продажбените резултати на икономическа дейност на сектор G и неговите раздели 45, 46 и 47 и клас 47.91 по отделни страни в рамките на ЕС в млн. евро, се установяват нарастващи по своята сила и статистическа значимост оценки (вж. Таблица 3).

В сравнителен аспект може да се твърди, че дължината на магистралите е условно по-съществен фактор за нарастването на продажбените ефекти в търговията общо (G) и в основните три раздела (45, 46, 47), но това не е така силно изразено и определено по отношение на търговията по Интернет. Подобна констатация може да се обясни с ролята на другите видове транспорт (основно въздушен, воден и др.) за по-бързото или по-евтиното изпълнение на доставката на онлайн поръчвани стоки. От друга страна, аргументация за това състояние може да бъде потърсена в масовизацията на локалните доставки при онлайн поръчките, което е гръбнакът на бързата търговия (Q-commerce), където магистралите не са приложимо транспортно решение за доставка на стоките, реализиращо се в рамките на локалната пътна мрежа и доставката до 60 минути от момента на поръчката. Друга специфична особеност е, че в рамките на краткосрочния период 2021–2022 г. не се отчита сериозна промяна в получените корелационни оценки, които остават с високи и много високи значения, докато спрямо 2010 г. се регистрира сериозно повишаване на изразителността на връзката между променливите.

Таблица 3

Корелационни коефициенти между продажбите в сектор G и неговите подсектори и дължината на пътната мрежа и магистралите за 2010, 2021 и 2022 година

Год./Показатели Икон. дейности	2010		2021		2022	
	ДПМ (км)	ДМ (км)	ДПМ (км)	ДМ (км)	ДПМ (км)	ДМ (км)
G „Търговия; Ремонт на автомобили и мотоциклети“	0,406*	0,503	0,795**	0,838**	0,809**	0,839**
G45 „Търг. на едро и дребно с автом. и мотоц., тех. обсл. и ремонт“	0,396*	0,512	0,802**	0,829**	0,814**	0,813**
G46 „Търг. на едро, без търговията с автом. и мотоц.“	0,406*	0,509	0,818**	0,833**	0,804**	0,819**
G47 „Търг. на дребно, без търг. с авто. и мото.“	0,395*	0,528	0,791**	0,849**	0,791**	0,864**
G47.91 „Търг. на дребно чрез поръчки по пощата, тел. или Интернет“	0,424*	-0,053	0,833**	0,716**	0,750**	0,673**

Източник: Авторови изчисления по данни на Евростат (Eurostat, 2024a); (Eurostat, 2024b); (Eurostat, 2024c); (Eurostat, 2024f).

Забележка: * корелационният коефициент е статистически значим при равнище на значимост от 0,05. ** корелационният коефициент е статистически значим при равнище на значимост от 0,01.

Най-силна през 2022 г. е оценката на получените корелационни коефициенти между дължината на магистралите (км) и продажбите в търговията на дребно (G47) от 0,864. В рамките на положителния знак откриваме потвърждение на логиката, че страните с по-добра магистрална пътна инфраструктура отчитат и по-високи първични ефекти от икономическата дейност на стопанските единици в търговията на дребно. Сходни по своята интерпретация са и останалите резултати, които еднозначно дават потвърждаващ сигнал за ролята на дължината на пътищата в км, за продажбената динамика в търговския сектор и неговите подсектори в млн. евро.

Следователно страните с по-слаба обезпеченост с пътища ще се оказват в ситуация на по-незадоволително представяне и по отношение на

продажбените ефекти в търговския сектор. Разбира се, по-ниските значения на първичните ефекти в търговията не могат да бъдат обяснени с влиянието единствено на състоянието на транспортната инфраструктура, а логично ще се дължи и обуславя от по-широк комплекс от фактори с въздействие, възпиращо продажбите (неблагоприятно развитие на равнището на цените, нестабилност на доходите, степен на осигуреност с подходяща търговска мрежа и др.).

Дискусия и насоки за развитие

Констатацията за сходство в развитието на продажбите в търговията и степента на обезпеченост с пътна мрежа еднозначно определя водещата необходимост, инвестициите в развитието на транспортна инфраструктура да бъдат в приоритетните оси на национално развитие. В логиката на тази констатация е, че транспортната инфраструктура има простимулиращо въздействие върху цялата икономическа и социална система не само на отделните държави, но и в по-широк контекст на международната им свързаност. Една от основните насоки за развитие, която съдържа в себе си потенциал за въздействие върху търговията, е появата и масовизацията на автономните транспортни средства и безпилотната доставка на търговски пратки. Извън обществената полемика за рисковете на автоматизираните транспортни технологии те създават възможности за сериозно редуциране на оперативните разходи и основно онези, свързани с човешкия фактор, оптимизирането на маршрутите, подобрения контрол в реално време върху доставките и тяхната проследимост, навременност на изпълнението, спазване на условията на доставката и пр. Безпилотните технологии следва да се възприемат както в мащабите на големите транспортни средства, така и по отношение на по-малките транспортни решения за доставки на близки разстояния. Те позволяват да се даде допълнителен тласък на продажбите в онлайн търговията и тяхното незабавно изпълнение, като доставяне на близки дистанции от автономни роботи за доставка. Тяхната растяща популярност е пряк резултат от „напредъка в технологиите и законодателството, изострените предизвикателства при конвенционалните доставки и необходимостта от безконтактни доставки, предизвикана от пандемията“ (Srinivas, Ramachandiran, & Rajendran, 2022, p. 102834).

Заклучение

Основните обобщения на тази разработка са свързани със следните по-важни констатации, а именно, че:

1. Развитието на пътната инфраструктура, оценено на база показатели за гъстотата на пътната мрежа спрямо територията на всяка държава и степен на задоволеност на нейното население с пътища, има своята значимост и ефект върху резултатите в търговията или степента на нейното развитие се приема като фактор за постигане на по-голям стопански продажбен ефект на търговските оператори.

2. Осигуреността с пътна инфраструктура е важен фактор за подобряването на икономическите продажбени ефекти на вътрешната търговия, които нарастват значително през периода и основно с разрастването на търговията по Интернет.

3. Икономическата интеграция и безбариерната международна свързаност на страните в ЕС и спрямо трети страни е фактор за допълнително ускоряване на резултатите в търговията, най-малко поради обстоятелството, че гражданите на отделните страни могат, посредством правото на свободно движение, да се възползват от по-добрите условия на търговия в съседни държави на общността.

Тези изводи са коректни при равни други условия или, от една страна, като се елиминира качествено състояние на пътната мрежа, конкуренцията и степента на развитие на алтернативните транспортни мрежи (железопътни, въздушни, водни и т.н.), влиянието на други икономически фактори върху постигането на продажбените резултати в търговията (цените на продуктите, доходите на потребителите, търговските надбавки, разходите на търговските оператори, конкуренцията между пазарните участници, пазарните стратегии и пр.).

Използвани източници

- Banerjee, A., Duflo, E., & Qian, N. (2020). *On the road: Access to transportation infrastructure and economic growth in China*. Journal of Development Economics, 145, 1-36. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2020.102442>
- Cosar, A. K., & Demir, B. (2016). *Domestic road infrastructure and international trade: Evidence from Turkey*. Journal of Development Economics, 118, 232-244. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2015.10.001>
- Eurostat. (18 10 2024a r.). *Enterprise statistics by size class and NACE Rev.2 activity (from 2021 onwards)*. doi: https://doi.org/10.2908/SBS_SC_OVW

- Eurostat. (18 10 2024b r.). *Annual enterprise statistics for special aggregates of NACE Rev.2 activities (2005-2020)*. doi: https://doi.org/10.2908/ROAD_IF_ROADSC
- Eurostat. (18 10 2024c r.). *Length of state, provincial and communal roads*. doi: https://doi.org/10.2908/ROAD_IF_ROADSC
- Eurostat. (18 10 2024d r.). *Population on 1 January by age and sex*. doi: https://doi.org/10.2908/DEMO_PJAN
- Eurostat. (18 10 2024e r.). *Area of the region by metropolitan region*. doi: https://doi.org/10.2908/MET_D3AREA
- Eurostat. (18 10 2024f r.). *Total length of motorways*. doi: <https://doi.org/10.2908/TTR00002>
- Sennder. (2024). *Road Transport. Glossary*. Изтеглено на 12 November 2024 г. от <https://www.sennder.com/glossary/road-transport>
- Srinivas, S., Ramachandiran, S., & Rajendran, S. (2022). *Autonomous robot-driven deliveries: A review of recent developments and future directions*. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, 165. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tre.2022.102834>
- Zheng, H., & Hongtao, L. (2022). *Transportation infrastructure and trade*. Japan and the World Economy, 64. doi: <https://doi.org/10.1016/j.japwor.2022.101162>
- Бакалова, В., & Николова, Х. (2010). *Икономика на транспорта*. София: УИ "Стопанство".
- Белмеръ, Ф. (1928). *Търговско знание*. Варна: Студентско Дружество при ВТУ във гр. Варна.
- Георгиев, Г., & Георгиев, Д. (1960). *Проблеми на вътрешната търговия във връзка с ускореното икономическо развитие на НРБ*. Изв. на ВИНС - Варна, 30-46.
- Данчев, Д., & Христова, Ю. (2017). *Основи на търговския бизнес*. Варна: Наука и икономика.
- Добревъ, Д. (1926). *Търговско знание*. София: Печ. Балканъ.
- Лазаров, Б. (2024). *Изследване на връзката между регионалното икономическо развитие и плътността на пътната мрежа в България*. Народно стопански архив, 3, 36-48. doi: <https://doi.org/10.58861/tae.ea-nsa.2024.3.03.bg>
- НСИ. (25 May 2024 г.). *nsi.bg*. Изтеглено на 14 November 2024 г. от Републиканска пътна мрежа според класа на пътя към 31.12.2023.: <https://www.nsi.bg/bg/content/1708/републиканска-пътна-мрежа-според-класа-на-пътя>
- Ранков, В., Вацов, Д., Чаушев, А., & Георгиев, Г. (1958). *Организация и техника на вътрешната търговия*. София: Наука и изкуство.
- Сълова, Н. (2010). *Търговски мениджмънт*. Варна: Наука и икономика.

- Сълова, Н., Александрова, М., & Стоянов, Н. (1996). *Икономика и планиране на вътрешната търговия*. Варна: ИК "ТедИна".
- Тотев, Т., & Георгиев, Г. (1957). *Анализ на стопанската дейност на търговските предприятия*. София: Наука и изкуство.
- Чолаков, С. (1957). *Икономика на пътното и железопътното строителство*. София: Наука и изкуство.

Донка Д. Желязкова е доцент, доктор по икономика в катедра „Икономика и управление на търговията и услугите“, Икономически университет – Варна, България. **Научни интереси:** логистика, транспорт, куриерски и пощенски услуги.

ORCID ID: 0000-0002-2829-6080

Михал Стоянов е доцент, доктор по икономика в катедра „Икономика и управление на търговията и услугите“, Икономически университет – Варна, България. **Научни интереси:** търговия, извънмагазинни форми на търговия, електронна търговия.

ORCID ID: 0000-0002-7091-1761

Десислава К. Гроздева е главен асистент, доктор по икономика в катедра „Икономика и управление на търговията и услугите“, Икономически университет – Варна, България. **Научни интереси:** електронна търговия, електронни пазари, онлайн продажби.

ORCID ID: 0009-0009-5442-3694

Юлия Н. Христова е главен асистент, доктор по икономика в катедра „Икономика и управление на търговията и услугите“, Икономически университет – Варна, България. **Научни интереси:** конкуренция, конкурентоспособност, търговия с животозастрахователни продукти и продукти втора употреба.

ORCID ID: 0000-0003-1117-7285

ISSN 0323-9004

Народно стопански архив

Свищов, година LXXVII книга 4 - 2024

**Влияе ли се развитието на търговията
от изградеността на пътната мрежа**

**Swot анализ на териториални общности
в Житомирска област**

**Роля на оповестените в интернет ценности
за Бизнес организациите в България**

**Икономическо благосъстояние в страните
от Европейския съюз**

Поведение на поколението Z на пазара на труда

СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“



СВИЩОВ

РЕДАКЦИОНЕН СЪВЕТ:

Проф. д-р Теодора Димитрова – главен редактор
Доц. д-р Светослав Илийчовски – зам.-главен редактор
Проф. д-р Тодор Кръстевич
Доц. д-р Михаил Чиприянов
Доц. д-р Жельо Въртев
Доц. д-р Искра Пантелеева
Доц. д-р Пламен Йорданов
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. Андрей Крисоватий – Тернополски национален икономически университет, Тернопол (Украйна).
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 Климух – Брановички държавен университет, Бранович (Беларус)

Екип за техническо обслужване:

Технически секретар: Елена Петкова
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 Теодора Димитрова – главен редактор
☎ (+359) 631 66 201
Елена Петкова – технически секретар
☎ (+359) 631 66 201, 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 4 – 2024

СЪДЪРЖАНИЕ

**Донка Желязкова, Михал Стоянов,
Десислава Гроздева, Юлия Христова**
Влияе ли се развитието на търговията
от изградеността на пътната мрежа / 3

О. Булуй, С. Трохимишин
Swot анализ на териториални общности в Житомирска област / 20

Илиан Минков
Роля на оповестените в интернет ценности
за Бизнес организациите в България / 41

Величка Николова
Икономическо благосъстояние в страните
от Европейския съюз / 56

Тамара Калистратова
Поведение на поколението Z на пазара на труда / 72