



УНИВЕРСИТЕТ ЗА НАЦИОНАЛНО И СВЕТОВНО СТОПАНСТВО

Духът прави силата

Факултет "Икономика на инфраструктурата"

Катедра "Икономика на транспорта и енергетиката"

АВТОРЕФЕРАТ

на дисертационен труд за присъждане на образователна
и научна степен „доктор“

НАСОКИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ УПРАВЛЕНИЕТО НА ТРАНСПОРТНИ ПРОЕКТИ

Докторант: **Калинка Боянова**

Научен ръководител:
проф.д.ик.н. **Христо Първанов**

София, 2021

Дисертационният труд е обсъден и насрочен за защита пред научно жури от катедра „Икономика на транспорта и енергетиката“ към факултет „Икономика на инфраструктурата“ на Университета за национално и световно стопанство – гр. София.

Дисертационният труд, с обем от 147 стандартни страници, се състои от увод, изложение в три глави, заключение и библиография (77 български и чуждестранни заглавия в областта на формалните и обществените науки, в т.ч. геоикономика и геополитика, стопанско управление и като подобласт - управление на проекти. В дисертационния труд са включени като илюстрационен материал 55 фигури и 13 таблици.

Авторът на дисертационния труд е задочен докторант в УНСС, с 15 годишен опит в областта на образованието и обучението.

Защитата на дисертационния труд пред научно жури ще се състои на 12.03.2021г. от 11:00 ч., в зала „Научни съвети“ на УНСС на заседание на научното жури. Материалите по защитата са на разположение на интересуващите се в сектор „Научни съвети и конкурси“, както и на Интернет страницата на УНСС.

Съдържание

1. Обща характеристика на дисертационния труд	4
1.1. Актуалност на темата	4
1.2. Степен на разработеност на проблема	4
1.3. Цели и задачи на дисертационния труд	5
1.4. Ограничения	6
1.5. Методология на изследването	7
1.6. Апробация	8
1.7. Структура и обем	8
2. Съдържание на дисертацията	10
2.1. Първа глава: Концепции за управление на транспортни проекти	10
2.2. Втора глава: Специфики при управлението на транспортни проекти	16
2.3. Трета глава: Перспективни глобални транспортно-логистични проекти и възможности за успешно включване на България.....	24
Заключение	29
3. Справка за научните постижения с приносен характер	30
4. Публикации.....	30
5. Декларация за академична лоялност	31

1. Обща характеристика на дисертационния труд

1.1. Актуалност на темата

Знанията, свързани с управлението на проекти, са не само изключително актуални, но и широкообхватни, тъй като задоволяват масовите потребности на световната икономика от развитие и напредък. В своята дейност, всички държавни, стопански и нестопански организации, се нуждаят от въвеждане и реализиране на успешни проекти, с цел създаване на ползи в икономическата и социалната сфера. Именно затова, разбирането на същността на проектите е ключов фактор за успех, както за икономиката като цяло, така и за отделния предприемач или индивид.

В последните три десетилетия, се наблюдава икономизирането на обществените отношения, с намаляване на ролята на държавата и местната власт в стопанския живот, в т.ч. и при инфраструктурните начинания с голямо обществено значение. Залагане на частната инициатива, предоставяне на големи обекти и обществени услуги на частни предприятия чрез концесии, въвеждане на принципа на проектното бюджетиране – всичко това поставя ударение върху рентабилността в тесен смисъл, върху краткосрочната възвръщаемост на вложените средства, с изключване на общите ефекти от едно мащабно начинание върху цялостното обществено развитие. Това понякога води до непредвидени отрицателни ефекти, в т.ч. стопански и демографски регрес на цели региони, и тези ефекти не могат да бъдат разбрани само в тесните рамки на стопанската сметка. Заради едностранчив икономизиран подход и несъобразяване с всички групи фактори, се провалят големи проекти в транспорта и енергетиката, пропускат се възможности, които биха дали по-здрава основа на стопанското и човешкото развитие на България.

Започналата през 2008 г. обща стопанска криза не е преодоляна, а върху нейните отрицателни ефекти се наслагват щетите от пандемията, обхванали през 2020 г. практически всички високо развити държави. Промяната в тежестта на основните играчи, предполага ожесточена конкуренция при преразпределението на активи и при изграждането на новата инфраструктура на международната икономика. Конкуренцията няма да се ограничава само до механизмите и инструментите на свободната търговия. Затова е нужно, при планирането на големи транспортни и инфраструктурни проекти, да се отчитат всички групи фактори във взаимовръзка и да се пресмята, доколкото е възможно, общият дългосрочен ефект. Пренебрегване на една група фактори, може да доведе до разминаване с големите цели пред общественото развитие.

1.2. Степен на разработеност на проблема

Изследванията, посветени на управлението на транспортни проекти, вече имат сериозна традиция, както в световен мащаб, така и в България. Издадени са голям брой сериозни авторски материали с научен, научно-приложни и общообразователен характер. Следвайки логиката на преход от общото към частното, най-напред посочваме системния подход, който позволява решаването на практически въпроси, свързани с управлението в най-широк смисъл. В България той е разработван от автори като Христо Калигоров, Михаил Бушев, Таню Колев, Георги Шереметов, Ангел Марчев и др.

Той е приложим и в тясно специализирани области, като управлението на проекти, което предвид голямото практическо значение е представено от множество автори в българската научна литература, например Константин Цветков, Руслан Пенчев, Тодорка Костадинова, Мила Георгиева, Анета Докова, Мария Матеева, Николай

Найденев, Иван Георгиев, Цветан Цветков и др. Преведени на български език са автори като Силия Бъртън, Норма Майкъл и др. В болшинството от случаите, техните разработки имат подчертано практико-приложен характер и са изцяло в духа на водещите чуждестранни управленски школи, с преобладаващите сред тях нагласи за икономическа рационалност, строг контрол и отчетност, гарантирана краткосрочна до средносрочна възвръщаемост на инвестициите, уклон към проектно бюджетирание в макроикономическата политика.

След влизането на България в ЕС, голямо значение и разпространение придобиха разработките, свързани с реализирането на проекти със съфинансиране от фондовете на ЕС. В практиката, бяха наложени стандартите за управление на проекти на съюза по отделните оперативни програми в съответните министерства, като това се отнася и за проекти, финансирани изцяло от вътрешни източници, например от Националния иновационен фонд. Съсредоточаването върху практическата приложимост, неизбежно налага ограничения върху обхвата и дълбочината на разглеждане на проблемите. Високо равнище на анализ, показват разработките на изследователите от УНСС Евангели Андронов, Матилда Александрова, Надя Маринова, и Бистра Боева, поставяща ударение върху проекти с международен обхват. Транспортните проекти, като обособена част от проектите като цяло, са обект на изследване от страна на Христо Първанов, Виолета Бакалова, Христина Николова, Светла Цветкова. Сред разработките, които имат отношение към обекта на изследване в тази работа са и трудовете на Нина Дюлгерова, Елизабет Йонева и Георги Чанков, разглеждащи транспорта, в т.ч. транспорта на енергоносители в геополитически контекст.

В добавка, увлечението по проектно бюджетирание, и особено усвояването на средства от фондовете на ЕС чрез проекти, предизвиква бурен ръст на консултантски предприятия и изобилие от достъпни в мрежата материали без авторство, изключително с практическа насоченост. Спецификите, на отделните проектни области, особено с обхвата и дълбочината на транспорта, остават недокрай застъпени, с изключение на посочените по-горе автори. Промените, предизвикани от продължаващите и наслагващи се една върху друга кризи, оставят достатъчно поле за авторски принос към проблемите.

1.3. Цели и задачи на дисертационния труд

Целта на настоящата дисертация е да изследва чрез конкретни примери недокрай изследваната област на политическите рискове (вътрешни и външни), като част от общата група на рисковите фактори и да предложи допълнение към преобладаващия понастоящем подчертано икономизиран подход, с оглед разработване на изгодна за България схема за включване в транспортните и енергийни крупни проекти.

В съответствие с тази цел са поставени следните задачи:

1. Изграждане на конкретен теоретичен подход и дефиниране на работен понятиен апарат, приложими при изследването на проблема.

2. Изследване на макросредата – геополитическа и геоикономическа, в която се извършва промяна в господстващата понастоящем парадигма на управлението, като специфична дейност, в т.ч. управлението на транспортни проекти, в сърцевината на която лежи подчертано икономизираното мислене.

3. Подбор на примери от световната и българска практика, чрез които с помощта на ретроспективен и сравнителен анализи, да се посочат изкривяванията, причинени от недостатъчното съобразяване с цяла група политически рискови фактори.

4. Дефиниране на допълнен с елементи на геополитически и геоикономически анализ модел на транспортни мащабни проекти, с приложимост в български условия.

Обект на настоящата дисертация са същността и спецификите на управлението на транспортни и енергийни крупни проекти, така, както са утвърдени като стандарти в практиката в последните години, разгледани в конкретен исторически контекст – геополитическите промени и преначертаването на основните енергийни и транспортни схеми.

Предмет на изследването е начинът за увеличаване на ефективността при планирането и управлението на транспортните и енергийни крупни проекти, а именно - чрез отчитане и анализ на рисковете, запълване на празнотите в теорията, подсказано от практиката, особено в последните няколко десетилетия в условията на горепосочената промяна.

Главната теза е, че основен фактор за успешно управление на транспортни проекти в България, това е ефективното приложение на резултатите от критичния анализ на политическите рискове и реализираните международни проекти с българско участие, като основна роля се дава на организационно технологичните фактори, не изискващи значителни инвестиции. Пример за такъв фактор е използването на геополитическото разположение на страната ни, свързано с транспортни коридори, преноса на газ и електрическа енергия при обвързването на нашата транспортна и енергийна система с тази на Европейските страни, диверсификация на доставките и либерализация на пазара.

Основната **хипотеза** е, че съществуващата понастоящем теоретична основа, на която стъпва практиката по управлението на големите транспортни проекти, в определени случаи пренебрегва съществена част от рисковете, а именно политическата група рискове. Пропускът, се дължи донякъде на едностранчивостта на либералната икономическа теория, която се наложи като господстваща в последните няколко десетилетия. Пренебрегването на политическите фактори, в т.ч. свързани със сигурността, може да изкриви общата картина за целесъобразността, осъществимостта, рентабилността и пр. параметри на даден проект. Предвид обстоятелството, че транспортните и енергийни проекти са инфраструктурни крупни проекти, ангажиращи голяма част от икономиката – местна, национална, наднационална, то последиците от евентуален провал, могат да бъдат от решаващо значение за развитието на цели държави или дори групи държави. Съобразяването с трите групи фактори, в т.ч. с политическите, трябва да позволи на държавата и фирмите да използват благоприятното разположение на България и превръщането ѝ във важен регионален фактор, вкл. чрез изграждане на специализирана свободна икономическа зона, като звено в новия стратегически проект „Един пояс – един път“, свързващ Европа с Азия.

1.4. Ограничения

Въпреки историческите препратки, настоящото изследване се съсредоточава главно върху периода след 2007 г. по няколко причини: От една страна, влизането на България в ЕС обвързва големите транспортни и други инфраструктурни проекти с външни рамкови финансови и политически условия, като част от цялостното развитие на съюза, а това внася нови специфики при управлението им. От друга страна, финансовата криза 2007-2008 г. предизвиква всеобща структурна стопанска, а впоследствие и обща криза на модела на обществено развитие, което има за последица засилване на противоречията и повишаване на политическото напрежение между водещите държави, в т.ч. в Европа, което рязко увеличава тежестта на политическите

рискове. Като специфичен политически риск, се оценява и натискът за преминаване към екологични чисти енергоизточници, което пряко се отразява върху перспективите пред транспорта и енергетиката, като поставя по нов начин и въпросите около икономическата обосновааност на проектите. Разбираемо, ударението пада върху България, но управлението на транспортни проекти по неизбежност е разгледано в международен контекст.

1.5. Методология на изследването

Основна трудност при изследване на обществени процеси и явления, е липсата на достатъчно надежден теоретико-методологичен подход към големи и сложни обекти, като политическата натовареност допълнително затруднява обективния анализ. Здрава основа на такъв анализ, може да се изгражда с помощта на формалните науки, надграждани с обществените и приложни науки и теории, от общото към частното.

Формалните науки с тяхната „твърда“ методологична основа и абстрактно-логичен подход, с техните аксиоми, първични понятия и правила, дават възможност за изграждане на здрава логика, с чиято помощ на основата на емпирични данни, да се формулират и проверяват частни теории, да се правят прогнози за бъдещо развитие.

Изследването на обществените процеси и явления, може да стъпи на достатъчно популярната и призната за формална наука Обща теория на системите (ОТС). Прилагането на системен подход, предполага разглеждането на обектите като самостоятелни отворени системи, състоящи се от подсистеми с по-голяма степен на самостоятелност (завършеност), явявайки се в същото време подсистеми в общи системи от по-висок порядък. В рамките на системния подход или като негово допълнение, особено при проблемите, свързани с управлението, се използват възможностите, които предлагат свързаните с него науки и дисциплини – кибернетика, синергетика.

Системният подход, е една от най-плодотворните методологически концепции, която намира приложение във всички области на науката, техниката и обществения живот. В основата му е идеята, че към всеки, обекта на познанието може да се подхожда като към цяло, съставено от отделни съставки, които, свързани, създават заедно ново качество, различно от простата сума на качествата на отделните съставки. Системните изследвания, възникват в отговор на опитите на науката да намери обща теория, с всеобща приложимост, в т.ч. спрямо големите, сложно-организиранни обекти, като обществените образувания. В случая с управлението на транспортните проекти, системният подход предполага разглеждането в цялост на отделните групи фактори, които влияят върху него.

Важно е да се отбележи, че концепцията за цялостността, създадена в класическа Гърция, намира приложение и понастоящем, като кризата от 2008 г. налага нейното преосмисляне с включван на пренебрегвани досега групи фактори, в т.ч. такива, които държат сметка за ирационалното в човешкото поведение.

За решаването на конкретните задачи, се използват стъпилите върху пирамидата на формалните науки приложни теории, като теорията за световната система (Валерщайн, Бродел) и имаща пряко отношение към проблематиката, теория на търговските пътища (Фр.П. Ланг). На върха на методологическата пирамида са поставени конкретните концепции за проектите и тяхното управление, изведени непосредствено от практиката, с уговорката, че тези концепции са приложими в ограничен отрязък от време, в конкретни исторически условия.

При изясняването на проблемите и въпросите, са спазени принципите на диалектическия и проблемно-хронологичният подходи, методът на аналозиите, а

също така принципите на обективността, на единството на историческото и логическото начала и на връзката между абстрактното и конкретното.

1.6. Аprobация

Отделни части вече са публикувани в статии и доклади на конференции, в т.ч. в приложените тук публикации:

1. Доклад в издание „Мобилност в един свързан свят“, на тема: „Добри практики при управлението на транспортни проекти“ - издание УНСС, София 2017;
2. Статия в списание Journal of Balkan Ecology, на тема „Good Policies and Tools in Management of Environmental Projects“, София 2018г. Списанието е реферирано в световната база данни Thompson Reuters;
3. Статия в списание „Vanguard Scientific Instruments in Management“, на тема „The influence of technical, economic and political factors on energy projects in Bulgaria“, София, 2020;
4. Статия в списание „Vanguard Scientific Instruments in Management“, на тема „Factors determining the construction of the Nicaraguan canal“, София, 2020;
5. Доклад в издание „Транспортна свързаност 2020“, на тема „Методика за експертна оценка на енергийната сигурност в България при управление на транспортни проекти“ издание УНСС, София 2021;

В публикация 1. е анализиран опитът за управлението на транспортни проекти. Съдържанието на публикацията е включено в първа глава на дисертацията. Към него има отношение и публикация 2.

Части от публикации 3 и 5 са включени както в общата теоретична част на втора глава, така и в трета глава, където са разгледани геоикономическите и геополитическите проблеми при реализирането на големи проекти в България.

1.7. Структура и обем

Дисертацията се състои от увод, три глави и заключение. Текстът е в приблизителен обем 147 стандартни страници и включва 53 фигури и 13 таблици. Списъкът с литература включва 77 заглавия.

УВОД

ПЪРВА ГЛАВА: Концепции за управление на транспортни проекти

1. Формални и приложни теории и подходи
 - 1.1. Обща теория на системите и кибернетика
 - 1.2. Приложни теории и подходи
2. Определения за проект
3. Същност, видове и функции при управлението на проекти
4. Жизнен цикъл при управлението на проекти
5. Фактори, определящи успеха на проекта
6. Развитие на научната мисъл за управлението на проекти
 - 6.1. Рационален управленски модел
 - 6.1.1. Бюрократично управление и организация на проектната дейност
 - 6.1.2. Криза на бюрократичния модел
 - 6.2. „Органичен“ модел

- 6.2.1. „Органично“ управление и организация
- 6.2.2. Ограничения пред „органичното“ управление, нова смяна на парадигмата

ВТОРА ГЛАВА: Специфики при управлението на транспортни проекти

1. Методика за експертна оценка на енергийната сигурност в България
 - 1.1. Избор на фактори за наблюдение
 - 1.2. Оценка на наблюдаваните фактори
 - 1.3. Анализ на риска при управлението на проекти в транспорта
 - 1.4. Влияние на експертността върху оценката на риска при управлението на проекти в транспорта
 - 1.5. Обобщение
2. Изграждане на транспортно-логистични системи
3. Фактори, пътища и насоки за проектиране и изграждане на транспортно-логистични системи
 - 3.1. Технически фактори
 - 3.2. Икономически фактори
 - 3.3. Циклите на Кондратиев и жизнените цикли на транспортните проекти
 - 3.4. Политически фактори - геоикономика, геополитика и транспорт
 - 3.5. Съчетание на групи фактори при транспортните проекти
4. Риск и несигурност при управлението на проектите
 - 4.1. Анализа на икономическия риск - качествен анализ на рисковете по проекта
 - 4.2. Количествен анализ на проектните рискове
 - 4.3. Анализ на политическия риск

ТРЕТА ГЛАВА: Перспективни глобални транспортно-логистични проекти и възможности за успешно включване на България

1. Транспортни проекти за доставки на енергоносители
 - 1.1. Проектът „Син поток“
 - 1.2. Проектите „Южен поток“, газов хъб „Балкан“ и „Турски поток“
 - 1.3. Алтернативни проекти
2. Стратегическият инфраструктурен „Един пояс - един път“
 - 2.1. Политическа макрорамка - сблъсък между две геополитически стратегии
 - 2.2. Същност и икономически предпоставки за осъществяване на проекта „Един път – един пояс“
 - 2.3. Варианти на проекта, политически и логистични съображения
 - 2.3.1. „Новият път на коприната“ между Русия и Китай
 - 2.3.2. ЕПЕП в Средна Азия
 - 2.3.3. ЕПЕП в Турция и кавказките републики
 - 2.3.4. „Един пояс - един път“ на Балканския полуостров
 - 2.3.5. „Новият път на коприната“ и възможностите пред България
3. Вариант за включване на България в глобалните инфраструктурни проекти чрез Черноморска свободна икономическа зона
 - 3.1. Същност и видове СИЗ
 - 3.2. Схема на Черноморската свободна икономическа зона

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ЛИТЕРАТУРА

2. Съдържание на дисертацията

2.1. ПЪРВА ГЛАВА: Концепции за управление на транспортни проекти

В първа глава е решена задачата по изграждане на достатъчно надежден теоретико-методологичен подход към такъв голям и сложен обект на изследване, като управлението на големи транспортни обекти. Чрез проследяване на развитието във времето на системния подход, в т.ч. преди и след публикуване на „Обща теория на системите“, а също и на свързаните логически с този подход или производни научни направления, като „Кибернетика“ и „Синергетика“, е създадена формална основа. Надграждането ѝ, с обществени науки, приложни теории и подходи, създава набор от теоретични инструменти.

Разнообразието обаче, само по себе си също поставя ограничения – колкото по-разнообразна е средата, в която се движи информацията, и колкото по дълъг е пътът, който тя изминава, толкова по-големи стават „безкрайните флукутации“, толкова по-бързо информацията се превръща в „бял шум“ и ефективното управление се ограничава. А границата на една система лежи там, докъдето стига ефективният пренос на информация.

Приложни теории и подходи

Голямата цел на Общата теория на системите, е приложимостта към всички наблюдаеми обекти и явления, в т.ч. и към човешките общности, т.е. налагането ѝ като формална наука. Трудността идва от ирационалното в човешкото поведение, което до голяма степен изключва инструментариума на математическия анализ, напр. при политическите процеси. Икономиката например, подлежи на математическо моделиране, доколкото себестойността, рентабилността и пр. величини са измерими количествено.

Още едно сериозно ограничение: изучаването на човека и обществото задължително води и до въпроса за властта. Поради това, опазването на „научността“ на обществените науки и изведените от тях теории, може да е много трудно: съмнения има в емпиричните данни, които могат да бъдат използвани изборително в подкрепа или опровержение на предварително зададени твърдения, съмнения има и в метода на обработка на тези данни. При анализите на транспортните крупни проекти, данните са използвани предпазливо, особено в тези, които имат пряко отношение към политическите решения. При тях винаги има риск от взето под влияние на емоции и/или неосведоменост решение, влизащо в разрез с техническите възможности и икономически ограничения.

Теория за световната система

Анализът на „световната система“ изследва социалната еволюция на системите на обществата като цяло, за разлика от обичайните социологически подходи, в които теориите за общественото развитие разглеждат предимно отделните общества.

В основата на този подход е разработеният за първи път от Фернан Бродел модел на „световно стопанство“, свързваща всички общества, с центрове („свръхградове“), второстепенни, но развити общества („полупериферия“), и недоразвита („периферия“). Търговските пътища и съобщения (често възникнали и в резултата на мащабни транспортни проекти), свързват различните региони и култури в едно макроикономическо пространство. Важно за разбирането на този модел е, че при него световната икономика е пространствено ограничена и границите ѝ се променят, макар и рядко и бавно.

Най-разпространената версия на световната система на Бордел е разработена от Имануел Валерщайн (1980). Според Валерщайн, съвременната световна система се е зародила през т.нар. „дълъг 16-ти век“ (около 1450-1650 г.) и от началото на 20-ти век вече обхваща целия свят.

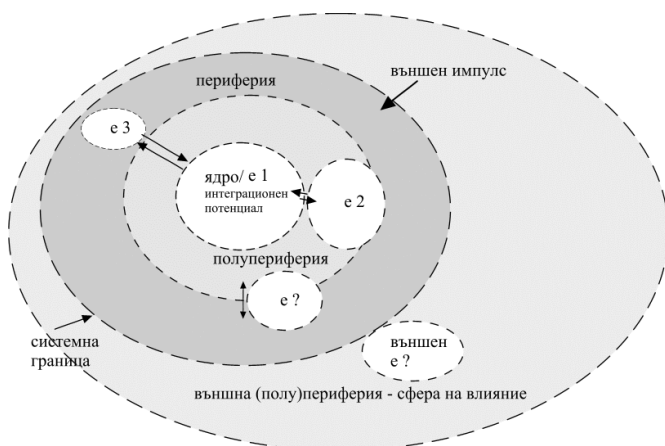
Тя се състои от:

- „ядро“, включващо най-развитите страни от Запада (САЩ, Западна Европа, Япония, Австралия);
- „полупериферия“ – напр. „новите демокрации от Централна и Източна Европа“;
- „периферия“ („Третия свят“) - географски сектор на световната икономика, произвеждащ нискокачествени (и по-лошо платени) стоки, но които са необходими за постоянно използване и правят сектора част от цялото международно разделение на труда.

Тези три елемента, **център – полупериферия - периферия**, са в постоянна взаимовръзка, като предполага участието им в една и съща система, като социално-икономическите промени в тях, не могат да бъдат разбрани извън тази взаимовръзка, само от историята на тези общества „сами по себе си“. Състоянието на всяка общност е следствие от мястото ѝ в световната система, а това състояние не е постоянно - промени в ядрото водят до промени в полупериферия и периферията.

От системна гледна точка, допълненият модел на Бродел/Валерщайн ,помага да се разберат процесите, протичащи във всяка социална система с отчитане на динамиката във взаимодействието на елементите вътре в нея, както и взаимодействието на системата със средата. (фиг. 1)

Фиг.1 : Общ модел на социална система с полупериферия и периферия

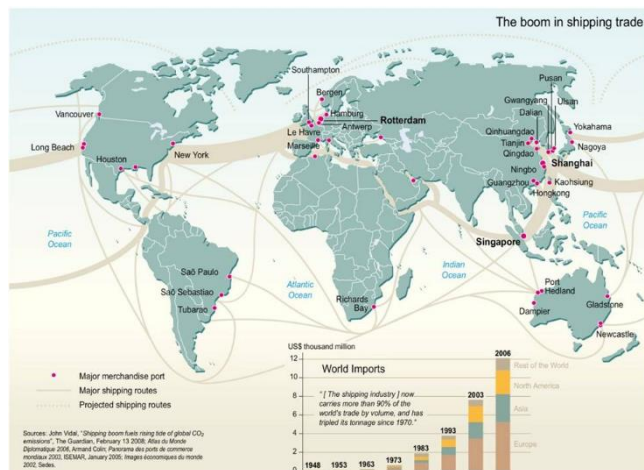


Изм.: Чанков, Г.: „Европейският съюз от системна гледна точка. Том 1 - Научен подход към интеграцията: теории, модели и понятия. Идеология“, София, 2020, стр.7

Доскоро в условията на глобализацията, моделът на Валерщайн се конкретизира в т.нар. „модел на Триадата“, разработен в средата на 80 години от Кеничи Омае („Becoming A Triad Power: The New Global Corporation“, 1986), в опит да опише развитието на транснационалните корпорации в световен мащаб, които в условията на Вашингтонския консенсус увеличават рязко тежестта си като участници (с претенции за равнопоставеност с държавите) в световното стопанство. Основната част от международната дейност на предприятията, се съсредоточава именно във високо развитите страни, като изборът за място е предопределен от нуждите на производство

на високотехнологични стоки – САЩ, Германия (ЕО/ЕС), Япония. Така се образува един общ пазар, които Омае изчислява на 600-700 милиона. Транспортната и съобщителна инфраструктура, изградена в последните няколко десетилетия, обслужва главно непрекъснато растящия обмен между тези три центъра:

Фиг.2: Търговски и транспортни връзки между центровете на Триадата



Изт.: John Vidal, "Shipping boom fuels tide of global CO₂ emissions", the Guardian 13 2008

Теория за търговските пътища

Теорията за търговските пътища на Франц П. Ланг описва механизма, по който се очертават, взаимодействат и променят центърът, полупериферията и периферията, в т.ч. в Европа. Според тази теория две главни търговски „оси“: Новгород (Санкт Петербург) - Сантяго де Компостела (Изток – Запад) и Лондон - Рим (Север – Юг), свързват трайно отделните части на континента през последните 1000 г. и задават исторически международното разделение на труда. Освен тези главни търговски „оси“, съществуват и прекъсвани за различни периоди от време други пътища: средиземноморският път, който свързва Южна Европа, Северна Африка и Близкия Изток, Балтийският морски път (около който възниква стопанското обединение „Ханза“), продължението на „Пътя на коприната“ през Югоизточна към Централна Европа.

Важно е да се отбележи и техническият фактор – възникването, замирането и повторното оживяване на търговските пътища, зависи от състоянието на транспортните технологии: главният търговски път, свързващ Източна Азия с Европа през Средновековието, Пътят на коприната, замира с възхода на мореплаването. Същото важи до някаква степен и за споменатия главен търговски път в Европа. Развитието на сухоземния транспорт в последните десетилетия е на път да възроди тези пътища, както чрез регионални, така и чрез мащабни транспортни крупни проекти. Но тук все по-важна роля играят и политическите фактори: напр. търговската ос Изток – Запад в Европа през 20.в. работи с непълнен капацитет в годините на Студената война, а също и понастоящем, поради напрежението между Русия и Запада.

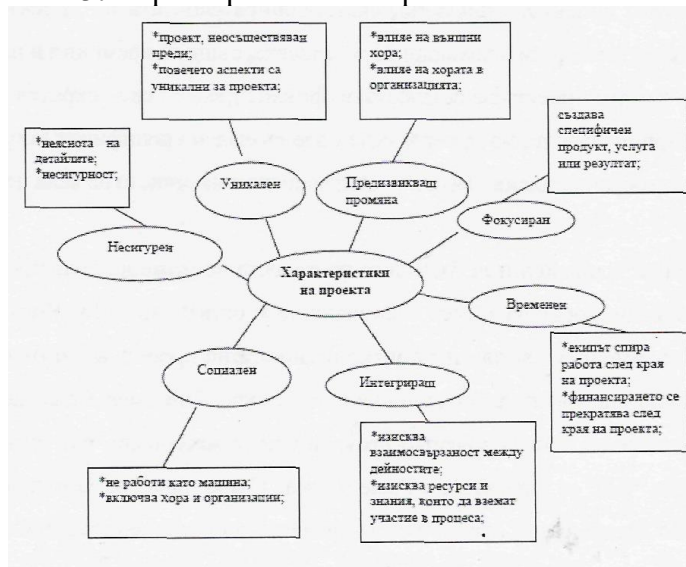
Във втората, теоретико-приложна част е конкретизирано понятието „проект“: същност, видове, особености, в т.ч. при управлението. От няколко известни дефиниции е изведена една обобщена дефиниция, обхващаща твърдението, че проектът е *поредица от дейности, насочени към постигането на ясно определени цели за разрешаване на възникнал проблем в рамките на определен период от време и в границите на определен бюджет. Или, това е пътят, който трябва да се извърви*

от сегашната ситуация или позиция до желаната бъдеща промяна. Проектът се разглежда и като заявка за подкрепа (включително и финансова) и средство за убеждаване, като в това си качество, следва да представлява *внимателно разписан и добре структуриран документ*, с цел източникът на финансиране да отпусне средства за осъществяване на дадената инициатива.

Сред главните характеристики на понятието проект, се открояват следните:

1. **Уникален**, в смисъл, че конкретният проект не е изпълняван преди това;
2. **Временен**: всеки проект има начало и край, който трябва да бъде осъществен от група хора;
3. **Фокусиран**: задачата на проекта е да бъде създаден специфичен продукт, услуга или резултат (специфична мисия). Всеки проект започва с наличието на ясна цел и начин за постигането ѝ;
4. **Несигурен и променлив**: бъдещето на проекта не може да бъде прогнозирано с точност, както и могат да настъпят промени, свързани с планираните дейности по него. Мениджърът на проекти, трябва да се справи с предизвикателството наречено **несигурност**. В допълнение към тази особеност е **промяната**, тъй като условията по всеки проект подлежат на непрекъснати изменения и преговаряне;
5. **Социален**: проектите ангажират група от хора, които реализират съвкупност от взаимосвързани задачи;
6. **Интегриращ**: за да работи проектът, мениджърът трябва да интегрира хората и организациите с необходимата информация, изграждайки структура, която да осигури ресурси и същевременно контрол върху целия проект.

Фиг. 3: Характеристики на проекта



Изм.: А.Г. Ивасенко, Я.И. Никонова, А.О. Сизова, „Управление проектами“, Новосибирск, СГГА, 2007

Управлението на проекти представлява „*прилагане на знания, умения, средства и методи за дейностите по проекта, с цел да удовлетворят неговите изисквания.*” Управлението на проекти е динамичен процес, който използва подходящи ресурси на организацията по определен начин, за да постигне ясно изразените цели, посочени в стратегическите нужди на организацията. Той винаги се изпълнява по определени правила.

Понякога обаче, целите, които си поставя дадено начинание, се оказват по-комплексни и не могат да бъдат постигнати с един единствен проект. Тогава се налага

обединяването на проектите в рамките на **портфолио от проекти** или **програма от проекти**.

При големите транспортни проекти, ограничеността във времето е относителна, потребността от различни по професия и квалификация изпълнители е силно изразена, използват се различни по вид и в голямо количество ресурси, с относително високи разходи, а степента на несигурност, особено в съвременни условия, е голяма.

В настоящата разработка, са анализирани стратегически транспортни и транспортно-енергийни проекти (свързани с доставки на енергоносители), които в своята същност представляват сложни и мащабни международни бизнес начинания, свързани с изграждане на пътища, канали, тунели и енергийни мрежи.

В тях е силно застъпена научно-изследователска и развойна дейност, изискваща големи капиталовложения, поглъщаща много време, носеща голям риск, изискваща прецизно формулиране и планиране, в т.ч. и оценка на готовността за поемане на рискове. Тези проекти, същевременно представляват проекти за социално развитие, с водеща роля на общественения сектор при осигуряването на средствата, включително с помощта на международните финансови институции. Такива проекти, решават важни проблеми на социално-икономическото развитие на дадена страна (общност, регион) и се оценяват и от гледна точка на ползите за световната икономика.

Транспортните и транспортно-енергийните проекти, с дългосрочни инвестиционни, са мащабни проекти, носещи висок риск. Някои от тях са уникални: те се осъществяват един единствен път и завършват след реализирането на целите на проекта, а други се превръщат в пионерни. След като се реализират за първи път в рамките на дадена организация и технология, служат за основа на реализация на следващи подобни начинания, намалявайки технологичния и инвестиционен риск. В добавка към това, въпросните проекти се отличават с необичайно завишено изискване към качеството – в областта на транспорта, в т.ч. снабдяването с енергоносители, компромиси с качеството/сигурността са недопустими.

Предвид особеностите на транспортните проекти, изискванията към контрола и към готовността да се внасят промени в хода на изпълнението са необичайно високи.

Факторите, за успеха на транспортните проекти, пряко зависят от факторите, влияещи за изграждането на инфраструктурата. На национално и наднационално равнище при изграждането, поддържането и развитието на инфраструктурата влияние оказват различни фактори. Те могат да бъдат систематизирани в следните групи:

Материални фактори. Те зависят главно от равнището и структурата на материалното производство и се проявяват в произведения брутен вътрешен продукт на страната. Тази група материални фактори, определят каква инфраструктурна политика трябва и може да провежда правителството на национално равнище и съответно каква външна помощ следва да осигури, в случай, че наличната материална база не е достатъчна.

Инвестиционни фактори. Тези фактори отчитат инвестиционните възможности на държавата и си остават основен лимитиращ фактор, от който зависят състоянието и равнището на отделните видове инфраструктура. Мащабните инвестиции, които са необходими при транспортните проекти, често изискват създаване на финансови консорциуми и разпределение на финансовите рискове.

Отделно от това, успехите и неуспехи при осъществяване на проекти, пряко са свързани и с наличната парадигма, която обуславя управленската философия. Промените в тази парадигма, не съвпадат задължително по време с промените в обществените, в т.ч. макроикономически, политически и др., условия, поради което не е изключено разминаване между избраният в даден случай конкретен управленски модел и обективните условия, изискващи друг такъв.

Рационалният модел от 19-20 в. благоприятства планирането и управлението на големи начинания, стопански и политически. Определящ при едросерийното производство, насочено към задоволяване на материални потребности, е количественият анализ. С негова помощ, еднородната и слабо подвижна среда може да бъде описана с достатъчна за нуждите на промишленото общество точност, а всяка система се приема по принцип за предсказуема. Смята се, че е възможно да се уловят и да се опишат количествено всички нейни величини и да се изведат математическите зависимости между тях. Всичко това позволява и насърчава дългосрочното обществено планиране, и не само в стопанската област, а **във всички обществени области**. Тези нагласи са в основата на **бюрократичното управление и организация на транспортните проекти**.

„Проектното бюджетирание“ се налага като водеща философия и практика, както в частния сектор, така и при финансираните с държавни и общински средства дейности. Финансовата ефективност става водещ, дори понякога единствен критерий при оценката за успеха на даден проект.

В управлението, кризата на бюрократичния модел и налагането на новата парадигма, се изразява в пренасочване към т.нар. „органичен модел“, описван от Т. Питърс и Р. Уотърман през 80-те години на 20.в. „Теорията Y“ на Д.Макгрегър е един от примерите за насоката, в която върви набирането на новата парадигма от идеи. Ако процесът на управление може да се разглежда като съставен от трите взаимосвързани действия - намиране на пътища към целта, вземане на решение и изпълнение, рационалният подход набляга най-силно върху второто. Органичният модел отдава повече значение на другите две.

В резултат на промяната в парадигмата, в периода между 60-те и 80-те години, възниква **второто поколение проекти**, което се характеризира с използването на по-разширен набор от инструменти и техники, в сравнение с първото поколение процеси. Това е придружено от развитието на стандартите за управлението на проекти в САЩ и Европа. Там се основават няколко неправителствени организации в областта на управлението на проекти, които стават основоположници на стандартите в тази област и се превръщат в ключов фактор за по-нататъшното развитие на бизнеса - по-специално *Институтът за управление на проекти* в САЩ (Project Management Institute) и *Асоциацията за управление на проекти* във Великобритания (Association Project Management). През 1960 г. се основава и *Международната асоциация по мениджмънт на проекти* (International Project Management Association) като мрежова група, която оказва координираща роля между 40 национални професионални компании по цял свят.

При **третото поколение проекти**, се осъзнава необходимостта от **стратегически подход**, а не от силно реактивния подход, който до този момент е широко разпространен. Разнообразието, от прилагане на практики под наименованието „управление на проекти“, се увеличава значително, като най-добрите мениджърски организации започват да развиват нови подходи. Затова, третият етап от управлението на проекти, акцентира изцяло върху стратегическата роля на тези процеси, които ръководителят на проекта трябва да въведе, за да постигне целите на проекта и да отговори на нуждите на клиентите. В този нов подход, проектните мениджъри се превръщат в интегратори на проекта, стават отговорни за включването на необходимите ресурси, знания и процеси от началото на проекта до самия му край. Този трети етап е силно повлиян от промените, които настъпват в съвременните проекти. През този период се осъществява и значително развитие на мощни софтуерни инструменти за планиране на проекти. По този начин се променя подхода,

по който се работи върху проектите. Тази еволюцията ни води до въпросите, пред които практикуващите и учените са изправени днес.

Обобщение на първа глава на дисертационния труд. В нея са разработени теоретико-методологична характеристика на системния подход при изследване на транспортните проекти. В тази глава се представя литературен обзор на понятията „световна система“ „търговски пътища“ и „модела на социалната система с полупериферия и периферия“ и въз основа на тях, се извежда работно определение на „проект“ в транспортния сектор. Също така, се доразвива изведените в научната литература определения и е предложено систематизация на факторите, от които зависи рентабилността при осъществяването на различните проекти в транспортния сектор и при транспортирането на енерго ресурси. Посочени са и вариантите за повишаване на ефективността при осъществяването на транспортните и енергийни проекти, а именно чрез приложението на системния подход в практиката. По-нататък в тази глава са изяснени факторите, влияещи при изграждането на транспортната и енергийна инфраструктура и техните форми на проявление. Задълбочено са изяснени същността и спецификите на икономическата, енергийната, екологичната, експлоатационната и социалната ефективност и са дефинирани показателите, с които могат да бъдат измерени. Отделено е специално внимание на новата парадигма свързана с управлението на бюрократичния модел, а именно „ограничения модел“, който отдава значение на намирането на пътища към целта и изпълнението им. Докато при рационалния подход се набляга върху вземането на решение за изпълнение на проекта. В края на главата е обосновано необходимостта от стратегическия подход при управлението на проектите, както и стратегическата роля на ръководителя на проекта за постигането на целите и нуждите (изискванията) на възложителя и обществото.

Изводите са, че в условия на смяна на парадигмата и високата степен на неопределеност, налага в много отношения преформулиране на понятията и концепциите при управлението на проектите. Прилагането на подходи, почиващи върху нетрадиционни теории трябва да помогне за решаването на проблема.

2.2. ВТОРА ГЛАВА: Специфики при управлението на транспортни проекти

В началото на тази глава е показана и разработена методика за експертна оценка на енергийната сигурност на България. Експертната оценка на рисковете при управлението на проекти в транспорта на Р България, позволява да се изследват в дълбочина тези факторни ограничения, които се възприемат като значими и важни за нормалното функциониране на транспортната система в България и съответно, са свързани с определени технологични, социални или икономически въздействия.

Оценката на рисковете при управлението на проекти в транспорта в България се провежда при използване на комбинация от следните изследователски методи:

- Събиране на информация за факторите, определящи риска при управлението на проекти чрез - първична информация – извадково анкетно проучване на експерти в областта на управлението на проекти, икономиката и управлението на транспортни предприятия в България. Тази информация е свързана с идентифициране на по-важни и значими особености на рисковете при управлението на проекти в транспорта, като тя е и необходимото условия за моделиране на очакваното развитие на мерките за подобряване управлението на транспортни проекти в страната.

- Анализ на информацията - Статичен анализ – представлява оценка на текущото състояние на факторите, определящи рисковете при управлението на проекти в транспорта. При това, статичният анализ дава възможност да се изведат тези

особености на политическата, вътрешноикономическата, външноикономическата и социалната система, които оказват натиск върху реализирането на стратегически транспортни проекти в страната, например: Южен поток, Автомагистрала Хемус и пр.; Сравнителен анализ – представлява оценка на общите характеристики и идентифициране на особеностите на отделните групи фактори, определящи рисковете при управлението на стратегически транспортни проекти в страната; Клъстерен анализ – представлява оценка на общите характеристики и идентифициране на особеностите в оценката, възприемането и отношението към факторите на рисковите фактори при управлението на проекти и тяхното проявление в сектор Транспорт и Регионално развитие при различните типове експертност или други личностни и психологически характеристики на експертите.

- Синтез на информацията - метод на оценка на риска – използва се като съвкупност от математически и статистически инструменти за идентифициране на влияещите фактори върху риска при управлението на стратегически транспортни проекти в страната. Това позволява да се оцени влиянието на необходимото политическо, вътрешно икономическо или социално реструктуриране на транспортните проекти, така че да отговарят в максимална степен на очакванията на различните социални и обществени групи. В резултат от използване на метода е възможно да се изведат необходими препоръки за намаляване на риска при управлението на проекти в транспорта чрез промяна в транспортната политика и стратегия за развитие на регионите на страната (на макроравнища) или в транспортния бизнес (на микроравнище).

При така зададените основни изследователски методи могат да се конкретизират и предмета и обекта на приложното изследване:

- Предмет на изследването са факторите, определящи рисковете при управлението на стратегически проекти в транспорта в България. Тези фактори най-общо са свързани с общите тенденции в развитието на страната, както и с развитието на Транспортата като структуроопределящ сектор на икономиката, но за целите на настоящото изследване са детайлизирани в отделни групи.

- Обект на изследването са експерти по управление на проекти в транспорта сфера. Чрез личен контакт и проведено дълбочинно интервю (изследване) като са събрани личностни мнения, отношения и възприятия, изразяващи общата оценка на отделните фактори, определящи риска от изпълнението / неизпълнението на стратегически транспортни проекти в страната.

Поради многообразието от фактори, определящи риска при управлението на проекти в различните му измерения, е необходимо да се избере съвкупност от фактори за наблюдение и да се представи механизма за провеждане на факторния анализ.

Факторите на рисковете при управлението на проекти в транспорта се разделят в следните основни групи:

- Политически фактори: свързани са с нормативните документи, регулиращи транспортния сектор и/или развитието на регионите. Тук основните фактори, определящи риска са свързани с основните политики на ниво ЕС и конкретните условия в България.

- Външноикономически фактори: свързани са с развитието на възможностите за транспорт, вкл. и междинен, на енергийни ресурси и/или електроенергия, както и с функционирането на международните пазари за търговията с енергийни ресурси и/или електроенергия.

- Вътрешноикономически фактори: най-голямата група фактори, която определя наличието / отсъствието на дисбаланси в транспортната система и транспортната инфраструктура на Р България. Тук се включват и тези фактори, които ограничават

инвестициите в транспортния сектор, като това води до изменения на транспортните пазари и на транспортните фирми в страната.

- Социални фактори: с оглед на социалната значимост, в България се включват затрудненията и/или социални конфликти, вследствие на ограничаване на достъпа до транспортни услуги.

- Екологични фактори: отразяват се съвременните тенденции за намаляване вредното въздействие на вредните емисии и намаляване на замърсяването на околната среда вследствие на реализацията на транспортни проекти в страната.

Безспорно, всеки един от разгледаните 30 фактора, оказва своето влияние върху изпълнението и управлението на транспортни и инфраструктурни проекти. Оценката на влиянието на тези фактори не е еднозначно.

С най-голямо значение при управлението на проекти в сектор „Транспорт“ се определят ПОЛИТИЧЕСКИ и ПАЗАРНИТЕ фактори, които въздействат върху състоянието и структурата на конкуренцията на пазара. Наличието на отделни пазарни дисбаланси, възможността на проявление на явно/скрито лобиране, водят до повишаване на риска при изпълнението на транспортните и инфраструктурните проекти в България.

Независимо, че управлението на рисковите фактори се определя по-скоро като приоритет на национално ниво и в сътрудничество с международни организации, съществен потенциал съществува при използване на подходящи мерки и механизми за управление на риска на транспортните проекти, на местно и най-вече на фирмено равнище.

Възможните мерки за управление на риска на транспортните проекти могат да се специфицират и според експертите към които са предназначени. Младите хора, експерти в областта на управлението на проекти, са склонни да преувеличават ролята на отделните фактори за създаване на рискова ситуация за изпълнението на проекти. От друга страна, хората на средна възраст, непряко ангажирани със сектор „Транспорт“, подценяват ролята на тези фактори. Тази ситуация поставя отделните групи в неравностойно положение и предполага предприемане на подходящи мерки за управление на риска в транспортните проекти, в зависимост от целевата група към които са предназначени. Именно тук, могат да се изведат тези насоки при управлението на проекти в транспорта, чрез които насоки да се предложат подходящи механизми за управление на риска при изпълнението на транспортни и инфраструктурни проекти, в зависимост от компетенциите и компетентността на експертите, пряко ангажирани с тези проекти. По този начин, чрез управление на целевите групи при управлението на транспортния риск, ще се създадат тези необходими условия, при които рискът се управлява по един ефективен начин.

По нататък в главата е разгледано изграждането на транспортно-логистични системи. От гледна точка на управлението, логистиката се разглежда като стратегическо управление на материалните потоци в цялостния процес на: покупка, транспорт, продажба и съхранение на материали, части, оборудване и др. Концепцията включва и управлението на съответните информационни и финансови потоци. Като част от проблематиката, логистиката изследва организираното движение на стоки, услуги и понякога хора.

В по-общ план, системният подход всъщност свежда логистиката до управление на вътрешния обмен между елементите на всяка икономическа система. Съответно, международната логистика решава проблеми в управлението на системата на международните икономически отношения. Така, логистиката решава проблеми около изграждането на **инфраструктурата**, по която се осъществява обменът на енергия, вещество, информация. Логистиката решава и проблемите по ефективното

управление на този обмен, като съвместява понякога противоположни изисквания – голям обем и непрекъснатост на обмена, при висока скорост и неподатливост на външни смущения. При това, веднъж намереното решение, което оптимално съчетава отговорите на тези изисквания, не остава постоянно, така както външните и вътрешните условия, в които функционира системата, не остават постоянни.

Като важна съставна част от производствената инфраструктура, **транспортът и енергоснабдяването** по същия начин влияят върху останалите сфери. От тази гледна точка, проектите при транспорта (в т.ч. при транспортиране на енергоносители), най-често са част от решението на по-обща логистични задачи, насочени към оптимизиране на разходите и оптимизиране на цялостния процес на производство, засягащи обаче не едно предприятие, а цял стопански комплекс, с рационално, регионално и дори световно измерение. Когато се разглеждат международни логистични системи се взема предвид сложната мрежа от превозвачи, спедитори, далекосъобщителни средства и предприятия (търговци, банкери, застрахователи, и т.н.), които улесняват международните сделки, търговията и движението на стоки и услуги. Глобалното управление на веригата за доставки, се отнася до сложната интеграция на процесите, необходими за управление на материалите от мястото им на произход чрез производство и доставка до крайния потребител (или извън него, в случай на рециклиране). Транспортните проекти с международни измерения (териториален обхват, финансиране), се отличават с голяма сложност и са особено трудно за прогнозиране, планиране, осъществяване и управление.

Дотук написаното, разглежда логистиката и инфраструктурата, в частност транспорта, от икономическа гледна точка, но следва да се отчете, че исторически логистиката възниква в древна Гърция, като военно понятие, обхващащо процесите за по цялостната поддръжка и подсигуряване на войските при бойни действия – снабдяване с храна, оръжие и др. материали, в т.ч. и превоз и складиране, изграждане и поддръжка на съобщителна и транспортна инфраструктура. В съвременността, логистиката се свързва най-вече с търговията и се разглежда с физическото движение на стоките между един или повече участници във веригата на доставки, но това не означава че в действителност отпадат горепосочените военни съображения, което разширява сериозно кръга на поеманите рискове, както ще стане ясно по-нататък.

Именно, отчитането на политическите рискове, свързани със съображения около сигурността, е една важна и понякога пренебрегвана насока за подобряване на управлението на транспортните проекти, наред с политическите и икономически фактори, разгледани по-нататък.

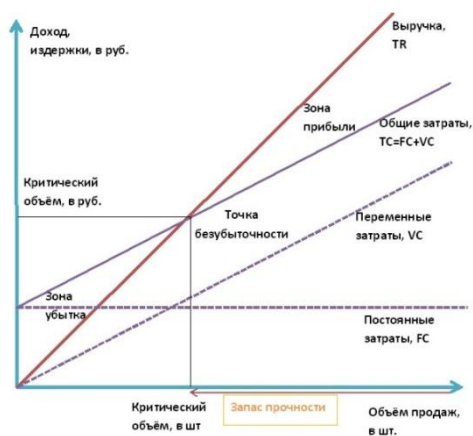
Сред групите фактори, най-динамични и същевременно водещи, са **техническите фактори**. Същността на научно-техническия прогрес е такава, че той е само отчасти податлив на контрол и планиране (заради творческия характер на изобретателската дейност), а същевременно, неговите резултати имат революционно въздействие върху обществото, предизвикват резки и мащабни промени, често с дълготрайни последици: например е създаването на нови материали и начини за производство, овладяването на нови енергийни и суровинни източници и др.

Относителната географска предопределеност на стопанските връзки е обстоятелство, което често остава встрани от вниманието. Страните от атлантическото крайбрежие на Европа (Великобритания, Ирландия, Белгия, Франция, Португалия) са обвързани със Северна Америка (САЩ) доста повече в сравнение например с Австрия или Гърция. Икономическите фактори са в пряка зависимост от техническите фактори. Понастоящем, предимството на морския превоз е такава, че най-високите крайни цени за доставка на стандартен 20-футов контейнер са типични за страните без излаз на море - \$ 10,650 в Таджикистан, \$ 9,285 в Южен Судан, \$ 9,025

в Чад и други страни в Централна Азия и Вътрешна Африка, при което се образуват „икономически черни дупки“. Оттам, при анализи, неопределеността и риска при **икономическите фактори**, могат да се обвържат за удобство с тези от техническите фактори.

Във всеки случай, икономическата обосновааност на всеки един проект, в т.ч. транспортен, се определя от възвръщаемостта на вложените средства, изчислена по метода на критичната точка (*Break-Even Point*).

Фиг.4: Точка на възвръщаемостта на вложените средства



Иzt.:

https://ru.wikipedia.org/wiki/Точка_безубыточности#/media/Файл:Слайд_Точка_безубыточности.jpg

Техническите фактори, в хода на изпълнението, могат да преместват критичната точка наляво или надясно/нагоре или надолу, в зависимост от непредвидени обстоятелства: технически пробив, улесняващ решението на вече поставени задачи или възникване на нови непредвидени технически трудности и т.н. Колкото по-продължително е изпълнението на един проект, както при крупните проекти, толкова по-голяма е вероятността от възникване на такова колебание, без значение дали с положителни или отрицателни последици. Най-неблагоприятна е възможността, технологичен пробив да обезсмисли изцяло нуждата от вече започнат проект, например пробив при железопътния транспорт, да обезсмисли строежа на нови летище или пускането в експлоатация на нов модел пътнически самолет и т.н.

Транспортните и енергийни крупни проекти, имат дълги жизненни цикли, при това ползата от тях, тяхната значимост, не се определя само от възвръщаемостта на вложените средства, изчислена по метода на критичната точка. Един задълбочен анализ едновременно на общите тенденции при техническите и икономическите фактори, мога да допринесе за подобен стратегически успех.

Вариант на такъв анализ може да бъде използването на прогностичния потенциал на Теорията за дългите цикли в икономиката, т.нар. „Вълни на Кондратиев“. Теорията на Кондратиев (оспорвана от икономистите, придържащи се към по-традиционни методи), стъпва на емпирически данни за равнищата на цените, търгуваните обеми и др., които разкриват съществуването на цикли в икономиката с продължителност приблизително от 50-60 години, определяни от значителни технологични промени, съпътствани от социални промени и периодично обновяване на основния капитал.

Съчетанието на икономическите и политическите фактори всъщност дава най-добра мажорамка за разбиране на проблемите пред осъществяването на транспортни проекти, особено на такива с големи мащаби. Ако се практикува само свободна търговия, според теорията на Адам Смит, Дейвид Рикардо и др., то при планиране на

транспортни проекти, трябва да се вземат под внимание само двете групи фактори, споменати по-горе. Но политическите съображения винаги налагат допълнителни ограничения и те най-често са свързани със сигурността. Контролът върху транспортната и съобщителната инфраструктура е задължителен, доколкото вражеските войски могат да се движат по пътищата. Освен това, търговският трафик винаги привлича пирати. Дори и днес те са все още активни, например край бреговете на Сомалия и в Южнокитайско море.

Контролът, включва военни бази, ескорт, инспекции и технически ограничения и следователно военни активи, които като цяло усложняват логистичните решения и увеличават търговските разходи. Съображенията за сигурност обаче имат по-широко измерение и често са в противоречие с аргументите за свободна търговия. Прегледът на историческите събития показва, че тези съображения често натежават. Зависимост от външни хранителни запаси, например, създава неоправдано висок риск за националната сигурност.

Кризата от 2008 г. прави очевидна тенденция, която се наблюдава още от началото на 90-те години на 20.в., а именно засилването на Югоизточна Азия. При тези условия, системата на световното стопанство се сблъсква с ключов проблем - настоящото международно разделение на труда вече е неефективно и е в ход ново разделение. Заедно с това, започва постепенен отказ от икономизирано мислене, реабилитация на разбирането за по-голямата сложност на обществените отношения, които не могат да бъдат регулирани по най-добрия начин от „невидимата ръка“ на пазара.

За транспортните проекти, особено за крупните проекти, тези промени имат следното значение:

- В обозримо бъдеще, високо развитите държави от Запада (тези с равнище на задължения над 60% от БВП, в т.ч. САЩ, Франция, Италия, Белгия) ще имат проблеми с мащабните инфраструктурни (в т.ч. транспортни) начинания, ако продължават да се придържат към монетаристката си политика. Проблемът с финансовия товар в държавните финанси се изразява в това, че намаляващи данъчни постъпления налагат трупане на дългове (без възможност за стопяването им чрез инфлация) и изпадане в дългова „спирала“: погасяване на стари задължения чрез поемане на нови. В резултат на това се увеличава вероятността от едновременни неизпълнения на задължения в няколко големи държави, които заплашват да унищожат настоящата платежна система. Отказ от нея, в т.ч. от сегашната политика за финансова дисциплина и пренареждане по важност на отделните области на обществения живот, представлява огромен политически риск с непредвидими последици.

- Обратно на това, нарастват възможностите на развиващите се страни в Югоизточна Азия, които вече разполагат с необходимия капитал и технологии за мащабни инфраструктурни начинания. Тук на първо място трябва, да се отбележи, китайският проект „Един пояс – един път“, в чиято основа е прокарването на нови или обновяването на стари транспортни коридори към главните търговски партньори на страната. Мащабите и последиците от осъществяването му го правят нещо по-значимо от обикновен, макар и много голям, транспортен проект. При него е трудно да се прецени точно тежестта на трите групи фактори и рискове, но няма как да бъде подценено значението на всяка една от тях.

Съществена новост сред политическите фактори, като източник на неопределеност и риск, е засилената грижа за опазване на природата, която след 2007 г. стига до крайност – т.нар. „глобално затопляне“, предизвикващо промяна в климата на планетата. Обявено е официално за главна заплаха пред човечеството, с всички произтичащи последици относно производството и потреблението на енергия, в т.ч. при транспорта. Увлечението по „зелената“ енергетика е наследство от нарастващото

екологично движение, намерило политически израз още с пробивите на т.нар. „зелени“ партии от 70-те години на 20 в. в Европа.

Политиката на ЕС, ориентирана към намаляване на емисията на газовете, причиняващи парников ефект, включва приемането на гранични стойности за емисии от тежкотоварните автомобили, налагането на добавки в горивото им (т.нар. „биодизел“) и отскоро ограничаване на леките коли с дизелови двигатели. Напоследък, някои европейски правителства обмислят авиационен данък, слагане на край на традиционно големите субсидии за въздухоплаването и преразглеждат плановете за разширение на летища. Това предполага и намалена подкрепа от общия съюзен бюджет, за изграждане на традиционните автомагистралаи и пренасочването на субсидиите в подкрепа на проекти, включващи „зелени технологии“.

Горепосочените екологични ограничения, са един пример за съчетание на трите групи фактори, при което съчетание възниква комплексен риск заради преплитането на съображения от трите групи области. Първо имаме развитие, което позволява развитие на технологии, конкурентни на сегашните, например при сухопътните превози – електромобили срещу двигатели с вътрешно горене или пък засягащи преноса на енергоносители – ВЕИ срещу нефт и въглища. Зад това развитие, веднага застават икономически интереси – например „нови пари“ („Тесла“), които, поради невъзможността да се намесят в монополизираните традиционни енергийни и производствени отрасли (нефтодобивът и автомобилостроенето напр. в световен мащаб, отдавана са картелирани между ограничен брой предприятия), се опитват да създадат конкурентно потребление - „зелена енергетика“, нови транспортни средства и обслужваща инфраструктура. „Новите пари“ активно лобират на политическо равнище и се домогват до изгодни за тях промени в законодателството. Този комплексен риск представлява сериозна пречка пред дългосрочното планиране, например на шосейната инфраструктура.

Още един рисков фактор е налице при платежните системи, заместител на плащането с налични пари при осъществяване на вътрешни и международни плащания, крият в себе си риск поне в две отношения. Електронните платежни системи са вид платежни системи, при които транзакциите се осъществяват чрез електронни съобщителни мрежи (например Интернет) или с платежни чипове, и тези транзакции са сред основните услуги, предоставяни от банките и от другите финансови институции. Разширената форма на платежна система (включително физическа или електронна инфраструктура и свързаните с тях процедури и протокол) е осъществяването на финансови транзакции, в т.ч. с помощта на транзакции на валутните пазари, пазарите на фючърси, деривати и акции. Цифровизацията на тези операции ги прави уязвими за високотехнологичната престъпност – колкото една система е по-сложна, толкова по-лесно може да бъде извадена от равновесие. А на политическо равнище проблемът вече опира до т.нар. „кибервойни“.

Риск и несигурност при управлението на проектите

Процесите на вземане на управленски решения, като правило, се извършват при наличие на известна неопределеност, производна на следните фактори:

- непълно познаване на всички параметри, обстоятелства, изходно положение при избор на оптимално решение, както и невъзможност за адекватно и точно отчитане на цялата, дори и на наличната информация и наличието на вероятностни характеристики в поведението на околната среда;
- наличие на фактора случайност, т.е. реализация на фактори, които е невъзможно да се предвидят и дори като вероятности;

- наличието на субективни фактори на противопоставяне, когато приеманите решения се вземат в условия на противопоставящи се или поне несъвпадащи интереси.

Така проектът се осъществява в условията на несигурност и риск и тези две категории са взаимосвързани.

Анализът на риска е най-важният етап от анализа на инвестиционния проект. В рамките на анализа, се решава задачата по съчетаване на двата на практика противопоставящи се стремежа - максимизиране на печалбите и минимизиране на проектните рискове. Резултатът от анализа на риска, трябва да бъде специален раздел на бизнес-плана на проекта, който включва описание на рисковете, механизма на тяхното взаимодействие и кумулативния ефект, мерките за защита срещу рискове, интересите на всички страни при преодоляване на опасностите. Такива могат да бъдат - оценка на експертните процедури при анализа на риска, както и използваните от тях изходни данни; описание на структурите за споделяне на риска между участниците в проекта по договор с посочване на обезщетението, предвидено за загуби, професионалните застрахователни плащания, дълговите задължения и др. препоръки по тези аспекти на рисковете, които изискват специални мерки или условия в застрахователната полица.

В главата са описани добре разработените в практиката методи за количествен и качествен анализ на риска. Ударението в главата пада върху **анализа на политически риск**.

Тъй като понятието „политически риск“ е в сферата на трудно предсказуемото ирационално действие, за него липсва общоприето определение и е слабо разработено като дефиниция. Съдържателното му значение се свежда най-често до: *„влиянието на нежелани последици от политическата дейност върху икономиката и финансите“*, като в действителност под това се подразбира *„държавна намеса в бизнес операциите“*.

В теоретичната литература, по проблемите на политическия риск се срещат определения, които разглеждат политическия риск като пряка държавна намеса в деловия живот, и други, които го определят като несигурност, произтичаща от специфичните характеристики на политическата среда. Набляга се на *„възможността от възникване на вътрешнополитически сътресения и неблагоприятна промяна в стопанското законодателство и/или промяна в политиката на правителството, в резултат на което, инвеститорите могат да понесат загуби“*. Това са определения, изведени преди всичко от ориентирани към частния бизнеса консултанти.

Погледнат през призмата на геополитиката, политическият риск придобива много по-мащабни измерения, надхвърлящи пределите на конкретната държава. Вниманието на анализаторите се насочва към *геополитическите рискове, които произтича от относителния възход или упадък на големите държави и последиците от конвенционалната война върху държавите и корпорациите*. От теоретичните позиции на геополитиката, политическият риск се оценява на макроравнище, като се интерпретират промените в икономическото развитие на страните и възходът и упадъкът на определени бизнеси. Три фактора правят анализа на политическия риск през призмата на политиката по-труден. Това са: *продължителността, пристрастията и комплексността*, които характеризират геополитическите събития. В отговор на глобализацията, има опасност от възникването на нови и възраждане на стари политически рискове, например национален и регионален протекционизъм. В условията на глобализация, наднационалните институции също се

превръщат в генератори на политически риск, в стремежа си да регулират и контролират транснационалните политически, икономически, финансови и социални отношения и трансакции.

Обобщение на втора глава. Тази глава съдържа методиката и анализите за управлението на транспортните проекти, включващи и оценките за транспортно-енергийната сигурност на България. Последователно и методично са изяснени социалното, технологичното и икономическото въздействие на отделните транспортни и енергийни проекти. Направена е характеристика на факторите, определящи риска при управлението на проектите. За постигане на поставените цели на дисертацията са разгледани политически, външноикономически, вътрешноикономически, социални и екологични аспекти при реализацията на конкретен проект. Направен е **извод**, че в новите условия управлението на проекти се усложнява от увеличената тежест на политическите фактори и усложненото им взаимодействие с другите две групи.

Поради това в главата е отделено специално място на анализа на риска при управлението на проекти в транспорта. Представен е подробен и целенасочен анализ на влиянието на експертността върху оценката на риска при управлението на проекти в транспорта. Анализирани и систематизирани са събраните в хода на самостоятелно емпирично проучване данни по 11 променливи показателя (Q9A1, Q9B1, Q9G2, Q9J2, Q11D2, Q13A, Q14A, Q14C, Q15, Q16, Q17J), за да характеризира междуфакторните връзки. Направено е обобщение на получените резултати. Изведени са заключения относно насоките при управлението на проекти, чрез които да се предложат подходящи механизми за управление на риска при изпълнението на транспортни проекти в зависимост от компетенциите и компетентността на експертите пряко ангажирани с тези проекти.

2.3. ТРЕТА ГЛАВА: Перспективни глобални транспортно-логистични проекти и възможности за успешно включване на България

Когато става въпрос за търговските пътища, които осъществяват взаимодействието между отделните части на световното стопанство, особено място се отделя на **пътищата, осигуряващи енергоносители** – енергетиката е в основата на цялото стопанство. При осъществяването на транспортни проекти за доставки на енергоносители, съчетанието от трите групи фактори е най-действено и отчитането на трите групи рискове е най-трудно, а от друга страна, осъществяването на тези проекти, има най-мащабни последици. Смесването на политически и икономически съображения, много затруднява анализите, проектирането и изграждането на транспортни съоръжения за енергийния отрасъл.

Добър пример, за съзнателно или несъзнателно допуснати грешки и неправилни преценки са газопроводите, засягащи пряко или косвено България. „Син поток“ е основен газопровод през Черно море, който пренася природен газ от Русия (Краснодарски край) към Турция. При преговорите за транзит през нашата територия, българското правителство преценява непълно и точно технологичните възможности на отсрещната страна – предупрежденията за прокаране на алтернативно трасе по дъното на Черно море не са взети на сериозно, тъй като дотогава не е прекарван тръбопровод на такава дълбочина. Оттам идва и провалът на договора за сухопътен пренос и България губи транзитни такси. Разглеждайки трите групи фактори, може да се заключи, че проектът „Син поток“ е икономически и технически добре обоснован, особено като се има предвид, че разработените при него решения се прилагат и в последващи подобни тръбопроводи – „Северен поток“ 1 и 2, „Турски поток“, при

което аналозиите намаляват до минимум рисковете при тях и реално намаляват направените разходи.

„Южен поток“ е нереализиран международен проект за превоз на природен газ от Русия през Южна Европа до Италия. По план, газопроводът трябваше да премине по дъното на Черно море от района на Анапа до пристанище Варна. Първоначално, двата клона трябваше да минат през Балканския полуостров до Италия и Австрия, въпреки че точните им маршрути не бяха одобрени. Поради непълната прозрачност при направените разходи и от българска, и от руска страна, и главно поради провала на проекта и променените впоследствие условия – политически и пазарни, не може да се направи точна оценка на неговата рентабилност. Схемата, според която, „Газпром“ се ангажира във всички фази на проекта и поема всички рискове, обаче предполага умерени печалби за българската страна при минимален риск.

Проблемът с проекта „Южен поток“ е, че след 2014 г. противопоставянето между Запада и Русия влиза в остра фаза след смяната на властта в Украйна, последвалото отделяне на полуостров Крим и гражданската война в източната част на страната. Поначало замисълът с проекта „Южен поток“ е да бъде заобиколена Украйна като транзитна страна, с цел повишаване на сигурността на доставките и намаляване на разходите по преноса, и тези съображения са налице далеч преди 2014 г. Опитът за въвличане на Украйна в противопоставянето срещу Русия на страната от Запада, засилва решимостта, страната да бъде съхранена като транзитър на газ, в т.ч. с цел придобиване от западни предприятия на украинската държавна газопрееносна мрежа, с цел гарантирани печалби. Това обяснява съпротивата срещу проекта и засиления натиск за осуетяването му от страна на САЩ и ЕС.

В случая с проекта „Южен поток“ и неговите алтернативи, България също засега пропуска ползи и се стреми да минимизира загуби. Разглеждайки трите групи фактори, може да се заключи следното: проектът „Южен поток“ и неговите алтернативи са технически добре обосновани и проверени при предшествващи проекти, а икономическите изгоди са въпрос на правилно договаряне. Предвид действието на политическите фактори обаче, става ясно, че България трябва да изчаква подходящ „прозорец на възможности“ за да предотврати решения, които я ощетяват. Точни икономически разчети, изглеждат трудни за съставяне и при всички случаи трябва да се остойностява по някакъв начин политическият риск.

Взаимовръзката между технически, икономически и политически фактори най-ясно личи при **китайския транспортен крупен проект „Един пояс - един път“**, често наричан също „Новият път на коприната“, който в действителност включва няколко мащабни проекта. При тази взаимовръзка, напредъкът в транспортните технологии, по замисъл позволява решението на дълговременни стопански проблеми, което на свой ред променя политическата обстановка в засегнатите региони. От друга страна, в проекта силно са застъпени политически съображения, в т.ч. свързани и с чист престиж, а налице са и опити за противодействие на проекта, в които също присъстват политически съображения, отново свързани с печалбата или загубата на чист престиж.

Преместването на тежестта на световното стопанство в посока Югоизточна Азия, освен всичко друго, изисква съответното преустройство на глобалната инфраструктура, която обслужва световния обмен и това развитие се наблюдава вече от две десетилетия.

С оглед тези промени, проектът „Един пояс - един път“ (ЕПЕП) е ключов за промените в системата на международните икономически отношения. Той е част от нова китайска стратегия, която въвлича множество държави и влиза в противоречия

със стратегическите виждания на САЩ, като сблъсъкът между стратегиите на тези две държави определя насоките на световно развитие.

Новият „Път на коприната“ според китайските виждания е в следните варианти:

1. **Първата** възможност, разглеждана от китайските плановници, е сега съществуващият т.нар. „Сибирски континентален път“ от Владивосток до Ротердам, изцяло през територията на Русия.

2. **Втората** възможност е т.нар. „Нов евразийски континентален път“ или „мост“ („New Eurasian Continental Bridge“). На китайска земя началото на този път е в Ляннюнган, а трасето преминава през Средна Азия, Русия и Полша за да стигне до Германия.

3. **Третата** възможност засега е повече идеен проект – пътят (най-южният от всички) трябва да започва в Шънджън и да преминава през Средна Азия, (с разклонение към Миянмар, Бангладеш, Индия, Пакистан), Иран, Турция и **България**.

4. **Четвъртата възможност** следва историческите традиции и извежда пътя в Индийския океан, пряко и/или през новото изградено от Китай дълбоководно пристанище Гуадар в Пакистан, а оттам през Суецкия канал до гръцките пристанища. По този път се планира да се извършват и доставките на нефт за Китай.

5. **Петата възможност** - Китай има готовност да използва в сътрудничество с Русия Арктическият морски път. Значението на този вариант ще се повиши особено ако „Глобалното затопляне“ действително се прояви и пътят се освободи от ледове за по-продължителен период през годината.

За нас е важно, че разширеният Черноморски регион, част от който е България, от своя страна е ключов от гледна точка на осъществяване на ЕПЕП, поне в част от маршрута. От гледна точка на България, интерес би трябвало да представляват всички варианти на пътя, които минават през нашия регион. Стопанската и политическата конюнктура ще определят колко голяма ще бъде тази част, но при изключително свитото българското стопанство, включването в някои от възможните трасета, със сигурно ще се почувства осезаемо. Ключов е въпросът, доколко България може да взема самостоятелно решения със стратегическо значение, при положение, че района на Черно море е място на геополитически сблъсък от най-висок порядък.

Отчитайки развитието в последните 30 години, България е периферна страна. Тя има периферен статут, както в световното стопанство, така и вътре в ЕС, което личи и от демографските, стопански и др. показатели за състоянието на обществото. Част от тези лоши показатели, се дължат на обективни дадености. За европейската икономика, и за тази на ЕС в частност, основните търговски пътища са презокеански, свързващи страните от континента с водещите търговски партньори от Северна Америка и Югоизточна Азия. На самия континент, главните търговски „оси“ са Новгород (Санкт Петербург) - Сантяго де Компостела (Изток – Запад) и Лондон - Рим (Север – Юг). Разпадът на сравнително затворената стопанска общност СИВ, поставя страната ни встрани от главните стокопотоци, с всички неблагоприятни последици. Опитът на Китай да преначертае картата на главните световни търговски пътища обаче, може да отвори нови възможности за промяна на нежелания периферен статут, като тези възможности при всички случаи са свързани с поемане на политически рискове.

Превръщането на България в „енергиен център на Балканите“, засега остава пожелателно, като в същото време все още липсва сериозна оценка на рисковете и възможностите. Кризата обаче, открива и нови възможности при ускореното пренаареждане на икономическата карта на света. Обсъждането на възможността, България да се превърне в логистичен възел, обслужващ обмена между Европа и Азия, трябва да стане по-целенасочено.

Вариант за включване на България в глобалните инфраструктурни проекти чрез **Черноморска свободна икономическа зона**, следва да бъде анализиран сериозно. С отчитане, както на пропуснатите, така и на бъдещите възможности, както и на трите групи рискове, може да се предложи схема за използване на благоприятното, от транспортна гледна точка, географско положение на България. Използването на географското положение на страната ни и обективната необходимост от повишаване на ефективността на икономическото сътрудничество между ЕС и Китай (Азия), предполага не конкуренция със съседните държави, а опит за сътрудничество, в т.ч. чрез изграждането на свободна икономическа зона, със съвместното използване на транспортния капацитет на България и Румъния (Варна, Бургас, Констанца), за улесняване на връзката между промишлените центрове в ЕС по канала Рейн-Майн-Дунав и Средна Азия/Китай през района на Южен Кавказ.

Такава свободна зона би се включила както към варианта на „ЕПЕП“ през Черно море (товаропоток към Варна и Констанца), така и към варианта на „ЕПЕП“ през Босфора (тунела „Мармарай“, с възможно отклонение на север). По този начин, чрез водната артерия „Рейн-Майн-Дунав“ и тази свободна икономическа зона, ще се осъществи безпроблемна обработка на стоки, преминаващи от Европа в Азия, в т.ч. Китай.

Свободните икономически зони представляват стопански единици с предоставен от държавата особен облекчен режим на данъчно и митническо облагане. Изключването им от общия режим на данъчно и митническо облагане, преследва определени стопански и социални, дори политически цели. Обособяването на такива зони е често срещана съставка от стопанската политика на държавата с дълги традиции и натрупан опит, който позволява да се определи, в кои случаи е целесъобразно използването на това средство за насърчаване на стопанския растеж.

По своя замисъл, предложението на Черноморска свободна икономическа зона, представлява комплексна СИЗ. Тя следва да обхване като минимум пристанища Варна и Констанца с прилежащите им райони, а може да включва и Бургас и Русе, с техните вече действащи СИЗ. Това прави ЧСИЗ международна и при всички случаи със сериозен ангажимент на държавно равнище, както и на равнище ЕС. Тя се вписва в програмата TRASECA, чиято основна дейност е развитието на транспортния коридор от Европа до страните от Централна Азия през Черно море, Кавказ и Каспийско море. От технологична гледна точка, програмата се фокусира върху транспортирането на стоки чрез единен транспортен документ за целия маршрут, използвайки различни видове транспорт.

В началото може да се започне с изграждане на голям логистичен център: търговски, складови и логистични услуги, улесняващи търговията, транспорта и реекспорта чрез наличните летища, морски и речни пристанища и пътища. В перспектива към това, следва да се добави научно-технологическа и развойна дейност. Замисълът е, да се съчетаят благоприятните географски дадености, с наличните съоръжения и перспективите за разширяването им и изграждането на нови, така че да се улесни технически и административно обменът между ЕС и Китай и другите страни от Средна Азия и Кавказкият регион, в т.ч. товаро-разтоварни и транспортна дейности, митническа обработка, производство и довършителни работи. така че да намалее административно-правните, митническите и политически пречки пред обмена.

От техническа гледна точка, ЧСИЗ изглежда лесно осъществима. Съчетаването на пристанище Констанца и канала „Дунав – Черно море“ от една страна и Варна, Русе и, възможно, Бургас от друга, дава пълния набор от транспортни възможности за посредничество при стокопотока между ЕС и Средна Азия. Капацитетът на зоната,

надвишава с много капацитета на грузинските пристанища от около 10 млн.т и нуждата от разширяване на първо време отпада. Технологичното развитие предполага, че най-належащо е обновяването на железопътната инфраструктура на българска територия, за да поема големи композиции. Ако за линията Варна – Русе вече има решение, то за линиите, свързващи Бургас с Варна и Свиленград през Карнобат, то тепърва трябва да се търси. Възможната „зелена революция“ в транспорта, на първо време не засяга ЧСИЗ, освен вероятния натиск за ограничаване на въздушния транспорт. Т.е. възможната финансова помощ от ЕС за разширяване на капацитета на летищата на територията на зоната не е сигурна.

Икономическата обосновка зависи от обема товари. Незапълненият засега капацитет на пристанищата, летищата и промишлените предприятия, както и натрупаният опит в съществуващите свободни зони (Бургас, Русе, Сулина), позволява да се спести голяма част от началните разходи, така че да не се разчита изцяло на външно финансиране от страна на ЕС и Китай.

Главната въпросителна пред проекта е политическата неопределеност. ЕС продължава да няма ясна стратегия спрямо китайския мащабен проект, нито е в състояние да преодолее спорните си въпроси с Русия, което се отразява на стабилността в Черноморския регион. Инициативите в групата „17 + 1“, се приемат с подозрение от страна на Германия и Франция, които от своя страна не предлагат алтернатива на китайските предложения. Политиката на САЩ в региона – Украйна и Грузия, също е колеблива и не помага за успокояване на обстановката. Не липсват дотук и опити за нелоялна конкуренция – напр. плановете чрез магистралата Будапеща-Крайова-Букурещ да се отклонят азиатските превози към Констанца, идващи от грузинското пристанище Поти, за сметка на Бургас и Варна. При това положение, китайската страна прилага стратегията на предпазлив напредък. Без включването на България и Румъния в един от вариантите за търговска връзка в Китай и другите развиващи се икономики в Азия, страните ни затвърждават периферното си положение в ЕС и цялостното си изоставане от по-високо развитите страни-членки. Подход, който може да даде резултати, е съвместен опит на България и Румъния да ангажират ЕС с насрещни инициативи, които да допълнят китайския мащабен проект и премахнат колебанията на водещите страни-членки.

Основните изводи в третата глава са свързани с определяне на перспективите глобални транспортно-логистични проекти и възможностите за включване на България в тях. В нея са представени и анализирани различните енергийни проекти като „Син поток“, „Южен поток“ и „Турски поток“ . На базата на направения анализ и с помощта на иконометрични модели е изградена матрица за оценка на ефективността на тези проекти. Разгледани са различните варианти на новият „Път на коприната“, като са пречупени през китайските виждания. На тази база са очертани възможностите пред България за развитие на тези проекти през територията ѝ, намирайки се в центъра на Балканския полуостров. Предлага се Черноморска свободна икономическа зона, което ще донесе икономически изгоди за страната ни. Тя следва да обхване като минимум пристанища Варна и Констанца с прилежащите им райони, а може да включва и Бургас и Русе, с техните вече действащи СИЗ. Това прави ЧСИЗ международна и при всички случаи със сериозен ангажимент на държавно равнище, както и на равнище ЕС. Със създаването на такава зона ще се отворят възможности за изграждане на голям логистичен център: търговски, складови и логистични услуги, улесняващи търговията, транспорта и реекспорта чрез наличните летища, морски и речни пристанища и пътища. В перспектива към това, следва да се добави научно-технологическа и развойна дейност. Замисълът е, да се съчетаят благоприятните географски дадености, с наличните съоръжения и

перспективите за разширяването им и изграждането на нови, така че да се улесни технически и административно обменът между ЕС и Китай и другите страни от Средна Азия и Кавказкият регион, в т.ч. товаро-разтоварни и транспортна дейности, митническа обработка, производство и довършителни работи. така че да намалееят административно-правните, митническите и политически пречки пред обмена.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Като част от изграждането на инфраструктурата, транспортните и транспортно-енергийните проекти са големи начинания, с голям дял на научно-изследователската дейност. Техният обхват надхвърля националното равнище и предвид голямото им въздействие върху останалите области на обществения живот са неотделими от транспорта като цяло, в т.ч. от международната политика. Предвид мащабността им – териториална, технологична, финансова, времева – управлението им предполага административен подход, с прилагане на математически модели, включително за пресмятане на риска. Множество фактори обаче налагат моделът на административно управление да се модифицира с модел на „органично управление“, с отчитане на елементите на хаотичност и непредсказуемост в средата, изискващи повече гъвкавост и готовност за бързи и резки реакции на промените, пример за това е продължаващата пандемия от COVID 19. Тези крупни проекти, най-често са пилотни и поради това рисковете показват тенденция за намаляване чрез натрупване на положителен опит, по метода на пробата и грешката. На тази тенденция противостои тенденцията за ускорено технологично развитие и обновление, в т.ч. на ускорено остаряване на вече доказани добри решения, а също и на потребности. Подобна тенденция принудително скъсява жизнените цикли на тези проекти. Повишават се изискванията за надеждно прогнозиране на следващата вълна на научно-техническия прогрес и съобразяване с нея на стратегическите решения, каквито транспортните и транспортно-енергийните проекти по презумпция се явяват.

България разполага с ограничени технологични, финансови и политически възможности, а от транспортно енергийна гледна точка може да бъде свързващо звено между важни икономически региони. Пример за геополитическата роля, която България може да играе, е завършването на строителството на „Южен поток“, което превръща страната ни в газова разпределител.

Практически всеки сериозен транспортен и транспортно-енергиен проект на територията на България се вписва в международен контекст. Поради това, зависимостта от международната икономическа и политическа конюнктура е много голяма, а възможностите за защита на националния интерес са ограничени. Затова досегашните практики за управление на транспортни и транспортно-енергийни проекти в България трябва да се допълнят с повече оценки и анализ на политическия риск. На политическо равнище трябва да се поддържа постоянно висока готовност за възползване от откриващи се за кратко време прозорци, с възможност за включване на страната ни във високо ефективни международни проекти, какъвто беше примера с „Южен поток“.

Теоретичните изследвания от първа глава показват ролята на системния подход при анализа и оценката на транспортните проекти. В нея се представя подробен преглед на понятията „световна система“ „търговски пътища“ и „модела на социалната система с полупериферия и периферия“ и въз основа на тях, се извежда работно определение на „проект“ в транспортния сектор. Също така, се доразвива изведените в научната литература определения и е предложено систематизация на факторите, от които зависи рентабилността при осъществяването на различните проекти в

транспортния сектор и при транспортирането на енергоресурси. По-нататък в тази глава са изяснени факторите, влияещи при изграждането на транспортната и енергийна инфраструктура и техните форми на проявление. Задълбочено са изяснени същността и спецификите на икономическата, енергийната, екологичната, експлоатационната и социалната ефективност и са дефинирани показателите, с които могат да бъдат измерени. Отделено е специално внимание на новата парадигма свързана с управлението на бюрократичния модел, а именно „ограничения модел“, който отдава значение на намирането на пътища към целта и изпълнението им. Докато при рационалния подход се набляга върху вземането на решение за изпълнение на проекта. В края на главата е обосновано необходимостта от стратегическия подход при управлението на проектите, както и стратегическата роля на ръководителя на проекта за постигането на целите и нуждите (изискванията) на възложителя и обществото.

3. Справка за научните постижения с приносен характер

1. Формулиран и прецизиран е приложим за нуждите на управлението на транспортни проекти ЕС комплексен подход, основан на системния, в съчетание с конкретни практико-приложни теории.

2. Анализирани са смяната на парадигмата, в която се развива управленската теория, в т.ч. управлението на проекти. Предложено е съчетание от „бюрократичен“ и „органичен“ модели.

3. Изтъкнато е значението на политическите фактори при управлението на транспортни проекти като част от комплексния риск, включващ обичайните технологически и икономически рискове. Управлението на транспортни проекти като теория и практика е разширено и в посока свързаните области геоикономика и геополитика. Разширена и задълбочена е етимологията на ключови понятия, свързани с този интердисциплинарен подход.

4. Анализирани са китайският проект „ЕПЕП“ като потенциална инфраструктурна основа на новата система на международните отношения и възможностите, които той разкрива пред ЕС и България в частност.

5. Анализирани са комплексът от фактори, определящ съдбата на важни транспортни проекти, засягащи България – „Син поток“, „Южен поток“, „Турски поток“. На основата на изводите от неуспехите при тези начинания е предложен авторски модел за използване на благоприятното географско положение на страната ни - Черноморска свободна икономическа зона, основана на регионално сътрудничество в контекста на глобалното сътрудничество ЕС – Китай.

4. Публикации

Получените в дисертацията резултати обобщават опит на автора в областта на европейската интеграция. Публикуваните статии са последователни етапи по пътя към завършения труд.

Статии и доклади:

1. Доклад в издание „Мобилност в един свързан свят“, на тема: “Добри практики при управлението на транспортни проекти“ - издание УНСС, София 2017;

2. Статия в списание Journal of Balkan Ecology, на тема „Good Policies and Tools in Management of Environmental Projects“, София 2018г. Списанието е реферирано в световната база данни Thompson Reuters;

3. Статия в списание „Vanguard Scientific Instruments in Management“, на тема „The influence of technical, economic and political factors on energy projects in Bulgaria“, София, 2020;

4. Статия в списание „Vanguard Scientific Instruments in Management“, на тема „Factors determining the construction of the Nicaraguan canal“, София, 2020;

5. Доклад в издание „Транспортна свързаност 2020“, на тема „Методика за експертна оценка на енергийната сигурност в България при управление на транспортни проекти“ издание УНСС, София 2021;

5. Декларация за академична лоялност

Във връзка с провеждането на процедура по присъждане на образователната и научната степен „доктор на икономически науки“ в професионално направление „3.8. Икономика“ декларирам:

Дисертационният труд „Насоки в управлението на транспортни проекти“ е авторски. При неговото разработване не са използвани чужди публикации и разработки без съответно позоваване и цитиране, в нарушение на авторските права.

София, 20.01.2021

Докторант:

