



**РЕЦЕНЗИЯ**

от

**професор д-р Емил Божидаров Железов**

**ВТУ „Т. Каблешков“, научна специалност „Икономика и управление“**

**(Икономика на транспорта)**

**Относно:** Дисертационен труд за присъждане на образователна и научна степен „доктор“ по научна специалност „Икономика и управление (Икономика на транспорта)“ в УНСС.

**Автор на дисертационния труд: Слав Йорданов Монов**

**Тема на дисертационния труд: „Повишаване ефективността на инвестициите в предприятията за градски автобусни превози (на примера на гр. София)“**

**Научен ръководител: проф. д-кн Христо Първанов Първанов**

Основание за представяне на рецензията: участие в състава на научното жури по защита на дисертационния труд съгласно Заповед на Ректора на УНСС № 3178/13.12.2019 г.

**1. Информация за дисертанта**

**• Информация за процедурата**

Слав Йорданов Монов е зачислен като редовен докторант със Заповед № 1354/02.06.2017 г. на Ректора на УНСС и се е обучавал към катедра „Икономика на транспорта и енергетиката“ по научна специалност 05.02.18 „Икономика и управление“.

Разработеният дисертационен труд е обсъден на заседание на катедрения съвет на 09.12.2019 г. и е предложен за защита.

В рамките на своето обучение Слав Монов е изпълнил всички изисквания, заложи в индивидуалния учебен план.

**• Кратка биографична справка**

Слав Монов е завършил средно образование през 1994 г. в „Техникум по електротехника и автоматика“ С.М. Киров, специалност „Робототехника и ГАПС“. Завършил е висше образование със специалност „Икономика на транспорта“ в „Университет за национално и световно стопанство“ ОКС „Бакалавър“ (2000 г.) и ОКС „Магистър“ (2003 г.). Притежава Удостоверение за професионална компетентност за международен автомобилен превоз на пътници.

Слав Монов е работил като технолог на електронна медицинска апаратура в Държавна университетска болница „Царица Йоанна“ (1996 - 1997г.) и като Заместник управител на фирма „ИДЕАЛ“, която е официален вносител на автомобилни гуми (1999г.-2001г.).

Професионалната кариера на Слав Монов, свързана с автобусния транспорт, започва след завършването му на висше образование. От 2002 г. до 2012 г. той е началник на отдел „Автобусен транспорт“ в „ГЛОБАЛ БИОМЕТ“ ООД, а от 2012 г. и към момента е Изпълнителен директор на „СТОЛИЧЕН АВТОТРАНСПОРТ“ ЕАД.

## **2. Обща характеристика на дисертационния труд**

### **• Обем и структура**

Дисертационният труд е разработен в обем от 230 страници. Структуриран е в увод, изложение в три глави и заключение. Съдържа 104 фигури, 13 таблици, 3 приложения и списък с използваните литературни източници, включващ 116 заглавия и 3 интернет страници.

В увода на дисертационния труд е обоснована актуалността на темата, дефинирана е основната цел на изследването и са формулирани поставените за нейното постигане задачи. Определени са предметът, обектът и основната теза на изследването. Резюмирана е структурата на труда и е посочен методическият обхват.

### **• Актуалност на темата**

Темата е актуална, предвид значението, което имат източниците на финансиране и ефективността на инвестициите за постигане на устойчиво развитие на градската мобилност в контекста на европейските и национални стратегически документи.

Актуалността на темата е обоснована от автора с конкретните постижения на „Столичен автобусен транспорт” ЕАД по отношение на извършените инвестиции в подновяване на автобусния парк и с необходимостта от бъдещи инвестиции за технологично развитие на парка и ремонтната база, привличането и подготовката на кадри, оптимизацията на маршрутите и превозния капацитет.

### **• Цел на изследването**

Целта на изследването е формулирана от автора в съответствие с темата, а именно „да се определят възможностите за усъвършенстване на инвестиционната политика и повишаване на ефективността на инвестициите в сферата на градските автобусни превози в София, при максималното използване на чужд опит, възможностите на европейските програми и отчитане спецификата на градската среда“.

### **• Изследователска теза**

Изследователската теза на автора е, че „повишаване на ефективността на инвестициите може да се постигне чрез преход към устойчив градски автобусен транспорт в София, съответстващ на европейския стандарт за качество и може да бъде реализиран, чрез прилагане на модела за реформа на сектора, предложен от Европейска банка за възстановяване и развитие (ЕБВР) и адаптирането на този модел за нуждите на предприятието „Столичен автотранспорт” ЕАД“.

### **• Задачи на изследването**

Основните задачи, които си е поставил автора са следните:

1. Избор на теоретична концепция за инвестиционни стратегии за усъвършенстване на инвестиционния процес при градските автобусни превози.
2. Анализ на технологичното равнище на развитие на автобусния превоз в град София от гледна точка на европейската рамка на политиката за устойчив градски транспорт, основан на европейска и национална статистика.
3. Дефиниране на иновативни подходи за устойчиво инвестиционно финансиране на „Столичен автотранспорт” ЕАД и избор на източници за финансова подкрепа за гарантиране на ефективността на инвестициите.
4. Адаптиране модела на ЕБВР за устойчив градски транспорт към предприятията за автобусни градски превози в гр. София и големите градове в България.

Формулираните от автора задачи на изследването са ясни и конкретни. Те са насочени

към постигане на основната цел и доказване на изследователската теза.

Преди представянето на всяка глава, в автореферата са дефинирани конкретни задачи, които се постигат с нейното разработване и които са обвързани с дефинираните основни задачи на дисертационния труд.

- **Предмет и обект на изследването**

Предмет на изследването са насоките, пътищата и факторите за повишаване ефективността на инвестициите в автобусните превози на град София.

Обект на изследването е градският автобусен транспорт в град София с конкретен изследователски пример - „Столичен автотранспорт” ЕАД.

- **Съдържание и изложение**

**Първа глава „Специфика на инвестиционните стратегии при предприятията за градски автобусни превози“** има теоретичен характер. Направен е преглед на научната литература, въз основа на който са систематизирани дефиниции и определения на основни термини, понятия и категории, свързани с темата, целта и обхвата на дисертационния труд. По-конкретно са разгледани и обобщени определения за категориите финанси, инвестиции, инвестиционен пазар, инвестиционен процес, ефективност и ефект, представени в различни аспекти и с различна степен на абстракция.

Представена е основна класификация на инвестициите. Разгледани са обхватът, етапите и участниците в инвестиционния процес, както и основните фактори за ефективност на инвестициите.

Интересен авторски подход в тази глава е групирането на разходите за целите на изследването с отчитане на източниците на тяхното финансиране в три категории - за инвестиции, за подобрения и за услуги.

Идентифицирани и систематизирани от автора са потенциалните източници и инструменти за финансиране на дейности в транспорта (таблица 1 от труда).

Представен е анализ на силните и слабите страни, възможностите и заплахите (SWOT) за дейността на градския автобусен транспорт от гледна точка на приходите и разходите.

Систематизирано са представени основното съдържание, обхватът, институционалните измерения, целите и задачите на инвестиционната политика на макро и на микро равнище при градските автобусни превози.

Отделено е място на основни моменти, свързани с правното регулиране на инвестиционната дейност в градския автобусен транспорт, юридическите отговорности на субектите на инвестиционната дейност- предприятия за градски автобусни превози и основните направления за стимулиране на инвестициите.

Разгледани са основните елементи на инвестиционния пазар и факторите, които оказват влияние върху инвестиционното търсене и предлагане.

В теоретичен план са разгледани същността на инвестиционните стратегии, дефинирането на стратегически цели, направления и задачи на предприятията за градски автобусни превози.

Подробно са разгледани възможните източници и методи на финансиране на инвестиционни проекти в градския пътнически автобусен транспорт. Въз основа на проучените литературни източници е направена класификация на източниците за финансиране на инвестиционни проекти в транспорта. Разработена е матрица на източниците и организационните форми за финансиране на инвестиционните проекти в транспорта. Идентифицирани са предимствата и недостатъците на собствения и заемния

капитал, като източници на финансиране. В теоретичен аспект са разгледани и методите за оценка на ефективността на инвестиционните проекти.

**Втора глава „Европейски градски обществен транспорт: законодателство, финансиране и удовлетвореност на потребителите“** има аналитичен характер и включва проучвания на автора на основни европейски нормативни и стратегически документи, свързани с градската мобилност, европейски източници за финансова подкрепа на градската мобилност и автобусните превози, практики на финансиране на обществения транспорт и автобусните превози в европейски градове и въздействие на инвестициите върху удовлетвореността на пътниците от ползването на градски обществен транспорт в Европа.

В резюме са представени целите и приоритетите на Европейската стратегия за мобилност с ниски емисии по отношение на пътната безопасност, интелигентното таксуване за пътна инфраструктура, задръстванията, замърсяването на въздуха, емисиите на CO<sub>2</sub> и условията на труд.

Систематизирани са основните области на въздействие на политиката на ЕС (определяне на политическата рамка, предлагане и осигуряване на целеви фондове и финансиране, улесняване на обмена на опит и най-добри практики, повишаване на информираността).

Резюмирано са представени законодателни актове и инициативи на ЕС в сферата на градската мобилност (Пакет „Градска мобилност“) и законодателни актове на ЕС с влияние върху градския транспорт (Директивата за чистите превозни средства 2009/33/ЕО, Директива 2014/94/ЕС относно внедряването на инфраструктура за алтернативни горива, План за действие за инфраструктурата на алтернативните горива, Директива 2010/40/ЕС за интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, Партньорство за градска мобилност, Инициатива за разгръщане на чисти автобуси, Регламенти за градска достъпност и др.).

Разгледани са възможностите за безвъзмездно съфинансиране на инвестиционни проекти в транспорта, които предоставят Европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕФРР и КФ), инициативи и програми на ЕС (ХОРИЗОНТ 2020 , Механизъм за свързване на Европа и други), както и възможности за финансиране чрез заемни средства от Европейска инвестиционна банка.

Проучени са практики на финансиране на обществения транспорт и автобусните превози в европейски държави (Холандия, Италия, Испания, Дания, Швеция, Великобритания, Франция и други) и са систематизирани подходите за финансиране на автобусните превози от гледна точка на разпределението им между публични източници (правителство, местни власти) и частен капитал и механизмите за тяхното осигуряване (такси, данъци, тарифи и др.). Авторът е систематизирал механизмите на финансиране на градските автобусни превози (таблица 7 от труда), като е направил оценка на техните предимства и недостатъци.

На базата на обширен анализ на резултати от публично достъпни официални проучвания и статистически данни, авторът е направил обоснован извод, че въпреки високата степен на неудовлетвореност от транспортните услуги на национално ниво, в столицата нивото на удовлетвореност от наземния транспорт е високо и е сравнимо с това в сходни на гр. София градове в Европа.

Направен е извод, че общественият транспорт в гр. София, включително и автобусният, е сред факторите, които карат столичани да чувстват висока степен на удовлетворение от мястото, в което живеят. Удовлетворението от използването на обществения транспорт смекчава негативното отношение към други фактори на живот в гр. София, като например високото ниво на шум, замърсеност на въздуха и др.

**Трета глава „Инвестиционни решения за преход към устойчив градски автобусен транспорт в град София“** включва изясняване на прехода към устойчив градски автобусен транспорт в град София, модел за реформа на ЕБВР и подход за трансформиране на градските автобусни превози в устойчива транспортна система чрез адаптация на този модел.

Резюмирано са представени опитът и постиженията на Столична община в подобряване на градския автобусен транспорт чрез инвестиции за подновяване на автобусния парк и поставените цели за подобряване на качеството на обслужване и намаляване на вредното въздействие върху околната среда.

Представени са основните елементи на модел за реформа на ЕБВР, които включват: висок стандарт на обслужване на клиентите; привличане на професионалисти и развиване на уменията на служителите; ревизиране на управлението в отговор на появата на нови участници и бизнес модели; влияние на новите технологии върху структурата и равнището на разходите и приходите; трансформиране на градските автобусни превози в устойчиви транспортни системи чрез създаване на подходяща стратегическа и нормативна рамка и политическа и гражданска подкрепа.

На базата на проучени добри практики и примери, авторът е идентифицирал и е предложил набор от ключови мерки за градска политика по отношение на автобусните превози. Мерките са систематизирани според тип (сфера на въздействие) на политиката (управление на търсенето; зелен автопарк; инвестиции в инфраструктура; ценови и финансови стимули; управление и контрол на трафика), според институционалното ниво на изпълнение (национални или местни власти) и според ключовите области на въздействие, разпределението на разходите и обхванатите видове транспорт.

Авторът е дефинирал пет сценария, включващи набор от мерки според тип на политиката (сфера на въздействие) и прилагането на три алтернативни политически подхода- популяризиране и регулиране на поведението чрез информация, планиране и изграждане и използване на икономически стимули.

Обоснована е необходимостта, дефинирани са основните компоненти и са идентифицирани бариерите за осъществяване на реформа в автобусния сектор за постигане на по-висока ефективност на инвестициите. Определени са обхватът и съдържанието на основните етапи на реформата (анализ и проучване, определяне на цели, дефиниране на нова автобусна система, разработване на план, управление на реформата). Обоснована е необходимостта от промяна в ролите и отговорностите на публичните и частните оператори.

В резултат на изследването авторът е направил обобщен извод, доказващ изследователската теза, а именно, че повишаване на ефективността на инвестициите може да се постигне чрез преход към устойчив градски автобусен транспорт в София, съответстващ на европейския стандарт за качество и може да бъде реализиран, чрез прилагане на модела за реформа на сектора, предложен от ЕБВР и адаптирането на този модел за нуждите на предприятието „Столичен автотранспорт“ ЕАД.

- **Използвана научна литература и осведоменост на дисертанта**

Обхватът и съдържанието на библиографската справка и цитиранията в труда показват, че авторът е запознат с изследваните проблеми, проучил е актуални източници, направил е необходимата творческа интерпретация и е идентифицирал и систематизирал основните проблеми, свързани с темата. Практическият опит на дисертанта също е фактор, определящ познанията му в сферата на градската мобилност.

### **3. Оценка на получените научни и научно-приложни резултати**

Конкретните резултати от изследването са посочени в представената в т.2 на рецензията характеристика на труда. Научните и приложните резултати от изследването са пряко свързани с изследователската теза и постигането на формулираните цели.

Дефинираните от автора задачи на изследването и задачите, посочени в автореферата за всяка глава са изпълнени в необходимия обхват, с необходимата прецизност и задълбоченост. Основната цел на дисертационния труд също е постигната и авторът убедително доказва своята изследователска теза.

От методологична гледна точка трудът е разработен в логична последователност с обособени теоретична, аналитична и научно-приложна части с дефинирани ограничения.

За целите на изследването авторът е подбрал и е използвал подходящи методи, които са посочени в автореферата.

### **4. Оценка на научните и научно-приложни приноси**

В автореферата, дисертантът е формулирал шест научни приноса. В два от тях (№ 3 и № 6) акцентът не е върху резултатите, а върху начините за тяхното постигане, поради което следва те да бъдат редуцирани. Същевременно в дисертационния труд са постигнати резултати, които могат да се определят като научни приноси, но не са посочени в автореферата. Предвид посочените съображения, могат да се формулират следните научно-приложни приноси:

1. Определени са възможностите за усъвършенстване на инвестиционната политика и повишаване на ефективността на инвестициите в сферата на градските автобусни превози в София, при използване на чужд опит, възможностите на европейските програми и отчитане спецификата на градската среда.
2. Извършена е адаптация на модел на ЕБВР за устойчив градски транспорт към възможностите на град София за осигуряване на инвестиции в предприятията за автобусни превози и интегрирано решение за повишаване ефективността на инвестициите в автобусния градски транспорт с намиране на оптимизационен модел и изследвани иновативни стратегии за устойчиво финансиране и конкретни източници.
3. Предложена е класификация на източниците, организационните форми и механизмите на финансиране на инвестиционни проекти в транспорта и е направена оценка на предимствата и недостатъците на финансиране чрез публични източници, частен и заеман капитал.
4. Определени са насоките, пътищата и факторите за оптимално приложение на европейския опит на градове с мащабите на град София за дефиниране на устойчив градски транспорт и транспортни схеми, с цел повишаване нивата на удовлетвореност на населението и повишаване на качеството на живот.
5. Предложен е набор от ключови мерки за градска политика по отношение на

автобусните превози и е дефинирана стратегия за бъдещи инвестиции в предприятията за автобусни превози и повишаване на тяхната ефективност, с отчитане на спецификите на големите градове в България и изискванията на предложения адаптиран модел на ЕБВР.

## **5. Оценка на публикациите по дисертацията**

Представени са четири самостоятелни публикации в научни списания, които отразяват съществени части и основни моменти от дисертационния труд:

- Анализ на състоянието на автобусния транспорт на територията на Столична община и насоки за устойчивото му развитие, Списание „Икономически и социални алтернативи“, брой 3, 2018 г., стр. 33-47;
- Тенденции в градската мобилност в ЕС, Списание „Камиони“, септември 2019 г., с. 82-86;
- Тенденции в градската мобилност в ЕС, публикация 2-ра част, Списание „Камиони“, октомври 2019 г., стр. 88-89;
- Европейска политическа рамка за устойчив градски транспорт, списание „Инфраструктура & Комуникации“, издание на факултет „Икономика на инфраструктурата“. Статията е приета за печат в бр.14 на списанието (м. март 2020 г.).

## **6. Оценка на автореферата**

Авторефератът е разработен съгласно изискванията и представя коректно в резюме, достатъчно точно и пълно съдържанието, резултатите и приносите на дисертационния труд. Формулираните в автореферата конкретни цели за всяка глава дават възможност за обективност при оценката на степента на постигане на целите.

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

Дисертационният труд прави впечатление с широкия обхват на разглежданите в него аспекти на градската мобилност. От една страна това доказва осведомеността на автора и неговия стремеж да обхване всички проблеми, които имат пряка или косвена връзка с темата. От друга страна обаче, води до невъзможност в рамките на труда да бъдат изследвани по-задълбочено важни проблеми.

Изложението се характеризира с необходимите за дисертационен труд стил и прецизност, но има допуснати някои неточности. Например: объркване между класификациите на реалните и финансовите инвестиции (стр. 23); необосновано твърдение в SWOT анализа на стр. 20, че се наблюдава тенденция за намаляване на собствеността върху лични автомобили; необосновано в анализите твърдение, че търсенето на ГАТ е твърде нееластично по отношение на промените на тарифите; използвани са наименованието „Столичен автобусен транспорт“ ЕАД и „Столичен автотранспрт“ ЕАД; използване на места в текста на абривиатури на латиница и др.

С цел потвърждаване на правилността на формулираната изследователска теза дисертантът следва да отговори на въпроса, защо счита, че преходът към устойчив градски автобусен транспорт в София е фактор за повишаване на ефективността на инвестициите, а не обратното- че повишаването на ефективността на инвестициите е фактор за развитие на устойчив градски транспорт?

## **8. Обобщена оценка на дисертационния труд**

- Темата на дисертационния труд е актуална.
- Основната цел, задачите, предметът и обектът на изследване са дефинирани в съответствие с темата на труда.
- Дисертационният труд е структуриран пропорционално и логично в съответствие с темата, целта и задачите, които са поставени.
- Изложението се характеризира с необходимите за дисертационен труд стил, логика и последователност.
- В представените публикации на докторанта са отразени съществени части и резултати от дисертационния труд.
- Дисертационният труд илюстрира теоретичната подготовка, литературната осведоменост, практическият опит и способностите на докторанта да прави самостоятелни изследвания.
- В труда се съдържат научно- приложни приноси, свързани със систематизиране на научните знания, установяване на зависимости и формулиране на аргументирани изводи и препоръки.
- Поставените задачи са изпълнени, формулираните цели са постигнати и изследователската теза е доказана.

## **9. Заключение**

Дисертационният труд отговаря на критериите и изискванията за присъждане на образователна и научна степен „доктор”. Представената в рецензията оценка показва, че Слав Йорданов Монов притежава необходимите теоретични знания по Икономика на транспорта и способности самостоятелно да разработва научни изследвания.

Предлагам на Слав Йорданов Монов да бъде присъдена образователна и научна степен „доктор" по научна специалност „Икономика и управление (Икономика на транспорта)”. .

София, 10.02.2020 г.

Подпис: .....  
/проф. д-р Е. Железов/