

АГРАРЕН УНИВЕРСИТЕТ - ПЛОВДИВ
ФАКУЛТЕТ ПО ИКОНОМИКА

БЕСИМ ХАМДИ БИСЛИМИ

**УПРАВЛЕНИЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПОСТИГАНЕ НА УСТОЙЧИВО
РАЗВИТИЕ НА ЗЕМЕДЕЛИЕТО**

автореферат на
дисертация за присъждане на образователната и научна степен “доктор” по
научна специалност „Организация и управление”

Научен ръководител: доц. д-р Боряна Иванова

Пловдив, 2023 г

А. ОБЩО ОПИСАНИЕ НА ДИСЕРТАЦИЯТА

Устойчивото развитие е нов стремеж и необходимост на човечеството, когато неговото бъдеще и оцеляване е под въпрос. Безконтролната експлоатация на природните ресурси вече не е възможна в условията на нарастване на населението и неговите нужди. Необходимите усилия за по-нататъшно развитие, без значение колко е иновативно, ще бъдат оценени предимно във връзка със способността да се отговори на един критерий: устойчивост. Последната литература показва значителната роля, която играе инфраструктурата в селските райони за подобряване на устойчивото развитие на селското стопанство. Въпреки че наличността и качеството на селската инфраструктура никога не са заместители на ефективните макроикономически и специфични за селското стопанство политики и ефективното прилагане на такива политики, неадекватната инфраструктура може да бъде значително ограничение за растежа и производителността. Селска инфраструктура, подобно на други публични инвестиции, повишава селскостопанската производителност, което от своя страна предизвиква растеж в селските райони, което води до по-високи заплати в селското стопанство и подобрени възможности за неселскостопански труд. Нарастването на селскостопанската производителност, което намалява цените на храните, е от полза както за градските, така и за селските жители, които са нетни купувачи на храни. По този начин, наред с ползите за растежа, селскостопанската производителност има значителни ефекти за намаляване на бедността. Селските пътища осигуряват важната връзка с разрастващите се пазари в близост до селските райони; те също така намаляват вложените разходи и транзакционните разходи на селските производители и потребители, което намалява цените на храните, облагодетелства както градските, така и селските жители, които са нетни купувачи на храни. По този начин, наред с ползите за растежа, селскостопанската производителност има значителни ефекти за намаляване на бедността. Селските пътища осигуряват важната връзка с разрастващите се пазари в близост до селските райони; те също така намаляват вложените разходи и транзакционните разходи на селските производители и потребители, което намалява цените на храните, облагодетелства както градските, така и селските жители, които са нетни купувачи на храни. По този начин, наред с ползите за растежа, селскостопанската производителност има значителни ефекти за намаляване на бедността. Селските пътища осигуряват важната връзка с разрастващите се пазари в близост до селските райони; те също така намаляват вложените разходи и транзакционните разходи на селските производители и потребители.

Предмет, цели и задачи на изследването

Изхождайки от мястото и значението на пътната инфраструктура за устойчивото развитие на селското стопанство и безспорния факт, че тя е много сложна, богата, разнообразна и дългосрочната стратегия, политика и модел на социално развитие в селските райони, обект на научни изследвания на Докторската дисертация е свързана с анализ на свързаността на пътната инфраструктура за устойчиво селскостопанско развитие, по отношение на страните от Западните Балкани.

Ето защо **основната цел на това изследване** е чрез описателно описание, анализ на състоянието и качеството на наличния потенциал да се определи как трябва да се развива селското стопанство с оглед на транспортната инфраструктура като една от най-важните икономически дейности в региона. Вторичната цел е да се идентифицира значението на определени агроикономически фактори за изграждането на адекватна политика за регионално развитие, която съчетава развитието на селското стопанство и други дейности в една функционална единица.

В рамките на предмета на това изследване най-важните **задачи са:**

- ☐ Определяне на текущото състояние на развитието на земеделието в региона на Западните Балкани;
- ☐ Идентифициране на възможни фактори, които определят икономическото значение на селското стопанство в Западните Балкани;
- ☐ Определяне влиянието на определени агроикономически фактори за устойчиво развитие в рамките на страните от Западните Балкани;

☐ Намерете и дефинирайте силните и слабите страни в страните от Западните Балкани по-горе по отношение на устойчивото селско стопанство и развитието на селските райони;

☐ Предлагање на модел на развитие, който да подобри значително потенциала на определени агроикономически фактори за устойчиво развитие на Западните Балкани.

☐ Необходимостта, значението и развитието на националната транспортна политика.

☐ Политики на ЕС за финансиране на инфраструктурни проекти в региона.

☐ Международни фактори и транспортна политика на ЕС.

☐ Интегриране на националната регионална мрежа, като основно условие за международна интеграция.

☐ Оценяване на инфраструктурни проекти в пътната мрежа в региона на Западните Балкани.

☐ Паневропейски транспортни коридори и регионален контекст (SEETO)

☐ Значението на инвестициите и финансирането от ЕС в пътната и транспортната инфраструктура.

Хипотетична рамка

В тази част от изследването на докторската дисертация ще бъдат разработени основните и специални хипотези, които ще бъдат обхванати в по-нататъшното изследване.

Основната хипотеза

Основната или основна хипотеза се основава на твърдението, че развитието на пътната мрежа чрез инвестиции в пътната мрежа ще увеличи транспорта на селскостопански продукти, което ще има положително въздействие върху цялостната икономическа ситуация в Западните Балкани.

Специални хипотези

- Връзката на пътната мрежа на страните от Западните Балкани с другите пътни мрежи в региона позволява по-бърза интеграция на региона в ЕС, но също така и икономическа, социална и политическа връзка.

- Липсата на сътрудничество между страните от региона при реализирането на съвместни проекти в пътната инфраструктура, влияе негативно върху по-нататъшното икономическо развитие, но и по-бързата интеграция на страните от региона в ЕС.

- Инвестирането в развитието на модерна, модерна пътна мрежа позволява по-голяма ефективност и ефикасност на транспорта, намаляване на транспортните разходи и положително въздействие върху околната среда.

Научни методи

При анализа, изследването и реализацията на тази докторска дисертация ще бъдат приложени следните научни методи:

- методи за събиране на данни,
- аналитичен и сравнителен метод на изследване,
- индуктивен и дедуктивен метод на заключване,
- метод на класификация,
- метод на абстракция, конкретизация и обобщение,
- метод на описание,
- методология за моделиране на системи,
- системен подход.

Б. СТРУКТУРАТА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Разработването на докторската дисертация е организирано в следните глави:

В първата част, Характеристика на транспортната инфраструктура чрез преглед на литературата, т.е. преглед на литературата от различни автори, които се интересуват от тази проблематика, ще бъде представена обща информация за развитието на транспортната инфраструктура, като пътна и железопътен трафик. Основен акцент ще бъде поставен върху обяснението на ключови термини, които са пряко свързани с трафика. Тази част ще бъде въведение в по-нататъшното развитие на научните изследвания.

Заглавието на втората част е Теоретични предположения за устойчиво развитие. В тази част се обсъжда концепцията за устойчиво развитие. Подробно са анализирани факторите и принципите, характерни за устойчивото развитие. Ще завършим тази част с обяснение на индикаторите за устойчиво развитие.

В третата част, Теоретичен и методологически подход към селското стопанство, се разглеждат следните теми: кратък преглед на икономическата мисъл за селското стопанство и селскостопанската политика, ролята на селското стопанство в икономиката, различни подходи за дефиниране на селското стопанство, дефиниране на функцията на икономиката . на селското стопанство, концепцията за устойчиво селско стопанство, част посветена на стратегиите за развитие в селското стопанство и част посветена на предизвикателствата пред развитието на селското стопанство в глобализираната икономика.

В четвъртата глава на дисертацията Стратегия за устойчиво развитие на селското стопанство, задвижвано от транспортната инфраструктура, се обсъждат стратегиите за устойчиво развитие на селското стопанство, ролята и значението на икономиката на селските райони в глобалната икономика, с акцент върху насърчаването на устойчивото земеделие и развитието на селските райони. - SARD (Устойчиво земеделие и развитие на селските райони). Основната цел на SARD е да увеличи производството на храни по устойчив начин и да осигури продоволствена сигурност. През октомври 2007 г. FAO стартира инициативата SARD в планинските региони, така наречената SARD-M, която се фокусира върху устойчивото развитие на селското стопанство и селските райони в планинските региони. Според данни на FAO населението на планините в света е изложено на риск от бедност и глад. Близко 270 милиона души в планинските райони нямат продоволствена сигурност, и цели 135 милиона страдат от хроничен глад. От друга страна, планинските райони са богати на стратегически ресурси, като доставките на прясна вода, достатъчна за половината от човечеството, както и богато биоразнообразие, което ще направи възможно осигуряването на храна за населението на света

В петата част Значението на пътищата за развитието и търговията в селското стопанство е аналитичен преглед на скорошна литература, която предоставя доказателства за ефекта от инвестициите в инфраструктурата на селските райони върху достъпа до пазара, търговията и по-специално селскостопанската търговия, както и относно условията и допълняемостта, отнасящи се до максимизиране на ползите за развитието на селското стопанство и намаляването на бедността. Той събира доказателства, които предполагат, че инвестициите в твърда инфраструктура (пътища, комуникации и енергийни доставки) са необходими, но не са достатъчни за успешна пазарна интеграция. В тази част ще анализираме въпроса за предлагането на твърда инфраструктура, по-специално пътища, и нейното значение за пазарната интеграция, развитие и търговия в селското стопанство както от макро, така и от микро гледна точка.

Последната част от дисертацията е „Селско стопанство и транспортна инфраструктура в страните от Западните Балкани “. В началото на тази глава анализирахме селското стопанство в страните от Западните Балкани. От теоретичен и практически аспект, този анализ се интересува от изследване на предизвикателствата и последиците за страните от Западните Балкани от прилагането на европейската политика за развитие на селските райони, но и към Общата селскостопанска политика. Освен това в тази глава въвеждаме изследователски въпроси като отражение на състоянието на пътната мрежа в Западните Балкани. Освен това ще бъде обърнато специално внимание на националните транспортни политики и необходимостта от развитие, но също така и значението на ясната национална транспортна политика. Политиките на ЕС за финансиране на инфраструктурни проекти в региона са предпоставка за интегрирането на националната регионална мрежа в международната пътна мрежа. В края на тази глава беше направена валоризация на инфраструктурни проекти в пътната мрежа в региона на Западните Балкани, с възможности за присъединяване към Паневропейските коридори в транспортния и регионален контекст (SEETO).

В. СЪДЪРЖАНИЕ

Въведение

I. ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

- 1.1. Срокът на пътната инфраструктура
- 1.2. Значението на транспортната инфраструктура
- 1.3. Класификация на транспортната инфраструктура
- 1.4. Поземлена инфраструктура
- 1.5. Пътна инфраструктура
- 1.6. Управление на транспортната инфраструктура
- 1.7. Значението и развитието на подходяща транспортна политика
- 1.8. Тенденции в инвестициите в транспортна инфраструктура

II. ТЕОРЕТИЧНИ ПОЛОЖЕНИЯ НА УСТОЙЧИВОТО РАЗВИТИЕ

- 2.1. Устойчиво развитие
- 2.2. Концепции за устойчиво развитие
- 2.3. Определения за устойчиво развитие
- 2.4. Фактори (компоненти) на устойчивото развитие
- 2.5. Принципи на устойчивото развитие
- 2.6. Индикатори за устойчиво развитие

III. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕН ПОДХОД В ЗЕМЕДЕЛИЕТО

- 3.1. Определяне на аграрната икономика и аграрната политика
- 3.2. Ролята на селското стопанство в икономиката
- 3.3. Функции на селското стопанство
- 3.4. Цели на селскостопанската политика
- 3.5. Ролята на стратегията в селското стопанство
- 3.6. Обща аграрна политика за периода от 2021 до 2027 г. в ЕС
- 3.7. Предизвикателства пред развитието на селското стопанство в глобализираната икономика

IV) СТРАТЕГИЯ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА СЕЛСКОТО СТОПАНСТВО, ОСНОВАНО ОТ ТРАФИЧНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

- 4.1. Концепцията за устойчиво земеделие
- 4.2. Инициатива SARD - Устойчиво земеделие и развитие на селските райони
- 4.3. Селски транспорт и икономика
- 4.4. Влиянието на условията на селските пътища върху транспортната цена на селскостопанските продукти
- 4.5. Ролята на пътната инфраструктура в селскостопанското производство

V. ЗНАЧЕНИЕТО НА ПЪТИЩАТА ЗА РАЗВИТИЕТО И ТЪРГОВИЯТА В СЕЛСКОТО СТОПАНСТВО

- 5.1. Инфраструктура и селско стопанство, доказателства от скорошна литература
- 5.2. Въздействие на инфраструктурата върху търговията: доказателства на регионално и международно ниво
- 5.3. Въздействие на пътищата върху развитието на местния пазар
- 5.4. Въздействието на инфраструктурата върху решението за участие на дребните собственици на пазара
- 5.5. Кои видове инфраструктура за какви въздействия? Достъп до пазара, селскостопанска производителност и намаляване на бедността
- 5.6. Доказателства за въздействието на пътната инфраструктура върху промените в селскостопанските технологии

VI. ЗЕМЕДЕЛИЕ И ТРАФИЧНА ИНФРАСТРУКТУРА В СТРАНИТЕ ОТ ЗАПАДНИТЕ БАЛКАНИ

- 6.1. Задачите на страните от Западните Балкани в процеса на прилагане на Общата селскостопанска политика на Европейския съюз
- 6.2. Макроикономическо състояние на страните от Западните Балкани

- 6.3. Мястото на селското стопанство в икономиката
- 6.4. Създаване на аграрна политика
- 6.5. Значението и развитието на подходяща транспортна политика
- 6.6. Политики на ЕС за финансиране на инфраструктурни проекти в региона
- 6.7. Интегрирането на регионалната мрежа, като условие за по-нататъшна международна интеграция
- 6.8. Валоризация на инфраструктурни проекти в пътната мрежа в региона на Западните Балкани
- 6.9. Паневропейски транспортни коридори
- 6.10. Регионален контекст (SEETO)
- 6.11 Значението на финансирането и инвестициите от ЕС в пътната инфраструктура
- 6.12. Ключови послания за селския транспорт
- 6.13. Предложения за насочване на инвестиции в инфраструктурата за транспорт на хора и товари в страните от Западните Балкани

Заклучение

Литература

I. ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Терминът трафик не може да се дефинира чрез просто подчертаване на техническите характеристики на транспортния процес или просто чрез подчертаване на икономическите характеристики и ролята, която играе в цялостното икономическо развитие на икономиката. Когато дефинираме понятието трафик, трябва да обърнем внимание на три основни, но все пак различни значения, а именно:

- В по-широк смисъл се отнася до взаимоотношенията между хората, в по-тесен смисъл се отнася до различните форми на взаимовръзки от икономическо естество - стоков трафик, валутен трафик и междудържавен туризъм,
- В най-тесен смисъл обхваща транспорт или транспорт и
- Други спомагателни дейности, свързани с транспорта на стоки, пътници и съобщения (Панов и др., 2014)

Транспортната инфраструктура днес е ядрото на икономическата инфраструктура и се състои от пътища, различни съоръжения и устройства, които са разположени на определени места и служат за различни транспортни услуги. Инфраструктурата за движение (пътища) се състои от структура от системи за движение и неговите подсистеми.

Основната цел на трафика е да позволи трансфер на:

- пътници,
- стоки от едно място до друго желано място и
- обмен на информация.

Терминът транспорт идва от латинската дума "trans", което означава през, и думата "portare", което означава пренасям. Терминът транспорт има по-голямо значение от термина транспорт. Включва:

- подготовка на стоките за транспорт,
- опаковка,
- консолидация на стоки,
- подготовка и издаване на транспортна документация,
- поръчка на превозни средства,
- Зареждане,
- транспорт на стоки,
- доставка до получателя и др. (Стојик, 2010)

Основната цел на трафика е извършването на транспорт. Трафикът и транспортът се разделят на няколко основни, както следва:

1. Земя:
 - път и

- железопътен трафик.

2. Вода:

- река,
- езеро и
- морски трафик (включително задграничен трафик).

3. Въздушен трафик и др.

Днес трафикът е един от най-важните компоненти на икономиката и има за цел да пренася материални блага и информация, но преди всичко да прехвърля хора от една до друга желана дестинация. Именно поради тази функция на предаване, трафикът е необходимо условие за развитието и увеличаването на търговията, икономическото развитие на една държава, но преди всичко е предпоставка за модернизацията на обществото, т.е. развитието на трафика влияе върху задоволяването на вътрешните потребности на една страна. Без модерния трафик нямаше да имаме развитие на икономиката, т.е. трафикът влияе върху увеличаването и свързването на производството и потреблението и по този начин позволява на всеки продукт да намери своя потребител.

Във всяка държава трафикът има две цели или роли, а именно:

- Социални - трафикът е важен фактор за свързване на различни географски региони, транспортиране на хора от един регион в друг, както и свързване на различни хора от различни региони и държави.

- Икономическа роля - трафикът позволява обмен на различни стоки и услуги, информация, но преди всичко предоставя на потребителите по-големи възможности за продукти и услуги. Трафикът, особено превозът на продукти от материални блага, има положително въздействие върху развитието на икономическия и социалния живот на гражданите на всяка страна.

Теоретично подобряването на трафика може да засили икономическия растеж (Deng, 2013). Осигуряването на трафик или инвестициите и икономическият растеж могат да бъдат свързани пряко или непряко. Преките ефекти произтичат от спестяване на транспортни разходи, спестяване на време за пътуване, подобрена безопасност и намалено въздействие върху околната среда (Нова Зеландия Транспортна агенция, 2016 г.). Предполага се, че предлагането на транспортни услуги на ниска цена има положително въздействие върху икономическия растеж чрез стимулиране на производството на стоки и услуги, които използват публичните инвестиции като важен входящ фактор (Button, 2010). Косвените ефекти от инвестициите в трафик произтичат от реакцията на обществото на преките ефекти (правителство на Нова Зеландия, 2014 г.); те включват повишена производителност и продукция, подобрена конкуренция между пространствените пазари чрез подобрена достъпност, икономия от мащаба чрез агломерирание на някои икономически дейности и ресурси и трансфер на технологии и знания чрез свързване на хора и места и позволяване на повече взаимодействие между икономическите участници (Lakshmanan, 2007; Deng, 2013; NZ Transport Agency, 2016). Намалените транспортни разходи и цени и подобрената достъпност директно намаляват разходите за входящи фактори (Deng, 2013) и позволяват достъп до по-широки пазари и впоследствие улесняват търговията (Berg et al., 2017). Има и мултиплициращи ефекти, произтичащи от парите, изразходвани по време на изграждането и експлоатацията на инфраструктурното съоръжение от необходимите строителни материали и услуги (Button, 2010; Pradhan and Bagchi, 2013). В развиващите се страни обаче,

Въздействието на трафика може да бъде оценено от микроикономическа и макроикономическа гледна точка. На микроикономическо ниво оценката на трафика е свързана с производителите, потребителите и производствените разходи. Оценката на макроикономическо ниво е свързана с нивата на производство, заетостта и доходите в рамките на националната икономика (Rodrigue and Notteboom, 2013). И в двата случая въздействието се оценява въз основа на следните аспекти (Rodrigue и Notteboom, 2013):

i. аз мрежа: определяне на маршрути, които позволяват нови или съществуващи взаимодействия между икономически субекти;

ii. производителност: подобряване на разходите и времето за движение на пътници и товари;

iii. надеждност: подобрене във времето, по-специално по отношение на точността, както и при намалени загуби или щети;

iv. размер на пазара: достъп до по-широка пазарна база, където могат да се подобрят икономии от мащаба в производството, дистрибуцията и потреблението; и

v. производителност: увеличаване на производителността поради достъп до по-голяма и по-разнообразна база от вложени ресурси (суровини, части, енергия и труд) и по-широки пазари за продукти (както междинни, така и готови стоки).

В съвременното общество пътната инфраструктура се превърна в съществена част от ежедневието. Индивидуалните участници в движението, логистичните фирми и агенциите за обществен транспорт очакват надеждна и безопасна пътна инфраструктура за пътуване от едно място до друго и транспортиране на стоки и хора. Пътните агенции трябва правилно да планират, изграждат, поддържат и управляват пътната инфраструктура, за да може тя да създава стойност за участниците в движението. През последните десетилетия пътните агенции започнаха да използват мерки за ефективност, за да оценят ефективността и ефикасността на предоставяните от тях услуги. Освен законовите задължения и ограничения на ресурсите, повишеното внимание към нуждите на участниците в движението е основна мотивация за прилагане на мерки за ефективност (Burde, 2008). Проучванията на удовлетвореността на потребителите на пътищата на национално и регионално мрежово ниво се превърнаха в общ инструмент за идентифициране на недостатъци в пътните услуги, определяне на цели за ефективност и измерване на техните постижения. Обикновено тези проучвания често задаваха въпроса за удовлетворението от конкретни резултати от дейностите на пътната агенция като качество на пътната настилка или осветление по пътищата (напр. Numan и Heffner, 2003; Huijgen et al., 2006; McKenzie, 2004). Те обаче обръщат по-малко внимание на това как участниците в движението изпитват услугите на пътните агенции и как тези преживявания влияят върху създаването на стойност на пътната инфраструктура. Познанията за опита на участниците в движението с дейностите на пътните агенции и възприемания принос на тези дейности за създаването на стойност на пътната инфраструктура са важни по две причини. първо, гледната точка на пътните агенции може да се различава от гледната точка на участниците в движението по отношение на важността на резултатите от дейността за процеса на създаване на стойност на потребителя (Levinson, 2003; Sinha et al., 2009). Както показва проучването на Bonsall et al. (2005), гледната точка на транспортните професионалисти относно сериозността на определени пътни проблеми за потребителите може да се отклони от опита на участниците в движението по отношение на тези проблеми. Второ, много пътни агенции разчитат главно на физическите пътни условия като основа за решения, които не отразяват непременно разбирането на участниците в движението (Osman, 2012). Въпреки необходимостта от включване на гледната точка за ефективността на участниците в движението в решенията, има само няколко опита за свързване на параметрите на състоянието и възприятието на потребителите за качеството на пътя (напр. Giese et al., 2001; Haas и Hudson, 1996), а съвсем наскоро, изследванията показват, че опитът с характеристиките на пътя и условията на движение оказват влияние върху ползата от пътуването (Ettema et al., 2013). За да подкрепят ориентирания към потребителя политически решения за това кои дейности трябва постоянно да се поддържат или подобряват и кои цели за ефективност трябва да бъдат определени, пътните агенции не само трябва да развият по-задълбочено разбиране на опита на участниците в движението с дейностите на агенциите, но също така трябва да вземат предвид влиянието върху от тези преживявания върху стойността, която пътната инфраструктура създава за своите потребители.

Пътната инфраструктура включва всички видове пътища в дадена област, включително различни съоръжения и служи за превоз на пътници и товари. Пътната инфраструктура включва всички пътни категории, съоръжения, конструкции, сигнализация и маркировка, електрически системи и др., необходими за осигуряване на безопасно, безпроблемно и ефективно движение. Разширената мрежа от пътища с високо качество е от съществено значение за безпроблемния автомобилен транспорт, който е най-широко използваният вид транспорт в Словакия. Предимствата на автомобилния транспорт включват превоз на пътници и стоки независимо от разстоянието

директно до дестинация, относително висока скорост и липса на времеви ограничения. Автомобилният транспорт и неговата инфраструктура позволяват превоз на хора, както и материали, суровини, полуфабрикати и готови продукти, предназначени за продажба. Пътната инфраструктура оказва влияние върху гъвкавостта и мобилността на работната сила, което се отразява в нивото на заетост. Освен това по-високото ниво на заетост води до повишаване на стандарта на живот. Степента на развитие на пътната инфраструктура оказва влияние върху няколко области, като например развитието на туризма, притока на чуждестранни инвестиции, регионалното развитие и т.н. В крайна сметка всички показатели – заетост, заплати, потребление, спестявания, инвестиции, ползите от туризма – ще окажат влияние върху обема на brutния вътрешен продукт, основният макроикономически показател, който измерва икономическото производство на държавата. Освен това транспортът е важен в международен контекст по отношение на външната търговия и сътрудничеството в различни области. по-високото ниво на заетост кара стандарта на живот да расте. Степента на развитие на пътната инфраструктура оказва влияние върху няколко области, като например развитието на туризма, притока на чуждестранни инвестиции, регионалното развитие и т.н. В крайна сметка всички показатели – заетост, заплати, потребление, спестявания, инвестиции, ползите от туризма – ще окажат влияние върху обема на brutния вътрешен продукт, основният макроикономически показател, който измерва икономическото производство на държавата. Освен това транспортът е важен в международен контекст по отношение на външната търговия и сътрудничеството в различни области. по-високото ниво на заетост кара стандарта на живот да расте. Степента на развитие на пътната инфраструктура оказва влияние върху няколко области, като например развитието на туризма, притока на чуждестранни инвестиции, регионалното развитие и т.н. В крайна сметка всички показатели – заетост, заплати, потребление, спестявания, инвестиции, ползите от туризма – ще окажат влияние върху обема на brutния вътрешен продукт, основният макроикономически показател, който измерва икономическото производство на държавата. Освен това транспортът е важен в международен контекст по отношение на външната търговия и сътрудничеството в различни области. регионално развитие и др. В крайна сметка всички показатели – заетост, заплати, потребление, спестявания, инвестиции, ползи от туризма – ще окажат влияние върху обема на brutния вътрешен продукт, ключовият макроикономически индикатор, който измерва икономическото производство на държавата. Освен това транспортът е важен в международен контекст по отношение на външната търговия и сътрудничеството в различни области. регионално развитие и др. В крайна сметка всички показатели – заетост, заплати, потребление, спестявания, инвестиции, ползи от туризма – ще окажат влияние върху обема на brutния вътрешен продукт, ключовият макроикономически индикатор, който измерва икономическото производство на държавата. Освен това транспортът е важен в международен контекст по отношение на външната търговия и сътрудничеството в различни области.

С развитието на икономиката, масовото движение на хора и стоки, но преди всичко с напредъка в автомобилната индустрия, започва динамичното развитие на пътната инфраструктура. Големият прогрес в автомобилната индустрия, т.е. масовото производство на автомобили промени хода и динамиката на развитие на пътната инфраструктура. Тогаващите пътища не отговаряха на нуждите на новата ситуация, наличието на автомобили за по-голямата маса хора, които се интересуваха от притежаването им, наложи необходимостта от нов подход в развитието на пътната инфраструктура. С напредването на автомобилната индустрия нараства и необходимостта от нова пътна мрежа според нуждите на времето. Но това не беше всичко, с динамичното развитие на автомобилната индустрия, се появиха много други предизвикателства, които трябваше да бъдат решени възможно най-скоро. Освен пътищата, лека-полека се появи необходимостта от регулиране на движението по пътищата, трябваше да се приемат нови непознати досега правила и закони за движение, пътни знаци, лица, които ще регулират движението и др.

Съвременното разбиране на понятието управление, т.е. управление на пътните мрежи в рамките на Системата за управление на пътищата (СУП), се отнася не само до тяхното планиране и изграждане, но и до тяхната поддръжка, рехабилитация и реконструкция на вече изградени пътища (финансово). средства от второ поколение) от първия ден след пускането на пътя в експлоатация.

Пътната поддръжка означава стремеж за поддържане на пътя възможно най-дълго в състоянието, в което се намира при въвеждането му в експлоатация, без особени качествени промени, което ще осигури безопасност и непрекъснатост на транспортните потоци, както и достигане на определеното ниво на обслужване по пътя към потребителите. Новите сгради или реконструирани пътища трябва да бъдат правилно експлоатирани и поддържани. С течение на времето, под въздействието на няколко фактора (натовареност на трафика, природни въздействия и др.), налице са деградиращи промени в пътната мрежа, което допълнително налага предприемането на съответните мерки и връщане на пътищата в първоначалното им състояние. Сложността на поддръжката се наблюдава в комплексния процес на работа, обикновено без прекъсване на движението (т.нар. "работа под движение"), по всяко време на годината. Поддръжката на пътищата има своите специфики както в техническо, така и в икономическо отношение, което се отразява на организацията и технологията на работите. Начините и методите за поддръжка на пътищата обикновено са във функция на възприетата политика в областта на поддръжката, която винаги е отражение на финансовите възможности. обикновено без прекъсване на трафика (т.нар. "работа под трафик"), по всяко време на годината. Поддръжката на пътищата има своите специфики както в техническо, така и в икономическо отношение, което се отразява на организацията и технологията на работите. Начините и методите за поддръжка на пътищата обикновено са във функция на възприетата политика в областта на поддръжката, която винаги е отражение на финансовите възможности. обикновено без прекъсване на трафика (т.нар. "работа под трафик"), по всяко време на годината. Поддръжката на пътищата има своите специфики както в техническо, така и в икономическо отношение, което се отразява на организацията и технологията на работите. Начините и методите за поддръжка на пътищата обикновено са във функция на възприетата политика в областта на поддръжката, която винаги е отражение на финансовите възможности.

Пътната поддръжка Пътищата са сгради, които имат за цел да позволят транспортирането на хора и стоки от точка А до точка Б. Но те имат и по-голямо социално значение, така че можем да обобщим, че пътната инфраструктура е най-добрият индикатор за нивото на развитие на едно общество. Пътищата свързват и обединяват. Те свързват места, градове, държави, континенти, цивилизации, култури, идеи, народи, семейства, приятели, личности. Поддържането на пътищата е сложна инженерно-икономическа задача, която предполага комплекс от мерки за осигуряване на нормална експлоатация, безопасност на автомобилния транспорт и запазване стойността на пътната мрежа и оборудване. След изграждането на пътя и въвеждането му в експлоатация, два основни фактора оказват унищожавашо въздействие върху него в синергия, а именно натоварването от трафика и природните въздействия. Начините и методите за поддръжка на пътищата обикновено са във функция на възприетата политика в областта на поддръжката, която винаги е отражение на финансовите възможности. Поддръжката на пътищата има своите специфики както в техническо, така и в икономическо отношение, което се отразява на организацията и технологията на работите. За да се запазят пътищата, както и тяхната потребителна стойност за безопасно, удобно и непрекъснато движение, е необходимо пътищата да се поддържат непрекъснато и качествено. Предприетите мерки за поддръжка зависят от ранга на пътя, т.е. функцията на пътя в мрежата от държавни пътища, обема на трафика (PGDS - средногодишен дневен трафик) и икономическото или туристическото значение на средногодишния дневен трафик) и от икономическо или туристическо значение. което винаги е отражение на финансовите възможности. Поддръжката на пътищата има своите специфики както в техническо, така и в икономическо отношение, което се отразява на организацията и технологията на работите. За да се запазят пътищата, както и тяхната потребителна стойност за безопасно, удобно и непрекъснато движение, е необходимо пътищата да се поддържат непрекъснато и качествено. Предприетите мерки за поддръжка зависят от ранга на пътя, т.е. функцията на пътя в мрежата от държавни пътища, обема на трафика (PGDS - средногодишен дневен трафик) и икономическото или туристическото значение на средногодишния дневен трафик) и от икономическо или туристическо значение. което винаги е отражение на финансовите възможности. Поддръжката на пътищата има своите специфики както в техническо, така и в икономическо отношение, което се отразява на организацията и технологията на работите. За да се

запазят пътищата, както и тяхната потребителна стойност за безопасно, удобно и непрекъснато движение, е необходимо пътищата да се поддържат непрекъснато и качествено. Предприетите мерки за поддръжка зависят от ранга на пътя, т.е. функцията на пътя в мрежата от държавни пътища, обема на трафика (PGDS - средногодишен дневен трафик) и икономическото или туристическото значение на средногодишния дневен трафик) и от икономическо или туристическо значение. За да се запазят пътищата, както и тяхната потребителна стойност за безопасно, удобно и непрекъснато движение, е необходимо пътищата да се поддържат непрекъснато и качествено. Предприетите мерки за поддръжка зависят от ранга на пътя, т.е. функцията на пътя в мрежата от държавни пътища, обема на трафика (PGDS - средногодишен дневен трафик) и икономическото или туристическото значение на средногодишния дневен трафик) и от икономическо или туристическо значение. За да се запазят пътищата, както и тяхната потребителна стойност за безопасно, удобно и непрекъснато движение, е необходимо пътищата да се поддържат непрекъснато и качествено. Предприетите мерки за поддръжка зависят от ранга на пътя, т.е. функцията на пътя в мрежата от държавни пътища, обема на трафика (PGDS - средногодишен дневен трафик) и икономическото или туристическото значение на средногодишния дневен трафик) и от икономическо или туристическо значение.

Основна предпоставка за икономическото развитие, жизнения стандарт на гражданите или за цялостното развитие на обществото, страните и по-широкия регион е развитието на транспортната инфраструктура. Подходящите икономически политики предполагат създаване и развитие на транспортна политика, особено това се отнася до закръглените икономически размери като държавната икономика, икономиката в региона и т.н. В развитието на регионалните икономики и транспорта развитието се обуславя от хармонизиране на индивидуалните и общите интереси на страните в региона, тъй като тези проекти освен икономическо имат и политическо значение и значение за жителите.

Стратегията за развитие на транспорта и неговата инфраструктура е свързана с глобализацията на икономиката в региона. Транспортът трябва да осигури бързо движение на хора и стоки, което ще увеличи регионалното сътрудничество и използването на ресурсите, ще намали производствените разходи и общите разходи. Всички в региона са с предимство при този начин на развитие, защото те са елементи, които пряко влияят върху развитието на транспортната инфраструктура. Нивото на развитие на транспортната инфраструктура варира в различните страни и региони, както и необходимостта от инвестиции е различна.

Съпоставимостта на нивото на развитие на инфраструктурата в рамките на една икономическа система или регион често води до смущаващи резултати поради преки въздействия, а именно системна взаимозависимост. Например, ако сравним балканската железопътна и пътна инфраструктура със системата на Европейския съюз, има голяма промяна, която обуславя икономическите промени и т.н., както и пречи за установяването на по-добри връзки и развитието на сравними региони. Зависимостта на икономическото и социалното развитие на транспортната инфраструктура е очевидна, най-добре се вижда от статистическите данни за нивото на развитие и инвестиции в транспортната инфраструктура в икономически развитите общности.

Ако погледнем нивото на развитие на транспортната инфраструктура в икономически силните общности, които са и основните лидери на световната икономическа сила, можем ясно да видим значението на този сегмент за цялостното икономическо развитие на тези икономически общности. Въпросът за дългосрочната инвестиционна политика в тази област на силни икономически общности е особено важен. Най-развитите икономически общности, които са реални лидери в глобалните икономически отношения и международните пазари са Япония, САЩ и ЕС и имат изключително развита транспортна инфраструктура. Увеличаването на инвестициите в тази област в тези общности е разбираемо и очевидно.

Общите планове за развитие подпомагат развитието на транспорта, като преките и косвените ефекти от тези инвестиции са ясни и финансово измерими. Пазарната конкуренция все повече изисква намаляване на вътрешните разходи, особено на транспортните разходи, тъй като по този начин те осигуряват ползи в пазарната конкуренция и по-големи печалби. Предимствата,

постигнати от конкуренцията и развитието, не се спотайват и следователно инвестициите и тяхното увеличаване в транспортната инфраструктура в развитите страни са постоянни.

Известно е, че пътната инфраструктура в Япония и Съединените щати е силно развита в резултат на тяхната дългосрочна инвестиционна политика. През последното десетилетие се наблюдава значителен напредък в регионалните инфраструктурни проекти и на азиатския континент, като например магистралата на АСЕАН, енергийната и газовата свързаност и широколентовия коридор на АСЕАН. Инициативата „Китайски път и пояс“ подобрява регионалната интеграция чрез по-добро свързване на непосредствените съседи на Китай, обхващайки повече от 100 държави. В Япония инфраструктурни проекти като новата високоскоростна железопътна линия, която ще свърже Токио, Осака и Нагоя в един мегаградски регион¹.

Европа се нуждае от силни транспортни връзки, за да стимулира търговията, икономическия растеж и създаването на работни места. Места и просперитет. Транспортните мрежи зависят от непрекъснатото и продуктивно функциониране и веригата за доставки, която е в основата на икономиката на всяка страна. Те позволяват стоките да се разпределят ефективно, хората да се движат свободно и да допринесат за високо качество на живот. Транспортът е крайъгълен камък на европейската интеграция и процесът като цяло е тясно свързан със създаването на развитие на вътрешната търговия, което насърчава работните места и икономическия растеж.

Една от първите общи политики в областта на транспорта на Европейския съюз е създаването на Договора от Рим през 1957 г.², изпълнявайки три от четирите свободи в общ пазар. Тази инициатива официално позволи създаването на Договора за Европейската икономическа общност (ТЕИО) като международно споразумение, което доведе до създаването на Европейската икономическа общност (ЕИО).

Свободното движение на хора, услуги и стоки, комуникациите и транспортната мрежа първоначално не се доближават до нивото, необходимо на гражданите от онова време (ранните години към края на Втората световна война) и затова транспортната политика винаги е била насочена за преодоляване на бариерите между държавите-членки и винаги е съществувала идеята за създаване на единно европейско транспортно пространство със здравословна конкуренция и благоприятни условия за използване на транспортни форми като сухопътен, железопътен, въздушен и воден. През последните 60 години транспортът на ЕС отбелязва значителен напредък и продължава да бъде основен двигател и фактор за просперитета и заетостта в Европа.

Сега в индустрията работят около 10 милиона души, което представлява 4,5% от общата заетост в ЕС и създава същия процент от брутния вътрешен продукт (БВП). Налични са и леки транспортни връзки, които са еднакво важни за икономиката на ЕС по отношение на нейния износ – воден транспорт (кораби), транспортиращ 90% от външната търговия на ЕС. Много европейски компании са световни лидери в инфраструктурата, логистиката и транспортното оборудване.

Сега домакинствата в ЕС харчат 13,5% от доходите си за покупка на стоки и услуги, свързани с транспорта (сезонни карти, ваканции, бизнес полети и т.н.), което нарежда транспортните разходи на второ място след разходите на домакинствата.

През последните десетилетия развитието в Европа и транспортната политика спомогнаха за по-нататъшното укрепване на вътрешния пазар на ЕС, като отвориха националните пазари, доминирани преди това от публични монополи като авиацията и железопътния транспорт. Освен това бариерите за достъп, ненужните разлики в техническите и административните стандарти и нарушенията на конкуренцията в страните от ЕС, цените, данъците и другите такси постепенно се премахват и стават част от процеса на създаване на истинска европейска транспортна зона във всички форми на пътуване. Това беше постигнато главно в области като авиацията, където беше стартирана политика за либерализация на пазара.

¹<http://www.oecd.org/development/asia-forum/1st-international-economic-forum-on-asia-enhancing-regional-integration-and-development-through-quality-infrastructure-and-resilience.htm>

²<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3Axy0023>

Имаше период на голям растеж през 90-те години, но либерализацията на търговията не е достатъчна за постигане на целите на Европейския съюз за подобряване и подобряване на възможностите за пътуване в цяла Европа и предоставяне на висококачествени транспортни услуги както за гражданите, така и за бизнеса.

Разширяването, модернизацията и реструктурирането на ЕС не могат да се представят без непрекъснати инвестиции и поддръжка на инфраструктурата, което също е от съществено значение за създаването на поток - плавност на всички форми на пътуване. Ето защо политиката за трансевропейската мрежа беше включена в Договора на ЕС от Маастрихт³³ през 1992 г. Освен това Договорът разглежда изискванията за защита на околната среда и транспорта като инструмент за подпомагане на завършването на вътрешния пазар. Транспортната политика на ЕС също така включва помощ и защита на пътуващите хора. Тук едно от нейните постижения е гарантирането и подкрепата на правата на пътниците.

II. ТЕОРЕТИЧНИ ПОЛОЖЕНИЯ НА УСТОЙЧИВОТО РАЗВИТИЕ

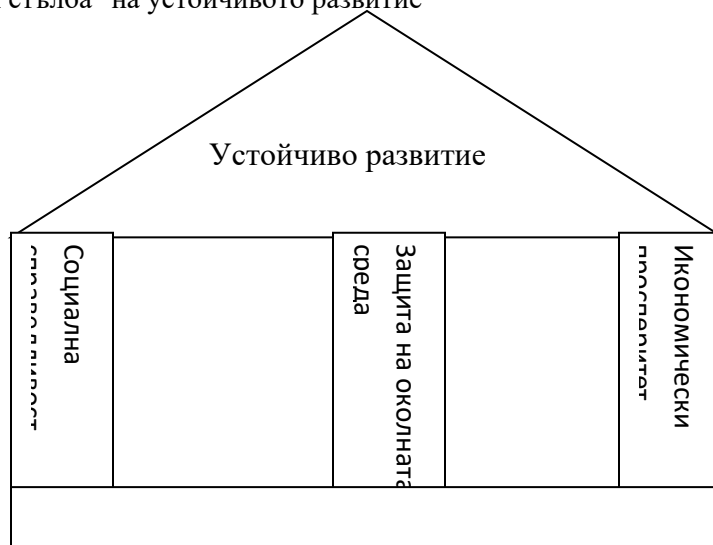
Въпросът за устойчивото развитие е актуален от момента, в който човешката цивилизация започна да използва по-широко природните ресурси. А именно, това се отнася преди всичко до момента, когато има по-голяма експлоатация на руди, използване на повърхностни почвени ресурси (особено гори) с постоянен растеж на населението. Съответно може да се забележи, че дълбоките корени на не (устойчивото) поведение все още присъстват в Месопотамия (от 4 век пр. н. е. до 6 век пр. н. е.). През този период имаше сериозни проблеми с напоителната система, което увеличи солеността на почвата и намали добивите. Древните мислители Платон и Аристотел в своите разсъждения търсят връзка между мястото на човека в природата, както и ролята му в деградацията на природните системи. През римския период Страбон и Плиний Стари допринасят чрез дебати за: въздействието на неправилното използване на суровини и обезлесяването върху процесите на ерозия; както и наводнения, образуване на влажни зони и намалено плодородие на почвата. Плиний Стари също посочва разрушителните аспекти на човешката дейност в минното дело и жизнената среда. През Средновековието въпросът за устойчивото използване на природните ресурси е свързан главно с минното дело, така че немският минен инженер Георг Агрикола изтъква моралните и екологични последици от използването на руда (Jovanović, 2013)

В рамките на концепцията за устойчиво развитие има три различни подконцепции, а именно: концепцията за ненамаляващо богатство; концепцията за ненамаляващо природно богатство и концепцията за еластичност (Pearce et al., 1990). Първата концепция се основава на правилото, че общата стойност на капитала (създаден и естествен) трябва да има постоянни стойности. За да се постигне това, е необходимо изчерпаните ресурси да се компенсират с инвестиции, така че всяко следващо поколение да остави същия капитал, който е наследило. На практика обаче замаяната на един вид капитал с друг има известно ограничение, тъй като не винаги има възможност за замяна на една суровина с друга. Втората концепция се основава на постоянно физическо количество природен капитал, но е най-подходяща за възобновяеми природни ресурси. Ако тази концепция се постави във взаимодействие с текущия темп на нарастване на населението, всъщност възниква ситуация, при която наличните количества природен капитал на глава от населението реалистично намаляват. Третата концепция се основава на поддържане на разнообразието и изобилието на екосистемите и предполага взаимодействието между икономиката и природната среда, без да се застрашават екосистемите. А именно природните ресурси според тази концепция се променят дотолкова, доколкото жизнените функции се поддържат поради смущения, причинени от икономически фактори. и предполага взаимодействието между икономиката и природната среда, без да се застрашават екосистемите. А именно природните ресурси според тази концепция се променят дотолкова, доколкото жизнените функции се поддържат поради смущения, причинени от икономически фактори. и предполага взаимодействието между икономиката и природната среда, без да се застрашават екосистемите. А именно природните ресурси според тази концепция се променят дотолкова, доколкото жизнените функции се поддържат поради смущения, причинени от икономически фактори.

Устойчивото развитие има множество дефиниции, в зависимост от това в кой аспект се дефинират (екологични, икономически и социални), като почти всички дефиниции изискват това развитие да се разглежда като цялостна система, т.е. система, която свързва пространството (напр. дифузия на замърсяване) и система, която свързва времето (напр. замърсяването на околната среда или преходът към екологична земеделска практика е дългосрочен процес).

Както се подчертава в Дневен ред 21, концепцията за устойчиво развитие е многоизмерна и се състои от три фактора: опазване на околната среда, социално и икономическо равенство. Тези фактори се наричат още „трите стълба“ на устойчивото развитие (Фигура 1).

Фигура 1. "Три стълба" на устойчивото развитие³



Следователно тази концепция е насочена към подобряване на жизнения стандарт на хората, с краткосрочно, средносрочно и дългосрочно опазване на околната среда. Неговата цел е тройна: развитие, основано на икономическа ефективност, социална справедливост и устойчиво опазване на околната среда. Разглеждайки устойчивото развитие въз основа на разделянето на неговите компоненти, се заключава, че концепцията за устойчивост не изключва по-нататъшно развитие, но се търсят по-нататъшни пътища за развитие.

В литературата може да се открие, че в рамките на така дефинираните фактори на устойчивото развитие съществуват взаимни връзки (Фигура 2). Подобно графично представяне на устойчивото развитие обаче е критикувано, че подчертава стабилното състояние на устойчивото развитие, където времевият компонент е изключен.

Опазването на околната среда включва: използване на природните ресурси, биоразнообразието, целостта на екосистемите, предотвратяване на замърсяването (вода, въздух, земя, отпадъци) и др. Социалната сфера се състои от: справедливост, участие, социално овластяване и мобилност и запазване на културната идентичност. Икономическата сфера се състои от: индустриален растеж, селскостопански растеж, услуги, ефективно използване на труда⁴.

В допълнение към това е важно да се спомене четиричастното деление на компонентите на устойчивото развитие на⁵:

- ☐ икономичност;
- ☐ социално развитие;
- ☐ културно развитие

³<http://www.eoearth.org/view/article/171407/>,

⁴Какво е устойчиво развитие, Групата на Световната банка: <http://www.worldbank.org/depweb/english/sd.html>,

⁵Устойчивият лидер, устойчиво развитие, достъпно на <http://thesustainableleader.org/sustainable-development/>;

☐ среда.

Принципите на устойчивото развитие присъстват и в Хартата на Земята. А именно, това е декларация за основните морални принципи на човешкия прогрес през 21 век⁶. Тази декларация е приета от над 4500 международни организации (включително ЮНЕСКО) и над 250 университета. Тази харта беше приета през март 2000 г. от ЮНЕСКО. В декларацията се посочва, че доминиращите начини на производство и потребление са повлияли на замърсяването на околната среда, потреблението на ресурси, но и на масовото изчезване на видове. Освен това пропастта между богатите и бедните в света се разширява. Като цяло, като обобщение на тези движения, човешката популация е натоварила социалните и екологичните системи. В този контекст декларацията подчертава, че единственият избор е да се формира глобално партньорство, чрез създаването на универсална отговорност като общ стандарт за поведение на всички лица, организации, компании, правителства и транснационални институции на Земята.

В рамките на тази декларация има 16 принципа, които са разделени в четири групи, а те са:

- ☐ Уважение и грижа за живота;
- ☐ Екологична цялост;
- ☐ Социална и икономическа справедливост,
- ☐ Демокрация, ненасилие и мир.

В рамките на първата група има четири принципа, а именно:

- ☐ Уважение към планетата Земя, живота на нея и многообразието на неговото проявление;
- ☐ Грижа за живота, както и изграждане на демократични общества, които включват участие, устойчиви и мирни;
- ☐ Запазване на богатството и красотата на Земята за настоящите и бъдещите поколения.

Втората класифицира четири принципа:

- ☐ Защита и опазване на целостта на екосистемите на Земята със специален акцент върху биоразнообразието и естествените процеси, които поддържат живота;
- ☐ Предотвратяване на вредите, като най-добрият метод за опазване на околната среда, при спазване на принципа на предпазливостта в ситуации, в които нивото на знания е ограничено;
- ☐ Възприемане на модел на производство, потребление и възпроизводство по начин, който запазва регенеративните способности на Земята, човешките права и социалното благополучие;
- ☐ Напредък в областта на проучванията за екологична устойчивост и насърчаване на отворен обмен и широко приложение на придобитите знания.

В третата група има четири принципа:

- ☐ Изкореняване на бедността, като социален и екологичен императив;
- ☐ Осигуряване на икономически дейности и институции на всички нива, които насърчават човешкото развитие по равнопоставен и устойчив начин;
- ☐ Утвърждаване на равенството между половете, като едно от предпоставките за устойчиво развитие и осигуряване на всеобщ достъп до образование, здравеопазване и икономически възможности;
- ☐ Зачитане на правата на всички, без дискриминация, в природна и социална среда, която позволява човешко достойнство, физическо здраве, духовно благополучие, със специален акцент върху зачитането на правата на местните групи и малцинства.

Последната група има четири принципа, а те са:

- ☐ Укрепване на демократичните институции на всички нива, осигуряване на прозрачност и отчетност на правителствата, включително участие в правителството и достъп до институции за правата на човека;

⁶http://www.earthcharterinaction.org/invent/images/uploads/echarter_english.pdf

- Включване на учене през целия живот във формалното образование, за придобиване на знания и умения, необходими за устойчив начин на живот;
- Отнасяйте се с уважение и признателност към всички живи същества;
- Насърчаване на култура на толерантност, ненасилие и мир.

При оценката на състоянието на устойчивото развитие индикаторите в зависимост от наблюдаваните фактори (икономически, социални и екологични) имат предупредителна функция и служат за превантивни действия. Като цяло индикаторите са статистически променливи, които помагат да се трансформират данните в подходяща (значима) информация. Индикаторите имат подходящо значение в рамките на определена концептуална рамка и за конкретна аналитична или административна цел.

А именно, индикаторите показват области на устойчиво развитие, където връзките между икономиката, обществото и околната среда са слаби. Така например ОИСП определя индикаторите за устойчиво развитие като статистическа мярка, която предоставя индикации (индикации) за екологична устойчивост, социално и икономическо развитие. Конференцията на ООН за околната среда и развитието от 1992 г. подчерта важната роля, която ще играят показателите за устойчиво развитие. На международно ниво през 1995 г. Комисията за устойчиво развитие на ООН (наричана по-нататък CSD) прие своята програма за работа относно индикаторите за устойчиво развитие. Първите два набора от индикатори за устойчиво развитие са разработени между 1994 г. и 2001 г. Те бяха щателно тествани, се прилага и използва в много страни като основа за разработване на национални индикатори за устойчиво развитие. Ревизираното издание на Индикаторите за устойчиво развитие е създадено в отговор на въвеждането на Целите на хилядолетието за развитие⁷. Последната версия на Индикаторите за устойчиво развитие съдържа основен набор от 50 индикатора. Тези основни индикатори са част от по-голяма група от 96 индикатора за устойчиво развитие, като тази по-широка група от индикатори служи за предоставяне на по-всеобхватна и диференцирана оценка на устойчивото развитие в зависимост от нуждите на отделните страни.

Основните показатели трябва да отговарят на три критерия. Първо, те обхващат въпроси, които са важни за устойчивото развитие в повечето страни. Второ, те предоставят ключова информация, която не е налична с други ключови индикатори. Трето, те могат да бъдат изчислени в повечето страни с наличните данни или могат да бъдат предоставени в разумно време и на минимална цена. За разлика от това, индикатори, които не са част от ядрото или са приложими само за малък брой държави, предоставят допълнителна информация в ключови индикатори или не са лесно достъпни за повечето държави. Тези индикатори са сегментирани и включват 14 теми: бедност; управление; здравеопазване, образование, демография; природни опасности; атмосфера, земя; океани, морета и брегове; вода; биоразнообразие; икономическо развитие; глобално икономическо партньорство и модели на потребление и производство.⁸

Икономическият аспект на устойчивото развитие може да се наблюдава чрез две теми: Икономическо развитие и Глобално икономическо партньорство (Таблица 1). Индикаторите, свързани със селското стопанство, са от биотехнологичен характер, като основният индикатор е насочен към изразяването на обработваема и обработваема земя, докато допълнителните индикатори се отнасят до: ефективност на торовете, използване на селскостопански пестициди и

⁷Целите на хилядолетието за развитие са платформа за програма за развитие на ООН, в която международната общност се стреми да работи заедно за насърчаване на човешкото развитие във всички части на света и за всички групи хора. Тази платформа е приета от световните лидери през 2000 г., а срокът за реализирането им е 2015 г. Целите са както глобални, така и локални и са съобразени със специфичните нужди на всяка страна. Осемте цели на хилядолетието за развитие съдържат 21 по-тесни цели, а изпълнението им се следи по над 60 индикатора.

⁸Индикатори за устойчиво развитие: Насоки и методологии, октомври 2007 г., трето издание, ООН, Ню Йорк, 2007 г., <http://www.un.org/esa/sustdev/natlinfo/indicators/guidelines.pdf>;

площи с биологично производство. В допълнение към международните организации много държави и икономически групи са разработили набори от индикатори за наблюдение на устойчивото развитие. Членовете на групата на ОИСР са разработили по-опростен набор от показатели за устойчиво развитие, които са аналитично достъпни, но липсват, защото не предоставят пълна информация за социално-екологичните отношения.⁹:

- ☐ Екология – качество на въздуха, водни ресурси, енергийни ресурси и биоразнообразие;
- ☐ Човешки капитал - състоянието на човешкия капитал, инвестициите и амортизацията на човешкия капитал,
- ☐ Икономика – средства за производство, научноизследователска и развойна дейност, както и финансови ресурси.

В допълнение към тези индикатори наборът от индикатори на OECD включва индикатори за резултатите, т.е. резултати, като: потребление, разпределение на доходите, здраве, заетост и образование.

Таблица 1. Икономически показатели за устойчиво развитие според OECD

Темата	Подтема	Основен индикатор	Допълнителен индикатор
Икономическо развитие	Макроикономическо представяне	БВП на глава от населението	Брутни спестявания
		Дял на инвестициите в БВП	
		Коригирани нетни спестявания	Степен на инфлация
	Устойчиви публични финанси	Съотношение дълг към брутен национален доход	
	Наемане на работа	Отношението на служителите към населението	Заетост на уязвими групи
		Производителност на труда и разходи за труд на единица продукция	
		Делът на жените в платената заетост в неселскостопанския сектор	
	Информационни и комуникационни технологии	Брой интернет потребители на 100 жители	Брой стационарни телефони на 100 жители
			Брой мобилни абонати на 100 жители
	Проучване и развитие		Брутни вътрешни разходи за научноизследователска и развойна дейност като процент от БВП
Глобално икономическо партньорство	Туризм	Приносът на туризма към БВП	
	Търговия	Дефицитът по текущата сметка като процент от БВП	Дял на вноса от развиващите се страни и от по-слабо развитите страни
			Средни митнически бариери, наложени върху износа от развиващи се и по-слабо развити страни
	Външно финансиране	Нетната официална помощ за развитие (ОПР) се предоставя или получава като процент от brutния национален доход	Преки чуждестранни инвестиции (ПЧИ), нетни входящи и изходящи потоци нетно като процент от БВП
			Паричните преводи като процент от brutния национален доход

източник: Индикатори за устойчиво развитие: Насоки и методологии, октомври 2007 г., трето издание, ООН, Ню Йорк, 2007 г.

⁹Измерване на устойчивото развитие от Candice Stevens, Statistic Brief, OECD, <http://www.oecd.org/std/35407580.pdf>;

Таблица 2. Икономически показатели за устойчиво развитие, определени от Европейския съюз

Темата	Основният показател	Оперативни цели и задачи	Запаси / променливи
Социално-икономическо развитие	Реален БВП на глава от населението	Икономическо развитие - инвестиции по институционални сектори	Разпределение на регионалния БВП на глава от населението
			Чист национален доход
			Норма на спестяване на домакинствата
		Иновации, конкурентоспособност и екологична ефективност - реален ръст на производителността на час работа	Общо научноизследователски и развойни задачи
			Реален ефективен обменен курс
			Трафик от иновации
			Енергоемкостта на икономиката
		Заетост - общ коефициент на заетост	Процент на заетост по пол
			Коефициент на заетост, според най-високото постигнато ниво на образование
			Ниво на безработица по пол
			Ниво на безработица по възрастови групи
Глобално партньорство	Официална помощ за развитие, като дял от БВП	Глобализация на търговията – внос в ЕС от развиващи се страни	Внос в ЕС от развиващите се страни по групи продукти
			Внос в ЕС от най-слабо развитите страни по групи продукти
			Съвкупно измерване на земеделската подкрепа
		Финансиране на устойчивото развитие	Преки чуждестранни инвестиции в развиващите се страни
			Официална помощ за развитие
			Съвместна официална помощ за развитие
			Двустранна официална помощ за развитие

Източник: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/sdi/indicators>

Европейският съюз разполага с набор от индикатори за устойчиво развитие, които служат за наблюдение на целите, заложи в Стратегията на ЕС за устойчиво развитие (Таблица 2). Има повече от 100 индикатора, от които 11 са идентифицирани като основни индикатори и са разпределени в десет теми: социално-икономическо развитие; устойчиво потребление и производство; социално включване; демографска промяна защита на здравето; изменение на климата и енергия; устойчив транспорт; Природни ресурси; глобално партньорство и добро управление¹⁰.

¹⁰Индикатори за устойчиво развитие, Евростат, достъпно на: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/sdi/indicators>

Според тяхната методология всеки от основните индикатори за устойчиво развитие е свързан с оперативни задачи и цели и в съответствие с тях са дадени действия или променливи за изчисляване, като два от икономическите индикатори са значими: Социално-икономическо развитие и Глобален Партньорство. В рамките на основния показател за производителност на ресурсите се дефинират модели на производство, като три променливи са специфични за селското стопанство: площи с агроекологични задължения, площи с биологично производство и гъстота на добитъка.

III. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕН ПОДХОД В ЗЕМЕДЕЛИЕТО

Селското стопанство, в най-широкия смисъл на думата, се разбира като група от дейности, които използват земя и други природни ресурси за производство на растителна храна и животински продукти, които могат да се използват за пряка лична консумация или за продажба, като храна или като вход за преработващата промишленост. Горското стопанство, ловът и риболовът обикновено са свързани със селското стопанство.

Селското стопанство е фундаментално различна производствена дейност от преработвателната дейност (известна също като индустриално производство). Това, което го отличава, е неизбежната производствена зависимост от естествената му среда. Производството в селското стопанство е резултат главно от биологични явления, които в по-голямата си част са извън прякото влияние на човека. Производството на култури, например, отнема много време и човекът може да има много малко влияние, за да промени този факт, като се има предвид, че вегетационният сезон на много култури зависи от естествения цикъл на дневната светлина и нивото на температурата. Специално трябва да се подчертае фактът, че времевата обусловеност на производството и обусловеността на природните условия (явления) оказват сериозно влияние върху икономическите резултати от земеделското производство.

Първо, селскостопанското производство е много по-несигурно от производството във всеки друг сектор на икономиката. Влагането в производствения процес отнема много време предварително и фермерите имат малко или никаква власт да променят своя избор на вложени ресурси, когато открият, че добивът или стойността на продукцията ще бъдат по-ниски от очакваното. Гъвкавостта съществува само в случаите, когато селскостопанските продукти могат да се съхраняват, например, за да се избегне рекламирането на продукти в момент, когато има ниско търсене за тях. Но дори и в такива случаи съхранението е допълнителна цена. Сравнете тази ситуация с индустрията, където производството е организирано според цикли, които не зависят от природата и могат да се адаптират към промените в търсенето.

Второ, разположението на етапите на вегетационния цикъл на растенията и на животновъдния процес не позволява специализация на работниците, каквато е възможна например в индустриалното производство. С други думи, особено в семейните ферми, работниците трябва да преминават от една дейност към друга през годината, така че те не могат да се възползват от увеличението на производителността на труда, присъщо на индустриалното производство, където работниците се специализират в една единствена операция (дейност). Допълнителен факт е, че през годината може да има период, в който нуждата от работна ръка е под наличното предлагане от семейството, така че това може да има негативни последици върху общата производителност на работната сила в селското стопанство, особено когато възможностите за заетост извън фермата са ограничени или изобщо не съществуват.

Относителното тегло на аграрния сектор в икономиката варира в различните страни и обикновено варира между 3 и 40% от стойността на общото производство и до максимум 70% от общата работна сила.

Защо има такава връзка между стойността на селскостопанската продукция и нивото на доходите? Отговорът се крие в така наречения закон на Енгел, който гласи, че „колкото по-бедно е едно семейство, толкова по-голям е делът от общите разходи, който трябва да се използва за закупуване на храна“. Докато при много ниски нива на доходите целият доход трябва да се

изразходва за стоки от първа необходимост (като храна, облекло и жилище), с нарастването на нивото на личния доход по-малка част от дохода ще се изразходва за стоки от първа необходимост, а една част ще се изразходва върху полулюксови продукти (например: образование, комуникации, транспорт, лична хигиена, пътуване и др.). Друг интересен факт е фактът, че делът на селското стопанство по отношение на труда винаги е по-голям от дела по отношение на БВП (какъв е този факт по отношение на относителното ниво на доходите на земеделския производител?).

Селското стопанство е важна икономическа дейност във всяка национална икономика, дори и в страните с развита пазарна икономика. Причините за това се намират в ролята на селското стопанство в по-широката икономика. А именно, дори в момента, в който селското стопанство ще може да осигури изобилие от храна за цялото население на страната, едва тогава страната може да започне процеса на постигане на икономическо развитие. Съвременното селско стопанство обикновено е важен компонент от търсенето на индустриални продукти и други услуги. И накрая, селското стопанство осигурява суровини за хранително-вкусовата промишленост. Като цяло, агробизнесът представлява повече от 30%, дори във високо развитите индустриални икономики.

При изучаването на аграрните политики е много важно да се разберат характеристиките на аграрната система. По-конкретно, как е организирано производството от гледна точка на броя и размера на стопанствата, наличната инфраструктура, технологичното ниво на производството, институционалната среда, възможностите за маркетинг и популяризиране на селскостопанската продукция, наличните дистрибуторски центрове и др. защо е толкова важно да се разбере структурата на селскостопанския сектор е фактът, че една и съща мярка на селскостопанската политика може да има много различни ефекти в зависимост от организацията на селскостопанския сектор. Например, ако има ограничена инфраструктура за преработка и транспортиране на зеленчукови продукти, тогава високите цени на зеленчуците може да не са достатъчни за ефективно стимулиране на зеленчукопроизводството.

Селското стопанство като икономическа дейност и дейност в рамките на всяка национална икономика е свързано с други икономически дейности и дейности и най-вече с индустрията и по този начин пряко и косвено участва в създаването на brutния вътрешен продукт на една страна. В областта на производството селското стопанство осигурява храна за населението, суровини за развитието на много отрасли, след това участва във външната търговия, а също така за своето развитие набавя продукти от други сектори на националната икономика. Освен в обмяна на стоки и услуги, селското стопанство, наред с други сектори, участва в създаването на БВП и национален доход. Селското стопанство също е от голямо значение чрез прехвърлянето на земеделско население към други сектори на националната икономика.

IV. СТРАТЕГИЯ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА СЕЛСКОТО СТОПАНСТВО, ОСНОВАНО ОТ ТРАФИЧНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Транспортните мрежи свързват производителите с пазарите и осигуряват достъп до социални и административни услуги. Ефективната транспортна система поддържа икономическия растеж чрез намаляване на времето за пътуване, намаляване на разходите за злополуки и спестяване на транспортни разходи (Button, 2010). Косвените ефекти от транспортните инвестиции могат в крайна сметка да включват по-ниски цени на стоките и повишена производителност. Селските транспортни мрежи и транспортните операции са особено важни за развитието на селските райони и селскостопанския сектор, тъй като осигуряват достъп до суровини за земеделието (торове, хербициди/пестициди и подобрени семена) и продукция (селскостопанска продукция), както и други социално-икономически дейности за селското население. Подобрената достъпност от своя страна може да доведе до увеличаване на производството на селскостопански продукти.

Традиционните инструменти за икономическа оценка на пътищата, като инструмента за развитие и управление на магистрали (HDM-4) и инструмента за икономически решения на пътищата (RED), се използват за улавяне на икономическата полза от проекти за подобряване на селските пътища. Тези инструменти измерват спестяванията на предложената алтернатива спрямо

стандартен или основен сценарий. Спестяванията се състоят от, наред с други фактори, намалени експлоатационни разходи на превозното средство, по-кратко време за пътуване и по-ниски разходи за злополуки, т.е. преките ползи. Проектът за подобряване на селските пътища е от полза, ако тези спестявания надвишават разходите за изграждане и поддръжка на новата алтернатива (Kerali, 2003). Следваният подход често се нарича подход на потребителския излишък, тъй като спестяванията се натрупват за потребителя на пътя или „потребителя“ на пътя. Производители на селскостопански стоки, които включват земеделски производители,

Транспортните цени, тарифите или тарифите са тарифите, начислявани от транспортна компания или оператор на крайния потребител. Обикновено транспортните цени се състоят от няколко компонента на транспортните разходи, както и от марж на печалба (Фигура 4.1). Транспортните разходи са всички разходи, които транспортният оператор прави, когато превозва товари или пътници, и включват експлоатационни разходи на превозното средство (VOC) и режимни разходи (Hine, 2014). Bennett и Greenwood (2001) не правят разлика между транспортните разходи и VOC; те включват режимни разходи в VOC. Следователно в това изследване термините транспортни разходи и VOC се използват взаимозаменяемо. Въпреки това, терминът транспортни разходи, споменат в това изследване, не трябва да се бърка с термина общи транспортни разходи, който включва разходите за изграждане и поддръжка на пътя, както и разходите за ползване на пътя (т.е. VOC, разходи за злополука и разходи за време за пътуване).

Модернизирането и подобряването на селските пътища трябва да доведе до по-ниски експлоатационни разходи за превозни средства, тъй като пътните условия имат пряко и силно въздействие върху транспортните разходи (Kerali, 2003). Не е изненадващо, че са направени значителни изследвания, за да се установи връзката между подобряването на пътищата и намаляването на транспортните разходи (Kerali et al., 2006). По-малко изследвания са правени за точната връзка между пътните условия и транспортната цена (Hine and Chilver, 1991).

Земеделската общност, наред с другото, се очаква да се възползва от намалението на транспортните цени, което ще им се натрупа под формата на повишена цена на земеделската продукция (т.е. чрез намалени разходи за дистрибуция) и намалени производствени разходи (т.е. чрез намаляване на цената на селскостопански вложения). На свой ред, това може да позволи увеличаване на нетния доход на фермерите и увеличаване на производството на култури; очаква се тази ситуация да подобри благосъстоянието на земеделската общност. Ако транспортните цени не отразяват транспортните разходи след подобрене на пътя, икономическата оценка може да надцени ползите за селскостопанската общност, а оттам и ползите за икономическото развитие

Дори ако транспортните цени намалее, тъй като транспортните разходи намаляват след подобрене, разчитането само на спестяванията на експлоатационните разходи на превозното средство за конкретния пътен сегмент може да подцени ползите. Подобрените пътни условия в селските райони често позволяват по-дълги разстояния и по този начин по-добро използване на превозните средства и това може да доведе до използването на превозни средства с по-висок капацитет (способни да превозват по-големи товари) (вижте Headicar, 2009; Lançon et al., 2014). И двата резултата имат значително въздействие върху транспортните цени, но не винаги се включват в икономическия анализ. Те потенциално понижават транспортната цена, тъй като влияят върху разпределението (т.е. цена на километър) на компонента на фиксирания разход за превозни средства.

Като се има предвид потенциалното въздействие на транспортните цени върху развитието на селското стопанство, трябва да се проучи ефектът от подобряването на пътищата върху транспортните цени и транспортните услуги (Hine & Chilver, 1991; Hine, 2014). Оценката на промените в цената на транспорта след подобряването на пътя ще повиши осведомеността относно мащаба на възможните по-широки ползи. Тези по-широки ползи не винаги се улавят директно от конвенционалните методи за оценка на пътищата, които се фокусират главно върху спестяванията на VOC, свързани с конкретен автомобилен парк и за конкретен пътен сегмент.

Пътните условия са важен фактор при определяне на транспортните разходи и цени. Хайн и Елис (2001) са използвали данни от Замбия, за да сравнят транспортната цена с неравностите на

пътя. Транспортната цена е два пъти по-висока при некачествен земен път в сравнение с транспортната цена при качествен чакълест път. Проучване, проведено в Танзания, установи, че над 50-километров участък от пътя увеличение на неравностите с 50 процента ще увеличи таксите за камиони с 16 процента и ще увеличи таксите за пикап (леки камиони) със 100 процента (Ninin, 1997 г., цитиран в Нине и Елис, 2001). Ситуацията се влошава през влажния сезон. В Мадагаскар например таксата за пътници за таксите, известни като „таксите-броуси“, е 70 процента по-висока по пътища с лошо качество през влажния сезон, отколкото през сухия сезон (Hine and Ellis, 2001).

Няколко проучвания показват, че едно от значителните ограничения за развитието на селското стопанство в селските райони е лошото състояние на селската инфраструктура. В тяхното проучване, направено в местната община Mhlonto в Южна Африка, Chakwizira et al. (2010) посочват, че едно от основните ограничения пред устойчивото развитие на земеделието и селските райони е лошото състояние на основните селски инфраструктури, включително транспортната и напоителната инфраструктура. Лошото състояние на пътищата се отразява и на транспортната цена на земеделската продукция. Ikejiofor and Ali (2014) проведоха проучване в Нигерия и заключиха, че лошото състояние на пътищата е една от основните причини, които възпрепятстват маркетинга на селскостопански продукти.

Друго проучване, проведено в Нигерия от Akangbe et al. (2013) посочват, че над 70 процента от участниците в проучването потвърждават, че лошото състояние на пътищата и сезонността на пътищата са причините за високите транспортни цени на селскостопанската продукция. В същото проучване пътните условия и отдалечеността на района са посочени като причини, които отказват достъп на фермерите до различните стоки и услуги, свързани със селското стопанство. Приблизително 78 процента от респондентите са съобщени, че нямат достъп до пазари, услуги за разширяване на селското стопанство, вложения в селското стопанство, селскостопански кредити и използването на модерни земеделски техники и оборудване (Akangbe et al., 2013).

Yaro, Okon и Bisong (2014) твърдят, че в район, където достъпността е добра, достъпът до суровини във фермата е с 5,9 процента повече, отколкото в район с лоша достъпност. Нине и др. (1983) провежда проучване в Гана и не открива доказателства, които да подсказват, че селата с по-малка достъпност страдат от някакъв недостатък при получаването на селскостопански ресурси. Те обаче посочиха, че лошата достъпност може да повлияе неблагоприятно на селското стопанство поради невъзможността за получаване на финансиране. Две свързани причини обясняват невъзможността за получаване на заеми, т.е. (i) физическото измерване на полето/фермата (необходима част от процеса на кандидатстване за финансиране) представлява трудност поради отдалеченост; и (ii) трудността и по-високите разходи за извършване на последващи пътувания за напредъка на заема. Нине и др.

Tracey-White (2005) посочи, че подобрените пътни и транспортни услуги осигуряват няколко предимства за селското население, като например:

- ☐ по-добър достъп до събирателни центрове и пазари на селскостопанска продукция в и извън селото;
- ☐ намалено време за транспортиране на членовете на семейството;
- ☐ бърза и навременна доставка на стоките;
- ☐ намалено разваляне и загуби на култури, особено бързоразвалящи се култури, по време на транспортиране;
- ☐ намалени експлоатационни разходи на автомобила; и
- ☐ осигуряване на по-добър и по-рентабилен достъп до социални услуги, като училища и здравни заведения.

Хайн и Елис (2001) твърдят, че ако транспортните разходи са еквивалентни на 30 процента от цената на изхода на фермата, 20 процента намаление на транспортните разходи, изцяло прехвърлени на фермерите, ще доведе до 6 процента увеличение на изходната цена на фермата, и по този начин увеличава доходите на фермерите. Те също така посочват, че ако еластичността на селскостопанското производство е +1 (т.е. един процент увеличение на цената на селскостопанския пазар води до един процент увеличение на селскостопанското производство), обикновено варира от

0 до 1,5, тогава селскостопанската продукция се оценява на нарастване с 6 процента. Резултатите от проучване, проведено от Dorosh et al. (2010) относно производството на култури и пътна свързаност в Африка на юг от Сахара посочва, че намаление с един процент на времето за пътуване до най-близкия град би увеличило производството на култури с между 1,6 и 4,8 процента, в зависимост от населението на най-близкия град и вида технология, използвана в растениевъдството. Резултатите от регресията на тяхното проучване също предполагат, че има много по-голяма концентрация на производство в регионите около големите градове, отколкото в регионите около по-малките градове.

Пътната инфраструктура е гръбнакът на много селски и градски транспортни системи. В селските райони сред стратегиите, които често се адаптират за стимулиране на развитието на селското стопанство, е осигуряването на подходящ и подходящ транспорт. Crossley и др. (2009) заявяват, че транспортът е основен компонент на селскостопанския сектор; осигурява увереност за доставката на селскостопански суровини и улеснява доставката на продукцията на селското стопанство на пазара. Транспортът също може да бъде решаващ фактор за успеха или провала на селскостопанските дейности. Подобряването на селските пътища и транспортните услуги са от съществено значение за осигуряване на намаляване на цените на селскостопанските вложения, подобряване на пазарния достъп за селскостопанска продукция и подобряване на достъпа до услуги за разширяване на земеделието (Hine, 2014). Подобренията пътна инфраструктура и транспортни услуги позволяват по-ниски транспортни разходи и цени и впоследствие увеличено селскостопанско производство (Banjo et al., 2012). Има нужда от подобряване на свързаността между пунктовете за събиране, пазарите и агроиндустриите чрез подобрена и добре поддържана пътна мрежа. Това също ще подобри достъпа до по-широк пазар и ще намали загубите и закъсненията при преместването на земеделската продукция (Ikejiofor и Али, 2014). Ако селскостопанската продукция стигне до пазара навреме, в добро качество и на ниска транспортна цена, ситуацията ще привлече повече пари за производителите (Ikejiofor and Ali, 2014). пазари и агроиндустрии чрез подобрена и добре поддържана пътна мрежа. Това също така ще подобри достъпа до по-широк пазар и ще намали загубите и закъсненията при преместването на земеделската продукция (Ikejiofor and Ali, 2014). Ако селскостопанската продукция стигне до пазара навреме, в добро качество и на ниска транспортна цена, ситуацията ще привлече повече пари за производителите (Ikejiofor and Ali, 2014). пазари и агроиндустрии чрез подобрена и добре поддържана пътна мрежа. Това също така ще подобри достъпа до по-широк пазар и ще намали загубите и закъсненията при преместването на земеделската продукция (Ikejiofor and Ali, 2014). Ако селскостопанската продукция стигне до пазара навреме, в добро качество и на ниска транспортна цена, ситуацията ще привлече повече пари за производителите (Ikejiofor and Ali, 2014).

Подобреният транспорт позволява разпространението на нови технологии и техники (Banjo et al., 2012). Освен това осигурява ползи извън селскостопанския сектор, като по-добър достъп до социални удобства и обществени съоръжения, повишена мобилност и намалена изолация (Ikejiofor & Ali, 2014).

Въпреки че са необходими подобрена пътна инфраструктура и транспортни услуги, те не са единствените фактори за осигуряване на развитие на селското стопанство и устойчиво намаляване на бедността в селските райони (Chakwizira et al., 2010). За предпочитане е инвестициите в пътна инфраструктура да допълват други програми за развитие на селските райони, като подобряване на напоителните системи, технологии за съхранение след прибиране на реколтата, предоставяне на услуги за разширяване и финансова подкрепа.

Литературата разкрива, че състоянието на пътя влияе върху транспортните разходи на превозните средства, превозващи стоки и пътници, както и цената, начислявана от транспортните оператори (Hine & Ellis, 2001; Tracey-White, 2005). Транспортните разходи и цени, както и нивото на достъпност на селски район, също играят важна роля в развитието на селскостопанския сектор (Dorosh et al., 2010; Akangbe et al., 2013; Ikejiofor & Ali, 2014; Kiprono & Matsumoto, 2014).

V. ЗНАЧЕНИЕТО НА ПЪТИЩАТА ЗА РАЗВИТИЕТО И ТЪРГОВИЯТА В СЕЛСКОТО СТОПАНСТВО

Емпиричните проучвания показват, че недостатъците в инфраструктурата могат да бъдат критично ограничение за развитието. (Азиатската банка за развитие, 2007 г. установява, че лошата инфраструктура и липсата на инвестиции в инфраструктура са ограничили растежа. Лошата инфраструктура, основен фактор за увеличаване на разходите за правене на бизнес, има значително неблагоприятно въздействие върху възприеманата конкурентоспособност и привлекателност на Филипините като инвестиционна дестинация.

Това, че има критична връзка между инфраструктурата и регионалния растеж, е посочено в тестове за причинно-следствена връзка, които показват, че посоката на причинно-следствената връзка е от инфраструктура към икономически растеж и че регионалният дисбаланс в наличността на инфраструктура има отрицателно въздействие върху перспективите за икономически растеж на региона (Лланто, 2007 г). Разликите в наличието на инфраструктура са довели до различия в регионалния растеж във Филипините (Basilio, and Gundaya. 1997). Има доказателства, че инфраструктурата може да бъде ключова променлива в регионалното сближаване (Cuencas, 2004).

В допълнение към намаляването на разходите за придобиване на суровини, по-добрият достъп до пазарите намалява въздействието на шоковете и предоставя нови възможности за по-доходоносни дейности във и извън стопанството. Много теоретични и емпирични изследвания в литературата за развитието се занимават с въпроса за транспортните и транзакционните разходи, по-специално като разглеждат връзката между достъпа до пазара и бедността и по-общо въздействието на пътищата и инфраструктурата върху динамиката на развитието (напр. Fan, 2008; Fan и Hazell, 2001; Platteau, 1996). Някои проучвания показват, че пътищата насърчават развитието на селското стопанство (напр. Van de Walle, 2002; Ulimwengu et al., 2009).

Различни проучвания от края на 20-ти и началото на 21-ви век твърдят, че въпреки общия консенсус относно значението на селските пътища за развитието (Gannon и Liu, 1997), има много малко оценка на степента на това въздействие. Ограниченията по отношение на оценката на въздействията на микроравнище са същите като на макроравнище, с присъщи трудности при оценяването на мащаба на ефектите, които могат да се припишат на инфраструктурата, поради ендегенността на голяма част от инфраструктурното развитие. Пътните инвестиции често са насочени, което затруднява изолирането на причинно-следствените въздействия от ефектите на разположението. Освен това често е трудно да се обхванат точно въздействията върху дифузна група бенефициери и да се отчетат съществените разлики в качеството на пътищата. Въпреки това, все по-голям брой оценки, използващи проучвания на домакинствата и различни индикатори, предоставят доказателства за факторите, влияещи върху степента на ползите от инвестирането в пътища, включително размера и естеството на тези пътища. Между другото, Gannon и Liu (1997), Escobal и Ponce (2004), Lokshin и Yemtsov (2005), Dercon et al. (2006) и Khandker et al. (2009) предоставят доказателства за положителния ефект върху благосъстоянието на селските пътища. Селските пътища, чрез намаляване на транспортните разходи и цените, могат да позволят на фермерите в отдалечени и често бедни селски райони да получат по-високи цени за продукцията си и/или да намалят цените, пред които са изправени за суровини и потребителски стоки. Lokshin and Yemtsov (2005), Dercon et al. (2006) и Khandker et al. (2009) предоставят доказателства за положителния ефект върху благосъстоянието на селските пътища. Селските пътища, чрез намаляване на транспортните разходи и цените, могат да позволят на фермерите в отдалечени и често бедни селски райони да получат по-високи цени за продукцията си и/или да намалят цените, пред които са изправени за суровини и потребителски стоки. Lokshin and Yemtsov (2005), Dercon et al. (2006) и Khandker et al. (2009) предоставят доказателства за положителния ефект върху благосъстоянието на селските пътища. Селските пътища, чрез намаляване на транспортните разходи и цените, могат да позволят на фермерите в отдалечени и често бедни селски райони да получат по-високи цени за продукцията си и/или да намалят цените, пред които са изправени за суровини и потребителски стоки.

В Индонезия Kwon (2001) показва, че 1% увеличение на инвестициите в пътища е свързано с 0,3% намаление на разпространението на бедността. Jalan и Ravallion (2002) установяват, че гъстотата на пътищата е един от значимите определящи фактори за перспективите на ниво домакинство за излизане от бедността в селските райони на Китай: за всеки 1% увеличение на броя на километрите пътища на глава от населението в бедните региони в Китай, потреблението на домакинствата нараства с 0,08%. Деркон и др. (2006), базирайки се на предишен анализ (Dercon 2004; 2006), изследват въздействието на пътищата върху намаляването на бедността в Етиопия. Те установяват, че достъпът до пътища за всякакви метеорологични условия или качествени пътища – определени като пътища, способни да поддържат (1) трафик на камиони и следователно търговия и (2) автобусен трафик, следователно улесняващи движението на хора през всички сезони – увеличава ръста на потреблението с 16,3% и намалява случаите на бедност с 6,9%. Dillon и др. (2011) предоставят доказателства за ефектите за подобряване на благосъстоянието на селските инвестиции в пътища в Непал върху домакинствата, измерени чрез стойността на земята, ръста на потреблението, намаляването на бедността или ръста на селскостопанския доход.

Други анализи разглеждат по-конкретно селскостопанското производство и производителността. Fan и др. (2000) свързват данните за публичните разходи на национално или регионално ниво с промените в селскостопанската производителност. Предимство на този подход е, че той може да формира основата за установяване на съотношенията ползи-разходи и по този начин позволява на изследователите да сравняват инвестициите в инфраструктура с други форми на публични разходи. Fan и др. (2000) установяват, че в селските райони на Индия публичните инвестиции в селски пътища имат най-голямо положително въздействие върху растежа на селскостопанската производителност. Други проучвания, базирани на данни за домакинствата, разглеждат ефекта от пътната свързаност върху използването на суровини, реколтата и доходите на домакинствата, като Chamberlin et al. (2007) в Етиопия и Стифел и Минтен (2008) в Мадагаскар, и предполагат, че изолацията – определена като време за пътуване през сухия сезон от селска общност до най-близкия градски център – предполага по-ниска селскостопанска производителност, увеличени транспортни и транзакционни разходи, повишена несигурност и намаляване на потреблението на глава от населението. С други думи, тези проучвания откриват връзка между изолацията, бедността и селскостопанската производителност на ниво домакинство: Stifel и Minten (2008) отбелязват, че разстоянието до проходим път и разходите за транспортиране на ориз значително намаляват използването на торове в производството на ориз. Контролирайки плодородието на почвата, което те свързват с неслучайното разположение на пътищата, те демонстрират, че добивите от трите основни основни храни в Мадагаскар – ориз, царевица и маниока – са по-ниски в изолирани райони. Въпреки това, Dercon et al. (2006) подчертават, че тези подходи не показват кой компонент от разходите за инфраструктура генерира тези ползи. Освен това, Raballand et al. (2010) вярват, че дори ако много от тези анализи използват сложен иконометричен анализ, те все още споделят сериозни ограничения, които се крият в липсата на каквото и да е или достатъчно третиране на пристрастията на ендегенността в уравнението на бедността с неслучайно разположение на пътищата, т.е. могат да бъдат изградени във вече по-продуктивни райони.

Използвайки географски информационни системи, Ulimwengu et al. (2009) и Dorosh et al. (2010) разглеждат връзката между пътната свързаност и селскостопанското производство в Демократична република Конго и Субсахарска Африка. Те оценяват дългосрочната връзка между достъпа до пазара и селскостопанското производство. Въпреки че резултатите са с много по-малък интензитет в предишното проучване, и двата анализа показват, че селскостопанското производство е силно свързано с близостта до градските пазари, измерено чрез пътуване във времето, а не физическо разстояние до пазара. С други думи, намаляването на времето за пътуване до големите градове има значително въздействие върху селскостопанската производителност в Субсахарска Африка.

Renkow и др. (2004) разработват концептуална рамка за количествено определяне на фиксираните транзакционни разходи, пред които са изправени фермерите на царевица в Кения,

които се занимават с полу-пазар. Техният анализ показва, че средно анализираните от тях домакинства са изправени пред фиксирани транзакционни разходи, които са еквивалентни на 28% адвалорен данък, и че както отдалечеността, така и качеството на инфраструктурата имат значително въздействие върху транзакционните разходи. Но по-важното е, че ако транзакционните разходи са по-високи за бедните домакинства, тези автори смятат, че публичните инвестиции в инфраструктура за намаляване на транзакционните разходи е по-вероятно да увеличат благосъстоянието на домакинствата, които вече участват в пазарите на вложени и изходящи продукти, вместо да променят ситуацията на автаркични домакинства. Следователно те заключават, че публичните инвестиции в инфраструктура за осигуряване на пряка подкрепа на бедните,

Fan и Chan-Kang (2005), Fan et al. (2000) и Fan и Hazell (2001) обсъждат къде и как по-добре да се разпределят инвестициите в инфраструктура. Техният извод е, че инвестициите на донорите трябва да бъдат насочени към изграждането и поддръжката на некачествени селски пътища, а не към пътища за камиони, които смятат за безотнорми към опитите за справяне с проблема с бедността в селските райони. Те отбелязват, че преобладаващото мнение е, че въпреки че инвестирането в това, което те определят като необлагодетелствани или с нисък потенциал дъждовни райони, може да има по-голямо въздействие върху бедните хора, живеещи в тези райони, социалната възвръщаемост е най-висока за инвестиции в напоявани и дъждовни земи с висок потенциал. Една популярна хипотеза също така е, че ползите са силно зависими от местния човешки капитал, който е необходим, за да се възползват от възможностите, предоставени от новите пътища. Fan и Hazell (2001) разглеждат както Индия, така и Китай, две страни, които са насочили предишните си публични инвестиции към области с висок потенциал. Въпреки че тези инвестиции позволиха на двете страни да постигнат големи печалби в производителността в тези конкретни райони с висок потенциал, необлагодетелстваните райони все още изостават. Фан и Чан-Канг (2005) изследват съотношението разходи-ползи за брутния вътрешен продукт (БВП) от инвестиции в нискокачествени (предимно селски) пътища спрямо висококачествени пътища. Те установяват, че първото е около четири пъти по-голямо от второто. Нещо повече, те показват, че в Китай, докато висококачествените пътища нямат статистически значимо въздействие върху БВП на селското стопанство, пътищата с ниско качество генерират 1,57 юана от БВП на селското стопанство за всеки инвестиран юан. накрая

Свързан въпрос е дали инфраструктурните инвестиции трябва да се съсредоточат върху стратегия за развитие на „транспортен коридор“ или върху стратегия за „захранващ селски път“. В литературата има консенсус относно факта, че инвестициите в коридори нямат голям ефект върху дребните стопани и земеделското производство. По-скоро, както съобщават Байърс и Рампа (2013) в проучване на коридорите в Танзания и Мозамбик, тези маршрути вероятно ще бъдат „коридори на властта“, които облагодетелстват сравнително малко, а не „коридори на изобилюето“, като 90% от дребните собственици вероятно да бъдат оставени извън веригите на стойността. Байърс и Рампа (2013) заключават, че трябва да се предоставят допълнителни възможности и подкрепа на дребните стопани, за да им се помогне да се възползват от коридорите чрез свързване на тези големи инфраструктурни разработки с модернизирането на захранващи пътища и съоръжения за съхранение.

Van de Walle (2002) и Mu and Van de Walle (2011) също изследват как трябва да се избират инвестиционни проекти за селски пътища, когато се предполага, че конкретната цел е намаляване на бедността. Втори проблем, свързан с оценката на ползите от инвестициите в селска инфраструктура, е, че значителна част от тези ползи не могат да бъдат измерени в парично изражение, така че да бъдат агрегирани последователно с паричните мерки на други ползи и разходи. Признаването на този проблем от институциите за развитие ги накара да възприемат хибридни методи за оценка на инвестиции в пътища, съчетаващи обичайните разходи-методи на ползите с изчисления на разходната ефективност. Mu и Van de Walle (2011) разглеждат по-конкретно детерминантите – географски, общностни и домакински фактори – обяснявайки вариациите във въздействието на рехабилитацията на селските пътища върху развитието на пазара в селските райони на Виетнам. Като цяло те потвърждават значителното въздействие на такива проекти върху селските общности и развитието на селските пазари, но също така показват, че

въздействията са значително по-големи за по-бедните общности поради по-ниските нива на първоначално развитие на пазара.

Значението на транспорта за развитието на икономиките по света не може да бъде надценено. Транспортът, според (Tunde и Adeniyi, 2012), подобрява операциите на производствената промишленост, търговията на дребно, пазара на труда и жилищата чрез подобрен достъп както до географски, така и до икономически региони. В селските райони, особено където основният източник на доходи за жителите е селското стопанство, транспортът улеснява прехвърлянето на селскостопанска продукция към пазарите, насърчава увеличеното производство, разпространение и маркетинг и увеличава възможностите за препитание на местните фермери (Ajiboye и Afolayan, 2009 г.). Следвайки това, може да се предположи, че транспортът играе ключова роля в растежа както на развиващите се, така и на развитите икономики. В развитите страни, оптималното представяне на индустриалните сектори и отчетеният икономически растеж се дължат на факта, че е достигнат пълен капацитет в областта на транспорта, добър пример за това е Китай (Felloni, et al., 2001). Олубумехин (2012) също подчертава, че тъй като селското стопанство представлява основният елемент от brutния вътрешен продукт на много развиващи се икономики или икономики с ниски доходи, постигането на икономически растеж ще зависи от транспорта. Това се обяснява с обемистия, силно развалящ се, но с ниска цена характер на селскостопанските продукти, което налага продуктите да бъдат прехвърлени от производствената зона до крайната потребителска зона (пазари) в рамките на кратък период от време и с минимални разходи. В съответствие с това е налице обобщение от развитите към развиващите се икономики, че инвестициите в транспорт,

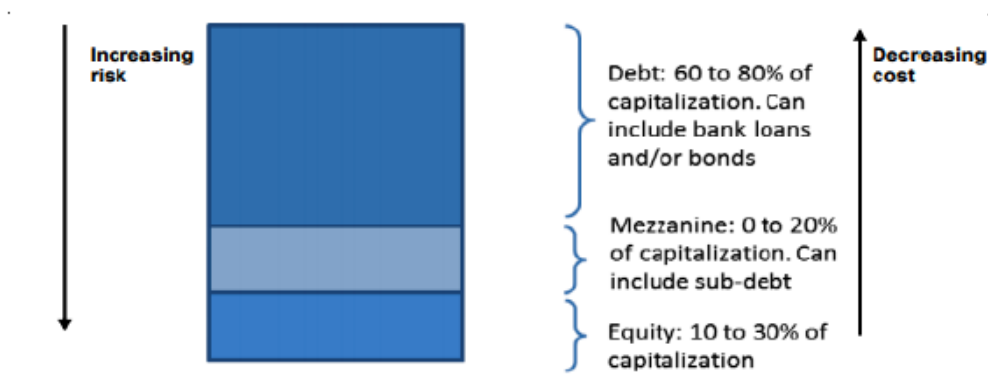
Съществуващата литература за пътната транспортна инфраструктура и развитието на селскостопанския сектор обаче остава противоречива сред академичните среди. Докато (Lokesha и Mahesha, 2016) установиха, че пътната транспортна инфраструктура има значително въздействие върху развитието на селскостопанския сектор, (Ulimwengu, et al., 2009) заключиха, че пътната транспортна инфраструктура има минимален ефект върху развитието на селскостопанския сектор. Като има предвид, че (Ighodaro, 2009) отбелязва, че наличието на добра пътна транспортна инфраструктура позволява ефективно движение на селскостопански продукти, суровини, готови или полуготови продукти, услуги от точката на производство до пазарните центрове. Следователно това би повлияло на производството, дистрибуцията, маркетинга, потреблението и би повлияло на цената на потребяваната стока и покупателната способност на потребителите. Ulimwengu и др. (2009), обясни, че наличието на пътна транспортна инфраструктура може да не е достатъчно, за да повлияе на развитието на селското стопанство, тъй като може да има други фактори, отговорни за това влияние, въпреки че неадекватността и ниското качество на пътната транспортна инфраструктура в много общности имат сериозни последици върху развитието на селскостопанския сектор в страната. Селската пътна мрежа на Нигерия, например, е една от най-слабо развитите в Субсахарска Африка. В някои региони на страната повечето от пътищата, по които се извършват големи земеделски дейности, са недостъпни; пътищата са неасфалтирани, тесни, слабо дренирани и криволичеши, което затруднява придвижването на продукцията от фермата до пазара. Дори когато такива пътища са в добро състояние, има проблем с лошата поддръжка, липсата на подходящ капацитет за изпълнение,

При липсата на добра пътна мрежа фермерите не биха искали да произвеждат в големи количества поради страха от нетрайния характер на тяхната селскостопанска продукция, тъй като може да не стигнат до мястото на продажба преди изтичането на срока им на годност. Ако селското стопанство отговори на нарастващото търсене на нарастващото население, ще бъде необходимо да се осигури добра пътна мрежа, за да се намалят разходите за потока на селскостопански стоки към градските райони, да се предостави необходимата информация, необходима за услугите в селските райони, за да се даде възможност на селскостопанския сектор да допринесе значимо за общия икономически растеж. Това ще помогне да се поеме увеличеният трафик на вход и изход, движейки се от селските райони към градските центрове

VI. ЗЕМЕДЕЛИЕ И ТРАФИЧНА ИНФРАСТРУКТУРА В СТРАНИТЕ ОТ ЗАПАДНИТЕ БАЛКАНИ

Финансирането на големи инфраструктурни проекти, отразено в възможните източници на финансиране, несъмнено е един от основните приоритети на Европейския съюз (ЕС). Инфраструктурните проекти често имат по-високо ниво на подкрепа или подкрепа от неинфраструктурните инвестиции, предвид по-ниските нестабилни парични потоци и желанието на спонсорите да приемат по-високи нива на дълг в инфраструктурни проекти (Beeferman and Wain, 2012). Дълговите инструменти исторически представляват 70-90% от общия капитал на инфраструктурни проекти (Фигура 4).

Фигура 1. - Финансови инструменти



В наши дни по света са известни различни форми на финансиране на инфраструктурни проекти, например чрез дарения, заеми, заеми, финансиране чрез използване на ПЧП (публично-частно партньорство) със специален акцент върху предимствата и недостатъците на финансовата система-ПЧП, и т.н.

Страните в региона се стремят да се присъединят към ЕС и са поели ангажимент да изградят собствена национална пътна мрежа заедно с одобрените от ЕС планове, като планове за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) до 2020 г. Планове за развитие на транспорта на ЕС призовават за развитието и подобряването на мултимодални коридори, за да се отговори на очаквания растеж на транспорта (като прогнозираното увеличение на товарния транспорт с повече от 2/3 от 2020 г.) и намаляване на плътността на трафика. Предпроектно проучване за улесняване на инфраструктурата за Западните Балкани¹¹ несъмнено е силен принос за по-нататъшното развитие на пътната инфраструктура в целия регион. В рамките на тези големи инвестиции в региона, бъдещето на Косово е сигурно само ако правителството се ангажира да защитава околната среда, както и природните и културни ценности, като ги зачита и се придържа към международните стандарти и препоръки за внимателно и разумно използване. необходимото пространство за изграждане на пътната мрежа.

С оглед на горното, авторите Дол и Есен (2008) публикуват важно проучване, което анализира по ред и детайли разходите за изграждане на магистрала за осем европейски държави. Австрия като държава, предвид нейното географско положение, е страна с най-високи разходи за пътно строителство. Докладът потвърждава, че изграждането на магистрала в Австрия струва

¹¹Projekti per Lehtësimin e Infrastrukturës në Ballkanin Perëndimor IPA 2011-WBIF-IPF3 WB11-KOS-TRA-01 Dhjetor 2016

средно около 13 милиона евро на километър. Известно е, че на второ място е Унгария с над 11 милиона евро на километър, следвана от Словакия с около 10 милиона евро на километър, а Чехия дължи 9 милиона евро на километър.

От друга страна, в Дания средната цена за изграждане на магистрала е намаляла наполовина до около 6 милиона евро на километър. Хърватия и Словения са класирани по-напред с около 7 милиона евро на километър, докато в Германия средната цена за изграждане на магистрали е около 8 милиона евро на километър. Специфичният терен, който е планински и труднодостъпен, увеличава разходите за изграждане на магистрали, като аналогично цената за изграждане на магистрала може да достигне до 26 млн. евро на километър, както е в Германия, или 25 млн. евро в случая с Австрия. разработете подробно "chashflow" или паричния поток за обслужване на кредита, лихвата, възможностите за потенциално финансиране на кредиторите и финансовите отношения.

Финансовият план, както и стратегията за финансиране несъмнено са основните документи за решението за отпускане на средства за проекта, като ключов фактор при вземането на решение е нивото на риска, покрит от проекта. Колкото по-нисък е рискът, толкова по-печеливши са проектите и обратното. Целта се основава на пълно елиминиране на рисковете, минимизирането им доколкото е възможно.

От горното ще бъдат ясно представени финансовите елементи и икономическите или техническите елементи. Въпреки това, потенциалните кредитополучатели, преди да вземат решение, искат да знаят за капиталовата структура, текущото участие на акционерите или компаниите, планираните ресурси и финансиране, кредитирането, политическите и законодателни разпоредби, подробен паричен поток и др.

От краткия преглед на литературата в този документ се повдигат следните въпроси:

- Селската инфраструктура важен фактор ли е за селскостопанската производителност?
- Как инфраструктурата в селските райони влияе върху селскостопанската производителност?
- Кой тип селска инфраструктура има най-ясно изразено въздействие върху производителността?
- Може ли селската инфраструктура да обясни регионалните различия в селскостопанската производителност?
- Какво обяснява настоящото състояние на селската инфраструктура?
- Какви политически и инвестиционни лостове могат да бъдат използвани за преодоляване на пропуските в предоставянето на инфраструктура?

За справяне с тези въпроси и поведение, аналитичната рамка на Андерсен и Шимокава, показана на Фигура 7.

Фигура 7 описва причинно-следствената връзка между физическата инфраструктура и селскостопанската производителност. Показани са и други фактори, определящи или влияещи върху селскостопанската производителност, като селскостопански изследвания и технологии, институции, организации на гражданското общество и поведението на фермерите. Тези други фактори влияят върху селскостопанската продукция и производителността в различна степен, предвид определени контекстуални фактори като агроекология, климат, културни, правни, политически и социални фактори.

Физическата инфраструктура има както пряко, така и косвено въздействие върху селскостопанската производителност. Физическата инфраструктура може да бъде разделена на две групи: (а) сектори на водоснабдяване и канализация и (б) други сектори, например сектори на напояване, енергетика, телекомуникации и транспорт, тъй като инфраструктурата влияе върху развитието на селското стопанство по различни канали. Водоснабдяването и канализацията оказват влияние върху здравословното състояние на жителите на селските райони и тяхната производителност.

Потреблението на безопасна вода и здравословна среда в домакинството чрез канализация ще допринесат за физическото благосъстояние на жителите на селските райони и подобряването на

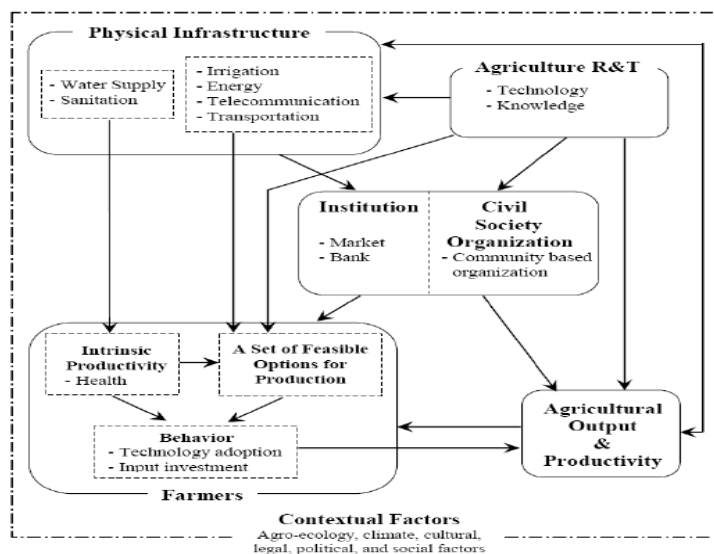
човешкия капитал в селските райони, което допринася за по-висока производителност на работниците (в селското стопанство).

Втората група инфраструктура (електричество, телекомуникации, напояване и транспорт) влияе пряко върху производителността, като предоставя на фермерите и селските домакинства възможни възможности за производство, преработка, маркетинг и дистрибуция. Инвестициите в тези видове инфраструктура за подобряване на производството създават условия за подобряване на селскостопанската производителност.

Физическата инфраструктура оказва влияние върху селскостопанската продукция и производителността чрез улесняване на създаването на институции като вътрешни пазари и финансови институции, които дават възможност на жителите на селските райони да имат по-лесен достъп съответно до пазари на суровини и продукция и ликвидност и кредит. Базираните в общността организации, като организациите на фермери, ще намерят по-лесно да помагат на фермерите поради мобилността и лекотата на транспорт и комуникации, осигурени от добрата селска инфраструктура. По-добрите пътища намаляват транзакционните разходи на фермерите, тъй като суровините стават по-достъпни и земеделската продукция се предлага по-лесно на пазара. По-голямата мобилност чрез физическа инфраструктура, включително телекомуникации, която улеснява комуникацията между потребителите и производителите, позволява навлизането в нови и вероятно по-печеливши възможности.

Микрофинансиращите институции ще бъдат насърчавани да предоставят кредити на труднодостъпни райони, които са били изключени от официалните кредитни пазари поради тяхната недостъпност. Поради подобрените селски пътища и транспорт, както и достъпа до телекомуникационни съоръжения, банките ще установят по-лесно селските клонове, за да предоставят финансови услуги на фермери и други селски клиенти. Накратко, добрата инфраструктура ще допринесе за подобряване на финансовото посредничество в селските райони. Базираните в общността организации като организации на фермери, селскостопански кооперативи и т.н. могат по-добре да подпомагат фермерите и други базирани в селските райони клиенти с информация и техническа помощ при маркетинг, дистрибуция и други, от които тези клиенти се нуждаят, за да използват потенциала за растеж в провинцията.

Фигура 2 Как физическата инфраструктура насърчава развитието на селското стопанство



източник: Андерсен и Шимокава (2007)

Изчислено е, че за да изхрани очакваното население от 9,3 милиарда до средата на този век, светът ще трябва да увеличи глобалното производство на храни с около 70% Организацията по прехрана и земеделие към Обединените нации. (2009). Продоволственият свят изисква тези, които понастоящем живеят в бедност в селските райони, да могат да произвеждат селскостопански излишъци, което им позволява да продават излишъка за доходи, да инвестират в по-добри селскостопански практики и да се застраховат срещу лошите сезони, които неизбежно ще дойдат от време на време време и да се избавят от бедността KENDAT, IFRTD & TCP International (2013). И селското стопанство, и транспортният сектор са изправени пред предизвикателства, свързани с устойчивостта на климата. Около 450 милиона дребни фермери по света са изправени пред лоши маркетингови връзки. Освен това, селскостопанските практики се характеризират с ниска производителност поради зависимост от семейния труд, липса на достъп до достъпен капитал, ресурси и суровини като семена, торове, напоително оборудване и машини. Дребните притежатели остават разпръснати и неагрегирани DGDA. (2012).

Трябва да бъдат постигнати значителни подобрения в транспортната инфраструктура и транспортните услуги в селските райони, за да се позволи посрещането на тези съществени предизвикателства. Ефективната и по-устойчива транспортна инфраструктура и услуги в селските райони ще бъдат основният „благоприятен фактор“ за селскостопанското производство и други дейности в селските райони. Увеличаването на достъпа до вътрешни и регионални пазари се разглежда като ключово за намаляване на бедността, продоволствена сигурност и икономически растеж, както и като необходима стъпка за подобряване на капацитета на континента да търгува с останалия свят (Romanik, 2008). Ще са необходими по-добра транспортна инфраструктура и услуги в селските райони, за да се подобри достъпът до селските и градските връзки, да се подобри достъпът до пазари, да се понижат транспортните разходи, да се намалят загубите на реколта, да се повиши продоволствената сигурност и да се увеличи производството върху намаляващия глобален земен ресурс, изчерпани от потоците на хранителни вещества към градските центрове. Подобреният транспорт в селските райони ще позволи инвестиции и базирани на селските райони вериги за стойност (агроиндустрии) със свързаната със заетостта в селските райони и икономическото развитие, което води до по-самостоятелни селски общности. Анализът на нуждите от транспорт трябва да вземе предвид цялата транспортна верига, включваща суровини във фермите и всички връзки и дейности между земеделските единици (особено „първа/последна миля“) и потребителя.

Проучване в Китай (Fan, et al., 2002) също установяват, че ефектът от намаляване на бедността на единица допълнителни инвестиции в НИРД в селското стопанство е на второ място след инвестициите в образованието в селските райони. Правителствените разходи за инфраструктура в селските райони (пътища, електричество и телекомуникации) също оказва значително въздействие върху намаляването на бедността и неравенството, главно поради подобренията възможности за неселскостопанска заетост и увеличените заплати в селските райони. Транспортът е основен компонент на крайната пазарна цена на продукцията и високите цени засягат както производителя, така и потребителя. За потребителите намаляването на транспортните разходи може да намали цената, която потребителите плащат. Ако храната стане недостъпна, тя става недостъпна и продоволствената сигурност престава да съществува. От страна на производителя транспортните разходи варират в зависимост от фактори като вид на стоката, разстояние, ефективност, нетрайност, но обикновено представляват 3,5% до 25% от пазарната цена. Фермерите са склонни да получават само 30% до 50% от крайната пазарна цена, а разликата отива за транспортни разходи²⁵. Ако транспортното снабдяване не успее на производителите, могат да възникнат големи загуби. Изчислено е, че в Танзания обикновено 10% до 40% от реколтата остава блокирана и до 89% от това се дължи на недостатъчно предлагане на транспорт.²⁶ Подобренията пътища за достъп и транспорт водят до увеличаване на доходите и продоволствената сигурност.

Ключово заключение от преглед на селския транспорт в Африка на юг от Сахара (Banjo et al., 2012). е, че сега има ново сближаване между селскостопанските и селските райони и транспортните общности в тяхното разбиране и подходи за превръщане на дребните собственици и селските домакинства в преки цели на усилията за насърчаване на растежа на селските райони. Това

сътрудничество може да бъде допълнително засилено чрез приемането на доказана технология за селскостопански трактори, при подходящи обстоятелства, за поддръжка на неасфалтирани селски пътища. Проучване на AfCAP в Замбия заключава, че има ясни предимства по отношение на разходите и устойчивостта за въвеждането на такива подходи (Intech Associates и Clanview Civils, 2016). Използването на оборудване за инвестиции с нисък капитал може да бъде повишено до икономически жизнеспособни нива в типичните икономики на развиващия се свят с високи кредитни такси (и оскъдна наличност на кредити); в полза както на селскостопанския, така и на селския транспортен сектор с по-ниски единични разходи. Подобрено селскостопанско производство може да намали глада чрез снабдяване както на градските, така и на селските райони с питателна и достатъчна храна през цялата година. Подобряването на достъпа до селските райони може да доведе до по-ниски разходи за суровини в стопанството и до по-ниски транспортни разходи за предлагани на пазара продукти (напр. транспорт „Първа/последна миля“), като по този начин увеличава маржовете и стимулите за земеделския производител и повишава селскостопанското производство. Подобряването на транспорта в селските райони ще доведе до по-добро прилагане на знания за добри практики, намаляване на загубата на реколта, по-високи добиви, засилено производство и развитие на местната агроиндустрия, което може да подобри продоволствената сигурност. Той също така ще насърчи заетостта в селските райони и икономическото развитие с по-самостоятелни селски общности. Тясното сътрудничество и взаимното разбиране на секторите на селското стопанство и селския транспорт ще бъдат жизненоважен фактор за стимулиране на необходимото увеличаване на продоволствената сигурност и световното производство на храни. Необходими са координирани усилия в секторите, наред с другото: Подобен достъп през целия сезон за селските общности (особено „първа/последна миля“); Подобрени, подходящи и достъпни транспортни услуги в селските райони за намаляване на транспортните разходи; Тясното сътрудничество и взаимното разбиране на секторите на селското стопанство и селския транспорт ще бъдат жизненоважен фактор за стимулиране на необходимото увеличаване на продоволствената сигурност и световното производство на храни. Необходими са координирани усилия в секторите, наред с другото: Подобен достъп през целия сезон за селските общности (особено „първа/последна миля“); Подобрени, подходящи и достъпни транспортни услуги в селските райони за намаляване на транспортните разходи; Тясното сътрудничество и взаимното разбиране на секторите на селското стопанство и селския транспорт ще бъдат жизненоважен фактор за стимулиране на необходимото увеличаване на продоволствената сигурност и световното производство на храни. Необходими са координирани усилия в секторите, наред с другото: Подобен достъп през целия сезон за селските общности (особено „първа/последна миля“); Подобрени, подходящи и достъпни транспортни услуги в селските райони за намаляване на транспортните разходи;λЗнания и достъпен достъп до ресурси както за подобро, така и за устойчиво земеделиеλпроизводство и маркетинг и ефективното транспортиране на суровини и продукти; Междусекторен диалог и сътрудничество за оптимизиране на използването на наличните ресурси и синергии и увеличаване на производството на храни по ефикасен и устойчив начин, осигурявайки на производителите справедлив поминък;

Икономическото развитие на страните от Западните Балкани е тясно свързано с развитието на транспортната инфраструктура, преди всичко пътната. През последните няколко години страните от Западните Балкани инвестираха много пари в подобряване на пътната инфраструктура, особено в свързването на страните от Западните Балкани със съседите им с модерни магистрали. За съжаление разходите за изграждане на магистрали в Западните Балкани са почти най-високите в Европа, което за много експерти е показател за домакинска работа и харчене на бюджетни пари.

Търговете за изграждане на обществени магистрали в Западните Балкани трябва да бъдат публични и публикувани в известни икономически издания, преди да се сключи каквото и да е споразумение трябва да се обмислят всички възможни варианти и комбинации за евентуални партньорства с определени чуждестранни компании, които се интересуват от строителството на магистрали. Трябва да се предложи възможност за партньорство в бъдещото управление и поддръжка на магистралата, като в замяна фирмата, която ще строи магистралата, ще има своя

полза, но и да предложи на гражданите изгодни цени за ползване на магистралата, като най-модерна условия, , безопасност и комфорт при движение по магистралата.

Освен на магистралите, страните от Западните Балкани трябва да обърнат повече внимание и на местните пътища, които са в много лошо състояние. Инвестициите в местните пътища са много необходими и неизбежни. Правителствата трябва, в партньорство с местното самоуправление, да намерят решения на всички проблеми, пред които са изправени повечето общини в Западните Балкани днес. Липсата на финансови средства и ресурси днес само влошава и без това лошата ситуация. Много общини не могат да инвестират в изграждането на нови пътища, затова преминават към възстановяване на старите пътища, което в крайна сметка води само до загуба на пари. Често се случва след възстановяването на старите дупки след известно време те да се появят, така че проблемът не само да не се реши, но и да предизвика бунт сред гражданите.

Инвестициите в пътна инфраструктура ще окажат положително влияние върху цялостната икономическа ситуация в Западните Балкани, но също така ще окажат положително влияние върху повишаване на ефективността и ефективността на транспортните компании. Намаляване на времето за пътуване до желаната дестинация, намаляване на разходите за гориво, повишаване на безопасността на движението, са само част от ползите, които компаниите, но преди всичко гражданите на тези страни ще спечелят от инвестиции в пътна инфраструктура. Развитието на пътната инфраструктура е положителен сигнал за чуждестранните инвеститори, които в бъдеще ще искат да инвестират в Западните Балкани. Едно от ключовите условия за инвестиране в една държава е именно пътната инфраструктура, достъпът до по-голям пазар и т.н. В страните от Западните Балкани през последните години се наблюдава положителна тенденция за увеличаване на преките чуждестранни инвестиции,

Що се отнася до цялостното развитие на пътната инфраструктура, страните от Западните Балкани трябва да приемат стратегии за бъдещото развитие на пътната инфраструктура в съответствие с националните интереси, но и в съответствие с интересите на ЕС за развитие на пътната инфраструктура в Западните Балкани. Страните от Западните Балкани трябва да работят много повече, за да се доближат до стандартите на ЕС, за да постигнат средното ниво на развитие на транспортната инфраструктура в страните от ЕС. Присъединяването на страните от Западните Балкани към ЕС също е приоритет на всички правителства, но само с общи проекти и интереси страните от Западните Балкани бавно ще се доближат до вратите на ЕС.

Една от възможностите за развитие на транспортната инфраструктура на страните от Западните Балкани е сътрудничеството с други страни, формирането на съвместни проекти, всички с интерес към по-тясно и разширяващо се сътрудничество, било то в областта на икономиката, образованието, културата и т.н. Точно тези проекти са интересни за ЕС, така че със съвместни транспортни проекти за свързване и сътрудничество е по-лесно да се получат еврофондове за развитие.

Една от възможностите за развитие на транспортната инфраструктура на страните от Западните Балкани е сътрудничеството с други страни, формирането на съвместни проекти, всички с интерес към по-тясно и разширяващо се сътрудничество, било то в областта на икономиката, образованието, културата и т.н. Точно тези проекти са интересни за ЕС, така че със съвместни транспортни проекти за свързване и сътрудничество е по-лесно да се получат еврофондове за развитие.

Един от основните проблеми, пред които са изправени Западните Балкани днес, е корупцията. Правителствените институции на Косово отдавна са обект на критики от международната общност, ЕС, Съединените щати, както и международни организации. Борбата с корупцията е много трудна. Страните от Западните Балкани трябва в бъдеще да обърнат много повече внимание на изкореняването на това негативно явление, трябва да се приемат закони, които да наказват това деяние. През последните години много експерти, местни или чуждестранни, широко критикуваха правителствата за свързаните с корупция инвестиции в пътната инфраструктура. Разходите за изграждане на магистрала в Западните Балкани са едни от най-високите в Европа, също така цената за изграждането на същите е променяна няколко пъти или по-

точно увеличавана, така че крайната цена да бъде много по-висока от първоначалната, договорени. Само чрез премахване на корупцията Косово може да се надява на проекти, финансирани от ЕС, Световната банка, донори и т.н. Корупцията се отразява негативно на цялостната картина на Западните Балкани.

Заклучение

Селското стопанство е основен икономически сектор, който е от съществено значение за развитието и оцеляването на една държава. Благосъстоянието на населението е задължение на всяка държава, а осигуряването на достатъчно количество храна, която ще бъде с подходящо качество и ще отговаря на хранителните нужди на човешкия организъм е основно условие за здравето на населението и просперитета на държавата. Селското стопанство е важен източник на суровини за промишлеността, предимно за преработващата промишленост, но също така и за текстилната промишленост. Развитието на селското стопанство оказва благоприятно влияние върху развитието на селския туризъм, външната търговия чрез износ на селскостопански продукти, което косвено допринася за развитието на националната икономика. Европейският съюз отдавна е признал значението на селското стопанство, и за да се вземат навременни мерки за подпомагане на селското стопанство през 1958 г. е въведена Общата селскостопанска политика, която е в непрекъсната реформа и усъвършенстване. Подкрепата, предоставена от Общата селскостопанска политика, е около 40% от бюджета на Съюза. Въпреки факта, че през последните години този процент има трайна тенденция към намаляване, той все още е на високо ниво и представлява значителна подкрепа за земеделските производители.

Благодарение на новите технологии, механизация, агрохимикали, специализация на производството, както и провеждането на подходяща селскостопанска политика, производството е увеличено максимално. Но с нарастването на производителността в селското стопанство се наблюдава замърсяване на околната среда, намаляване на броя на земеделските стопанства с едновременно увеличаване на площта на стопанство, но и разпадане на икономическите и социални условия на живот в селските райони. Ключовият въпрос, който възниква, отразява необходимостта от спиране на подобни опустошителни процеси. Следователно отговорът трябва да се търси в новата роля на селското стопанство на устойчива основа. Устойчивото земеделие се стреми да осигури адекватно управление на човешките ресурси, с подходящо управление на природните ресурси. Управлението на човешките ресурси включва отчитане на социалната отговорност, като условията на труд и живот на селскостопанските работници, зачитане на нуждите на селските общности и здравето и безопасността на потребителите. Управлението на природните ресурси предполага запазване или подобряване на тези жизненоважни ресурси за дългосрочна употреба.

Устойчивото земеделие е ефективно производство на висококачествени, безопасни селскостопански продукти по начин, който защитава и подобрява природната среда, социалните и икономическите условия за фермерите, селскостопанските работници и местните общности с мерки за здраве и благосъстояние от всякакъв вид. Устойчивото земеделие се описва най-добре от следната схема. се характеризира с четири основни стълба: селскостопански системи, икономика, социални и екологични.

Централната част е съставена от устойчиви земеделски системи и е основен елемент на устойчивото земеделие. Икономическият стълб показва, че селското стопанство трябва да гарантира икономическата устойчивост на селскостопанските системи на местно ниво, т.е. на ниво ферма. Това означава, че трябва да има адекватен нетен доход на земеделските стопанства, който да е във функция на оптималния жизнен стандарт на фермерите, но и да осигурява годишни инвестиции за нарастване на производителността на земя, вода и други ресурси. Устойчивостта на селското стопанство е тясно свързана със социалните условия на фермерите и селската общност, където е важно да се подобрят социалните отношения между фермерите и селските райони, да се създаде силна селска социална инфраструктура, да се намали бедността и да се осигурят нови работни места в селските общности.

Въпросът за значението на подобряването на инфраструктурата в селските райони, и по-специално на селските пътища, не е нов в общността за развитие. Тази тема отдавна е в центъра на политиките за развитие, подкрепена от популярното предположение сред теоретичите на развитието, че неблагоприятното положение на отдалечените райони по отношение на икономическите възможности и социалното благосъстояние може да бъде коригирано с изграждането на пътища. Счита се, че инвестициите в инфраструктурата на селските райони имат важен положителен ефект върху селскостопанското производство и търговията, а правителствата и донорите инвестираха значително в развитието на селските пътища и транспортните коридори. И все пак – може би защото значението на такава инфраструктура за развитието изглеждаше толкова очевидно – от известно време имаше малко официални доказателства за това как и при какви условия пътищата са облагодетелствали селските домакинства и развитието на селското стопанство. Въпреки това до края на 20-ти век различни проучвания показват, че причинно-следствената връзка между изграждането на пътища и развитието на селските райони трябва да бъде по-нюансирана. Докладът за световното развитие на Световната банка от 1994 г. относно инфраструктурата за развитие подчертава, че фокусирането единствено върху увеличаването на количеството инсталации не е адекватно: трябва да се направи повече за качеството и ефективността на свързаните услуги.

Ролята на транспорта като допълнителен сектор на икономиката е особено важна, изразена чрез ролята на транспортната инфраструктура, която е общо условие за развитие и функциониране на икономиката, така че трафикът да се проявява като система от цялостна социална инфраструктура.

Транспортната инфраструктура е много важен източник на цели и съдържание на икономическите политики на обществото, тъй като в същото време тя е средство за функциониране на трафика и общо условие за развитието на икономиката и нейната инфраструктура. Инфраструктурите за преки ефекти на трафика се проявяват чрез функциите на трафика. Транспортната инфраструктура позволява функционирането на трафика като процес на транспортиране чрез транспортни средства за движение. Така той изпълнява функцията на компонент на транспортния капацитет, заедно с транспортните средства. Косвени ефекти от транспортната инфраструктура те се проявяват в нетрафик функции и само частично в трафик функции. Само в железопътния трафик инфраструктурата служи изключително за транспортни функции, т.е. функционирането на железопътния трафик изразява главно неговите преки ефекти. Инфраструктурата в други отрасли на транспорта, особено в автомобилния и речния, има ясно изразени нетранспортни функции. Пътищата в пътното движение служат и за различни социални, културни, спортни и други събития. Пътищата също го улесняват достъп до големи площи в селското стопанство и по този начин по-рационално използване на земеделските земи, горите и пасищата. Реките, наред с други неща, служат по различни начини за транспортни цели (за промишлено потребление на вода, за хранване на градски населени места, за различни водни спортове и др.). Летищата във въздушния трафик също дават възможност за организиране на различни спортни и други събития. По този начин инфраструктурата на трафика се проявява чрез поредица от преки, количествено измерими ефекти, както и косвени, неизмерими ефекти, които се отразяват в други сектори на икономиката и неикономически дейности.

Съответно пътната инфраструктура в своето развитие не може да остане само обект на разглеждане на нейните преки потребители (транспортни организации), тя вече е в добро състояние за нейното изграждане, развитие и поддръжка с цел постигане на преки и косвени ефекти, които се интересуват на първо място, цялата социална общност, т.е. държава. Териториите, през които минават важни пътни артерии, имат голям потенциал за развитие. Индустриализацията показва, че най-добрият трафик е от решаващо значение за икономическия растеж и развитието на всички сектори на икономиката, както и за социалното развитие.

Транспортната инфраструктура е от особено значение за икономиката, тъй като именно за нейното строителство се консумират големи количества различни продукти от други сектори на икономиката. Междусекторните отношения между трафика и другите икономически отрасли са

двупосочни, тъй като трафикът има свои собствени услуги и функции, които позволяват развитието на други сектори и абсорбират от тези други сектори големи количества продукти и стимулират тяхното развитие. Това е особено силно изразено в развитието на транспортната инфраструктура като общо основно условие за реализиране на функциите на движението, тъй като в конструкцията ѝ се използват големи количества различни строителни материали, след това продукти на стоманодобивната промишленост, електронната промишленост и други отрасли.

От друга страна, тя се развива чрез съпътстващите индустрии на релсови превозни средства, автомобилната индустрия с широк кръг от кооперативни дейности, самолетостроенето, корабостроенето, широка мрежа от услуги и други организации за ремонт и поддръжка на инфраструктурата и транспортните средства. .

Импулсите на обществото в рамките на икономическата политика, по отношение на развитието на трафика, те логично се отразяват във всички сектори на икономиката. Той показва трафик, който има значително влияние върху развитието на структурните връзки на голям брой индустрии като енергетика, индустрия, селско стопанство, туризъм и др.

От тези функции на транспорта и неговата роля в икономиката и обществото ясно проличава какво е неговото значение. В съвременната развита икономика трафикът идва още по-силно изразен като основно условие за нормалното протичане на процеса на обществено възпроизводство. Следователно, според съвременната икономическа теория, ефективността на икономиката на всяка страна се измерва именно с ефективността на системата за движение.

Слабо развитата инфраструктура, остарелият транспортен капацитет, неадекватната организация на транспорта, сигурността и опазването на околната среда са основните икономически бариери за растеж, повишаване на производителността и конкурентоспособността. Целта е да се формира система за движение, която с новата си организация, подобрена инфраструктура и транспорт чрез енергийни средства да се конкурира с трафика на европейските страни.

Подобряването на свързаността в рамките на Западните Балкани, както и между Западните Балкани и Европейския съюз, е ключов фактор за растежа и създаването на работни места и ще допринесе за ясни ползи за икономиката и гражданите на региона. Не само инфраструктурата обаче ще подобри свързаността. По същия начин е важно да се прилагат технически стандарти и други смекчаващи мерки, като хармонизиране и опростяване на процедурите за преминаване на границите, железопътни реформи, информационни системи, системи за сигурност и поддръжка на пасища, споделяне на железопътни линии и достъп до други. клиенти. Това е много положителна работа от икономическа гледна точка и основната причина балканските страни да са икономически слабо развити е, че са далеч от пазарите и икономическите центрове.

Реформаторските ходове на страните от Западните Балкани направиха определени промени в някои видове транспорт през последните десет години, но множество слабости, проблеми и ограничения за развитие. Финансирането на реформите е един от водещите проблеми на прехода, пред които са изправени всички икономики в преход.

Основните характеристики на наследената транспортна система в Сърбия, както и в други страни в преход, са повлияни от ориентацията към тежката промишленост и енергетиката, колективизма, бързата урбанизация, без критерии за пазарна ефективност и с всички недостатъци неефективно централизирано планиране, с ограничени и контролирани потоци международен обмен. Инфраструктурата в тях изостава по качество от развитите западноевропейски страни.

Участието на частния сектор беше сравнително малко, но с нарастване, условията на конкуренция са доста неравномерни и има голяма липса на инвестиционни средства. Конкуренцията трудно може да се нарече свободна, предвид големи унаследени изкривявания и неравнопоставеност на задълженията и позициите на компаниите и клоновете на пазара.

Потребителите теоретично имат свобода на избор, но предлагането на трафик услуги е слабо не само по отношение на качеството, а понякога и по отношение на количеството, а най-често цените не отразяват разходите за предоставяне на услугите. Освен по-новите, предимно частни дружества, транспортните дружества са формално търговски независими, но и обременени с лоша материална база, наследен слаб транспортен капацитет и остарели методи на управление, което води

до лошо обслужване и ниска ефективност. Ресурсите в трафика са неадекватно оценени, което причинява допълнителни изкривявания, координацията в областта на транспортната политика и развитието на инфраструктурата, основана на обективизиращи изследвания и методи, е недостатъчно развита.

Страните от Западните Балкани са предприели радикални промени в транспортния сектор, променяйки общите разпоредби и преструктурирайки се, а транспортните компании работят за повишаване на ефективността си и въвеждане на ясни икономически критерии в бизнеса.

Подобряването на връзката с най-развитите европейски страни, както и между самите балкански страни (разширяване на регионалния пазар) е най-важната стъпка за повишаване на техния икономически потенциал. „Програмата за свързване “предвижда капиталови инвестиции в свързването на транспортната инфраструктура (пътна, железопътна, река, пристанище и летище) и енергетиката.

Те са комбинирани с техническа подкрепа от SEETO и секретариата на Енергийната общност.

Г. СПРАВКА ЗА ПРИНОСИ

Докторската дисертация „УПРАВЛЕНИЕ НА ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ЗЕМЕДЕЛИЕТО” съдържа следните основни приноси:

1. Изяснена е същността на пътната инфраструктура за устойчивото развитие на земеделието като национален отрасъл на една държава;
2. Изяснена е същността на устойчивото развитие на земеделието като е изследвана ролята на инфраструктурата в този процес;
3. Изяснена е същността на земеделието в контекста на устойчивото развитие на икономическите отрасли;
4. Изготвена и аргументирана е стратегия за устойчиво развитие на земеделието в Западните Балкани, в чиято основа стои пътната инфраструктура като основен елемент на устойчивост;
5. Анализирана е ролята на пътната инфраструктура за устойчивото развитие на земеделието в Западните Балкани

Д. СПИСЪК С ПУБЛИКАЦИИ НА КАНДИДАТА

1. Беслими, Б. (2023). Управление на маркетинговата концепция на туристическата дестинация. *Journal of Management sciences and applications*, том 1, брой: 1, ISSN 2815-3030, стр. 139-150
2. Беслими, Б. (2023). Ролята на лидера в бизнес преговорите за инвестиции в компании в Косово. *Journal of Management sciences and applications*, том 1, брой: 1, ISSN 2815-3030, стр. 175-180
3. Беслими, Б. (2022). Свободна зона в по-бързото развитие на община Феризай. *Journal of Bio-based marketing*, vol.3, брой: 1, ISSN 2683-0826, стр. 36-43