



СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д.А.ЦЕНОВ“

Факултет „Финанси“

Катедра „Финанси и кредит“

Докт. Васил Пламенов Василев

Докт. № D010221237

АВТОРЕФЕРАТ

на дисертация за присъждане на образователна и научна степен
„доктор“ (по икономика) по докторска програма „Финанси, парично
обращение, кредит и застраховка“ (Финанси) на тема:

Бизнес поведение на транспортните фирми в условията на пазарна аномалия

**Научен ръководител:
Доц. д-р Анелия Радулова**

**Свищов
2025**

Дисертацията е обсъдена и предложена за защита по Закона за развитието на академичния състав в Република България от катедра „Финанси и кредит“ на Стопанска академия „Д. А. Ценов“, Свищов.

Дисертацията е в обем от **153 стандартни страници**. Структурно се състои от увод, изложение в 3 глави, заключение и списък с литература – общо **135 източника**. В подкрепа на изложения основен текст са включени **24 таблици, 27 фигури и 1 приложение**. По темата на дисертационния труд са публикувани три статии. Приложена е декларация за достоверност и оригиналност.

Защитата на дисертацията ще се проведе на в Конферентна зала „Ректорат“ Стопанска академия Д. А. Ценов гр. Свищов и уеб базираната конферентна система на Стопанска академия „Д. А. Ценов“ на заседание на научното жури, определено със заповед на ректора на Стопанска академия „Д. А. Ценов“, Свищов, **съставен от:**

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

СЪДЪРЖАНИЕ НА АВТОРЕФЕРАТА

I. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДИСЕРТАЦИЯТА	4
1.1. <i>Актуалност на изследването</i>	4
1.2. <i>Обект и предмет на изследването</i>	7
1.3. <i>Изследователска теза</i>	7
1.4. <i>Цел на дисертационния труд</i>	7
1.5. <i>Задачи на изследването</i>	8
1.6. <i>Методология и обхват на изследването</i>	8
1.7. <i>Структура на изследването</i>	9
1.8. <i>Приложимост на резултатите от изследването</i>	12
II. Основно съдържание на дисертационния труд	13
<i>Въведение</i>	13
ПЪРВА ГЛАВА: СОЦИАЛНО – ИКОНОМИЧЕСКИ ИЗМЕРЕНИЯ НА ТРАНСПОРТА	13
ВТОРА ГЛАВА: СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ ПАРАМЕТРИ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ. СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ	15
ГЛАВА ТРЕТА . ДИСПРОПОРЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНИТЕ БИЗНЕС ЕДИНИЦИ В УСЛОВИЯТА НА ПАЗАРНА АНОМАЛИЯ	20
<i>Литературни източници</i>	25
III. Насоки за бъдещи изследвания по темата на дисертацията	26
IV. Справка за научните и научно-приложни приноси в дисертационния труд	27
V. Списък с публикациите на докторанта	28
VI. Справка за съответствие с националните изисквания по Правилника за приложение на Закона за развитие на академичния състав в Република България	29
VII. Декларация за оригиналност на дисертационния труд	30

I. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДИСЕРТАЦИЯТА

1.1. Актуалност на изследването

В условията на глобализираща се икономика, транспортът е жизнено важен фактор, от който зависи социалното, културното, политическото и икономическото развитие на една нация. Транспортът помага да се разрушат създадените от човека граници и да се намали географското разстояние, което преди е разделяло хората и местата. Той е този, който свързва общности от една страна с различни страни по света, както и компаниите с доставчици и клиенти и създава предпоставки за разширяване на знанията и задълбочаване на международните отношения.

Възникването на различните видове транспорт съответства на установените икономическите структури и мобилността на работната сила на определен етап от развитие на човешкото общество към който се адаптира определен вид транспорт. Превръщайки се в катализатор на миграцията, транспортът предизвика икономическа и социална трансформация в редица нации, а диверсификацията и развитието на транспортните системи доведе до разширяване и интензификация на производството на стоки и обmena им.

Взаимообусловеността между транспорта и икономическия растеж е безспорна: възможността за лесно транспортиране на ресурси подпомага развитието на икономиката, осигурявайки възможности за просперитет и растеж и в същото време, той е и стимул за растеж и развитие. Липсата на пряка връзка между транспорта и икономическия растеж, не противоречи на факта, за значимото му влияние му върху структурите и процесите на производство,

местоположението и размера на предприятията, структурите и процесите на дистрибуция и други характеристики на производствените единици.

Сложността на връзката между транспорта и икономическото развитие се състои в разнообразието от възможни ефекти: нарастващо развитие на икономическия обмен между икономическите агенти, установяване на търговски отношения с далечната търговска зона и положително косвено влияние върху развитието на други икономически сектори.

Въпреки нееднозначното и измеримо влияние на транспорта върху икономическия растеж, транспортния сектор на страната е показател за нейния икономически просперитет и успех. Решаващ фактор за развитието на сектора е наличието на адекватна транспортна инфраструктура и свързани транспортни мрежи. Наличието на ефективни транспортни системи са гаранция за повишаване на икономическите и социални ползи за обществото, за подобряване достъпа до местните и световните пазари и заетостта. Логично, слабо развитите и ненадеждни транспортни системи са потенциал за увеличаване на разходите, за пропуснати пазарни възможности и за по-ниско качество на живот – т.е. неадекватната транспортна система оказва негативно върху ефективността на икономиката като цяло.

Транспортът е стратегически сектор на икономиката на ЕС, който засяга пряко ежедневието на всички граждани на ЕС. Целта на устойчивата транспортна политика в ЕС е внедряването на транспортни системи, които отговарят на изискванията на икономическите, социалните и екологичните потребности на обществото.

Фактът, че транспортът е този, който осъществява връзката между международните пазари, показва уязвимост към произволни шокове в някои региони или в световен мащаб, предизвикващи пазарни аномалии. Пазарните аномалии са модели или събития, които се отклоняват от стандартната пазарна хипотеза. Наличието на аномалии или откриването на отклонения може да се определи като идентифициране на събития, елементи и наблюдения, които са различни от обичайните норми. От финансова, икономическа, социална и политическа гледна точка, това са ситуации, в които бизнес единиците не функционират ефективно или най-малкото не функционират в пълния си потенциал. Такава пазарна аномалия предизвика глобалната пандемията COVID-19, безспорно най-определящото икономическо и социално събитие от десетилетия. Наложените поради пандемията ограничения доведоха до големи смущения в световен мащаб и оказа отрицателно въздействие върху световните икономики. Пандемията се оказа сериозно предизвикателство и пред веригите за доставки и логистиката в много страни, причинявайки забавяния, прекъсвания, намаление обема на логистичните потоци и огромен неблагоприятен финансов ефект.

Посочените съображения относно ролята на транспорта за социално-икономическото развитие очертават актуалността на проблематиката, на която е посветено настоящото научно изследване. Разбирането за значимостта на транспортния сектор за развитието на икономиката и благосъстоянието на населението в България, предопределя интереса на автора към задълбочен анализ на механизмите, обхвата и сферите на въздействие на транспорта и транспортната инфраструктура върху икономическия растеж.

1.2. Обект и предмет на изследването

Обект на изследване е развитието на транспортният сектор в България.

Предмет на настоящата разработка е оценка обхвата на въздействие на транспортния сектор и транспортната инфраструктура върху икономическия растеж по принцип и, в частност, в условията на пазарни аномалии, предизвикани от непредизвестени икономически кризи.

1.3. Изследователска теза

Тезата, която се защитава в научното изследване е, че безспорната взаимозависимост между транспорта и устойчивия икономически растеж налага необходимостта от преодоляване на възникващи предизвикателства пред транспортните бизнес единици в условията на пазарна аномалия, предвиждане на промените, преосмисляне на установения модел на пазарно поведение и откриване на възможности за иновативни подходи на пазара на транспортни услуги.

1.4. Цел на дисертационния труд

Основната цел на настоящото изследване е извеждане основните форми на проявление, механизмите на въздействие на транспорта и транспортната инфраструктура върху развитието на икономическата система, оценка на развитието на транспортния сектор в България и оценка поведението на фирмите от транспортния сектор в условията на пазарна аномалия.

1.5. Задачи на изследването

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

1. Да се изведат предпоставките за развитие на транспорта в исторически план и механизмите за въздействие на транспорта върху икономическото развитие в контекста на спецификата на транспортните услуги.

2. На основата на зависимостта между транспорта и икономическия растеж, да се оцени въздействието на транспортната инфраструктура върху икономическия растеж и да се идентифицират сферите на въздействие.

3. Да се структурират съставните елементи и индикатори за оценка устойчивостта на транспортна система.

4. Да се характеризира средата и тенденции в развитието на транспортния сектор на България.

5. Да се установят социално – икономическите параметри на развитие на транспортния сектор в България за периода 2012 – 2023 г.

6. На базата на анкетно проучване да се оцени бизнес поведението на транспортните фирми в условията на пазарна аномалия.

1.6. Методология и обхват на изследването

Методологичната и теоретична основа на дисертационното изследване са основните концепции относно развитието на транспорта като икономически сектор и влиянието му върху икономическото развитие, както и нормативни документи,

очертаващи състоянието и стратегическите цели за развитите на сектора в България и в Европейския съюз. В съответствие със системния подход и диалектическите принципи са използвани следните методи: описателен, анализ и синтез, дедукция и индукция, обобщение и сравнителен статистически анализ.

Информационна основа за осъществяване на емпиричното изследване на протичаща в националната икономика структурна трансформация е наличната статистическа информация сайта на Националния статистически институт на България и Евростат.

1.7. Структура на изследването

Въведение

ПЪРВА ГЛАВА: СОЦИАЛНО – ИКОНОМИЧЕСКИ ИЗМЕРЕНИЯ НА ТРАНСПОРТА

1.1. Транспорт и икономическо развитие

1.1.1. Влияние на транспорта върху икономическото развитие в исторически план

1.1.2. Механизми за въздействие на транспорта върху икономическото развитие

1.1.3. Специфика на транспортните услуги

1.2. Въздействие на транспортната инфраструктура върху икономическия растеж 25

1.2.1. Оценка въздействието на транспортната инфраструктура върху икономическия растеж – преглед на литературата

1.2.2. Транспортна инфраструктура – сфери на въздействие

1.3. Устойчива транспортна система – съставни елементи и индикатори за оценка

1.3.1. Измерения на устойчивото развитие на транспортния сектор

1.3.2. Индикатори за устойчив транспорт

ГЛАВА ВТОРА: СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ ПАРАМЕТРИ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ. СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ

2.1. Характеристика на средата и тенденции в развитието на транспортния сектор на България 58

2.2. Динамика на транспортните услуги в България

2.2.1. Секторната структура на транспортните услуги в България (2012 – 2022 г.)

2.2.2. Сравнителен анализ на развитието на товарния автомобилен транспорт в рамките на ЕС (2012 – 2022 г.)

2.3. Динамика на превозените товари по видове транспорт (2012 – 2023 г.)

ТРЕТА ГЛАВА. ДИСПРОПОРЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНИТЕ БИЗНЕС ЕДИНИЦИ В УСЛОВИЯТА НА ПАЗАРНА АНОМАЛИЯ

3.1. Ограничения в развитието на транспорта в условията на пазарна аномалия *3.1.1 Пандемията от COVID-19 и предизвикателства пред сектора на транспорта в световен мащаб*

3.1.2. Влияние на пандемията от Covid-19 върху транспортните фирми в България

3.2. Степен на въздействие на пандемията от Covid – 19 върху устойчивото развитие на транспортните бизнес единици

3.3. Бариери и възможности за развитие на транспортните фирми в България в краткосрочен план

3.3.1 Оценка на ограниченията за устойчиво развитие на транспортните фирми в пост пандемичния период

3.3.2 Очаквания на респондентите относно възможностите за устойчиво развитие на транспортните фирми в краткосрочен период

Заключение

Използвана литература

Приложение

1.8. Приложимост на резултатите от изследването

Теоретичното разбиране за механизмите на въздействие на транспорта върху икономическото развитие и доказаната взаимообусловеност между транспортната инфраструктура и производителността на производствените единици са с потенциал за предприемането на адекватни мерки за установяване на устойчиво развитие на транспортния сектор в България.

Очертаните изводи от проведеното анкетно проучване за най-значимите фактори, оказали въздействие върху дейността и финансовото състояние на транспортните фирми в пост пандемичния период относно и най-съществените обстоятелства, ограничаващи устойчивото развитие на фирмите позволяват формулиране на практически политики за повишаване на устойчивостта на транспортния сектор.

II. Основно съдържание на дисертационния труд

Въведение

Във въведението е обоснована актуалността на темата на изследване и е очертана теоретичната и практическата рамка на изследователската област. Дефинирани са основните елементи на научното изследване: обект, предмет и изследователската теза на дисертацията, формулирана е основната цел на изследването, както и изследователските задачи, методологията и информационната обеспеченост.

ПЪРВА ГЛАВА: СОЦИАЛНО – ИКОНОМИЧЕСКИ ИЗМЕРЕНИЯ НА ТРАНСПОРТА

В първа глава са разгледани въпроси, касаещи спецификата на влияние на транспорта върху икономическото развитие в исторически план, механизмите за въздействие на транспорта върху икономическото развитие и спецификата на транспортните услуги. На основата на литературен преглед е осъществена оценка въздействието и сферите на въздействие на транспортната инфраструктура върху икономическия растеж. Анализирани са вижданията относно показателите за измерения на устойчивото развитие на транспортния сектор и индикаторите за устойчив транспорт.

На основата на изложените съображения в научната разработка за спецификата и значението на транспортния сектор и транспортната инфраструктура в организацията на общественото производство и синтезът на различните подходи на икономистите за анализа и

осмисляне на процесите изискващи устойчивост в развитието на транспорта, можем да изразим следните съображения:

Първо, от гледна точка на развитието на бизнеса, въздействието на транспорта, разглеждано в исторически план, се проявява в следните направления:

(1) в създаването на условия за развитието на нови форми на търговия между индустриите и тяхното местоположение;

(2) необходимостта от изграждане на транспортна инфраструктура за намаляване на разходите и повишаване на надеждността на съществуващите търговски канали;

(3) разширяване на размера на пазарите и повишаване на производителността в резултат на достъп до по-разнообразни и специализирани пазари на ресурси и създаване на възможности за избор от производителите и потребителите.

Второ, пазарът на транспортни услуги, като сфера на проявление на икономически отношения между транспортни организации (производители на транспортни услуги) и потребители на транспортни услуги (собственици на товари) формира общоикономически, финансови, технически и технологични връзки между транспортната система и нейната външна среда и определя формите на връзки между транспортния сектор и други видове пазари, включително пазари на стоки, труда и пари.

Трето, изведените, на основата на резултати от осъществени емпирични изследвания, **механизми на въздействие** на транспорта върху икономическото развитие доказват взаимообусловеността между транспортната инфраструктура и производителността на производствените единици. Оценяването на посоките, формите на проявление и наличието на сложни характеристики и значими роли,

прави възможно заключението, че *транспортната инфраструктура води до генерирането на множество въздействия върху икономиката, обществото и околната среда.*

Директните икономически ефекти, доказани от редица емпирични изследвания, се проявяват в няколко насоки: (1) *подобряване на общата факторна производителност;* (2) *повишаване на производствения капацитет;* (3) *производствените единици разширяват обхвата на своята дейност и получат достъп до по-големи пазари на труда.*

Четвърто, транспортът има сложни взаимодействия с околната среда и обществото, което обосновава повишения интерес към оценка на ефективността на транспортните системи в съответствие с концепцията за устойчивост. Според Глобалния ранг за устойчива мобилност за 2020 г., България е на 25 място от 183 държави, През 2022 г., показателите за устойчива мобилност на България са с по-ниски стойности. Глобалния ранг за устойчива мобилност ни поставя на 34 място от 183 държави, а индексът за устойчива мобилност намалява с 0.2 пункта и възлиза на 63.5 (SuM4All, 2022), а индексът за устойчива мобилност (SMI) е 66.5 пункта (SuM4All, 2020).

ГЛАВА ВТОРА: СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ ПАРАМЕТРИ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ. СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ

Акцентът *във втора глава* е върху установяване социално-икономическите параметри на транспортния сектор в България. Характеризиране е средата и тенденции в развитието на транспортния сектор на България на основата на установената динамика на

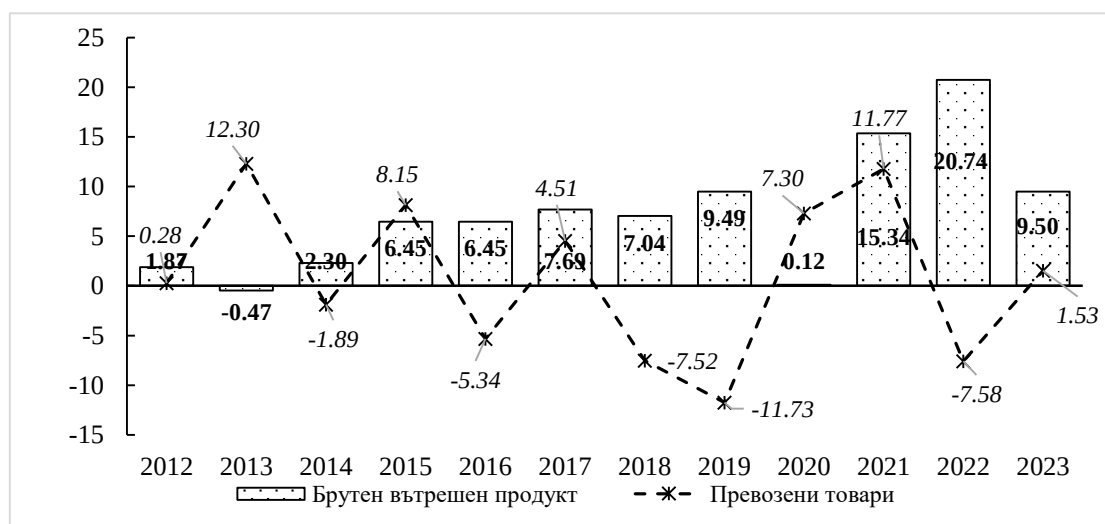
основните икономически показатели и на превозените товари по видове транспорт за периода 2012 – 2023 г. Осъществен е сравнителен анализ на развитието на товарния автомобилен транспорт в рамките на ЕС (2012 – 2022 г.).

Кризата, предизвикана от пандемията от COVID-19, показва съществената роля на транспорта и социалните, здравните и икономическите разходи, когато свободното движение на хора, стоки и услуги е силно или дори изцяло ограничено. Възникващите икономически и социални кризи, предизвикани и от редица външни за общността фактори, доказват, че ограничаването на последствията от тях е възможно с наличието на адаптивен и иновативен транспортен сектор .

Предизвикателствата пред развитието на транспортния сектор в България са формулирани в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., разработена при спазване на принципите на последователност, приемственост и синергия с националните и европейски стратегически документи. Основните цели на Стратегията са насочени към (1) повишаване ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор, (2) подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна) и (3) ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор (Стратегия, 2017). Дефинираните стратегически цели са в съответствие с Общата транспортна политика, стратегическите и нормативни документи на ЕС, както и с Националната транспортна политика и с националните стратегически и нормативни документи. Формулираните цели и предвидените дейности за постигането им е принос на България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с европейските регулативни рамки,

касаещи развитието на транспорта в ЕС. Един от основните приоритети на националната политика за развитие на интермодалния транспорт е създаването на необходимите предпоставки за подпомагане устойчивите видове транспорт

Оценката на състоянието на транспортния пазар в България, за периода 2012 – 2023 г., осъществено на основата на информация за търсенето на товарни превози по всеки от видовете транспорт и измерен чрез обема на превозите (реализирано търсене) и извършената работа измерена в тонкилометри. За анализирания период, изменението в обема на превозените товари от всички видове транспорт е със средногодишен темп от 0.98 пункта, при средногодишно изменение на БВП (по текущи цени) от 7.21%. Отчетените колебания в темпа на изменение на обема на превозените товари, отразяват неритмичността в търсенето на транспортни услуги (вж. Фиг. 1).



Източник: Изчисления на автора. (НСИ, 2024)

Фиг. 1 Темп на изменение на БВП и обема на превозените товари за периода 2012 г. – 2023 г. (верижни индекси, %)

Чувствителни намаления в обемна превозените товари се наблюдава през 2018 г. (-7.52%), 2019 (-11.73%) и 2022 г. (-7.58%) при отчетено увеличение на БВП в тези години – най-чувствително през 2022 г. от 20.74%.

На основата на изведените характеристики на средата, в която се развива транспортния сектор в България и изведената динамика на основните икономически показатели могат да се направят следните **изводи:**

Първо, нормативните документи, общовалидни за страните–членки на ЕС, са насочени към насърчаването на сближаването, намаляването на регионалните различия, както и подобряването на свързаността и достъпа до вътрешния пазар за всички региони.

Второ, отчитайки факта, че развитието на транспортния сектор е от стратегическо значение за ЕС, България води адекватна политика, подчинена на основните цели на общността в посока развитие на устойчива транспортна мрежа на територията на страната.

Трето, за анализирания период отрасъл „Транспорт, складиране и пощи“ генерира 8.05% от добавената стойност по факторни разходи в икономиката на България, отчитайки относително чувствителен спад през годините, в които ограниченията наложени пандемията Covid-19 оказаха влияние върху функционирането на националната икономика.

Четвърто, стойностите на анализираните икономически показатели през 2022 г., сравнени с нивата от предходната година, отбелязват ръст, най-значим за получената в отрасъла добавена стойност и за отчетените разходи за възнаграждения.

Пето, преките чуждестранни инвестиции (ПЧИ) в отрасъл „Транспорт, складиране и пощи“ за анализирания период са с относително нисък относителен дял и средно за анализирания период съставляват 1.86% от общо осъществените в националната икономика.

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

Първо, за анализирания период, автомобилният транспорт отчита увеличение на общия обем превозени товари с 17.86% и на извършената работа с 44.18% в сравнение с първата година от периода. Съпоставката между обема на превозените товари през 2019 г. и 2012 г. отчита намаление с 18.10%, а при общо извършената работа то (намалението) възлиза на 15.47%. След преодоляване забавянето в икономиката, следствие от пандемията Covid-19, обемът на превозените товари през 2023 г. е с 43.92% повече, в сравнение с 2019 г., а извършената работа от автомобилния транспорт се увеличава с 70.57%

Второ, железопътният транспорт в България превозва товари основно на територията на страната. Средните стойности на превозените товари за периода са в съотношение 68.5:31.5 в полза на вътрешните превози. Извършената работа при вътрешните превози е със средна стойност от 66.8 %. Превозените товари нарастват с 37.17% през 2023 г., а извършената работа се увеличава с 56.67% в сравнение с началната година от периода.

Трето, при транспортирането на стоки по море, средногодишният темп на изменение на обема на разтоварените

товари от внос е отрицателен (-5.98%) и положителен при износа в размер на 8.60 пункта. Същата тенденция се наблюдава и при речния транспорт – отрицателен прираст от -2.56% при вноса и положителен при износа от 14.15%.

ТРЕТА ГЛАВА. ДИСПРОПОРЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНИТЕ БИЗНЕС ЕДИНИЦИ В УСЛОВИЯТА НА ПАЗАРНА АНОМАЛИЯ

В трета глава са изследвани диспропорциите в развитието и предизвикателства пред сектора на транспорта в световен мащаб, следствие от въведените ограничения пред транспортния сектор от пандемията от COVID-19. Степента на въздействие на пандемията от Covid – 19 върху устойчивото развитие на транспортните бизнес единици в България е „измерено“ на основата на проведено анкетно проучване. Изведени са бариерите и възможностите за развитие на транспортните фирми в България в пост пандемичния период.

Въздействието на епидемията от COVID-19 постави различни предизвикателства пред сектора в световен мащаб и „създаде“ предпоставки за отклонение от стандартната пазарна хипотеза и установяване на значима пазарна аномалия. Кризата засегна всички видове транспорт, от автомобилния и обществен транспорт в градовете до автобуси, влакове и самолети на национално и международно ниво. Пандемията Covid-19 промени и транспортното поведение на хората по драстични начини, със значително намаляване на използването на авиационен и обществен транспорт (IEA, 2020).

Проучване, относно влиянето и ефектите от пандемията върху транспортния сектор в рамките на ЕС, акцентира върху неравномерната динамика на развитието на някои видове транспорт, отчели по-сериозно забавяне от други. Например, преди избухването на вируса, беше изчислено, че пътническият транспорт ще е нараснал с 42% между 2010 г. и 2050 г., а предлаганите услуги от товарният транспорт да нарасне с 60% през същия период (European Commission, 2019). Но както пътническият, така и товарният транспорт обаче бе силно засегнат от въздействието на COVID-19.

За установяване степента на влияние на ограниченията, предизвикани от Covid_19 и промяната в пазарното поведение на транспортните фирми по време на пандемията и след нея е проведено анкетно проучване, с разработена уникална анкетна карта. Анкетното проучване е осъществено в периода октомври 2024 г. – януари 2025 г. в Google Forms. Резултатите от проучването са обработени със специализирания софтуер за анализ на данни SPSS.

Анкетата е структурирана в четири раздела и включва 35 въпроса. Близко половината от поставените въпроси са субективни оценки по метода на Ликертовата скала, чиято валидност е в диапазона от 1 (изцяло невярно/силно несъгласие) до 5 (изцяло вярно/силно съгласие) и където за верния отговор следва да се маркира съответното твърдение.

Първият раздел включва информация, характеризираща спецификата на анкетираното юридическо лице: правен статут, териториален обхват, брой заети и основни финансови показатели на респондентите. Във втория раздел са включени въпроси за оценка влиянието на ограниченията, наложени от пандемията COVID-19 върху дейността на транспортните фирми и степента на

приспособимост в условията на пазарна аномалия. Третият раздел дава информация относно вижданията на респондентите за бизнес средата, в която функционират в след пандемичния срив от 2020 г., а четвъртия – очаквания за развитието на транспортната фирма в краткосрочен план.

Профилът на респондентите позволява извеждането на основните виждания на работещите в транспортния сектор в България относно въздействието на пандемията от Covid-19, степента на приспособимост в условията на пазарна аномалия и очакванията за развитие в краткосрочен план.

На основата на осъществения анализ за оценка степента на влияние на пандемията от Covid-19 върху дейността на транспортните фирми в България и въздействието върху необходимостта от приемане на финансови решения в условията на алокативна бизнес среда могат да се изведат следните изводи:

Първо, с категоричност респондентите подчертават за настъпили съществени промени в организацията на транспортната дейност на организацията и финансовото ѝ състояние като резултат от ограниченията за движение, наложени от обявената през 2019 г. пандемия.

Второ, най-значимо влияние върху настъпилите промени в организацията на дейността и финансовото състояние са предизвикани от (1) намаленото търсене транспортни услуги, (2) намалената честотата на търсене на транспортни услуги по утвърдените, преди пандемията маршрути/линии и (3) промяната в поведението на потребителите на транспортни услуги.

Трето, в резултат от намаления обем работа и с цел стабилизиране на финансовото състояние, транспортните фирми са

предприели действия (1) по намаляване числеността на заетите и (2) увеличение на транспортните тарифи.

Четвърто, реално, количествено измерение на въздействието на пандемията Covid-19 е отразено в отчетеното намаляване на приходите от дейността на фирмите, валидно за 703% от респондентите.

Пето, като основна причина за възникналата необходимост от увеличение на транспортните тарифи по време и след пандемията за 83.8% от респондентите е увеличението на цените на горивата и енергията по време на пандемията и непосредствено в след пандемичния период.

Вижданията на респондентите относно най-значимите фактори, които са оказали въздействие върху дейността и финансовото състояние на транспортните фирми в пост пандемичния период и очакванията за развитие на транспортните фирми в краткосрочен план са отразени посредством степента на утвърждаване или отричане на включените в анкетната карта твърдения.

Мнението на респондентите могат да се обобщят по следния начин:

Първо, респондентите очертават три съществени обстоятелства, които ограничават устойчивото развитие на фирмите: (1) неблагоприятната бизнес средата в България (2) липсата на адекватна транспортна политика в страната и (3) незадоволителна транспортна инфраструктура в България, изискваща модернизация.

Второ, водещи за респондентите фактори, ограничаващи устойчивото развитие на транспортните фирми, са: (1) непредвидимостта на икономическата политика в България, (2)

повишаване цената на работната сила и (3) липсата на квалифицирани кадри.

Трето, въпреки не особено оптимистичните очаквания за подобряване на икономическата обстановка в България през следващите 3 до 5, респондентите имат очаквания за подобряване на финансово-икономическата ситуация и нарастване на общия оборот от дейността.

Четвърто, очакванията за нарастване търсенето на транспортни услуги в България и Европейския съюз намират отражение в намеренията на респондентите за увеличаване на числеността на работещите и производствения капацитет.

Пето, водещи рискове пред възможностите за разширяване на дейността и устойчиво развитие на транспортните фирми за респондентите са: (1) повишаване цените на горивата и енергията (2) недостиг на квалифицирани кадри и (3) евентуални неочаквани геополитически събития.

Литературни източници:

1. European Commission. (2019). *Directorate-General for Mobility and Transport. Transport in the European Union. Current Trends and Issues.* . Извлечено от <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>.
2. European Commission. (2024). *DESI dashboard for the Digital Decade (2023 onwards)*. Digital Decade DESI visualisation tool. Retrieved from <https://digital-decade-desi.digital-strategy.ec.europa.eu/datasets/desi/charts>
3. European Commission. (2024). *Digital Decade Report on the state of the Digital Decade 2024*. Shaping Europe's digital future. Retrieved from <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/2024-state-digital-decade-package>
4. Eurostat. (2023). *Direct investment in the reporting economy (flows) - annual data, % of GDP [TIPSBP90]*. Retrieved from https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/BOP_GDP6_Q/default/table?lang=en
5. SuM4All. (2020). *Mobility Performance at a Glance: Country Dashboards 2020* License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO. Washington DC: Sustainable Mobility for All. Retrieved from <https://www.sum4all.org/data/files/mobilityataglancereport-2020-spread-web.pdf>
6. SuM4All. (2022). *Sustainable Mobility for All . 2022. Mobility Performance at a Glance: Country Dashboards 2022*. Washington DC,: License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO. .
7. Стратегия. (2017). *Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.* Извлечено от https://www.mtc.government.bg/sites/default/files/integrated_transport_strategy_2030_bg.pdf

III. Насоки за бъдещи изследвания по темата на дисертацията

Актуалността на настоящото научното изследване, предопределя необходимостта от задълбочаване научните изследванията за:

1. Обогаляване на теоретичните постановки и „откриване“ на емпирични доказателства за степента на въздействие на транспорта върху икономическия растеж на икономическите системи.

2. Задълбочаване на изследванията за обогаляване вижданията относно установяване измеренията на устойчивото развитие на транспортния сектор на водещите индикатори за оценка устойчивостта на транспортните системи

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

Първо, на основата на задълбочено изследване на научна литература и емпирични изследвания са изведени предпоставките за развитие на транспорта в исторически план и механизмите за въздействие на транспорта върху икономическото развитие в контекста на спецификата на транспортните услуги.

Второ, синтезирани са икономически концепции и теории относно зависимостта между транспорта, икономическия растеж и въздействието на транспортната инфраструктура върху икономическия растеж. На тази основа са идентифицирани сферите на въздействие на транспорта и са изведени съставните елементи и индикатори за оценка устойчивостта на транспортните системи.

Трето, на основата на нормативен и емпиричен анализ на средата и тенденции в развитието на транспортния сектор на България са установени социално – икономическите параметри на развитие на транспортния сектор в България за периода 2012 – 2023 г.

Четвърто, на базата на резултатите от осъщественото анкетно проучване сред транспортните фирми в България е оценено бизнес поведението на транспортните единици в условията на пазарна аномалия и са изведени основните бариери и ограничения за устойчиво развитие.

V. Списък с публикациите на докторанта

Студии

Василев, Васил П. Транспорт и икономически растеж: форми на проявление и механизми на въздействие, Годишен алманах "Научни изследвания на докторанти" Брой XVI - 2023 г., Книга 19 - Студии и статии

<https://almanahnid.uni-svishtov.bg/title.asp?title=3038>

Статии

1. **Василев, Васил П. Специфични особености, състояние и тенденции в развитието на пазара на транспортни услуги в България**“, Годишен алманах "Научни изследвания на докторанти" Брой XV - 2022 г., Книга 18 - Студии и статии“

<https://almanahnid.uni-svishtov.bg/title.asp?title=2933>

2. **Василев, Васил П. Социално-икономически параметри на транспортния сектор – Сравнителен анализ.** Международна научна конференция на тема „Проблеми и предизвикателства пред икономическите наука и образование през XXI век“. СУБ., 27.11.2024 г., стр. 123-131.

**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: 35

Брой студии, индексирани в НАЦИД – 1 бр.

Брой статии, индексирани в НАЦИД – 2 бр.

Брой точки от студии и статии, индексирани в НАЦИД: 35

Общ сбор точки: 35

VII. Декларация за оригиналност на дисертационния труд

Вариантът на дисертационен труд в обем от **153 стр.** под заглавие: „Бизнес поведение на транспортните фирми в условията на пазарна аномалия“ 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. Васил Василев)
