

РЕЦЕНЗИЯ

на дисертационен труд на тема:

„Бизнес поведение на транспортните фирми в условията на пазарна аномалия“

с автор: Васил Пламенов Василев, докт. № D010221237

Докторска програма: „*Финанси, парично обращение, кредит и застраховка*“ (Финанси)

Водеща обучението катедра: *Катедра „Финанси и кредит“ при Факултет „Финанси“, Стопанска Академия „Д. А. Ценов“*

Форма на докторантура: редовна

Научен ръководител: доц. д-р Анелия Радулова

Рецензент проф. д-р Стефан Симеонов

определен за член на научното жури със заповед на ректора на Стопанска Академия доц. д-р М. Маринов №477 от 12.06.2025 г.

1. Актуалност и значение на темата

Актуалността на темата е обоснована с мястото на транспорта в икономиките, постоянният ръст на транспортната инфраструктура и различните видове транспортни активи, и значимостта на транспортния сектор за формирането на БВП.

2. Изпълнение на формалните изисквания за дисертационен труд и основни компоненти на дисертационното изследване

Представеният за рецензиране труд съдържа всички компоненти на завършена дисертация.

Във въведението са представени задължителните елементи които

характеризират проблемната област на изследване, както следва: актуалност, обект, предмет, теза, цел, задачи и методология. В това отношение разработката отговаря изцяло на стандартите и изискванията за дисертационен труд.

Обектът на изследване е поставен върху *„развитието на транспортния сектор в България“*, а за **предмет** на дисертацията са определени *„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“*

В изследването се защитава **тезата**, 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“*.

В изпълнение на така поставените параметри на изследването са формулирани 6 по-конкретни задачи, както следва:

- 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.*

3. Обем и структуриране

Дисертацията е в общ обем от 153 стр., като основният текст е 126 стр. Включени са 27 фигури и 24 таблици.

Обособено е едно приложение, в което е представен анкетния въпросник, ползван за събиране на емпирични данни.

Структурата на дисертацията е в 3 глави. Същата е логична, балансирана и допринася за реализирането на поставените цели.

Първа глава е посветена на социално-икономическите измерения на транспорта и формира основат на приложения дедуктивен подход. Разглеждат се: *Връзката между транспорта и икономическо развитие; Въздействието на транспортната инфраструктура върху икономическия растеж; Необходимите елементите за устойчивост на транспортна система и индикаторите за нейното оценяване.*

Във **втора глава** се извършва сравнителен анализа на социално-икономическите параметри на транспортния сектор в България: *Направена е аналитична характеристика на средата и тенденциите в развитието на транспортния сектор на България; Разглеждат се динамиката на транспортните услуги в България и динамиката на превозените товари по видове транспорт.*

В **трета глава** се разглеждат диспропорциите в развитието на транспортните бизнес единици в условията на пазарна аномалия. В това число: *Ограниченията в развитието на транспорта в условията на пазарна аномалия; Въздействието на пандемията от Covid-19 върху устойчивото развитие на транспортните бизнес единици; Барьерите и възможностите за развитие на транспортните фирми в България в краткосрочен план.*

4. Методология и аналитичност

Методологията на изграждането включва съвкупност от основните качествени методи: описателен, анализ и синтез, дедукция и индукция, обобщение и сравнителен статистически анализ, и анкетиране.

Специализираната материя за измерване на устойчивото развитие на транспорта е изследвана чрез съвкупност от различни индикатори и показатели, заложи в: европейски регламенти и методики, приети от редица международни институции като Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (ОИСР), ООН, Международната агенция по енергетика (МАЕ), Агенцията за опазване на околната среда на САЩ (ЕРА) и Световната банка.

Осезаема е липсата на факторен анализ при изследване двустранното влияние на транспорта с други икономически сектори, което би засилило чувствително значимостта на постигнатите резултати.

5. Емпирика

Емпиричната част на дисертацията се позовава на нормативни актове и се основава на анкета от 35 въпроса, групирани тематично в 4 раздела.

За информационна основа на емпиричното изследване на протичащата в националната икономика структурна трансформация е ползвана наличната статистическа информация от Националния статистически институт на България и Евростат.

6. Цитиране и ползвана литература

Списъкът на ползваната литература включва 135 източника, повечето от които на чужд език.

Цитирането е коректно в приетия АРА-стандарт.

Адмирации заслужава наличието на съвременни изследвания в ползваната литература, но същевременно се забелязва недостиг на фундаментални научни публикации (което личи и в методологичната трактовка на темата). Недобро впечатление прави това, че докторантът не е открил нито една публикация на автор от обучаващата катедра, която да има допирателна към разглежданата проблематика.

7. Стил

Стилът е добър и съответства на научното ниво на дисертационен труд.

8. Оформление

Оформлението както от техническа, така и от съдържателна гледна точка е много добро. Налице са всички компоненти в улеснение на читателя.

9. Постигнати резултати

Аргументираното реализиране на поставените задачи в избраната тема предполага доста обхватно изследване. Може да приемем, че те са изпълнени в значителна степен.

В края на **теоретичната първа глава** авторът прави подобаващ литературен преглед на индикаторите и показателите за измерване на устойчивото развитие на транспортния сектор. При това той представя различните измерители с техните теоретичните дефиниции и по начина заложен в европейски регламенти и методики на различни световни институции. Авторът разглежда тези измерители в хронология на тяхното публично представяне през първите две десетилетия на XXI век. Очертава се липса на единност в методичната постройка и аналитичната значимост на индикаторите и показателите, което оставя отворена ниша за цялостна научна обосновка. Докторантът не се е осмелил да внесе аналитична критичност и/или да добави свой авторски принос, както представи една комплексна и синхронизирана класификация.

В автореферата са формулирани 4 приноса, които по същество представляват резултати. Същите са реално достигнати и имат предимно практико-приложен характер.

По-съществените резултати имат практически характер и сред тях могат да се посочат следните емпирично установени констатации:

- **От глава 1ва:** Аргументирано е установено, 1е „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.“
- **От глава 2ра:** През анализирания период (Covid пандемията) отрасъл „Транспорт, складиране и пощи“ генерира 8,05% от добавената стойност по факторни разходи в икономиката на България, отчитайки чувствителен спад през годините, в които ограниченията наложени поради пандемията оказват влияние върху функционирането на националната икономика.“
- Установени са измененията в активността и превозените товари по видове транспорт (автомобилен, железопътен и морски) като за база е ползвана 2012 г., по време на пандемията и след нея.
- **От глава 3та:** Открити са факторите, които ограничават устойчивото развитие на транспортните фирми, като за 75,7% от анкетираните е непредвидимостта на икономическата политика в България. За 70,3% от транспортните фирми, предизвикателство за организация на дейността е и липсата на квалифицирани кадри. Вероятността от повишаване цените на горивата и енергията също е обстоятелство, което според 70,3% от анкетираните е потенциален фактор за разширяване и финансово стабилизиране на фирмата.

10. Публикации по темата

Ключови части от дисертацията са популяризирани в три самостоятелни публикации в научни издания, включени е национални референтен списък: 1 студия; 1 статия и 1 доклад (35 точки). С което са изпълнени минималните изисквания на ППЗРАС.

11. Автореферат

Авторефератът отговаря на стандартите и обективно отразява съдържанието и резултатите от дисертационното изследване.

12. Бележки и препоръки

Макар и не с критична значимост, в дисертационната разработка се отличават някои слабости.

- 1) Целта по логика следва доказването на изследователската теза и от нея произтичат отделните задачи. Поради което и мястото на целта е след тезата и преди задачите.
- 2) По отношение на избраната методологията се забелязва неизползван потенциал от модели за изследване на зависимости за значимостта и двустранната обвързаност на транспортния сектор с отделните икономически отрасли, което би задълбочило аналитичността и резултатите от изследването.
- 3) Резултатите от дисертационното изследване са представени прекалено общо, което negliжира цялостната работа и ограничава нейната значимост.
- 4) Забелязват се дребни технически пропуски, някои повторения и недовършени редакционни корекции.

13. Въпроси

Представям на вниманието на докторант Василев два въпроса, които не произтичат от слабости в дисертацията, а интерес за дискусия при защитата.

- 1) На територията на България няма плавателни реки, единствено р. Дунав, която е граница и като такава тя има слабо значение за вътрешния транспорт в сравнение с международния.
 - Как оценявате настоящото значение и потенциала на речния транспорт по р. Дунав за българската икономика?
- 2) Концепцията за устойчивото развитие на икономиките и отделните отрасли има вече над 50 годишна история, като по съществени мерки се реализират от началото на века.
 - На лице ли са съществени мерки и реални резултати за устойчивото развитие на транспорта в България?
 - Какви са най-важните мерки както в спешен, така в и дългосрочен порядък, за устойчиво развитие на българския транспорт?

14. Заключение

Дисертацията отговаря на изискванията на ЗРАС в Р България и правилника за неговото прилагане. Цялостната ми оценка за дисертационния труд е положителна и гласувам за присъждане на ОНС „Доктор“ в научно направление 3.8. Икономика, специалност „Финанси, парично обръщение, кредит и застраховка“ (Финанси) на Васил Пламенов Василев.

25.08.2025 г.

Рецензент:

Проф. д-р Стефан Симеонов