

СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д.А.ЦЕНОВ“

Факултет „Финанси“

Катедра „Финанси и кредит“

Докторант Теодор Людмилов Борисов

Докт. № d010221244

АВТОРЕФЕРАТ

на дисертация за присъждане на образователна и научна степен

„доктор“ (по икономика) по докторска програма „Финанси,
парично обръщение, кредит и застраховка“ (Финанси) на тема:

**„Финансов анализ на индустриалния преход
към нисковъглероден транспорт“**

Научен ръководител:

Проф. д-р Теодора Димитрова

Свищов

2025

Дисертационният труд е обсъден и насочен за защита на заседание на катедрения съвет на катедра „Финанси и кредит“ при Факултет „Финанси“ на Стопанска академия „Д.А.Ценов“-гр. Свищов.

Данни за дисертационния труд:

Брой страници – 159 стр.

Брой фигури – 94 бр.

Брой таблици – 10 бр.

Брой литературни източници – 64 бр.

Брой публикации на дисертанта – 3 бр.

Защитата ще се проведе на 01.10.2025 г. от 11:00 ч. в Заседателната зала „Ректорат“ на СА „Д. А. Ценов“.

Материалите по защитата са на разположение в Отдел „Докторантура и академично развитие“.

СЪДЪРЖАНИЕ НА АВТОРЕФЕРАТА

I. Обща характеристика на дисертационния труд	4
1. Актуалност на темата	4
2. Обект и предмет на изследването	4
3. Изследователска теза	5
4. Цел на дисертационния труд.....	5
5. Задачи и методология на изследването	5
6. Обхват на изследването	6
7. Структура на изследването.....	7
8. Приложимост на резултатите от изследването	8
II. Основно съдържание на дисертационния труд.....	9
Глава първа. Аналитичен профил на транспортния сектор в България	9
Глава втора. Нисковъглеродната мобилност - предпоставка за устойчиво развитие на транспортния сектор	12
Глава трета. Емпирично изследване на индустриалния преход към нисковъглероден транспорт в България.....	17
Заключение.....	20
III. Насоки за бъдещи изследвания по темата на дисертацията	23
IV. Справка за научните и научно-приложни приноси в дисертационния труд	24
V. Списък с публикациите на докторанта	25
VI. Справка за съответствие с националните изисквания по Правилника за приложение на Закона за развитие на академичния състав в Република България.....	26
VII. Декларация за оригиналност на дисертационния труд	27

I. Обща характеристика на дисертационния труд

1. Актуалност на темата

Актуалността на темата е свързана с факта, че екологичният отпечатък, като метод за измерване на зависимостта на човека от природата, значително надхвърля капацитета на екосистемите да осигуряват необходимите ресурси. Това води до сериозни негативни последици за околната среда в различни части на света. „Според Междуправителствената платформа за биологично разнообразие и екосистемни услуги (IPBES) около 75 % от сухоземната околна среда са сериозно променени в световен мащаб (European Environment Agency, 2022).“ За да се смекчат влиянията през последните години се наблюдава значително ангажиране в посока налагане на щадящи природата мерки в различни сфери на икономиката – индустрия, транспорт, земеделие, производство и др. За целите на ограничаването на въздействието на транспорта изключително важна част заема разработването и поетапното налагане на нисковъглеродния транспорт.

2. Обект и предмет на изследването

Въз основа на представената актуалност, за **обект** на дисертационния труд се определя нисковъглеродния транспорт. В официалната статистика транспортът попада в отрасъл „Транспорт, складиране и пощи“. За целите на изследването ще се акцентира върху транспортния сектор, който е стратегически център на икономическа активност, обхващащ услугите по превоза на хора и стоки. Транспортът играе ключова роля в развитието на съвременното общество като условие за икономическо развитие,

повишаване конкурентоспособността и постигане на социална и регионална кохезия.

Предмет на изследването са възможностите за преход към нисковъглероден автомобилен транспорт в България.

3. Изследователска теза

Тезата на дисертационния труд, която авторът защитава в изложението на разработката е, че преходът към нисковъглероден автомобилен транспорт в България е адаптивен процес, свързан със социално-икономическите нагласи на населението, данъчната политика, въвеждането на финансови стимули и изграждането на подходяща инфраструктура за щадяща транспортна среда.

4. Цел на дисертационния труд

Целта на изследването е свързана с анализирането на практиките и перспективите в процеса на индустриалния преход към нисковъглероден транспорт през призмата на финансовите аспекти.

5. Задачи и методология на изследването

Следвайки така формулираните цел, обект, предмет и теза, са формулирани следните **задачи**:

- изследване на аналитичния профил на транспортния сектор в България;
- анализ на възможностите за нисковъглеродна мобилност, като предпоставка за развитие на транспортния сектор.

- емпирично изследване на индустриалния преход към нисковъглероден транспорт в България;

За целите на изследването са използвани следните **методология и изследователски техники**: статистическо проучване, синтез, индукция, дедукция, литературен обзор, ретроспективен анализ на данни, графично моделиране, анкетно проучване. За обработка на данните и извеждането на аналитичните резултати са използвани следните софтуерни решения: Microsoft Excel и IBM SPSS Statistics в частност възможностите за обработка и представяне на кръстосан анализ между първични данни.

6. Обхват на изследването

За конкретизация на настоящото изследване и повишаване на изследователската му значимост авторът си поставя следните **ограничителни параметри**: във времевия период на изследването попадат официално оповестените статистически данни за транспортната мрежа в страната според класа на пътя за периода 2010-2020 г.; водените на отчет транспортни средства по вид и гориво към февруари 2017 г. - 2024 г. в България; емисиите на въглероден диоксид - средно равнище за периода 2007-2018 г.; продажбата на леки автомобили в държавите от ЕС средно за периода 2007-2020 г. В настоящото изследване приложимостта на финансовия анализ се представя като част от процеса за вземане на решения, за бъдещото позициониране на нисковъглеродния транспорт в автомобилния сектор в България през призмата на финансите.

Извън обхвата на изследването остават транспортните средства от обществения градски транспорт – влакове, автобуси, тролейбуси, трамваи, метро и други.

7. Структура на изследването

Дисертационният труд е с общ обем от 159 стандартни страници, структуриран в три глави по следния начин:

СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ

ГЛАВА ПЪРВА

АНАЛИТИЧЕН ПРОФИЛ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ

1. РОЛЯ НА ФИНАНСОВИЯ АНАЛИЗ В РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТА
2. ОЦЕНКА НА РЕПУБЛИКАНСКАТА ПЪТНА МРЕЖА НА БЪЛГАРИЯ
3. АНАЛИЗ НА ОБЕЗПЕЧЕНОСТТА С ТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА В БЪЛГАРИЯ

ИЗВОДИ ОТ ГЛАВА ПЪРВА

ГЛАВА ВТОРА

НИСКОВЪГЛЕРОДНАТА МОБИЛНОСТ – ПРЕДПОСТАВКА ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

1. НАЦИОНАЛНИ И НАДНАЦИОНАЛНИ НОРМИ И ПОЛИТИКИ В ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР
2. ДОБРИ ЕВРОПЕЙСКИ ПРАКТИКИ ЗА ИНДУСТРИАЛЕН ПРЕХОД КЪМ НИСКОВЪГЛЕРОДЕН ТРАНСПОРТ - СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ
3. АВТОМОБИЛНАТА ИНДУСТРИЯ В ПРЕХОД КЪМ НИСКОВЪГЛЕРОДНА ИКОНОМИКА – МЕТОДОЛОГИЧНА РАМКА ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА АВТОРОВО АНКЕТНО ПРОУЧВАНЕ

ИЗВОДИ ОТ ГЛАВА ВТОРА

ГЛАВА ТРЕТА

ЕМПИРИЧНО ИЗСЛЕДВАНЕ НА ИНДУСТРИАЛНИЯ ПРЕХОД КЪМ НИСКОВЪГЛЕРОДЕН ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

1. ИНДУСТРИАЛЕН ПРЕХОД КЪМ НИСКОВЪГЛЕРОДЕН ТРАНСПОРТ - АНАЛИЗ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ АВТОРОВО АНКЕТНО ПРОУЧВАНЕ

2. ФИСКАЛНИТЕ ИНСТРУМЕНТИ – ФАКТОР ЗА ПОВИШАВАНЕ ЕКОЛОГИЧНОСТТА В ОТРАСЪЛ "ТРАНСПОРТ, СКЛАДИРАНЕ И ПОЩИ" В БЪЛГАРИЯ
3. ОПТИМИЗАЦИОННИ РЕШЕНИЯ ЗА ФИНАНСОВО УПРАВЛЕНИЕ НА ИНДУСТРИАЛНИЯ ПРЕХОД КЪМ НИСКОВЪГЛЕРОДЕН ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

ИЗВОДИ ОТ ГЛАВА ТРЕТА

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

БИБЛИОГРАФИЯ

ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА ОРИГИНАЛНОСТ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

8. Приложимост на резултатите от изследването

Развитите в дисертационния труд теоретични разсъждения и изводи, както и най-вече достигнатите емпиричните резултати от изследването, имат за цел да подкрепят тезата, че прехода към нисковъглероден автомобилен транспорт в България е адаптивен процес, свързан със социално-икономическите нагласи на населението, данъчната политика, въвеждането на финансови стимули за преход и изграждането на подходяща инфраструктура за щадяща транспортна среда. На тази основа, резултатите от анкетата и предложеният модел за оптимално позициониране на зарядни станции е полезен ориентир за атрактивна и полезна инвестиция, която би могла да допринесе за по-лесното адаптиране на индустриалния преход към нисковъглероден транспорт в България.

II. Основно съдържание на дисертационния труд

Глава първа. Аналитичен профил на транспортния сектор в България

В глава първа е поставен акцент върху ролята на финансовия анализ в развитието на транспорта, извършването на оценка на Републиканската пътна мрежа на България и анализ на обезпечеността с транспортни средства в национален мащаб. Изследван е регионалният профил на Републиканската пътна мрежа, въз основа на данни за състоянието, „класа на пътя“ и „вида на пътната настилка“.

Като предпоставка за международната свързаност и развитието на нисковъглеродния транспорт, пътната мрежа в България се разглежда като част от транспортната инфраструктура с висока обществена значимост, част от трансевропейската транспортна мрежа в Европа. Транспортната инфраструктура в България е в процес на доизграждане и с незадоволително качество. Това се дължи главно на състоянието на пътната настилка и не достатъчно развитите скоростни пътища (автомагистрали).

Направеният анализ извежда наличните регионални различия, по отношение на качеството и количеството на изградената към момента пътна мрежа. В резултат страната може да се раздели условно на две части - обновената Южна България и все още развиващата се Северна България. За целите на балансираното развитие на транспортната инфраструктура на България, като част от европейската общност е необходимо определянето на комплексните приоритети за действие по намаляване на регионалните различия. Сред тях попадат доизграждането на автомагистралите до заложената цел в България от 2100 км., реконструкция и възстановяване на първокласната и второкласна транспортна инфраструктура, подобряване и осъвременяване на участъците с трошено-каменна и баластрена настилка в

Северозападна България и Южен Централен регион. Това би могло да подобри националната транспортна и логистична инфраструктура, като същевременно допринесе за икономическото развитие на страната и укрепи нейното място в глобалната транспортна мрежа.

Наред с изследването на транспортната инфраструктура в България са анализирани и регистрираните в страната превозни средства, разпределени по вид и гориво за 2017 и 2024 г., както следва: мотопед, мотоциклет, мотоциклет с кош, мототриколка-пътническа, мототриколка-товарна, триколесно превозно средство, четириколесно превозно средство над 50 куб.см, всички мотоциклети, лек автомобил, товарен автомобил, специален автомобил, автобус, влекач, колесен трактор, самоходно шаси, електрокар, мотокар, ремарке за товарен автомобил, тракторно ремарке, ремарке за лек автомобил, колесар, полуремарке, специализирана машина (друг вид), специално ремарке и всички други.

Развитието на регистрацията на транспортните средства в България показва значителна динамика през последните години. Това е очевидно във всеки сегмент на използваните превозни средства. Анализите на данните показват, че през последните осем години общата употреба на превозни средства в България бележи съществен ръст. Фокусът върху регистрирането и употребата на превозни средства през последните години е насочен към тези, които се движат на: бензин/природен газ, бензин/втечен газ, природен газ, дизел/електричество, бензин/електричество, втечен газ, газ, електродвигател и бензин/газ. Очевидно е, че преходът към „чисти“ и значително по-щадящи околната среда превозни средства е в процес на развитие и адаптация в България.

Отрицателна тенденция се наблюдава по отношение ръста на автомобили с двигатели с вътрешно горене, използващи дизел и бензин. Що се отнася до специализираните превозни средства, като специални автомобили, колесни трактори, влекачи, самоходни шасита и други, се

наблюдава преобладаваща употреба на превозни средства, задвижвани със стандартни горива – дизел и бензин. Необходимо е прилагането на мащабни мерки, насочени към улесняване покупката и употребата на автомобили с ниски емисии на CO₂ в България, с цел адаптиране към европейските директиви за екологичен транспорт и обновяване на автопарка в страната.

Глава втора. Нисковъглеродната мобилност - предпоставка за устойчиво развитие на транспортния сектор

В глава втора на изследването е представен преглед на националните и наднационални норми и политики в транспортния сектор, като е акцентирано върху европейските стратегически и нормативни документи. Извършен е сравнителен анализ на добрите европейски практики за индустриален преход към нисковъглероден транспорт и е създадена методологична рамка за провеждане на анкетно проучване, насочено към автомобилната индустрия в контекста на прехода към нисковъглеродна икономика. Анализите са организирани в три параграфа, към които са добавени съответните подточки.

Анализираните европейски документи и техните особености служат като основа за приспособяване на пазарната среда и употребата на автомобили в България. Честите промени в евронормите и трансформациите в бранша оказват съществени въздействия върху транспортния сектор, темповете на пазарно развитие, продажбите и употребата на превозни средства. Националните стратегии и политики, регулиращи индустриалния преход към нисковъглероден транспорт, не разглеждат изчерпателно възможностите за нисковъглеродно развитие на транспорта в България. Общото между тях е фокусът върху ограничаването на вредните въздействия на класическия транспорт върху околната среда и здравето. Необходимо е по-нататъшно усъвършенстване на стратегическите документи и тяхното ефективно изпълнение за постигане на екологичните и климатични цели.

Разгледани са данъчните облекчения и стимули за покупка на нисковъглеродни транспортни средства в държавите от Европа, въз основа на които е изведена необходимостта от въвеждането на данъчни облекчения и стимули за покупка по отношение на фирмените автомобили, тъй като при

голяма част от държавите те са минимални, а в други липсват изцяло. Предвид това, че те се използват интензивно, респ. имат по-висока степен на отделяне на въглеродни емисии в околната среда, е от съществено значение тяхното обновяване. Данъчните облекчения и стимули за покупка на електрически и нисковъглеродни автомобили в държавите от ЕС са представени в таблица А-1. Данъчни облекчения и стимули за покупка на електрически и нисковъглеродни автомобили в държавите от ЕС:

Таблица А-1. Данъчни облекчения и стимули за покупка на електрически и нисковъглеродни автомобили в държавите от ЕС

Държава	Електрически автомобили				Нисковъглеродни автомобили			Общ бр.
	Данъчни облекчения за придобиване	Данъчни облекчения за собственост	Данъчни облекчения за покупка на фирмени автомобили	Данъчен стимули	Данъчни облекчения за придобиване	Данъчни облекчения за собственост	Данъчни облекчения за покупка на фирмени автомобили	
Австрия	✓	✓	✓	✓	✓		✓	6
Белгия	✓	✓	✓		✓	✓	✓	6
България		✓						1
Хърватия	✓	✓		✓	✓			4
Кипър	✓	✓			✓	✓		4
Чехия	✓	✓		✓	✓			4
Дания	✓	✓	✓				✓	4
Естония				✓				1
Финландия	✓	✓		✓	✓	✓		5
Франция	✓		✓	✓	✓	✓	✓	6
Германия	✓	✓	✓	✓		✓	✓	6
Гърция	✓	✓	✓	✓		✓		5
Унгария	✓	✓	✓	✓				4
Ирландия	✓	✓	✓	✓	✓	✓		6
Италия		✓		✓	✓			3
Латвия	✓	✓	✓			✓		4
Литва								0
Люксембург		✓	✓	✓		✓	✓	4
Малта	✓	✓			✓	✓		4
Холандия	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	7
Полша	✓			✓				2
Португалия	✓	✓	✓	✓	✓	✓		6
Румъния		✓		✓	✓			3
Словакия	✓	✓		✓				3
Словения	✓			✓	✓			3
Испания	✓	✓		✓	✓		✓	5
Швеция		✓	✓	✓	✓	✓		5

Източник: The Automobile industry pocket Guide 2020/2021

В България, Естония, Италия, Литва, Полша, Румъния, Словакия и Словения е от съществено значение преразглеждането на данъчната политика, свързана с облагането на автомобилите и въвеждането на локални мерки за предприемането на данъчни облекчения и стимули на покупка на нисковъглеродни автомобили за целите на подобряване екологичността на автомобилния парк. Добрите практики на финансово подкрепяне в Австрия, Белгия, Франция, Германия, Ирландия, Холандия, Португалия, Испания, Швеция, могат да бъдат отправна точка относно начините за интегриране на нисковъглеродния транспорт и спазването на Европейския зелен пакт.

Засилването на ролята на транспорта в съвременния живот е поставило на дневен ред редица предизвикателства, чиито решения могат да бъдат постигнати чрез усъвършенстване на процесите, напредък в науката и технологиите. Това води до търсене на нови перспективи за приемането на разумни решения, които да осигурят по-добра, адаптивна, модерна и щадяща природата автомобилна среда. Дигитализацията, нарастващата автоматизация и новите бизнес модели вече революционизираха други индустрии, като автомобилостроенето със сигурност ще последва тази тенденция. Тези промени водят до възникване на четири основни технологични тенденции в автомобилния сектор: разнообразна мобилност, автономно шофиране, електрификация и свързаност.

За целите на изследването е проведено анкетно проучване с въпроси, свързани с ключовите аспекти на употребата на транспортни средства, прехода към транспортни средства с алтернативно гориво, основните предимства и недостатъци, които се отчитат сред населението. Проучването е проведено през периода септември-октомври 2023 г. В състава на проучването са систематизирани пет обособени раздела, както следва: обща информация за респондентите, участвали в изследването; потребителска нагласа за употребата на превозни средства; мотиви за избор на нисковъглеродно превозно средство; оценка важността на отделните

параметри на електрическите превозни средства; оценка на облекченията и стимулите за употреба на нисковъглеродни превозни средства, приложени в България.

Глава трета. Емпирично изследване на индустриалния преход към нисковъглероден транспорт в България

В глава трета е представен анализ на резултатите от авторовото анкетно проучване. Разгледани са фискалните инструменти като фактор за повишаване екологичността в сектор "Транспорт, складиране и пощи" в България, както и предложени оптимизационни решения за финансовото управление на индустриалния преход към нисковъглероден транспорт в страната.

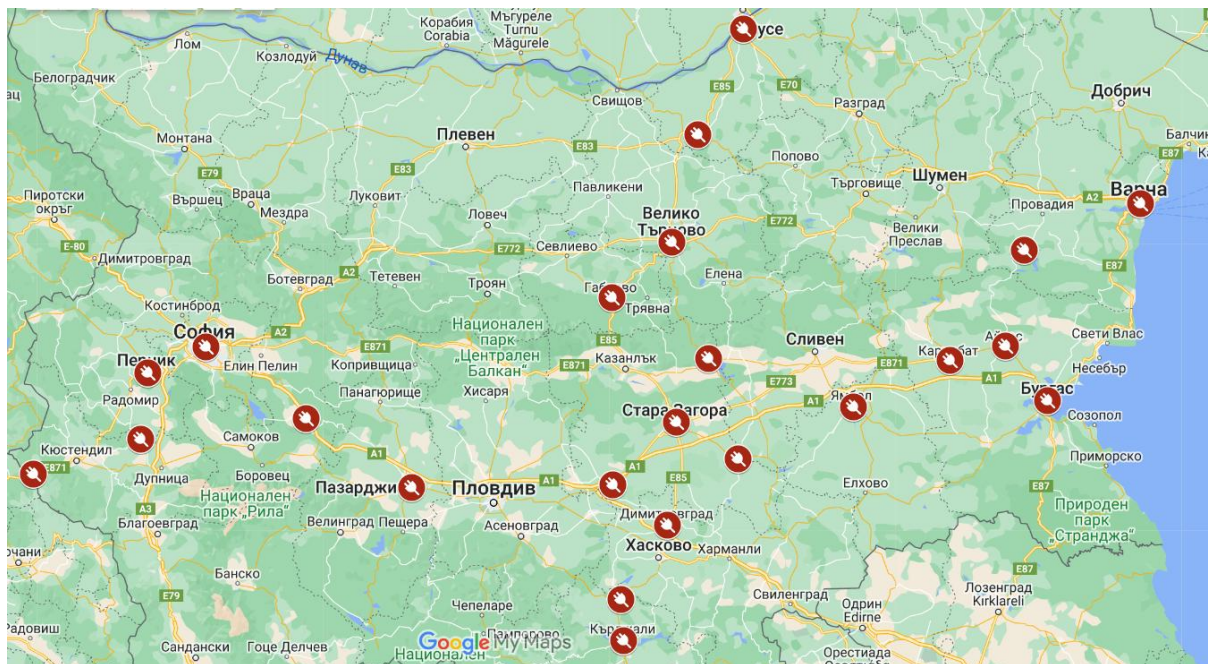
Над 80% от анкетираните лица са физически лица или представители на домакинство, като преобладават представителите на възраст 26-39 г. (46%). Голяма част от анкетираните респонденти разполагат със среден годишен доход в размер до 50 хил. лв. (65,7%) и са с местоположение в областен град – 49%. По отношение на вида горива, най-много се използват дизелови автомобили – 50%. Преобладаващите отговори на месечния разход за гориво за автомобила/ите е от 200 лв. до 400 лв. – 50%, като идентичен е и размерът на разход за поддръжка, обслужване и ремонт. Сред основните недостатъци на електрическите превозни средства към момента е високата продължителност на зареждане на автомобилите. За 37% от анкетираните, оптималното време за зареждане на автомобил, за да бъде обмислена покупка или за удовлетворение от покупката на електрически автомобил е до 1 час. Близко половината от анкетираните биха обмислили закупуването на електрическо превозно средство, ако с един заряд изминава над 450 км. - 41%. Голямо предимство на електрическите превозни средства за 64% от анкетираните е опазването на околната среда чрез по-ниското количество на вредни емисии на отработените газове. Основен недостатък за 65% от респондентите е високата покупна стойност на електрическите превозни средства, както и липсата на инфраструктура за захранване - 57% и продължителното време за зареждане - 48%. Над 80% считат за

необходимост повишаване на осведомеността относно ползите от употребата на нисковъглеродни превозни средства в България.

Сред най-важните характеристики на електрическите превозни средства са посочени както следва: колко далеч може да измине, преди да има нужда от презареждане, следвано от наличието на презареждащи станции и първоначалната цена на покупката. 76% от респондентите считат, че е необходимо държавата да изгради мрежа от станции за зареждане на електрически превозни средства. 37% от анкетираните считат, че облекченията и стимулите върху придобиването, закупуването и регистрацията на нисковъглеродни превозни средства са „недостатъчни“. Сред анкетираните 58% отговарят, че разположените зарядни станции за електромобили в тяхното населено място са „недостатъчни“, а за 13% са „абсолютно недостатъчни“. Най-голям дял от анкетираните считат, че зарядните станции за електромобили в страната трябва да бъдат разположени на всеки 50 км. – 43%, следвано от разстоянието „на всеки 100 км.“ – 21%, а най-голяма необходимост има в Северозападен район за планиране - 25%, следван от „Югоизточен район за планиране“ - 23,9%.

Съществена необходимост от изграждане на зарядни станции се наблюдава по дестинация „КПП „Гюешево“ - Перник - София - Бургас - Варна“ - 37,4%, следвана от транспортен коридор „Русе - Велико Търново - Габрово - Стара Загора - Димитровград - Кърджали“ - 29,3%. Чрез анализа на фискалните инструменти като средство за повишаване екологичността в сектор "Транспорт, складиране и пощи" в България се наблюдава липсата на значителна ангажираност с екологичното данъчно облагане, като за целите на постигане изискванията на европейските екологични директиви би било добре да бъдат извършени реформи във фискалната политика, преразглеждане на екологичния данък и въвеждането на допълнителни стимули.

Въз основа на получените данни от анкетното проучване е направено примерно разположение на 23 обществени зарядни станции за масова употреба по възловите пътища: „Русе - Велико Търново - Габрово - Стара Загора - Димитровград – Кърджали“ и „КПП "Гюешево" - Перник - София - Бургас“.



Фигура А-1. Разпределение на обществено достъпни зарядни станции по дестинациите Русе - Велико Търново - Габрово - Стара Загора - Димитровград – Кърджали и КПП "Гюешево" - Перник - София - Бургас
Източник: Авторово представяне въз основа на maps.google.com

Посочените разпределения на обществено достъпните зарядни станции представят оптималното позициониране, което би могло да бъде от полза за целите на по-масовото използване на нисковъглеродните превозни средства, чиито основен проблем се явява липсата на достатъчно универсални зарядни станции. Освен по централните пътни артерии е необходимо изграждането на гъвкави, безопасни и бързозарядни станции,

които да могат да обслужват различни превозни средства в диапазона от време 24/7/365. Подобен тип инвестиция при така предложеното разпределение на 23 обществени зарядни станции за масова употреба по възловите пътища би могла да бъде в размер на 4 021 550 лв. при средна цена на брой зарядна станция от висок клас 17 485 лв., позовавайки се на проучване на пазара и разпределение на 10 бр. устройства за едновременно зареждане. Това може да се разглежда като атрактивна и полезна инвестиция, която ще допринесе за по-лесното адаптиране на индустриалния преход към нисковъглероден транспорт в България.

Заключение

В дисертационния труд е представено изследване, разделено на три основни части: теоретична, методологическа и емпирична. Те се фокусират последователно върху: Първо. Аналитичен профил на транспортния сектор в България; Второ. Нисковъглеродната мобилност - предпоставка за устойчиво развитие на транспортния сектор; Трето. Индустриалният преход към нисковъглероден транспорт в България - финансови и оптимизационни решения. Направеното изследване позволи да се постигне и основната цел на дисертационния труд: анализирането на практиките и перспективите в процеса на индустриалния преход към нисковъглероден транспорт през призмата на финансовите аспекти.

Теоретичната, методологическата и най-вече емпирична част на дисертационното изследване потвърждават изследователската теза, че преходът към нисковъглероден транспорт в България е адаптивен процес, свързан със социално-икономическите нагласи на населението, данъчната политика, въвеждането на финансови стимули за преход и изграждането на подходяща инфраструктура за щадяща транспортна среда.

Широкият преглед на националните и европейските политики в транспортния сектор показва необходимостта от изграждането на национални стратегии, които да създадат основа за трансформирането на традиционния транспорт в нисковъглероден. Основният акцент е върху ограничаването на вредните въздействия на класическия транспорт върху околната среда и здравето, като предложените реформи целят намаляване на въглеродните емисии и увеличаване на устойчивостта на транспортния сектор. За успешно изпълнение на тези цели е важно да се усъвършенстват стратегическите документи и тяхното прилагане.

Стратегическото местоположение на България, важноста на транспортния сектор и пътната мрежа играят ключова роля за икономическия просперитет и международната свързаност на страната. Подобренията в състоянието на транспортната инфраструктура зависят от инвестиции в модернизацията на пътищата и мрежата. Сравнителният анализ на европейските практики показва необходимостта от въвеждане на данъчни облекчения и стимули за покупка на фирмени електрически превозни средства. В България и други държави от ЕС е важно да се преразгледа данъчната политика, за да се насърчи закупуването на нисковъглеродни автомобили и подобри екологичността на автомобилния парк.

С цел по-добро разбиране на нагласите на потребителите и мотивацията за избор на нисковъглеродни превозни средства, е проведено анкетно проучване. То разглежда ключови аспекти като оценка на важноста на параметрите на електрическите превозни средства, както и стимулите и облекченията за тяхното използване в България.

Намаляването на въглеродния отпечатък от емисиите на въглероден диоксид върху транспорта е от съществено значение в борбата срещу климатичните изменения. Преосмислянето на градския дизайн и преходът към нисковъглероден транспорт са съществени стъпки към неговото

постигане. Понастоящем преходът към нисковъглероден транспорт бележи напредък в повечето страни-членки на ЕС, но с относително бавен темп и все още е във фазата на адаптация.

Настоящият дисертационен труд представя своеобразна посока към подпомагане на РБългария в процеса на прехода към нисковъглероден транспорт за целите на постигането на „въглеродна неутралност“ и извеждането на страната в челните позиции по екологичен напредък и съпричастност към околната среда в Европа.

III. Насоки за бъдещи изследвания по темата на дисертацията

Дисертационният труд, не изчерпва темата за финансовия анализ на индустриалния преход към нисковъглероден транспорт. Като насоки за бъдеща изследователска работа могат да бъдат формулирани следните:

1. Разширяване обхвата на анализ на транспортните средства с извършване на детайлен фокус върху прехода към нисковъглероден обществен транспорт – влакове, автобуси и други.
2. Включване на повече групи данни и аналитични способности в специализиран финансов анализ, така че да се изследва в по-голяма пълнота проблематиката за индустриалния преход към нисковъглероден транспорт

IV. Справка за научните и научно-приложни приноси в дисертационния труд

Първо. Въз основа на авторов анализ на транспортния сектор в България са изведени регионалните дисбаланси в развитието на пътната инфраструктура и потребността от целенасочени инвестиции за нейното модернизиране в съответствие с европейските стандарти. Изследвана е динамиката в структурата на автопарка и е изведена нарастваща тенденция към използването на нисковъглеродни транспортни средства.

Второ. Въз основа на авторов анализ на нормите, политиките и добрите европейски практики за индустриален преход към нисковъглероден транспорт е изведена необходимостта от внедряване на целенасочени и ефективни данъчни стимули и облекчения за стимулиране покупката на нисковъглеродни превозни средства в България.

Трето. Въз основа на авторово емпирично изследване на обществените нагласи са изведени финансовите акценти на индустриалния преход към нисковъглероден транспорт. За целите на ускоряване на прехода към устойчив и екологичен транспорт е разработена авторова концепция за стратегическо разполагане на обществени зарядни станции на основата на транспортни коридори в България.

Четвърто. Въз основа на авторов анализ на приложените фискални политики са формулирани оптимизационни решения за финансово управление на индустриалния преход към нисковъглероден транспорт като ключова стъпка към намаляване на въглеродните емисии и постигане на дългосрочна устойчивост в транспортния сектор – част от ангажимента на страната към екологичните и климатични цели на Европейския съюз.

V. Списък с публикациите на докторанта

Статии:

1. Борисов, Т., (2021) Републиканската пътна инфраструктура в България – специфики и регионални различия, Годишен алманах научни изследвания на докторанти, том XIV, книга 17, АИ „Ценов“, стр. 697-709, Свищов, ISSN 1313-6542,
Линк: <https://dlib.uni-svishtov.bg/bitstream/handle/10610/4867/078acbc6c8e93012daa5aa9fa5ac228e.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
2. Борисов, Т., (2022) Развитие на нисковъглеродния транспорт в Европа: данъчни облекчения и стимули за покупка, Годишник, том CXXV, Стопанска академия „Д. А. Ценов“, АИ „Ценов“, Свищов, ISSN 0861-8054, стр. 122-135
Линк: <https://dlib.uni-svishtov.bg/handle/10610/4798>

Научни доклади:

1. Борисов, Т., (2023) Фискалните инструменти - фактор за повишаване екологичността в сектор "Транспорт, складиране и пощи" в България, Сборник доклади от научна конференция „Логистиката и обществените системи“, 16-17 март 2023 г., Издателски комплекс на НВУ „Васил Левски“, Велико Търново, ISSN 2738-8042, стр. 627-633
Линк: <https://www.researchgate.net/publication/371082530>

VI. Справка за съответствие с националните изисквания по Правилника за приложение на Закона за развитие на академичния състав в Република България

Национално изискване в брой точки: 30

Брой статии, индексирани в НАЦИД: 2 бр.

Брой точки от статии, индексирани в НАЦИД: **20,00**

Брой доклади, индексирани в НАЦИД: 1 бр.

Отчетени от автора точки чрез научни доклади: **10,00**

Общ сбор точки: **30,00** = 30,00

VII. Декларация за оригиналност на дисертационния труд

Дисертационният труд в обем от 159 стр. под заглавие: „*Финансов анализ на индустриалния преход към нисковъглероден транспорт*“ е автентичен и представлява собствена научна продукция на автора. В него са използвани авторски идеи, текстове и визуализация чрез графики, схеми, таблици и формули, като са спазени всички изисквания на Закона за авторското и сродните му права чрез надлежно цитиране и позоваване на чужда авторска мисъл, както и данни, включително:

1. Постигнатите в дисертационния труд резултати и изведени приноси са оригинални и не са заимствани от изследвания и публикации, в които авторът няма участия.
2. Представената от автора информация във вид на копия на документи и публикации, лично съставени справки и др. съответства на обективната истина.
3. Научните резултати, които са получени, описани и/или публикувани от други автори, са надлежно и подробно цитирани в библиографията.

.....

Докт. Теодор Борисов