



СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“ – СВИЩОВ  
Факултет „Производствен и търговски бизнес“  
Катедра „Търговски бизнес“

---

Елена Валериева Вълчева

**Изследване възможностите за подобряване  
на логистичните транспортни услуги в търговията**

**АВТОРЕФЕРАТ**

НА ДИСЕРТАЦИЯ ЗА ПРИСЪЖДАНЕ  
НА ОБРАЗОВАТЕЛНА И НАУЧНА СТЕПЕН "ДОКТОР"  
ПО ДОКТОРСКА ПРОГРАМА  
„ИКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ (ТЪРГОВИЯ)“

Научен ръководител:

доц. д-р Петранка Мидова

Свищов

2024 г.

Дисертационният труд е обсъден и предложен за защита по реда на Закона за развитие на академичния състав и Правилника за неговото прилагане в СА „Д. А. Ценов“ – Свищов от катедра "Търговски бизнес" при факултет „Производствен и търговски бизнес“ на Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – гр. Свищов.

Авторът на дисертационния труд е докторант в редовна форма на обучение към катедра „Търговски бизнес“ при Стопанска академия „Д. А. Ценов“ – гр. Свищов.

Дисертационният труд се състои от увод, три глави, заключение, списък с използваната литература и приложения. Разработката е в обем от 216 страници, от които титулна страница, съдържание, увод – 5 стр., основен текст – 165 стр., заключение – 4 стр., използвани източници – 11 стр. В дисертационния труд са включени таблици – 14 бр. и фигури – 38 бр. Списъкът на използваната литература е съставен от общо 105 бр. литературни източници на кирилица и латиница, 21 бр. нормативни източници и 7 бр. електронни източници.

Защитата на дисертационния труд ще се състои на ..... г. от ..... часа в Заседателна зала Ректорат при СА „Д. А. Ценов“, гр. Свищов. Материалите по защитата са на разположение на заинтересованите на интернет страницата на СА „Д. А. Ценов“ – гр. Свищов.

## I. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

**1. Актуалността и значимостта на изследването** се определят от икономическата глобализация и влиянието, което имат логистичните транспортни услуги върху търговията. Логистиката играе решаваща роля при осъществяването на търговските операции, като осигурява ефективното движение на стоки, информация и финанси. Това включва координиране на транспортирането, съхранението и дистрибуцията, което допринася за навременна и рентабилна доставка на продуктите. Чрез подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията се повишава ефективността на управлението на веригата за доставки, като се намалява времето за изпълнение и се понижават разходите, което води до подобряване на връзките в международната търговска дейност.

Интересът към логистичните транспортни услуги в търговията е продиктуван, от една страна, от многообразието на възможностите за осъществяване на търговия и нарастващата конкуренция. От друга страна, стремежът на Европейския съюз към устойчива икономика чрез изграждане на Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), използване на по-екологичен транспорт и внедряването на софтуерни решения за оптимизиране на транспортирането.

Изследваната тематика намира приложение в теоретико-методологически постановки на водещи автори, които разглеждат логистиката, транспортирането, транспортните услуги и управлението на веригата за доставки. Те са както чуждестранни – С. Anaheim, М. Cooper, J. Coyle, J. Naan, М. Habib, А. McKinmon, N. Slack, J. Gattorna, Б. Аникина, А. Воркут, Л. Миротина, И. Сергеев, А. Шумаев, така и български – Д. Желязкова, Д. Ангелов, В. Бакалова, В. Банабакова, Д. Данчев, П. Димитров, С. Петрова, Н. Драгнева, И. Йоцов, Я. Коралиев, С. Найденов, Т. Милкова, Х. Николова, В. Перков, М. Раковска, М. Чиприянов.

## **2. Обект и предмет на изследването**

**Обект** на изследването са български предприятия, извършващи търговска дейност, предлагащи и/или използващи транспортни услуги.

**Предмет** на изследване са логистичните транспортни услуги в търговията.

## **3. Цел и задачи на дисертационния труд**

**Основната цел** на дисертационния труд е, чрез анализиране и синтезиране на теоретико-методичен и емпиричен ресурс да се адаптира и апробира модел за изследване възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията, като на тази база се формулират изводи и препоръки.

### **Задачи:**

***Първо.*** Изясняване същностната характеристика на логистичните транспортни услуги и класифициране на видовете транспорт в търговията.

***Второ.*** Концептуално дефиниране значимостта на управлението на веригата за доставки в търговията.

***Трето.*** Адаптиране на модел за изследване на възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията на микро-, мезо- и макроравнище върху основата на съществуващото в икономическата литература познание.

***Четвърто.*** Апробиране на предложения модел за изследване на възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията.

***Пето.*** Извеждане на конкретни препоръки за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията, съблюдаващи получените изследователски резултати.

## **4. Изследователска теза**

**Основната изследователска теза** е, че прилагането на подходяща система от показатели, интегрирани в модел за анализиране и оценяване на логистичните

транспортни услуги на микро-, мезо- и макроравнище, детерминира решения на български предприятия за подобряване управлението на веригата за доставки в търговията.

## **5. Методическа рамка**

В научното изследване се използват исторически, дескриптивни, индуктивни, дедуктивни и аналитични методи. Сред аналитичните се открояват синтетичен, сравнителен, регресионен, корелационен и SWOT-анализ. Използваните математически модели позволяват да се моделират възможности за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията. Построяването на регресионен модел води до откриването на връзки и зависимости между изследваните показатели.

Информацията за провеждане на проучването е осигурена от специализирани литературни източници, разговори и беседи с представители на български предприятия, които са респонденти на изследването, данни от Българската стопанска камара и Българската асоциация по логистика, вестници, списания, статистически годишници и справочници, глобалната мрежа Интернет и др. За цялостния анализ на логистичния сектор (мезоравнище) се използват статистически данни на Националния статистически институт (НСИ), Евростат (Eurostat), Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (OECD), Световната банка, Световната търговска организация (WTO), публични данни със свободен достъп на Министерството на финансите, Министерството на транспорта и съобщенията и Европейската комисия, Европейската сметна палата и други източници.

## **6. Ограничителни условия**

Предвид многоаспектността на изследваните проблеми при разработването на дисертационния труд се съблюдават следните *ограничителни условия*:

**Първо:** В теоретичен аспект всички проблеми на логистичните транспортни услуги в търговията са представени през призмата на предмета на изследване.

**Второ.** Предвид теоретичния характер на изследването някои от представените технологични етапи не се разглеждат напълно.

**Трето.** Транспортните услуги могат да се разгледат в две основни направления – транспорт на стоки и транспорт на пътници. В настоящия дисертационен труд е разгледан товарният транспорт.

**Четвърто.** В България водеща роля при транспортирането на товари изпълнява товарният автомобилен транспорт. Поради тази причина в настоящата разработка вниманието е насочено към него.

**Пето.** Анкетното проучване е проведено на територията на Р България, като основна част от респондентите се намират на територията на Великотърновска област.

## **II. СТРУКТУРА И СЪДЪРЖАНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД**

Дисертационният труд се състои от увод, три глави, заключение, списък с използваната литература и приложения. Разработката е в обем от 216 страници, от които титулна страница, съдържание, увод – 5 стр., основен текст – 165 стр., заключение – 4 стр., използвани източници – 11 стр. В дисертационния труд са включени таблици – 14 бр. и фигури – 38 бр. Списъкът на използваната литература е съставен от общо 105 бр. литературни източници на кирилица и латиница, 21 бр. нормативни източници и 7 бр. електронни източници.

Дисертационният труд е със следното съдържание:

### **ВЪВЕДЕНИЕ**

#### **I. ТЕОРЕТИЧНИ АСПЕКТИ НА ЛОГИСТИЧНИТЕ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ И УПРАВЛЕНИЕ НА ВЕРИГАТА ЗА ДОСТАВКИ В ТЪРГОВИЯТА**

1.1. Място и същностна характеристика на логистичните транспортни услуги в търговията

1.2. Класификационни аспекти на транспортните услуги в търговията

1.3. Концептуално дефиниране значимостта на управлението на веригата за доставки в търговията

#### **II. МЕТОДИЧЕСКИ АСПЕКТИ НА ИЗСЛЕДВАНЕ НА ЛОГИСТИЧНИТЕ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ В ТЪРГОВИЯТА**

2.1. Измервателен апарат и адаптиране на модел за изследване възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията

2.2. Методическа рамка на изследване на логистичните транспортни услуги в търговията на микроравнище

2.3. Методическа рамка на изследване на логистичните транспортни услуги в търговията на мезо- и макроравнище

#### **III. ПРАКТИКОПРИЛОЖНИ АСПЕКТИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА ЛОГИСТИЧНИТЕ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ В ТЪРГОВИЯТА**

3.1. Апробиране на модела за изследване възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията на микроравнище

3.2. Апробиране на модела за изследване възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията на мезо- и макроравнище

3.3. Изводи и препоръки за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията

**Заключение**

**Библиография**

**Списък на фигурите**

**Списък на таблиците**

**Декларация за оригиналност и достоверност**

**Приложения**



### **III. КРАТКО ИЗЛОЖЕНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД**

#### **ВЪВЕДЕНИЕ**

Във въстъпителна част на дисертационния труд са представени актуалността и значимостта на изследваната проблематика, дефинирани са: обектът и предметът; основната цел и задачите, позволяващи нейното решаване; изследователската теза; открити са методите на изследване, посочени са водещите автори по темата и ограничителните условия на дисертационния труд.

#### **ГЛАВА ПЪРВА**

##### **ТЕОРЕТИЧНИ АСПЕКТИ НА ЛОГИСТИЧНИТЕ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ И УПРАВЛЕНИЕ НА ВЕРИГАТА ЗА ДОСТАВКИ В ТЪРГОВИЯТА**

*В параграф 1.1. Място и същностна характеристика на логистичните транспортни услуги в търговията* се изследват базови понятия като: логистика, логистична система, логистичен сектор, транспортни услуги, транспортна логистика, транспорт, логистични транспортни услуги и други. Анализът на мнения и схващания на различни автори спомага за изясняване на понятията и техните специфики.

**На първо място** се разглежда понятието „логистика“. Редица учени посочват, че логистиката е област от управлението. Именно по този начин Джон Гаторна определя логистиката като процес на стратегическо управление на придобиването, придвижването и съхранението на материали, резервни части и завършени стоки в организацията и нейните маркетингови канали за изпълнение на поръчките по най-високоэффективен начин. А. Шумаев посочва, че логистиката е процес на подобряване на управлението. И. Сергеев отбелязва, че тя е интегриран инструмент на управлението. В основата на логистичния процес са дейности като: транспортиране,

складиране, обработка, опаковане, контрол на запасите, производствени поръчки, прогнозиране на търсенето, маркетинг и обслужване на клиенти. В научната литература като една от най-точните дефиниции за логистика се смята изведената от Съвета за управление на логистиката в САЩ (Council of Logistics Management – CLM), която гласи, че тя е процес на планиране, изпълнение и контрол на ефективното и ефикасното протичане и съхранение на сурови материали, незавършени, готови продукти и свързаната с тях информация от мястото на тяхното възникване до мястото на потребление с цел удовлетворяване на клиента. Нейната цел е оптимизиране на процесите, които я съставляват, и минимизиране на разходите. Чрез постигането ѝ се запазват конкурентните предимства и се подобрява факторът време. В обобщение може да се заключи, че логистиката е *внимателно организиран процес, състоящ се от множество дейности, свързани в определена последователност, целящ минимизиране на разходите и повишаване ефективността на управлението на материалния поток.*

**На второ място** се дефинира понятието „логистична система“. Терминът се разглежда от множество автори, които го определят като сложна икономическа структура. Логистичната система е изградена от множество подсистеми, свързани с поръчки, складиране, транспортиране, отчитане, производство, товарене и обратна логистика, както и от два потока – материален и съпътстващ.

Достига се до извода, че *логистичната система е организирана и адаптирана система, състояща се от подсистеми (снабдяване, производство, складиране, транспорт, потребление, информация, кадри и др.), които взаимодействат помежду си. Тя има способността да се приспособи към промени в макро- и микросредата.*

**На трето място** фокусът е поставен върху логистичния сектор, който е формиран от доставчици на логистични услуги, които предоставят специфични дейности на своите клиенти, свързани с доставянето на стоки. В логистиката се приема, че *логистичният сектор е специфичен отрасъл на всяка икономика, съставен е от доставчици на логистични услуги на територията на страната,*

*разполагащи с разнообразие от машини и съоръжения, които подпомагат предоставянето на логистични услуги, а персоналът им е квалифициран да работи с тях.*

**На четвърто място** е разгледана структурата на логистичните транспортни услуги, които се предлагат на съвременния логистичен пазар. С развитието на икономиката, в частност търговията, се поражда необходимостта от разширяване на основните логистични процеси. На логистичния пазар се предлага разнообразие от услуги, което е следствие от еволюцията на логистиката. Промените, които настъпват с прогреса на икономиката, и „борбата“ за повишаване на конкурентоспособността и за минимизиране на разходите, водят до обособяването на самостоятелни логистични оператори, които предлагат разнообразие от услуги.

Според Ц. Цветков търговското предприемачество се стреми да включи в обхвата си голяма част от логистичната верига. В търговията логистични транспортни услуги се наблюдават както на входа, така и на изхода при реализацията на стоките.

*Авторът се придържа към твърдението, че търговската логистика е управленски процес, който обхваща процесите на управление на потока от стоки и информация между доставчици, търговци и крайни клиенти, както и търговските логистични процеси при спазване функцията за минимизиране на разходите и повишаване на ефективността.*

Може да се обобщи, че транспортът е основен фундамент на логистиката, който представлява фактическото придвижване на стоки както между отделните обекти в логистичната система, така и до крайните потребители чрез използването на подходящ вид транспортни средства, съобразен с маршрута.

Повече от една трета от логистичните разходи на предприятието се генерират от транспортирането. Множество автори разглеждат ролята на транспортирането в различни стопански сектори и го определят като основа на икономиката. Възприема се становището, че транспортната услуга е основна част от логистичния процес, който се влияе от макро- и микросредата. Тя се осъществява от различни видове

*превозни средства, които имат своите особености. Транспортната услуга няма материално-веществена форма, което означава, че не може да се складира, нейното потребление се случва в момента на транспортиране. След извършването ѝ крайният продукт физически не се променя, но се променя мястото, на което се намира. Стойността на услугата се прехвърля върху превозената продукция.*

***В параграф 1.2. Класификационни аспекти на транспортните услуги в търговията*** се разглеждат основни характеристики на видовете транспорт, които се използват в търговията. При формирането на цената на предлаганите стоки един от основните ценообразуващи фактори са разходите за транспорт. Основните цели пред организацията и технологията на доставките в търговските предприятия са: финансово оптимизиране, надеждно осигуряване с необходимите стоки, координиране на дейностите и други.

В този параграф последователно са разгледани следни характеристики на транспорта: видовете транспорт; начините за транспортиране; критериите за оценка; предимствата и недостатъците на собствен и нает транспорт; критериите за избор на конкретен вид транспорт. Последователното изясняване на аспектите на логистичните транспортни услуги позволява да се идентифицират възможностите за оптимизиране на превоза на товари. Когато се оценява конкретен вид транспорт, под внимание следва да се вземат следните критерии за избор: разходи за транспорт; проследяемост; възможност; достъпност; сигурност; надеждност и транзитно време.

Възприема се, че транспортната система оказва значително влияние върху социално-икономическото развитие на регионите, тя обхваща всички видове транспорт заедно с транспортните средства и изградената инфраструктура. Най-общо видовете превоз, според начина на придвижване, се делят на: сухоземен (наземен), воден, въздушен и тръбопроводен. Според вида на използваните транспортни средства превозът се класифицира на: автомобилен, железопътен, речен, морски, въздушен, тръбопроводен, а комбинацията между използваните транспортни средства се нарича – комбиниран, интермодален и мултимодален.

Представят се предимствата и недостатъците на всеки вид транспорт и различното ниво на развитие в отделните държави, както и все по-важната роля на транспортирането при реализацията на търговските сделки. Транспортирането, според броя на използваните транспортни средства, може да се диференцира на: едновидово; смесено; комбинирано; мултимодално; интермодално и терминално.

*Комбиниран, интермодален и мултимодален транспорт са решения, които си приличат по това, че при превозването се използват повече от един вид транспорт, но нивото на организиране на товарите е различно.*

Независимо от начина на извършване на фактическата доставка, логистичната транспортна услуга трябва да е възможно най-щадяща околната среда и в същото време да е ефективна. Я. Коралиев представя четири направления за оценка на транспортирането, а именно: правни; инфраструктурни; разходни и възможности. Авторът се позовава на твърдението, че най-използваният вид транспорт е товарният автомобилен транспорт, като основните предимства, които притежава пред останалите начини за превоз на товари, са: гъвкавост; маневреност; бързина; изградена инфраструктура; адаптивност и други. Освен това този вид транспорт е част от съществуващите вериги за доставки, той има свързваща роля при използването на останалите видове транспорт, препоръчван при „първата и последната миля“ на процеса по транспортиране. Обобщава се, *че автомобилният товарен транспорт има важна роля както на макроикономическо равнище, което е свързано с междуотрасловите връзки, които осъществява, така и на микроикономическо и ролята му в предприятието се засилва. Той е незаменим фундамент на международните вериги за доставки. Поради предимствата (гъвкавост, достъпност, масовост, ниски разходи, бързина на доставка и др.) той е необходим за успешното функциониране на останалите видове транспорт – железопътен, речен, морски, въздушен и тръбопроводен.*

Транспортът се разграничава на собствен и нает. Първият се осъществява от превозни средства, които са собственост на търговското предприятие. При този тип превоз първоначалните инвестиции в създаването на собствен автопарк са

значителни, както и за последваща поддръжка. Търговските предприятия избират собствен товарен транспорт в случаите, когато техните доставки са регулярни. Изведените предимства на собствения превоз са: независимост; контрол; изграждане на система за управление на доставки; навременност; гъвкавост; бързина; възможност за избягване на празни курсове; обратна логистика и други. Недостатъците се обвързват с: необходимост от първоначален капитал; влияние върху околната среда; отговорност за повреди и загуби; необходимост от управленско звено и персонал със специфична квалификация. Изброените негативните страни крият риск от забавяне на възвръщаемостта на направените в началото инвестиции. Вторият тип транспорт – наетият, се използва, когато търговските предприятия не разполагат със свой автопарк или капацитетът, с който разполагат, е неподходящ или недостатъчен. Превозвачите на стоки са специализирани логистични или спедиторски предприятия, които предлагат и осъществяват услуги, свързани с превоза на стоките между различните контрагенти в търговските сделки. Основните предимства, свързани с нает транспорт, се определят така: отговорността при транспортиране на стоките се поема от превозвача; отпадане на необходимост от инвестиции в автопарк; липса на разходи за персонал, зает с транспортирането; допълнителни административни разходи; периодът за доставка има фундаментално значение за логистичния процес. Недостатъците се изразяват в следното: липса на адекватен и ефикасен контрол върху стоките при тяхното транспортиране; определен начин на опаковане и комбиниране на стоките при превоза спрямо изискването на превозвача; допълнителни разходи, заплатени на превозвача за извършените от него услуги, и др.

Наетият транспорт при логистиката на стоки между контрагентите се използва, когато търговското предприятие не разполага с подходящ собствен транспорт и няма свободен капитал за инвестиции за закупуване и поддръжка на собствен автопарк. Тенденциите в последните десетилетия показват, че все повече големи и силно развити предприятия предпочитат внедряването на чужд транспорт вместо собствен при дистрибуцията на своите стоки.

Основните предизвикателства пред търговските предприятия при използването на конкретен вид транспорт се свеждат до: разходите за транспорт; транзитното време; надеждността; сигурността; достъпността; материалното осигуряване и проследяемостта.

Изборът на най-подходящ начин за превоз на товари е свързан с анализ и оценка на предимствата и недостатъците на различните видове транспорт. Факторите, от които зависи изборът, са: вид на стоката; транзитно време; цена на услугата; сигурност и надеждност при превозване и климатичните условия. Транспортът е фундамент на веригата за доставки, който осигурява физическото преместване на товари, и е неделима част от веригата.

***В параграф 1.3. Концептуално дефиниране значимостта на управлението на веригата за доставки в търговията*** се представят същността и еволюцията на веригата. Изясняват се приликите и разликите между традиционна логистична система и управление на веригата за доставки. Обобщава се, че при традиционната логистична система процеси, като управление на запаси, информация, риск, организационни взаимовръзки и планиране, се изпълняват от предприятието, докато при веригата за доставки управлението се поема от всички партньори.

В съвременните търговски отношения прилагането на концепцията за управление на веригата за доставки се аргументира със следните обстоятелства: **Първо**, ефективно конкуриране на пазара, наблюдение и контрол на взаимовръзките между контрагентите; **Второ**, установяване на връзки; **Трето**, дългосрочно планиране и вземане на решения при непредвидени смущения.

В параграфа се извършва сравнителен анализ между управлението на веригата за доставки и управлението на маркетинговите канали. Анализът отчита различия както в обхвата на двете концепции, така и в координацията, като при управление на веригата за доставки тя се осъществява между отделните потоци на движение – материален, информационен, маркетингов и финансов, а при втората концепция се разглеждат маркетинговият и отчасти финансовият поток.

Сред водещите автори, изучаващи проблематиката, са: Я. Коралиев, М. Раковска, В. Сергеев, М. Купър, Б. Биймон, П. Шели, Е. Никълс и други. В икономическата литература съществуват множество определения за управление веригата за доставки (Supply Chain Management – SCM), но мненията на повечето учени се консолидират около това, че тя се изгражда от всички участници в процеса. Може да се представи *като процес по планиране, организиране, контрол и координация на процесите, които се извършват по икономически оптимален начин от момента на неговото създаване до крайното потребление и рециклиране, като същевременно свързва взаимодействащите връзки на процесите във веригата за доставки и създаване на стойността на такова взаимодействие за крайния потребител*. По своята същност концепцията е потребността от единен материален поток, който започва от първоизточника на суровини, преминава през производството и завършва с търговската реализация до крайния потребител. Според Я. Коралиев три са принципите при организирането процеса – място, време и притежанието. Причините за формиране на веригата за доставки според мнението на М. Раковска са: степента на специализация на стопанските субекти; нарастващата конкуренция на пазара и доминиращата роля на потребителите.

В научната литература управлението на веригата за доставки се разделя на две основни подсистеми:

- Планиращи – целят осъществяване на доставката на време. Характеризира се с определяне на най-прекия път за доставка на оптимално количество материали и стоки, както и тяхното адекватно и рентабилно съхранение.
- Оперативни – следят и отчитат контрола върху финансовите и материалните потоци. Отговарят за ефективното управление на материалните запаси, допринасят за оптимизация и ефикасност на целия процес.

Ключовите цели на процеса по доставки са, от една страна, стратегии за привличане и задържане на крайни клиенти и от друга, ефективно управление на веригата.



Според авторите основните участници са: клиенти; ритейлъри; търговци; търговци на едро/дистрибутори; производители; доставчици на компоненти/суровини.

Процесите в управлението на веригата за доставки в търговията се свеждат до: координация, планиране, прогнозиране, снабдяване, производство, опаковане, дистрибуция, транспорт, складиране и доставка. В нея се придвижват и потоци, които са: материален; информационен и финансов.

Транспортните услуги във веригата за доставки в тази динамична макроикономическа ситуация се характеризират с най-висок риск от възникване на смущения, защото в действителност транспортирането фигурира между отделните етапи, т.е. транспортът е „брънката“, която свързва цялата верига. Уязвимостта на транспорта е в няколко направления: транспорт на суровини по обходни маршрути; наложени санкции на различни държави, които до този момент са били лидери в снабдяването със суровини; изграждане на нови инфраструктурни съоръжения; високи цени на използваните енергоносители; желание на ЕС за „по-зелен транспорт“; голямо текучество на работна ръка (водачи), породена от различни законови ограничения, както и голяма натовареност и стрес в работния процес и други.

Теоретичното изследване на логистичните транспортни услуги и управлението на веригата за доставки в търговията, които са представени в първата глава на дисертационното изложение, дават основания за формулирането на следните *по-важни изводи*:

*1. Логистиката е внимателно организиран процес, състоящ се от множество дейности, свързани в определена последователност, целящ минимизиране на разходите и повишаване ефективността на управлението на материалния поток.*

*2. Логистичната система е организирана и адаптирана съвкупност, състояща се от подсистеми (снабдяване, производство, складиране, транспорт,*

*потребление, информация, кадри и др.), които взаимодействат помежду си. Участници в тази система са доставчици на логистични услуги, които разполагат със специфични машини и съоръжения, а персоналът им е квалифициран да работи с тях.*

*3. Транспортната услуга е основна част от логистичния процес, която се влияе от макро- и микросредата. Тя се осъществява от различни видове превозни средства, които имат своите особености. Транспортната услуга няма материално-веществена форма, което означава, че не може да се складира, нейното потребление се случва в момента на осъществяване. След извършването ѝ крайният продукт физически не се изменя, но се променя мястото, на което се намира. Стойността на услугата се прехвърля върху превозената продукция.*

*4. Търговските предприятия могат да избират между различни видове транспорт. Товарният автомобилен транспорт е основен елемент на международните вериги за доставки, от една страна, и на междуотрасловата верига за доставки на равнище държава. Основните му операции се съсредоточават предимно в началото и в края на веригата за доставки. Поради тази причина може да се възприеме като необходимо условие за функционирането на останалите видове транспорт – морски, въздушен и т.н.; предимствата на товарния автомобилен транспорт се коренят в неговата гъвкавост, достъпност, масовост, ниски разходи, бързина на доставка и др. Основен недостатък на товарния автомобилен транспорт е високото равнище на замърсяване.*

*5. Управлението на веригата за доставки (УВД) включва процесите по планиране, организиране, снабдяване, производство и логистика на материали, продукция и стоки. Целта е оптимизиране на ефективността, минимизиране на разходите и повишаване на производителността по цялата верига. Ефективното управление на веригата за доставки подобрява връзките между участниците (доставчици, дистрибутори, търговци и крайни потребители) в*

*нея и спомага за непрекъснатост в осигуряването на продукти, с които се задоволява потребителското търсене.*

## ГЛАВА ВТОРА

### МЕТОДИЧЕСКИ АСПЕКТИ НА ИЗСЛЕДВАНЕ НА ЛОГИСТИЧНИТЕ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ В ТЪРГОВИЯТА

*Параграф 2.1. Измервателен апарат и адаптиране на модел за изследване възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията* интегрира анализ на научни изследвания на български и чуждестранни автори, които изследват проблеми в логистичната система, логистиката, транспортирането, веригата за доставки, влиянието на инфраструктурата върху транспортирането и други аспекти на логистичните транспортни услуги в търговията.

Водещи автори изучават възможността за диверсифициране на веригата за доставки с цел намаляване на риска в световната икономика. Смята се, че намаляването на риска е основа, когато процеси като снабдяване, производство и доставка са диверсифицирани в отделни икономики. По този начин се ограничават възможностите за образуване на картелен олигопол между държави, в които са добре развити специфични индустрии, като производство на медицинско оборудване, фармацевтични продукти и други.

В публикация на екип от учени от Великобритания начело със С. Бугеас се анализира влиянието на инфраструктурата върху търговията чрез транспортните разходи. В разработката се констатира, че: изградената инфраструктура има благоприятен ефект върху икономическия растеж на региона, но негативен върху околната среда; необходимо е изграждане на международна инфраструктурна мрежа; изградената инфраструктура предлага по-добри възможности за осъществяване на товарния автомобилен транспорт в сравнение с останалите видове превоз.

Измервателният апарат на логистичните транспортни услуги в търговията се базира на широк инструментариум от научни и практикоприложни методи и модели за анализ. Оптимизирането и подобряването на логистичните транспортни услуги в търговията се осъществява чрез анализ на микро-, мезо- и макросредата в търговското предприятие.

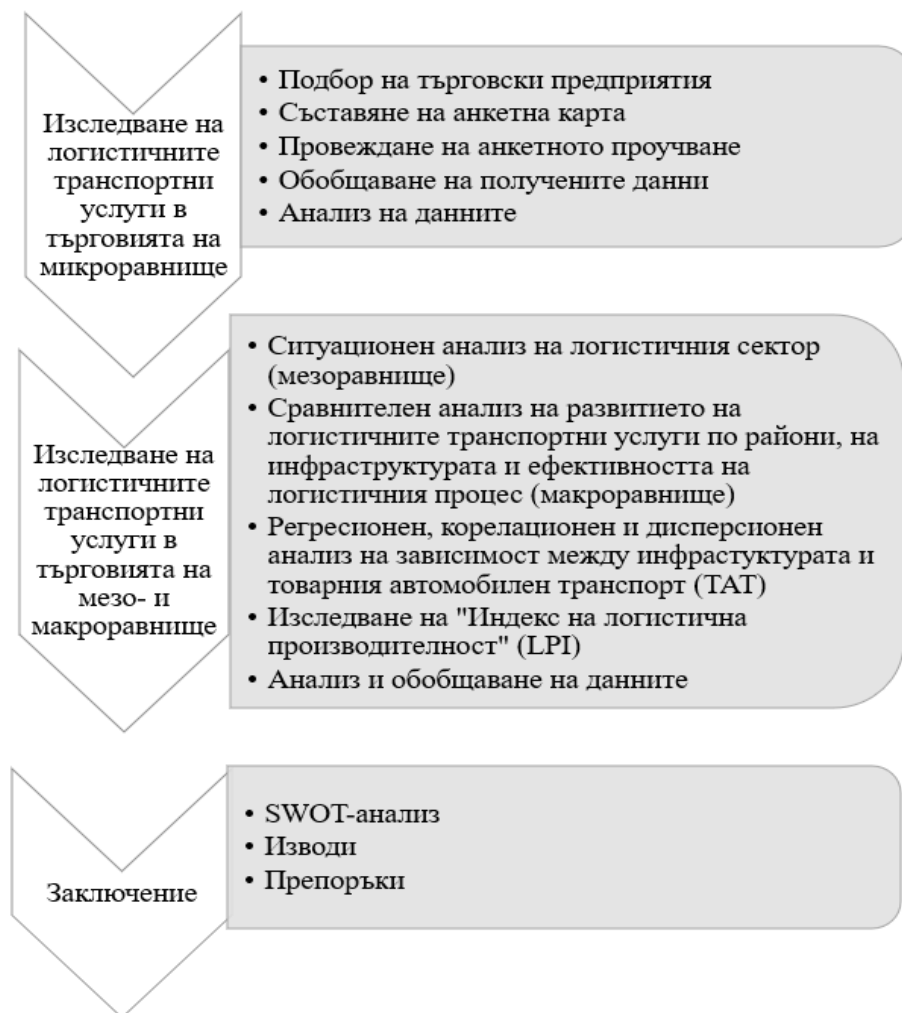
На Фигура 1 са представени трите равнища, които оформят вътрешната и външната среда на търговското предприятие, и факторите, които оказват влияние върху логистичните транспортни услуги в търговията.



**Фигура 1. Показатели за изследване и анализиране на логистичните транспортни услуги в търговията**

**Източник:** адаптирана по Воркут, Анатолий Иванович, Грузовые автомобильные перевозки, 1986, Киев, стр. 19-27.

Методологията на научното изследване се насочва към планирането и организирането на изследователската дейност чрез избор на рационални и приложими метрики, методи, инструменти, подходи и други за постигане на дефинираната цел, а именно извеждане на изводи и препоръки за подобряване логистичните транспортни услуги в търговията. С оглед на тази цел разработката преминава през няколко етапа, които целят събиране, анализиране и обобщаване на данни. Етапите на модела на дисертационния труд са представени на Фигура 2.



**Фигура 2. Етапи на модела за изследване възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията**

*Източник: разработена от автора.*

**Първият етап** на модела за изследване на възможностите за подобряване на логистичните услуги в търговията се свързва с проучване на конкретни търговски предприятия и се базира на данни от анкетното проучване. Етапът обхваща следните дейности: на първо място, подбор на български предприятия, извършващи търговска дейност и предлагащи логистични транспортни услуги при разпространението и реализацията на стоките, с които търгуват. На второ място, съставяне на анкетна карта, която има изградена последователност, обвързана с поставените цели на проучването. Следващите стъпки са провеждане на анкетното проучване, обобщаване на резултатите и анализ на получените данни.

**Вторият етап** на представения модел е свързан с анализ на статистически данни за извършен вътрешен транспорт според вида на използвания транспорт, по обема на използваните транспортни средства, типа (собствен или нает) на използвания превоз, вътрешни превози по район на натоварване и разтоварване, динамика на товарния автомобилен транспорт спрямо БВП, динамика на индексите за извършена работа „Общ вътрешен (наземен) товарен транспорт“ и „Автомобилен товарен транспорт“, динамика на извършената работа чрез индикаторите „Автомобилен товарен транспорт под наем и възнаграждение“ и „Автомобилен товарен транспорт за собствена сметка“, динамика на индикаторите „Инвестиции в пътна инфраструктура към БВП“ и „Дял на поддръжката на пътната инфраструктура“, „Дял на инвестициите в пътна инфраструктура в общите инвестиции в инфраструктура на вътрешния пазар“. В рамките на анализа на пазара на транспортни услуги се осъществява корелационен анализ между индикаторите, изброени по-горе, дисперсионен анализ и анализ на коефициентите на модела. Изследва се показателят „Индекс на логистична производителност“ (PLI).

**Третият етап** на структурирания модел изисква извършване на SWOT-анализ, извеждане на ключови констатации и препоръки, насочени към подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията.

Чрез модела за изследване възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията на микро-, мезо- и макроравнище се цели

последователното разглеждане на вътрешната и външната среда на търговското предприятие и извеждане на конкретни препоръки.

**Параграф 2.2. Методическа рамка на изследване на логистичните транспортни услуги в търговията на микроравнище** представя технология на провеждане на анкетното проучване на възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията (микроравнище), която обхваща пет фази.

**Първа фаза.** Подборът на български търговски предприятия се извършва в две части. Първата се състои от предварителен подбор на респонденти, които да отговарят на определени критерии. Във втората се акцентира върху изследване на български предприятия според размера (численост на персонала и размер на оборота) – микро-, малки, средни и големи. Критерият изразява големината на дружествата и до каква степен е развита търговската им дейност. В анкетата е формулиран и въпрос, свързан с размера на годишния оборот, за да се определи видът на търговското предприятие.

**Втора фаза.** Обхваща разработване на анкетна карта. Тя е състои от пет раздела:

**Първи,** включва въпроси, отнасящи се до основни данни за респондента, а именно: наименование на предприятието, дата на създаване, заемана длъжност в предприятието на анкетирания лице. Въпросите са свързани с големината на предприятието, със сферата на основната дейност на предприятието и със средносписъчния брой на персонала. Данните, които са изискуеми, се отнасят за последния отчетен период, който предхожда текущия. Наименованието на този раздел е „Обща информация“.

**Втори,** е насочен към вътрешната среда на предприятието и състоянието на активите, които се използват при логистиката. В него въпросите са свързани с: относителния дял на активите, заетите лица в логистиката; с относителния дял на персонала, ангажиран с процеса; както и дали компанията има конкретно лице/отдел,

отговарящо за логистичните процеси. Акцентира се върху вътрешната организационна среда на логистичния процес. Установява се доколко организацията успява да се справи сама с логистичните транспортни услуги в търговията, с какви видове транспортни средства разполага предприятието и кои се използват в логистичните транспортни процеси. Въпросите са обвързани и с това, дали компанията използва външен транспорт и какъв вид е той. Отчита се каква част от реализираните покупки/продажби са осъществени със собствен и каква – с нает транспорт. Наименованието на този раздел е „Вътрешна среда“.

**Трети**, включва информация относно инвестиции, иновации и използване на технологиите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговските процеси на предприятието. Проучването се отнася до размера на инвестициите за подобряване на техническите средства, свързани с транспортирането за конкретен период (2006 г. – 2021 г.). Формулирани са въпроси, касаещи нагласите за бъдещи инвестиции: в какво биха инвестирали компаниите, дали инвестициите са насочени към собствен автопарк, отговарящ на високите екологични стандарти, към които се стреми ЕС, и нисък разход на гориво; в електрически транспортни средства; в подобряване квалификацията на персонала и внедряване на добри практики за взаимодействие с училища и университети; в софтуерни решения; оптимизация на процесите, свързани със складиране; инвестиции, насочени към опазване на околната среда и проучване на възможности за включване в регионални и национални инфраструктурни проекти. Разделът акцентира върху нагласите на предприятията за близкото бъдеще, наименуван е „Инвестиции и иновации“.

**Четвърти**, обхваща проблеми, свързани с влиянието на външната среда на предприятието. Тук се проучва мнението на респондентите за политиката на Европейския съюз, отнасяща се до транспорта. Друга част от запитванията се отнасят към това, какви затруднения в транспортирането срещат компаниите, като: инфраструктурни, липса на кадри, цени на горива, политики, опазване на околната среда, управление, конкуренция и други. Разделът е озаглавен „Външна среда“.



**Пети,** се свързва с алтернативни решения за транспортиране, а именно – внедряване на комбиниран транспорт. Този раздел е наименуван „Алтернативни транспортни решения“.

**Трета фаза.** Провеждането на анкетното проучване цели да се изследват и анализират нагласите на търговските предприятия по отношение възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията. Акумулирането на данни се провежда чрез: пряк контакт с респондентите „лице в лице“, изпращане на анкета по електронната поща, телефонен разговор и чрез използването на специален софтуер за разработване и разпространение на анкетата. Анкетното проучване е създадено в Google Forms. Обхванатите в анкетната карта въпроси са в конкретна последователност, която е свързана със необходимостта от данни за вътрешната и външната среда на предприятията, които участват в проучването. Отчитат се нагласите на респондентите, свързани с инвестиции, иновации и алтернативни транспортни решения.

**Четвърта фаза.** Обобщаване на получените данни. Използваният софтуер предоставя възможност за обобщаване на попълнените анкетни карти, както и експортирането им в Excel за последваща обработка, синтезиране и извличане на зависимости.

**Пета фаза.** Анализ на получените резултати от анкетата. На тази база са изведени конкретни препоръки за подобряване на изследвания процес в търговските предприятия.

**Параграф 2.3. е наименуван Методическа рамка на изследване на логистичните транспортни услуги в търговията на мезо- и макроравнище.** Чрез представяне технологията на анализа на конкретни статистически данни се цели изследване на логистичните транспортни услуги в търговията на мезо- и макроравнище и достигане до изводи за подобряване. Методическата рамка се състои от пет фази на алгоритъм, свързани с подбор на показателите, анализ на избраните показатели, провеждане на регресионен, корелационен и дисперсионен анализ,

изследване на "Индекс на логистична производителност" (LPI), извършване на SWOT-анализ на използвания товарен автомобилен транспорт в търговията и представяне на изводи. На следващата фигура е онагледен процесът на технологията на провеждане на изследване на логистичните транспортни услуги в търговията на мезо- и макроравнище.



**Фигура 3. Технология за провеждане на изследване на логистичните транспортни услуги в търговията на мезо- и макроравнище**

*Източник: разработена от автора.*

**Първа фаза:** Ситуационен анализ на логистичния сектор (мезоравнище). За да се направи цялостен анализ, се използват статистически данни на Националния статистически институт (НСИ), Евростат (Eurostat), Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (OECD), Световната банка, Световната търговска организация (WTO), както и публични данни със свободен достъп, оповестени от Министерството на финансите, Министерството на транспорта и съобщенията, и Европейската комисия, Европейската сметна палата и други източници. Проучването обхваща показатели, свързани с извършения вътрешен транспорт, вида на

използвания транспорт, превоза на товари по общо тегло на транспортните средства, типа на превоза – за собствена сметка или нает, обем на товарния транспорт спрямо БВП на България и анализ на инфраструктурата по райони.

**Втора фаза:** Сравнителен анализ на развитието на логистичните транспортни услуги по региони, на инфраструктурата и на ефективността на логистичния процес като цяло в страната (макроравнище). Анализът се основава на съпоставка между една и съща величина, измерена в различни периоди или сравнена с базови/планови стойности.

**Трета фаза:** Регресионен, корелационен и дисперсионен анализ на зависимостта между инфраструктурата и товарния автомобилен транспорт. В разработения труд е построен регресионен модел за разкриване на връзките и зависимостите между избрани индикатори от базата данни на OECD. Моделът отчита тенденциите в изброените показатели за изследвания период на база графичен анализ и построяване на регресионна линия на права. За всички индикатори, характеризиращи съответните показатели, са представени фигури, онагледяващи тяхната динамика за изследвания период, и е построено уравнение на права с цел установяване на тенденцията. Първоначално, за избягване на мултиколинearност в модела е извършен корелационен анализ чрез коефициент на Пирсън – указващ посоката и силата на връзките. За реализиране на корелационния и регресионния анализ е използван статистически софтуер SPSS 19 и Excel. След установяване на силата и посоката на връзките и зависимостите между индикаторите и изключването на част от тях се преминава към изпълнението на регресионен анализ. Като зависима променлива се възприема оценъчният показател с индикатор „Автомобилен товарен транспорт в ткм на хиляда единици от текущия БВП на България в американски долари“, а като независими променливи се възприемат индикаторите, характеризиращи показателите за инфраструктура и използване на товарния транспорт. В общия случай регресионният модел има вида:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \dots + \beta_k X_k + \varepsilon, \text{ където:} \quad (2)$$

$\alpha$  е свободният член на модела;

$\beta_1, \beta_2, \beta_k$  – регресионният коефициент на съответната независима променлива;

$\varepsilon$  – векторът на грешката на модела.

Отчетени са и тенденции в избрани показатели за изследвания период 2006 – 2021 г. на базата на графичен анализ, построяване на регресионна линия на права и анализиране на получените резултати.

Използван е метод на динамичните редове за изчисляване на абсолютен прираст, като емпиричните данни са взети от национални и международни бази.

Показателите, които са използвани в настоящата фаза, са следните:

- „Оценъчен“ с индикатор – „Автомобилен товарен транспорт в ткм на хиляда единици от текущия БВП в USD“;

- „Товарен транспорт (извършена работа)“ с четири индикатора – „Общ вътрешен (наземен) товарен транспорт“; „Автомобилен товарен транспорт“; „Автомобилен товарен транспорт под наем и възнаграждение“ и „Автомобилен товарен транспорт за собствена сметка“;

- „Пътна инфраструктура“ с два индикатора – „Инвестиции в пътна инфраструктура към БВП“; „Дял на поддръжката на пътната инфраструктура в общите разходи за пътна инфраструктура“ и „Дял на инвестициите в пътна инфраструктура в общите инвестиции в инфраструктурата на вътрешния транспорт“.

**Четвърта фаза:** Изследване на "Индекс на логистична производителност" (LPI). Той представлява интерактивен инструмент, който включва шест индикатора: ефективността на процеса, изградената инфраструктура, компетентността на логистичните услуги, възможностите за проследяване на пратките, навременността при доставянето на пратките и ефективността на митническите процеси. Чрез сравнителен анализ между страните, участващи в изследването, могат да се идентифицират предизвикателствата и възможностите, пред които са изправени в областта на търговската логистика.

**Пета фаза:** Изграждането на SWOT-анализ на товарния автомобилен транспорт и обобщаването на данните включват изследване и интерпретация на събраната и обработена информация с цел достигане до основните характеристики на сведенията, тенденции и извличане на доказателства и формиране на изводи и препоръки.

Изградената методическа рамка за изследване на логистичните транспортни услуги в търговията на мезо- и макроравнище има за цел да представи систематичен подход за анализ на статистически данни и извеждане на изводи и препоръки.

Въз основа на изложението във втора глава на дисертационната разработка се достига до следните *по-важни изводи*:

*1. Транспортът засяга всички сфери на икономиката. Стопанските субекти имат отношение към транспортирането и неговото подобряване с цел оптимизиране. Изследването и анализирането на логистичните транспортни услуги в търговията се осъществява на три равнища – микро-, мезо- и макроравнище.*

*2. Адаптираният модел на дисертационния труд е структуриран в три етапа. Първият етап изследва логистичните транспортни услуги в търговията на микроравнище, вторият етап изследва логистичните транспортни услуги в търговията на мезо- и макроравнище, третият етап е заключение.*

*3. Първият етап включва изграждане, провеждане и анализ на анкетно проучване сред търговски предприятия, извършващи логистични транспортни услуги при реализацията на своите стоки.*

*4. Във втория етап се анализират данни на Националния статистически институт (НСИ), Евростат (Eurostat), Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (OECD), Световната банка, Световната търговска организация (WTO), както и публични данни със свободен достъп, оповестени от Министерството на финансите, Министерството на транспорта и*

*съобщенията и Европейската комисия, Европейската сметна палата и други източници.*

*5. Третият етап обхваща SWOT-анализ, изводи и препоръки за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията.*

## ГЛАВА ТРЕТА

### ПРАКТИКОПРИЛОЖНИ АСПЕКТИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА ЛОГИСТИЧНИТЕ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ В ТЪРГОВИЯТА

*В параграф 3.1. Аprobиране на модела за изследване възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията на микроравнище* се демонстрират резултатите от проведеното анкетно проучване. Целта е изясняване на възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията чрез идентифициране на текущите проблеми на търговските предприятия и способността им да се справят с тях. Изследването обхваща пет фази. Първоначално е направен подбор на български предприятия, определени като респонденти на изследването. Втората фаза е свързана със съставяне на анкетна карта. През третата фаза е осъществено проучването. През четвъртата фаза е обобщена получената информация от респондентите. Последната, пета фаза е свързана с анализ на резултатите. Анкетното проучване е проведено на територията на Р България, като по-голямата част от респондентите се намират на територията на Великотърновска област. Извадката е формирана от предприятия от нефинансовия сектор в България, които извършват търговска дейност, по метода на случайния неповторен подбор. Резултатите от изследването намират израз в установяване нагласите и очакванията на търговските предприятия по отношение на логистичните транспортни услуги в търговията.

Статистическата съвкупност обхваща български предприятия, извършващи търговска дейност, предлагащи и/или използващи транспортни услуги.

Пред анкетното проучване се поставят следните задачи: събиране на надеждна и достоверна информация от търговските предприятия, обобщаване на събраната информация, разработване на възможности за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията посредством анализ на обобщените данни.

Броят на респондентите, на които е изпратена анкетната карта, е 53, както по електронен път, така и на хартиен носител. Получените обратно анкети са 18, т.е. относителният дял на попълнените анкети е 34%. Предприятията, които са отговорили, принадлежат към следните сектори: търговия с бързооборотни стоки, търговия с канцеларски материали, търговия на дребно с хранителни и нехранителни стоки, търговия с алкохолни и безалкохолни напитки, спедиция и транспорт, строителство, търговия с авточасти, търговия със съвременни материали и архитектура, производство на вагони и мотриси, производство на електронни компоненти. Според размера си анкетиранията предприятия са: микропредприятия – 53%, малки – 23%, средни – 12% и големи – 12%. Към момента на провеждане на анкетното проучване лицата, които са попълнили въпросника, са собственици (53%) или лица с ръководни позиции в предприятията.

Според данните от проведеното проучване предприятията оценяват логистичния процес, който извършват, като „много добър“ – 53%, но допълват, че срещат известни затруднения по веригата за доставки. Логистиката, която осъществяват 35% от респондентите, е определена като „задоволителна“, т.е. отчитат, че тя не е крайно критична точка за тяхната дейност, но е препоръчително, процесът да се оптимизира. По данни от анкетата се установява, че проблемите в логистиката са по цялата верига, 17% посочват, че има осезаеми проблеми при фактическото транспортиране.

Установява се, че дългосрочните цели на анкетиранията са насочени към повишаване на квалификацията на персонала, обновяване на автопарка и оптимизиране на маршрутите. Открояват се следните цели с по-малък приоритет: придобиване/наемане на складови помещения, навлизане на нови пазари и опазване на околната среда. Софтуерните решения остават на заден план. Причина за това

според респондентите е, че не са запознати с такива и биха разчитали на външен доставчик за въвеждането им. Като примери за такива решения по време на анкетирането с адресатите са обсъдени софтуери, предлагащи анализ на разхода на гориво, доклад за изпълнените курсове, анализ и управление на маршрутите, системи за управление на автопарка и други. Респондентите са категорични, че по-трудно успяват да наемат квалифицирани служители. Затова 41% посочват, че възнамеряват да повишат квалификацията на своите служители, заети с логистичните транспортни услуги, които предлагат. Чрез анкетното проучване се откроява необходимостта от дуалното обучение. Представителите на предприятията са заинтересовани и изразяват положително отношение към този метод на образование.

В хода на анкетата се установява, че над 80% от предприятията използват външен транспорт. Значим дял от използвания външен транспорт при осъществяването на търговски сделки заема товарният автомобилен транспорт (ТАТ) – 72%. Останалите видове – железопътен, въздушен и морски транспорт, общо обхващат 28%. Посочва се, че причините за избора на ТАТ са неговите предимства.

На въпросите, отнасящи се до инвестиции в логистичните транспортни услуги, респондентите отговарят, че са правили подобни инвестиции през последните 10 години. Голяма част – 64% от тях отбелязват, че инвестициите им са до 100 хил. лв., едва 9% от адресатите са вложили над 2 млн. лв. Около 52% от предприятията възнамеряват да инвестират в подобряване на логистичните транспортни услуги. В диапазона до 100 хил. лв. смятат да инвестират – 67%, а над 2 млн. лв. – 11%. Като основни направления за инвестиции се очертават: създаване на сътрудничество с учебни заведения; повишаване на безопасността; обновяване на автопарка; внедряване на софтуерни решения и повишаване на автоматизацията.

Повече от половината от анкетираните одобряват политиката на ЕС по отношение на устойчив зелен транспорт и програми, свързани с плавен преход, изграждане и реновиране на инфраструктурата; единната транспортна политика; разширяването на Шенген; единната политика за горива и енергоизточници; стимулиране използването на железопътен транспорт и други.



Като възможности за оптимизиране на логистичните транспортни услуги и опазване на околната среда респондентите посочват, че на първо място е въвеждане на насоки за по-икономично шофиране, внедряване на софтуери за избор на маршрути; на второ оптимизиране на складовите помещения; на трето обединяване на товари и опаковане.

Основните затруднения, които открояват търговските предприятия, са свързани с: Toll такси и данъци; инфраструктура; липса на квалифициран персонал; рискове при доставките; цени на транспортните услуги; амортизация на транспортните средства и други.

Като обобщение към анализа на анкетното проучване, свързано с възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията, може да се изведе, че търговските предприятия трябва да насочат своите действия към оптимизиране на вътрешната среда. Чрез последователни инвестиции в транспортни средства, отговарящи на изискванията за екологичност и устойчивост; сътрудничество с училища, университети и учебни центрове за повишаване на квалификацията и привличане на квалифициран персонал; чрез активна роля в обществени обсъждания на общински, регионални и национални проекти.

Извършеният ситуационен анализ на данните от анкетното проучване сред предприятия, използващи логистични транспортни услуги в търговската си дейност, очертава следните тенденции: по вид и тип на използвания транспорт основно се ползва нает товарен автомобилен транспорт; респондентите възнамеряват да инвестират в подобряване на автопарка, внедряване на софтуерни системи за повишаване на ефективността при веригата за доставки и сътрудничество с училища и университети с цел дуално обучение.

На основата на анализа на резултатите от анкетното проучване са изведени конкретни препоръки за подобряване на логистичните услуги в търговията. Те позволяват да се открият бъдещите възможности, в България, за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията, но изследването на разглежданата

проблематика е необходимо да се обогати с анализ на показатели за динамиката на средата на мезо- и макроравнище.

**Параграф 3.2. Апробиране на модела за изследване възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията на мезо- и макроравнище** се състои в апробиране на втория етап на модела и обхваща пет фази. Чрез ситуационен анализ на логистичния сектор на мезоравнище се цели да се изяснят видовете транспортни средства, които се използват от вътрешния транспорт, типовете на използвания транспорт, видовете транспорт и разпределението на инфраструктурата. Извършва се сравнителен анализ на развитието на логистичните транспортни услуги по региони, на инфраструктурата и на ефективността на логистичния процес на макроравнище. Построява се регресионен, корелационен и дисперсионен анализ на зависимост между инфраструктурата и товарния автомобилен транспорт, с цел да се установи дали съществува зависимост между изследваните показатели. Разглежда се "Индекс на логистична производителност" (LPI), който цели идентифициране на предизвикателствата и възможностите, пред които се изправят предприятията в търговската логистика, извършващи бизнес дейност в България. Осъществен е SWOT-анализ на използването на използването товарния автомобилен транспорт. Чрез обобщаване и интерпретиране на събраните данни са посочени тенденциите в логистичните транспортни услуги в търговията и са формулирани изводи и препоръки.

Търговските взаимоотношения на национално и международно ниво са все по-сложни и мащабни. Необходимостта от надеждна и непрекъсната свързаност изисква наличието както на ефективен транспорт, така и подобряване обработката на информацията, потребна при транспортирането, повишаване квалификацията персонала, стратегическа инфраструктурна политика и не на последно място намаляване негативното влияние на транспорта върху околната среда. Икономическото развитие и ефективността на търговските процеси в изключителна степен зависят от транспортирането на стоки. В тази връзка са разгледани

последователно характеристиките и спецификите на транспортните услуги в България при товарните превози. Акцентът е поставен върху анализ на основните видове транспорт, които се използват при превозването на товари. Структурата на модела изисква анализ на индекса на ефективност на логистиката (LPI) за България. Изследвани са последствията от глобалните проблеми върху транспортните услуги, като са обособени изводи и са направени препоръки за усъвършенстване на самия процес.

В разработката се обосновава, че най-използваният вид транспорт е товарният автомобилен транспорт. Като тип на превоза наетият е значително по-използван от собствения. Доминацията на ТАТ пред останалите видове транспорт се дължи на неговите предимства: бързината, удобството, изградената инфраструктура, достъпността до услугата, ефективността, маневреността, възможността във всеки момент да се променя курсът или крайната точка за доставка и други. Друга особеност на ТАТ пред останалите е свързана с инвестициите в капитал и човешки ресурси, които са в пъти по-малки от тези, които са необходими за осъществяване на ЖП, речни или морски товарни услуги. Изследва се зависимостта на обема на товарния вътрешен транспорт спрямо БВП. Потвърждава се становището, че товарният транспорт е неотменим компонент за развитието на икономиката.

Следващ показател, който е предмет на проучването и влияе на логистичните транспортни услуги в търговията и по-конкретно на товарния автомобилен транспорт, е инфраструктурата. Изследва се динамиката между автомобилния товарен транспорт в ткм на хиляда единици от текущия БВП на България в щатски долари, както и динамиката на индикаторите за извършена работа „Общ вътрешен (наземен) товарен транспорт“ и „Автомобилен товарен транспорт“ в България, също Динамика на извършената работа чрез индикаторите „Автомобилен товарен транспорт под наем и вознаграждение“ и „Автомобилен товарен транспорт за собствена сметка“ в България и не на последно място динамика на индикаторите „Инвестиции в пътна инфраструктура към БВП“, „Дял на поддръжката на пътната инфраструктура в общите разходи за пътна инфраструктура“ и „Дял на инвестициите

в пътна инфраструктура в общите инвестиции в инфраструктурата на вътрешния транспорт“ в България.

Чрез построяване на регресионен модел се цели да се очертаят тенденциите, както и да се разкривят връзките и зависимостите между изследваните индикатори. В анализа се използва коефициентът на корелация на Пирсън. В Таблица 1 се представят резултатите от този анализ.

Таблица 1. Резултати от корелационен анализ между индикаторите

		ТАТ в ткм на хиляда единици от текущия БВП в USD	Инвестиции в пътна инфраструктура към БВП	Дял на поддръжката на пътна инфраструктура в общите разходи за пътна инфраструктура	Дял на инвестициите в пътна инфраструктура в общите инвестиции в инфраструктурата на вътрешния транспорт	Общ вътрешен товарен транспорт	Товарен автомобилен транспорт	ТАТ под наем и възнаграждение	ТАТ за собствена сметка
ТАТ в ткм на хиляда единици от текущия БВП в USD	Коеф.	1,00	0,10	0,03	-0,12	<u>0,79</u>	<u>0,80</u>	<u>0,82</u>	-
	Знач.		0,88	0,91	0,55	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	0,15
Инвестиции в пътна инфраструктура към БВП	Коеф.	0,10	1,00	<u>-0,88</u>	<u>0,64</u>	0,07	-0,07	-0,05	-
	Знач.	0,88		<u>0,00</u>	<u>0,04</u>	0,88	0,73	0,70	0,17
Дял на поддръжката на пътна инфраструктура в общите разходи за пътна инфраструктура	Коеф.	0,03	<u>-0,88</u>	1,00	<u>-0,72</u>	0,08	0,17	0,16	0,07
	Знач.								
Дял на инвестициите в пътна инфраструктура в общите инвестиции в инфраструктурата на вътрешния транспорт	Коеф.	-0,12	<u>0,64</u>	<u>-0,72</u>	1,00	0,08	0,02	0,03	<u>0,15</u>
	Знач.	0,55	<u>0,04</u>	<u>0,00</u>		0,93	0,72	0,82	<u>0,01</u>
Общ вътрешен товарен транспорт	Коеф.	<u>0,79</u>	0,11	0,24	0,08	1,00	<u>1,00</u>	<u>1,00</u>	0,21
	Знач.	<u>0,00</u>	0,88	0,78	0,93		<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	0,70
Товарен автомобилен транспорт	Коеф.	<u>0,80</u>	-0,07	0,17	0,02	<u>1,00</u>	1,00	<u>1,00</u>	0,21
	Знач.	<u>0,00</u>	0,73	0,95	0,72	<u>0,00</u>		<u>0,00</u>	0,80
ТАТ под наем и възнаграждение	Коеф.	<u>0,82</u>	-0,05	0,16	0,03	<u>1,00</u>	<u>1,00</u>	<u>1,00</u>	0,14
	Знач.	<u>0,00</u>	0,70	0,90	0,82	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>		0,60
ТАТ за собствена сметка	Коеф.	-0,15	-0,17	0,07	<u>0,15</u>	<u>0,21</u>	<u>0,21</u>	0,14	1,00
	Знач.	0,55	0,54	0,40	<u>0,01</u>	<u>0,70</u>	<u>0,80</u>	0,60	

*Източник: авторски изчисления.*

Получените резултатите от извършения корелационен анализ (Таблица 1) между изследваните индикатори показват *наличието на силни и много силни както положителни, така и отрицателни зависимости* (почертаните данни са значимите коефициенти). Поради много силната корелация от регресионния анализ са изключени индикаторите „Общ вътрешен товарен транспорт“ и „Автомобилен товарен транспорт“, както и „Инвестиции в пътна инфраструктура към БВП“, въпреки че коефициентът му е отрицателен. Значим за изследването индикатор е „Автомобилен товарен транспорт под наем и възнаграждение“, поради тази причина, въпреки високия си коефициент на корелация, той е включен в модела.

Може да се отчете на първо място *забавено развитие на товарния автомобилен транспорт в сравнение с БВП*, понижение в размера на извършените товарни превози и почти двойно намаление в размера на извършената работа от товарния автомобилен транспорт. На второ място може да се заключи, че динамиката на индикаторите, характеризиращи пътната инфраструктура, необходима за товарния автомобилен транспорт, са на много ниски равнища за изследвания период, което показва *необходимост от изграждане на нови инфраструктурни съоръжения и подобряване на поддръжката*. Трето, от разработения регресионен модел е видно, че за изследвания период индикаторите, характеризиращи извършената работа от товарния автомобилен транспорт, имат права връзка със зависимата променлива, но много ниски стойности, а индикаторите, описващи инфраструктурата, имат обратна зависимост със зависимата променлива.

Друг значим показател, който дава информация за протичането на логистичните процеси в световен мащаб, е „Индекс на логистична производителност“ (LPI). За последния изследван период показателят отчита *повишаване на ефективността при движението на стоки в развиващите се страни*. Но това не е достатъчно за подобряване на глобалните вериги за доставки поради големите разлики в икономическия прогрес на страните. Устойчивото развитие на веригите за доставки е фактор, който предизвиква затруднения към забавяне в

процесите към усъвършенстване на управлението на търговията и логистичните услуги.

*Параграф 3.3. е озаглавен Изводи и препоръки за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията.* На база на разгледаната проблематика в параграф 3.1., който е свързан с анкетното проучване на микроравнище, и параграф 3.2., който обобщава данни на мезо- и макроравнище, в параграф 3.3. е извършен SWOT-анализ и са изведени резултати и референции.

*SWOT-анализът на използвания товарен автомобилен транспорт в търговията позволява да откروим следните:*

**Силни страни на логистичните транспортни услуги в търговията:**

- Използване на логистични транспортни услуги, предлагани от специализирани предприятия, които разполагат с разнообразен товарен капацитет. По този начин търговското предприятие може да използва транспортни средства, които да отговарят на потребностите на доставката, т.е. да избира според спецификата на товара.

- Гъвкавост, навременност, бързина и маневреност при осъществяване на доставките. Тези предимства са фундаментални при избора на транспорт.

- Разполагане със собствен товарен автопарк, който да удовлетворява потребностите на клиентите. Техническата поддръжка на товарните автомобили е сравнително по-евтината от тази на останалите видове транспорт.

- Ниски разходи на кратки разстояния. Товарният автомобилен транспорт е изключително ефективен при кратки курсове.

- Товарният автомобилен транспорт се използва като свързващ между останалите видове транспорт.

### **Слаби страни на логистичните транспортни услуги в търговията:**

- Зависимост от цената на горивата и високите разходи при дълги разстояния както за гориво, така и за персонал.
- Недостатъчно квалифициран персонал, необходим за управлението на веригата за доставки. Недостиг на водачи на товарни автомобили.
- Сравнително остарял и амортизиран автопарк, който има негативно влияние върху околната среда поради използването на превозни средства с по-ниска екологичност (EURO 2, EURO 3 и EURO 4).
- По-малка товароемкост спрямо железопътния и морския транспорт.

### **Възможности на логистичните транспортни услуги в търговията:**

- Увеличаващо се използване на товарните автомобилни услуги поради гъвкавостта им. Функциониращ логистичен сектор с множество на брой транспортни предприятия, предлагащи широка гама от услуги.
- Подобряване на състоянието на автопарка и отговаряне на изискванията за устойчиво развитие. Обновяване на автопарка и преминаване към по-енергийно ефективни транспортни средства.
- Оптимизация на маршрутите, подобряване на административните услуги и плавен преход към цифровизация чрез внедряване на софтуерни решения. Използване на технологични приложения за правилно разполагане с времето на водачите и персонала.
- Гъвкавост при таксуването на използваната транспортна мрежа и по-добри условия при застраховките. Сравнително добро равнище на данъците и таксите.
- Подобряване на състоянието и изграждане на нова инфраструктура, както и свързаност между отделните видове транспорт, чрез европейски и национални програми.
- Възможности за изграждане на транзитни коридори, свързващи Близкия изток и Азия със Западна и Централна Европа и Молдова, Украйна и Прибалтийските републики. Стратегическото географско разположение и сравнително

благоприятният релеф позволяват, през страната да се изградят общоевропейски транспортни коридори – IV, VII, VIII, IX и X. Страната попада в изграждането на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) Ориент/Източносредиземноморски и Рейнско-Дунавски коридори.

- Подобряване на безопасността и сигурността.
- Въвеждане на дуална форма на обучение и гъвкави програми за повишаване квалификацията на персонала.

### **Заплахи пред логистичните транспортни услуги в търговията:**

- Повишаване цените на автомобилите. Държавни политики, които не стимулират използването на по-екологични транспортни средства.
  - Задълбочаване на проблемите с недостига на персонала и недостатъчно добре подготвени кадри. Дефицит на водачи на МПС и ниска квалификация на персонала.
- Повишаване на цените на горивата. Относително висок дял на разходите за гориво.
- Несправяне с плавното преминаване към устойчивост. Забавяне на процеса по цифровизация на транспорта.
- Несигурност в политическата ситуация в страната и в международната политика, възможно възникване на нови конфликти или задълбочаване на вече съществуващите. Пораждане на недоволство сред населението и затваряне на възлови места.
- Лоша организация и справяне с изготвяне на инфраструктурни проекти. Забавяне при изграждането на необходими съоръжения, пътища и други. Влошаване на състоянието и справяне с поддръжката на пътната инфраструктура и наличие на значителни нарушения при изградените проекти. Пътни участъци, които не отговарят на европейските правила и норми. Повишаване на таксите за използване на транспортната мрежа.



- Малко на брой гранични пунктове със съседните държави и невъзможност за справяне с товарния поток. Нисък дял на високоскоростни пътища и автомагистрали и липсата им около ГКПП на територията на страната. Страната все още не е член на Шенгенското пространство.

- Ниско ниво на пътна безопасност и сигурност. Множество участъци с концентрация на пътни инциденти по първокласни пътища и погранични райони. Климатични зони с наличие на мъгли, високи температурни амплитуди и високи летни температурни стойности. Занижен контрол на трафика и състоянието на превозните средства.

Апробирането на предложението модел и извършеният SWOT-анализ са база за извеждане на препоръки за подобряване на логистичните транспортни услуги.

Като фундамент на тези промени на микроравнище е **инвестирането в нови товарни автомобили**. Последните трябва да са: енергийно ефективни, да отговарят на европейските стандарти за безопасност, да отделят ниски емисии на вредни газове и частици, по възможност да се изберат такива, които да са изработени от рециклируеми материали, да разполагат с иновативни технологии, които да позволяват извличане и анализ на данни за състоянието им, на разхода на гориво и други. Планират да инвестират в закупуването на нови товарни превозни средства. Чрез подновяването на автопарка търговските предприятия се стремят да отговорят на клиентските очаквания, да понижат използването на горива, да повишат производителността на транспортирането, да отговорят на условията, заложи в политиките на Европейския съюз и България, насочени към устойчивост, и да подобрят условията на труд на своите служители, заети в логистиката на предприятието. При използването на външен транспорт предприятията разчитат предимно на установени партньорства и изградени вериги за доставки. Факт е, че товарният автомобилен транспорт е най-използваният вид транспорт и свързващ превоз между останалите видове транспорт. Необходимо е инвестиране в товарния автомобилен транспорт, за да се преодолее недостатъкът на този вид транспорт,

свързан със замърсяването на околната среда. Чрез използването на по-високо ефективни транспортни средства се понижава въздействието върху околната среда.

Търговското предприятие може да подобри логистичните транспортни услуги, които извършва, чрез **оптимизиране на автопарка и/или** използваните външни логистични транспортни услуги. Чрез исторически анализ на реализираните търговски сделки, при които е използвана логистична транспортна услуга, се установява, че предприятието следва да добие представа за потребностите си, свързани с транспортирането. Състоянието на автопарка и поддръжката му са основно перо при формирането на разходите за транспорт.

**Изборът на подходящ вид транспорт** се отразява върху ценообразуването на превозвания товар. Важно е да се отбележи, че при избор на транспорт следва да се спазват правилата за: навременност, удовлетвореност и състояние на продукта при пристигане до крайната си точка. В съвременната икономически несигурна среда търговските предприятия следва да разгледат и алтернативни възможности за извършване на логистични транспортни услуги. Комбинираният транспорт е средство за намаляване на зависимостта от горива (нефт, газ). Чрез използването на алтернативни видове транспорт, какъвто е железопътният, се снижава и въздействието върху околната среда, намалява потребността от поддържане на голям автопарк и необходимостта от специализиран персонал, косвено се повишава безопасността и се намалява трафикът. Добри практики в сферата на комбинирания, модалния и интермодалния превоз имат транспортни предприятия като: PIMK; MAERKS; Дискордиа и други. Чрез използването на избран външен доставчик на транспортни услуги търговското предприятие може да подобри товаремкостта на курс, като не е необходимо да се поддържа автопарк, персонал и голяма база, където да домуват собствените транспортни средства.

На микрониво компанията може да подобри организацията на логистичните транспортни услуги чрез **внедряване на софтуерни решения** като: Customer Relationship Management (CRM) – система за управление на взаимоотношенията с клиенти; Enterprise Resource Planning (ERP) – система за планиране на ресурсите на

предприятието; Supplier Relationship Management (SRM) – система за управление на взаимоотношенията с доставчици и други. Чрез използването на подобни системи се улеснява както транспортирането, така и изградените от предприятията вериги за доставки.

С цел бъдещи ползи търговските предприятия могат да внедрят в своята компания **добри образователни практики** като дуалното обучение, което е възможност за подобряване на подготовката и повишаване квалификацията на кадрите. Възможност за справяне с недостига на персонал и **повишаване на квалификацията** е чрез програмите и проектите на Агенцията по заетостта, към Министерството на труда и социалната политика. Затвърждават се тенденциите за недостиг на квалифициран персонал. Поради спецификата при извършването на товарни превози персоналетът, зает във фактическото транспортиране на товари, следва да отговаря на изисквания за придобита правоспособност, психологическа годност, притежаване на свидетелство за правоспособност категория „В“, за придобиване на категория „С“ и навършени 21 години. Изискванията за категория „С+Е“ са същите с тази разлика, че лицето трябва да има стаж с категория „С“ минимум една година. Поради изброените изисквания е трудно, търговското предприятие да отговори на потребностите, свързани с изискванията към водачи на товарни автомобили.

Чрез **анализ на показателите за функциониране** на логистичните транспортни услуги всяко предприятие, което самостоятелно извършва тази дейност или използва външна услуга, има възможност за повишаване на своята конкурентоспособност. За да подобри качеството на логистичните транспортни услуги, които се използват при осъществяване на търговска дейност, търговецът може пряко да въздейства на вътрешната среда.

Навременността, продължителността на доставката и сигурността са от изключително значение за дейността на предприятието. Чрез тях се повишават имиджът и търговската репутация и се създават дългосрочни отношения с клиента. Постигането на навременност и сигурност усъвършенства гъвкавостта във веригата

за доставки, която е от решаващо значение за успеха на търговското предприятие. Подобряването на приспособимостта във веригата за доставки води до постигане на непрекъснатост и повишава конкурентните предимства.

Търговските дружества се справят с извършването на логистични транспортни услуги, но изпитват затруднения, свързани с навременното доставяне на стоки, както и несигурност в продължителността на доставката поради влошаване на метеорологичните условия, затваряне на пътища и други. Навременността е показател, който се изследва и участва във формирането на Индекса на логистична производителност (LPI).

Търговските предприятия могат да подобрят логистичните транспортни услуги чрез **внедряване на иновативни решения с добавена стойност**, които да повишат „свързаността“ във веригите за доставки, в които участват, да улеснят работата на предприятието с държавни институции и контрагенти, т.е. да повишават своята конкурентоспособност чрез цифровизация. Те са склонни да инвестират в софтуерни продукти и обучение на персонал.

Динамиката на изследваните показатели и техните индикатори, характеризиращи пътната инфраструктура, използвана от товарния автомобилен транспорт, отчитат ниски равнища. Тази констатация е предпоставка за необходимост от **разработване на инфраструктурни проекти** на мезо- и макроикономическо равнище. Придържането към Единната транспортна политика на ЕС е условие за подобряване на инфраструктурата, непрекъснатост във веригите за доставки и повишаване на конкурентоспособността на търговските предприятия.

Необходимо е както **единна политическа позиция** на мезо- и макроравнище, така и политика за насърчаване на млади хора за обучение в сферата търговията, логистиката, транспорта както на ниво средно образование, така и на ниво висше образование.

По отношение на социалната отговорност към водачите на товарни автомобили е необходимо **въвеждането на повече социални и здравни придобивки** като прекатегоризация на труда и специален фонд, свързан с

професионални болести и профилактика. По този начин професията става по-атраaktivна и желана.

Въз основа на проведеното изследване и резултатите от апробацията на модела за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията се обособяват следните *по-значими изводи*:

*1. Вследствие на обобщаване на данните от анкетното проучване може да се установи, че: по вид и тип на използвания транспорт основно се ползва нает товарен автомобилен транспорт, очертава се необходимост от квалифициран персонал, в т.ч. въвеждане на дуално обучение, необходимост от внедряване на софтуерни системи за управление на веригата за доставки, обновяване на автопарка, за да се подобри ефективността му и да отговаря на заложените изисквания в Плана за устойчивост и зелен преход.*

*2. Извършеният ситуационен анализ на пазара на логистичните транспортни услуги в търговията очертава следните тенденции: използването на товарния автомобилен транспорт продължава да е с най-голямо значение за България; забавено развитие на товарния автомобилен транспорт в сравнение с БВП, намаление в размера на извършените товарни превози; наличието на силни и много силни положителни и отрицателни зависимости между индикаторите, включени в изследването; индикаторът „дял на поддръжката на пътната инфраструктура в общите разходи за пътна инфраструктура“ и индикаторът „дял на инвестициите в пътна инфраструктура в общите инвестиции в инфраструктурата на вътрешния транспорт“ са в обратна зависимост.*

*3. На основата на анализа на дейността са изведени конкретни препоръки за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията. Тези препоръки позволяват да се открият бъдещите възможности пред търговските предприятия.*

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Посредством разгледаните и обобщени теоретични постановки на изясняваната тема са формулирани определения на проучваната проблематика и са открити показатели за изследване и анализиране на логистичните транспортни услуги в търговията на микро-, мезо- и макроравнище. Изведени са резултатите, постигнати чрез разработване на настоящата тема. Направените емпирични анализи са фундамент за оформяне на изводи и определяне на зависимости, подкрепящи изследователската теза на разработката. Систематизирани са основните изводи и препоръки за последващи действия, които могат да подобрят логистичните транспортни услуги в търговията.

## **IV. СПРАВКА НА ПРИНОСИТЕ В ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД**

Въз основа на теоретичните и практическите проучвания могат да се открият следните по-важни приноси на дисертационния труд:

1. Върху базата на теоретична интерпретация, обобщаване и синтезиране на основни понятия, свързани с логистичните транспортни услуги в търговията, са изведени авторски дефиниции и е обоснована значимостта на управлението на веригата за доставки.

2. Посредством проучване на съществуващи в специализираната теория и практика постановки е очертана методическа рамка на изследването, като са открити показатели за изследване и анализирани на логистичните транспортни услуги в търговията на микро-, мезо- и макроравнище.

3. В резултат на систематизиране и представяне на последователност от етапи е адаптиран модел за изследване на възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията.

4. Въз основа на акумулиран емпиричен ресурс е апробиран изследователският модел в български предприятия, извършващи търговска дейност, и са формулирани конкретни препоръки за подобряване на осъществяваните логистични транспортни услуги.

## **V. ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМАТА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД**

### **1. Научни студии**

**1.2. Вълчева, Е.** Анализ на товарния автомобилен транспорт в България. Годишен алманах на научни изследвания на докторанти, том XIV, 2021, книга 17, АИ „Ценов“ – Свищов, ISSN 1313-6542, с. 118-136.

### **2. Научни доклади**

**2.1. Вълчева, Е.** Проблеми и възможности пред развитието на интермодалния транспорт в България. Кръгла маса „Търговията – научно знание и бизнес реалност“ по повод 30 години катедра „Търговски бизнес“, 2021, АИ „Ценов“ – Свищов, ISBN 978-954-23-2005-0, с. 451-458.

**2.2. Вълчева, Е.** Анализ пазара на транспортни услуги в България. Сборник с доклади от Международна научна конференция, посветена на 70 години от създаването на катедра „Икономика и управление на търговията и услугите“ (1953-2023 г.) и 75 години от началото на обучението в специалност „Икономика и търговия“ (1948 – 2023 г.), Издателство „Наука и икономика“, Икономически университет – Варна, ISBN 978-954-21-1160-3, с. 172-179.



## ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА ОРИГИНАЛНОСТ И ДОСТОВЕРНОСТ

от Елена Валериева Вълчева

Във връзка с провеждането на процедура за придобиване на образователна и научна степен „доктор“ по докторска програма „Икономика и управление (търговия)“ декларирам:

1. Резултатите и приносите в дисертационния труд на тема: **„Изследване възможностите за подобряване на логистичните транспортни услуги в търговията“** са оригинални и не са заимствани от изследвания и публикации, в които авторът няма участие.

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.

Дата: март 2024 г.

Декларатор:.....

гр. Свищов

/докторант Елена Вълчева/