

До СА „Д. А. Ценов“  
Катедра „Финанси и кредит“

## РЕЦЕНЗИЯ

От проф. д-р Андрей Боянов Захариев по процедура за ОНС „доктор“ по Правилника за развитие на академичния състав в СА „Д. А. Ценов“ върху дисертация на тема: „Финансово управление на инвестициите в републиканската и трансгранична транспортна мрежа“, с автор докторант Борислав Петров Лазаров d020220208 задочна докторантура, обучение финансирано от държавата, по област на висше образование: 3. Социални, стопански и правни науки, професионално направление: 3.8. Икономика, докторска програма: „Финанси, парично обръщение, кредит и застраховка“ (Финанси) с научен ръководител проф. д-р Стоян Проданов.

### 1. Общо представяне

Представеният за рецензиране дисертационен труд е с автор задочен докторант Борислав Лазаров, който е зачислен със Заповед №571/20.07.2020 год. и отчислен в края на четвъртата година по плана на своята докторантура. Всички изисквания по плана на докторантурата се оценяват като изпълнени. Представената дисертация е в обем от 193 стандартни страници. Съдържа три глави, 30 таблици, 54 фигури. Използван е с изследователска цел специализиран софтуер IBM SPSS Statistics. Чрез библиографията се потвърждава проучване и ползване в подкрепа на 90 литературни източника, вкл. на чужд език 60 източника и 30 на български език.

### 2. Научна рамка на дисертационния труд

На основата на актуалността на проблематиката, за обект на изследване се определя републиканската и трансгранична транспортна мрежа. Предмет на научния труд на научния труд е финансовото управление на инвестициите в транспортната мрежа – републиканска и транснационална – за осигуряване на нарастващ по интензивност трафик от моторни превозни средства, пътници и товари.

Тезата в дисертацията се свързва с твърдението, че инвестициите в републиканската и трансгранична транспортна мрежа създават устойчивост на икономиката в цялост и на транспорта като отрасъл, в интерес на

икономическите оператори и потребители, като осигурява икономически растеж и обезпечава логистични потребности при съответни транспортни разходи. Като отрасъл, транспортът отразява нивото на икономически стандарт и рефлектира върху ефективността на останалите обществени и икономически сфери. Републиканската и трансгранична транспортна мрежа представлява стока от смесен публично-частен тип. Това поставя в основата на оценяването на инвестициите в такива обекти публичните ползи и разходи, както и връзката между плътността на пътната мрежа от съответен клас и БВП на глава от населението по региони и за страната като цяло. Осигуряването на положително съотношение ползи/разходи и максимизирането на чистите публични ползи е функция на разработването и следването на дългосрочна стратегия за обновяването и поддържането на републиканската и трансгранична транспортна мрежа.

**Целта** на дисертацията е чрез анализ и оценка на инвестиционните потребности, проекти и програми в България и Европа да се идентифицират проблемите и предложат решения за развитие на устойчива пътна инфраструктура, успешно интегрираща републиканската в Транс-европейската транспортна мрежа (TEN-T).

Конкретните **задачи**, които се поставят в разработката са:

Първо. Да се анализира състоянието на републиканската и трансгранична транспортна мрежа и идентифицират проблемните области пред устойчивото развитие и инвестиционното планиране на пътната мрежа на Република България.

Второ. Да се изведат модели, чрез статистическа обработка на месечни трафични данни, за натоварването на основните трасета за международен трафик в рамките на интегрираната национална пътна мрежа на Република България в Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) с оглед нова концепция за транспортна мрежа, осигуряваща безопасна пътна инфраструктура за движението на стоки и хора между страните в и извън ЕС.

Трето. Да се обоснове и апробира бенчмарк подход за ефективно и перспективно финансово управление на инвестициите в пътния сектор при удовлетворяване на набора от технологичните и организационни ограничения и съобразно обществените условия и потребности с фокус върху съоръжения и трасета с пряк положителен ефект върху БВП и разширяването на капацитета за транзитен трафик при заплащане на съответни тол такси и винетки.

Така дефинираните по-горе обект и предмет, водеща теза, цел на

изследването и научни задачи позволяват дисертационния труд да се обвърже на аналитично ниво с тестването на три работни хипотези:

**Хипотеза първа.** Устойчивото развитие на пътната мрежа на Република България и ЕС изисква перманентен анализ на състоянието на републиканската и трансгранична транспортна мрежа и идентифициране на проблемните, области изискващи инвестиции в поддръжка и развитие.

**Хипотеза втора.** Изграждането на нова концепция за национална транспортна мрежа, осигуряваща безопасна пътна инфраструктура за движението на стоки и хора между страните в и извън ЕС следва да се базира върху статистически модели с проучени месечни трафични данни за натоварването на основните трасета за транзитен трафик в рамките на интегрираната национална пътна мрежа на Република България в Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T).

**Хипотеза трета.** За постигането на пряк положителен ефект върху БВП и разширяване на капацитета за транзитен трафик срещу заплащане на съответни тол такси и винетки следва да се обоснове и апробира бенчмарк подход за ефективно и перспективно финансово управление на инвестициите в съществуващи и нови транспортни съоръжения и трасета при съобразяване с технологичните и организационни ограничения, както и обществените условия и потребности.

### **3. Съдържание на дисертационното изследване**

Съдържанието на дисертацията включва изложение по глави, както следва:

В глава първа се изследват в теоретичен и проблемен аспект връзката между националната и трансевропейската транспортни мрежи от гл.т. на проблемите пред инвестиционното планиране за целите на тяхното ускорено развитие. Поставя се фокус върху проблема за акселериращата интензивност на трафика от МПС в България, който се дължи на преминаващите през страната коридори от европейската транспортна мрежа (TEN-T) за международен транспорт и републиканска пътна мрежа. Това изоставане се забелязва с най-голяма сила по пътищата на Северна България, където закъснелите публични инвестиции в скоростни трасета и магистрали, ведно с нарастващия транзитен трафик през северните ГКПП по р. Дунав. Успоредно с това развитието на трансевропейската транспортна мрежа се отличава с ускорени темпове и разнообразие от интермодални алтернативи за превоз на хора и товари.

Проблемният характер на изследването в тази глава се подкрепя и от връзката на щетите по автомобилния парк при пътно-транспортни произшествия (ПТП), вкл. и загубата на човешки животи там, където пътната мрежа не отговаря на стандартите за модерно развитие, за което има емпирични свидетелства и научни изследвания в областта на застраховане при автомобилите. На база данни от държавна автомобилна администрация и ТОЛ-системата се установяват актуални тенденции за интензивността на автомобилния трафик в северна България от и към ГКПП, свързани с двата моста при Русе и Видин и функциониращите фериботи при Оряхово и Никопол. В резултат от анализ е направен извод в подкрепа на финансово-икономическата обосновка и необходимост от нови инвестиции в ТЕН-Т мрежата в северна България. Тя следва да обезпечи трите водещи инвестиционни трасета: АМ „Хемус“, АМ „Ботевград – Видин“ и АМ „В. Търново – Русе“.

В глава втора се дебатира върху методическите основи и проблематиката за необходимостта от развитие на националната транспортна мрежа за обезпечаване на нарастващия по интензитет и тонаж транзитен трафик, измерен по данни на всички ГКПП. Разработен е комплексен модел за тестване на връзката за десет категории МПС като количествения данни, корелиращи отчетените преминали МПС в основните и вторични входни точки за транзитен трафик през България. Приложено е корелационно и регресионно моделиране, дескриптивна статистика и прогнозиране на тренда. Чрез месечни данни за изследвани ефектите от летните трансгранични потоци от румънски туристи към Гърция и Турция и гастербайтери от Германия през Сърбия и България към Турция и обратно. Специално внимание е отделено на т. нар. вторични ГКПП, чиито капацитет осигурява частично преодоляване на проблема със задръстванията при сезонни и други трафични обстоятелства.

В глава трета са представени три бенчмарк инвестиционни проекти, свързани с увеличаване капацитета на националната транспортна мрежа като част от ТЕН-Т. Тези проекти са съответно меридианните трасета на АМ „Русе – Велико Търново“ и магистрала „Видин – Ботевград“. Предварителното проучване за осъществимост на проекта за изграждане на мост над река Дунав при Свищов – Зимнич, в най-южната географска точка на реката по картата на Европа извежда аргументи в подкрепа на проекта. Силно забавеното довършване на АМ „Хемус“ през призмата на инструментариума на анализ „ползи – разходи“ потвърждава позитивните ефекти от този проект върху икономиката на Северна България. На финала е направен преглед на възможностите за подкрепа на

трансграничната транспортна мрежа чрез инструментите за трансгранично сътрудничество и развитие по примера на България и Румъния.

В методически аспект изследването се базира върху използването и прилагането на сравнителния анализ, регресионно-корелационния анализ, методите на дедукцията и индукцията, статистическите методи за анализ, графично и таблично систематизиране на резултати от обработка на данни за трафика и др.

#### **4. Научни приноси**

Първо. Обосновка на връзката между устойчивото развитие на пътната мрежа на Република България и ЕС с необходимостта от перманентен анализ на състоянието на републиканската и трансгранична транспортна мрежа с цел идентифициране на проблемните области, които изискват инвестиции в поддръжка и разширяване на капацитета.

Второ. Извеждане на статистически модели с корелационни матрици на база месечни трафични данни за 2023 год. за натоварването на основните трасета за транзитен трафик в рамките на интегрираната национална пътна мрежа на Република България в Трансевропейската транспортна мрежа.

Трето. Прилагане на бенчмарк подход за ефективно и перспективно финансово управление на инвестициите в съществуващи и нови транспортни съоръжения и трасета при съобразяване с технологичните и организационни ограничения, с акцент върху преодоляване изоставането на Северна България по отношение плътността на пътната мрежа от висок клас като фактор за растеж на регионалния БВП.

Четвърто. Аргументиране на потребността от навременна рехабилитация и поддръжка на пътната мрежа, където забавянето на ремонтите и подмяната на износващия асфалтов слой оскъпява в пъти последващите разходи за метрична единица от съответния пътен участък. Недобре поддържаните пътища категорично увеличават броя пътно-транспортни произшествия, амортизират машинния парк, водят до нарастване на аварийността и респ. броя застрахователни събития.

#### **5. Оценка на автореферата, публикациите, научните и научно-приложни резултати**

Изготвеният автореферат от 35 стр. изцяло отговаря както структура и съдържание на целите за представяне в синтезиран вид на постиженията в

дисертацията. Докторантът има шест броя публикации, които натрупват 44.50 броя точки по Правилника за прилагане на закона за развитие на академичния състав в Република България. Има участия в пет научни форуми.

Авторът прилага професионален научен подход за потвърждаване на заявените изследователски хипотези. Класическата схема за структуриране на дисертацията в три глави е подкрепена със съвременна методология и актуална емпирика. Категорично са спазени правилата на научната етика, което е отразено в автореферата и дисертацията чрез декларация за оригиналност. Библиографията потвърждава широка информираност за достиженията на научната мисъл в изследваната област. Използваните изследователски методи са на най-високо научно ниво. Оценката на установените научни приноси е положителна. Чрез тях докт. Лазаров демонстрира качества и умения да проблематизира, обобщава, проучва, моделира и доказва. Научната подкрепа от научния ръководител проф. д-р Стоян Проданов е видима на всеки етап от изследването.

## **6. Критични бележки, препоръки и въпроси**

Не се поставят.

## **7. Заключение**

Представеният дисертационен труд за образователната и научна степен „доктор“ притежава изискваните по Правилника за развитие на академичния състав в СА „Д. А. Ценов“ количествени и качествени характеристики. Дисертацията съдържа научни и научно-приложни резултати, които представляват оригинален принос в науката. Дисертационният труд отчетливо демонстрира, че кандидатът притежава задълбочени теоретични познания по научната специалност, както и способности за самостоятелни научни и практико-приложни изследвания. Всичко това ми дава основание да препоръчам на научното жури да бъде присъдена образователната и научна степен „доктор“ на Борислав Петров Лазаров.

01.08.2024 г.

Рецензент: .....

(Проф. д-р Андрей Захариев)