



УНИВЕРСИТЕТ ЗА НАЦИОНАЛНО И СВЕТОВНО СТОПАНСТВО

ФАКУЛТЕТ „ИКОНОМИКА НА ИНФРАСТРУКТУРАТА“

ИНФРАСТРУКТУРА БИЗНЕС И КОМУНИКАЦИИ

Доклади от Четиринадесета научна конференция за докторанти и студенти
с международно участие

„Инфраструктура: бизнес и комуникации“

София, 22 април 2026 г.

Академично издателство – УНСС

София, 2026 г.



UNIVERSITY OF NATIONAL AND WORLD ECONOMY

ECONOMICS OF INFRASTRUCTURE FACULTY

INFRASTRUCTURE BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Papers from the 14th Scientific Conference for Doctoral, Postgraduate and
Undergraduate Students

“Infrastructure: Business and Communications”

Sofia

April 22, 2026

UNWE Academic Publishing House

Sofia, 2026

Публикацията съдържа резултати от научна конференция, финансирана със средства от фонд НИД на УНСС по договор № НИД НФ-5-2026

Програмен комитет:

Доц. д-р Силвия Терезова - Председател на Програмния комитет, Декан на факултет „Икономика на инфраструктурата“, ръководител на катедра „Икономика на търговията“

Доц. д-р Мария Воденичарова - Заместник-ректор по научноизследователската дейност УНСС

Проф. д-р Христина Николова – Заместник-декан по научноизследователската дейност на факултет „Икономика на инфраструктурата“, Ръководител на катедра „Икономика на транспорта и енергетиката“

Доц. д-р Нончо Димитров – Ръководител на катедра „Национална и регионална сигурност“

Доц. д-р Николай Драгомиров – Ръководител на катедра „Логистика и вериги на доставките“

Проф. д-р Мариана Янева – Ръководител на катедра „Икономика на туризма“

Доц. д-р Мария Николова – Ръководител на катедра „Медии и обществени комуникации“

Организационен комитет:

Проф. д-р Христина Николова – зам.- декан по НИД на факултет "Икономика на инфраструктурата", Председател на Организационния комитет

Гл. ас. д-р Атанас Димитров – Научен секретар на катедра "Национална и регионална сигурност"

Гл. ас. д-р Георги Димитров – Научен секретар на катедра "Икономика на транспорта"

Гл. ас. д-р Мирослав Стефанов – Научен секретар на катедра „Логистика и вериги на доставките“

Доц. д-р Светослав Калейчев – Научен секретар на катедра „Икономика на туризма“

Гл. ас. д-р Иван Вълчанов – Научен секретар на катедра "Медии и обществени комуникации"

Гл. ас. д-р Николинка Игнатова – Научен секретар на катедра "Икономика на търговията"

Радостина Дойчинова – Организационен секретар на конференцията

Всички права са запазени!

Не се разрешава копиране, възпроизвеждане и разпространение на книги или на части от тях по какъвто и да е начин без писменото разрешение на Академично издателство – УНСС.

Авторите носят пълна отговорност за съдържанието на докладите, оригиналността на произведението, стила на изложение, както и за грешки, допуснати по тяхна вина.

© Колектив

© АКАДЕМИЧНО ИЗДАТЕЛСТВО – УНСС

УНИВЕРСИТЕТ ЗА НАЦИОНАЛНО И СВЕТОВНО СТОПАНСТВО 1700 София,
район „Студентски“, ул. „8-ми декември“ № 19, УНСС

Предговор

С настоящия сборник представяме научните разработки, включени в Четиринадесетата международна научна конференция за студенти и докторанти „Инфраструктура: бизнес и комуникации“, организирана от факултет „Икономика на инфраструктурата“ към Университета за национално и световно стопанство през 2026 г.

През годините конференцията се утвърди като устойчива академична традиция и естествена среда за първите сериозни научни изяви на млади изследователи. Тя съчетава приемствеността на университетската школа с новите идеи и търсения на студентите и докторантите, като по този начин изгражда мост между обучение, наука и практика.

Настоящото издание се отличава с особено широк мащаб и висока научна активност. В сборника са включени рекордните 79 доклада, разработени от 54 студенти и 29 докторанти. Този значителен интерес е ясен показател за нарастващата роля на конференцията като утвърдена платформа за научна изява и обмен на идеи.

Съдържанието на сборника отразява ясно очертани тенденции в развитието на инфраструктурните системи и свързаните с тях икономически и обществени процеси. Тематичният обхват на включените разработки демонстрира както устойчивост на традиционни научни направления, така и навлизането на нови изследователски полета, обусловени от динамиката на съвременната среда.

Представените изследвания обхващат широк спектър от направления – търговия и финансови пазари, туризъм и културни индустрии, медии и обществени комуникации, национална и регионална сигурност, логистика и вериги на доставките, както и транспорт и енергетика. Анализите разглеждат ключови въпроси като дигиталната трансформация, приложението на изкуствения интелект, устойчивото развитие, управлението на рискове и кризи, както и предизвикателствата пред съвременната икономика.

Особено показателно за зрелостта на конференцията е разнообразието от изследователски подходи – от теоретични анализи до приложни разработки с практическа насоченост. Това свидетелства за задълбочаващата се връзка между академичното знание и реалната икономическа среда, както и за засилващата се интердисциплинарност в изследванията.

Убедени сме, че настоящият сборник не само отразява актуалното състояние на научните търсения на младите учени, но и създава основа за бъдещи разработки, партньорства и научни дискусии. Конференцията продължава да изпълнява своята мисия – да насърчава критичното мислене, аналитичния подход и стремежа към устойчиви решения в областта на инфраструктурата, бизнеса и комуникациите.

Издаваме своята искрена благодарност към всички участници, научни ръководители и колеги, допринесли за реализирането на конференцията и подготовката на настоящия сборник. Техният професионализъм и ангажираност са в основата на утвърждаването на този научен форум.

Надяваме се, че настоящото издание ще бъде полезно както за академичната общност, така и за практиката, и ще продължи да стимулира интереса към изследванията в ключови области за развитието на съвременното общество.

С благодарност,

Доц. д-р Силвия Терезова
Декан на факултет „Икономика на инфраструктурата“

Председател на Програмния комитет

Проф. д-р Христина Николова
Зам.-декан по НИД на факултет „Икономика на инфраструктурата“

Председател на Организационния комитет

СЪДЪРЖАНИЕ

ТЪРГОВИЯ – СЪСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВИ

ХРАНИТЕЛНИТЕ ОТПАДЪЦИ, ДАРЯВАНЕТО НА ХРАНИ И КОРПОРАТИВНАТА СОЦИАЛНА ОТГОВОРНОСТ (КСО) В ТЪРГОВИЯТА НА ДРЕБНО	
Мариана Петрова.....	14
УПРАВЛЕНИЕ НА ПРОМЯНАТА В УСЛОВИЯ НА ИКОНОМИЧЕСКА НЕСИГУРНОСТ ПРИ МАЛКИТЕ И СРЕДНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ В СЕКТОР ИКТ – НОВИ МОДЕЛИ НА РАБОТА	
Денис Йорданов.....	26
СЪВРЕМЕННИ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ТЕХНОЛОГИЧНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА БОРСОВИТЕ ПАЗАРИ И ТЪРГОВИЯ“,	
Кристиян Кръстев.....	35
РОЛЯ И ЗНАЧЕНИЕ НА НЮ-ЙОРКСКАТА ФОНДОВА БОРСА (NYSE) В СВЕТОВНАТА БОРСОВА ТЪРГОВИЯ	
Кристина Василева.....	41
ЕФЕКТИВНОСТ НА АКТИВИТЕ НА ТЪРГОВСКА ВЕРИГА „ЛИДЛ БЪЛГАРИЯ“	
Симеон Спасов.....	50

МЕДИИ, КОМУНИКАЦИИ, ПР, РЕКЛАМА

ФЕНОМЕНЪТ "МЕДИЕН ПЛЕН" НА РЕГИОНАЛНО НИВО: МЕХАНИЗМИ НА ВЛИЯНИЕ, ИКОНОМИЧЕСКИ ЗАВИСИМОСТИ И ПРОЯВЛЕНИЯ В БЪЛГАРИЯ И СЪРБИЯ	
Антонина Лозанова.....	63
МЕТАМЕДИЙНИ ПРАКТИКИ В ДИГИТАЛНАТА КОМУНИКАЦИЯ НА КУЛТУРНОТО НАСЛЕДСТВО В БЪЛГАРИЯ	
Божидар Атанасов.....	74
УСТОЙЧИВИ КОМУНИКАЦИИ НА МЕСТНАТА ВЛАСТ В БЪЛГАРИЯ: АНАЛИЗ ПРЕЗ ПРИЗМАТА НА GRI СТАНДАРТИТЕ ЗА ПРОЗРАЧНОСТ, ВЗАИМОВРЪЗКА СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И НЕПРЕКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ	
Габриел Деянов.....	82
ДИГИТАЛЕН РАЗКАЗ И ТРАНСФОРМАЦИЯ НА ПОЛИТИЧЕСКИЯ НАРАТИВ В СОЦИАЛНИТЕ МЕДИИ	
Гена Трайкова.....	92
ЕЗИКЪТ НА ВОЙНАТА В МЕДИИТЕ: ДИСКУРСИВНИ СТРАТЕГИИ В ОТРАЗЯВАНЕТО НА ВОЙНАТА МЕЖДУ РУСИЯ И УКРАЙНА	
Светослав Метанов.....	106
ТЕМАТА ЗА ЧУЖДЕСТРАННОТО ФИНАНСИРАНЕ НА БЪЛГАРСКИТЕ МЕДИИ – УПОТРЕБА В ПОЛИТИЧЕСКАТА РИТОРИКА	
Стефан Антонов.....	113

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

КРИЗИСНА КОМУНИКАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ НА ИНФОРМАЦИЯТА: СЛУЧАЯТ „МРИЯ“ Анна Бойченко.....	121
АЛГОРИТМИЧНА СЕЛЕКЦИЯ НА НОВИНИ: ПЕРСОНАЛИЗАЦИЯ И ФРАГМЕНТАЦИЯ НА ПУБЛИЧНАТА СФЕРА И МЕДИЙНОТО СЪДЪРЖАНИЕ Василена Нанева.....	132
РОЛЯТА НА ДИГИТАЛНИТЕ ЖУРНАЛИСТИЧЕСКИ КОМПЕТЕНЦИИ ЗА ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ НА ДЕЗИНФОРМАЦИЯ: СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ НА ПРАКТИКИ ОТ БЪЛГАРИЯ И ФИНЛАНДИЯ Виктория Борисова.....	139
РАЗСЛЕДВАЩАТА ЖУРНАЛИСТИКА В БЪЛГАРИЯ: КАЗУСЪТ ИСТОРИЧЕСКИ ПАРК Елеонора Костадинова.....	153
МЕЖДУ ИНФОРМАЦИЯ И МАНИПУЛЦИЯ: НИВА НА МЕДИЙНА ГРАМОТНОСТ СРЕД ГИМНАЗИСТИТЕ В БЪЛГАРИЯ Емили Стоичкова.....	165
ВЛИЯНИЕТО НА ИНСТАГРАМ ВЪРХУ ОТРАЗЯВАНЕТО НА НОВИНИ Йоанна Георгиева.....	178
РЕКЛАМАТА НА ХАЗАРТ ОНЛАЙН: РИСКОВЕ И РЕГУЛАЦИЯ В БЪЛГАРИЯ Катрин Маджиди.....	191
НЕЗАВИСИМОСТ НА ОБЩЕСТВЕНИТЕ МЕДИИ: СТРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ НА БЪЛГАРСКАТА НАЦИОНАЛНА ТЕЛЕВИЗИЯ И ИТАЛИАНСКАТА ОБЩЕСТВЕНА ТЕЛЕВИЗИЯ Кристалина Дойнова.....	202
ЗАБРАНА ИЛИ РЕГУЛАЦИЯ? - ДЪРЖАВНИТЕ ПОЛИТИКИ КЪМ СОЦИАЛНИТЕ МРЕЖИ Мариа Кирова.....	211
МУЛТИМЕДИЙНИЯТ ЛОНГРИЙД КАТО ИНСТРУМЕНТ ЗА ПРЕОДОЛЯВАНЕ НА КРИЗАТА НА ВНИМАНИЕТО В ОНЛАЙН МЕДИИТЕ Николета Колева.....	226
СОЦИАЛНИТЕ МРЕЖИ КАТО ИНСТРУМЕНТ ЗА СЪЗДАВАНЕ НА ОБЩНОСТИ И ПОПУЛЯРИЗИРАНЕ НА КУЛТУРАТА Симона Заркова.....	237
ЕТИЧНИ СТАНДАРТИ ПРИ МЕДИЙНО ОТРАЗЯВАНЕ НА ПРЕСТЪПЛЕНИЯ Сияна Димитрова.....	246
ИНФЛУЕНСЪР ИЛИ ЖУРНАЛИСТ: НОВИ ФОРМИ НА МЕДИЙНО ВЛИЯНИЕ В СОЦИАЛНИТЕ МРЕЖИ Филияна Ценкова.....	255

ЛОГИСТИКА И ВЕРИГИ НА ДОСТАВКИТЕ

ВЛИЯНИЕТО НА ВОЕННИТЕ КОНФЛИКТИ ВЪРХУ МЕЖДУНАРОДНИЯ ТРАНСПОРТ В КОНТЕКСТА НА ГЛОБАЛНИТЕ ВЕРИГИ НА ДОСТАВКИ Айшен Керим.....	265
ВЛИЯНИЕ НА САНКЦИИ И ЕМБАРГО ВЪРХУ МЕЖДУНАРОДНИЯ ТРАНСПОРТ С АКЦЕНТ – ВНОС НА АВТОМОБИЛИ ОТ САЩ Александър Кирилов.....	273
СВЕТОВНА ТЪРГОВСКА ОРГАНИЗАЦИЯ И ВЛИЯНИЕТО НА ТЪРГОВСКИТЕ БАРИЕРИ ВЪРХУ МЕЖДУНАРОДНИЯ ТРАНСПОРТ Наталия Крумова.....	282
ТРАНСПОРТНИ ПОСЛЕДИЦИ ОТ БРЕКЗИТ В МИТНИЧЕСКИЯ КОНТРОЛ И ВЗАИМООТНОШЕНИЯТА МЕЖДУ ЕС И ВЕЛИКОБРИТАНИЯ Антъни Зуел.....	291
ЛОГИСТИЧНИ ПРОБЛЕМИ В ЧЕРНО МОРЕ ПО ВРЕМЕ НА ВОЕНЕН КОНФЛИКТ ПО ПРИМЕРА НА УКРАЙНА Даря Виткова.....	301
ВЛИЯНИЕТО НА НЕДОСТИГА НА ШОФЬОРИ ВЪРХУ ПАЗАРА НА МЕЖДУНАРОДНИ ПРЕВОЗИ Диляна Бицина.....	311
ВЛИЯНИЕТО НА ПРОМЕНЕТЕ ПО РЕГЛАМЕНТ 561/2006 (ЕО) ВЪРХУ МЕЖДУНАРОДНИЯ ТРАНСПОРТ В КОНТЕКСТА НА ВЕРИГИТЕ НА ДОСТАВКИ Румяна Тодорова.....	319
СВАМ И EFTI ЗА ДИГИТАЛИЗАЦИЯТА В МЕЖДУНАРОДНИЯ ТРАНСПОРТ Теодора Младенова.....	327
СОФИЯ – ПОТЕНЦИАЛ ЗА ЛОГИСТИЧЕН ХЪБ ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ Александра Димитрова.....	336
МЕЖДУНАРОДЕН ТРАНСПОРТ НА ФАРМАЦЕВТИЧНИ ПРОДУКТИ: ИЗИСКВАНИЯ, РИСКОВЕ И ДОБРИ ПРАКТИКИ Любомир Георгиев.....	345
ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В ЕВРОПА ЧРЕЗ СИСТЕМАТА ETCS – ФУНКЦИИ, ЕФИКАСНОСТ, РАЗВИТИЕ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА В ИНТЕГРИРАНЕТО Ивайло Нейков.....	354
HYPERLOOP – ИНОВАТИВНА СИСТЕМА ЗА ВИСОКОСКОРОСТЕН ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ В ЛОГИСТИКАТА Ивайло Бахчеванов.....	363

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

СТРОИТЕЛНО ИНФОРМАЦИОННО МОДЕЛИРАНЕ (BUILDING INFORMATION MODELING) КАТО ОСНОВА ЗА ОПТИМИЗАЦИЯ НА МАТЕРИАЛНИТЕ ПОТОЦИ НА СТРОИТЕЛНАТА ПЛОЩАДКА

Михаела Благоева.....372

ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА ДОСТАВКА В ЛОГИСТИКАТА

Силвия Манчева.....380

ОБРАТНАТА ЛОГИСТИКА ПРИ РЕЦИКЛИРАНЕТО НА БАТЕРИИ ЗА ЕЛЕКТРОМОБИЛИ

Теодора Владева.....388

ТЕОРЕТИЧНИ ОСНОВИ НА ПРИЛОЖЕНИЕТО НА ИЗКУСТВЕН ИНТЕЛЕКТ В УПРАВЛЕНИЕТО НА УСТОЙЧИВИ ВЕРИГИ НА ДОСТАВКИ

Стойчо Паронов.....399

ТРАНСПОРТЪТ И ЕНЕРГЕТИКАТА В ГЛОБАЛНАТА ИКОНОМИКА

ВЛИЯНИЕ НА ИНТЕЛИГЕНТНИТЕ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ ВЪРХУ УСТОЙЧИВАТА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ В ГРАД СОФИЯ

Марта Клисурова.....408

ПРОГНОСТИЧЕН АНАЛИЗ НА ВЪЗМОЖНОСТИТЕ ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА РЕДОВНИТЕ ПЪТНИЧЕСКИ ЛИНИИ ОТ ЛЕТИЩЕ ГОРНА ОРЯХОВИЦА

Добромир Кирев.....420

ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД ЕЛЕКТРО ЕНЕРГИЙНАТА СИСТЕМА В БЪЛГАРИЯ И ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА БАЛАНСИРАНЕ С ВЕИ И ЕЛЕКТРОМОБИЛИ

Зорница Иванова.....428

ИКОНОМИЧЕСКИ ЕФЕКТИ ОТ ПОТЕНЦИАЛНИ ИНВЕСТИЦИИ В ИЗЛЕДВАНЕ НА КОСМИЧЕСКИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ НА ПРИМЕРА НА ИКИТ – БАН

Иван Янчев.....436

ИНТЕЛИГЕНТИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ В УПРАВЛЕНИЕТО НА ВЪЗДУШНОТО ПРОСТРАНСТВО: АНАЛИЗ НА ПОДСИСТЕМА „OLDI”

Иван Йорданов.....449

ДИГИТАЛИЗАЦИЯ НА ЕНЕРГИЙНИТЕ СИСТЕМИ: РОЛЯ НА BLOCKCHAIN ТЕХНОЛОГИИТЕ И ЕЛЕКТРОМОБИЛИТЕ

Мария Божилова.....458

ФИНАНОВИТЕ ИНСТРУМЕНТИ КАТО ПРЕДПОСТАВКА ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА С ОГЛЕД ПОСТИГАНЕ НА ЕФЕКТИВНОСТ И ЕФИКАСНОСТ

Моника Димитрова-Бийчър.....468

РАЗРАБОТВАНЕ НА МЕТОДИКА ЗА СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА УСПЕВАЕМОСТТА НА МЕТОДИТЕ ЗА ПРОГНОЗИРАНЕ НА ВЕЛИЧИНИТЕ, ХАРАКТЕРИЗИРАЩИ ПРОЦЕСИТЕ В ТРАНСПОРТА

Николай Николов.....480

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

РАЗВИТИЕ НА КОНЦЕПЦИЯТА ЗА ЕДИННА ЕВРОПЕЙСКА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО ДВИЖЕНИЕ (ERTMS) - БЪЛГАРСКИЯТ ОПИТ В ОБЩИТЕ ЕВРОПЕЙСКИ ТЕНДЕНЦИИ Веселин Кирев.....	486
ИЗКУСТВЕНИЯТ ИНТЕЛИКТ В АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ Виктория Зеирова.....	498
ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И ТЯХНОТО ЗНАЧЕНИЕ ЗА ИКОНОМИКАТА Йоана Кашкина.....	504
РОЛЯТА НА АЛТЕРНАТИВНИТЕ ГОРИВА ЗА УСТОЙЧИВОТО РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР Петя Шлякова.....	513
ДИВЕРСИФИКАЦИЯ НА ДОСТАВКИТЕ НА ПРИРОДЕН ГАЗ ЧРЕЗ РАЗЛИЧНИ ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ Яна Гергова.....	521
ПРОБЛЕМИ ПРИ ОРГАНИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ДЕЙНОСТ В АВТОМОБИЛНИЯ ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТ Карина Каракашева.....	527
НАЦИОНАЛНА И РЕГИОНАЛНА СИГУРНОСТ	
СТРУКТУРА НА СЕКТОРА ЗА СИГУРНОСТ В ГЕРМАНСКАТА ПРОВИНЦИЯ БАДЕН- ВЮРТЕМБЕРГ И ИЗВЛИЧАНЕТО НА ПОУКИ ОТ ПРАКТИКАТА ЗА НУЖДТЕ НА БЪЛГАРИЯ Станимир Стоянов.....	535
ИНФОРМАЦИОННА СИГУРНОСТ В УСЛОВИЯ НА ДИСТАНЦИОННА И ХИБРИДНА РАБОТА Светослав Генев.....	544
ПОДОБРЯВАНЕ НА ПРЕДИКТИВНАТА СИГУРНОСТ ЧРЕЗ ИЗКУСТВЕН ИНТЕЛЕКТ И ПОВЕДЕНЧЕСКИ МОДЕЛИ: ТЕНДЕНЦИИ, ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА И БЪДЕЩИ НАСОКИ Марио Захариев.....	551
ИЗСЛЕДВАНЕ НА ВЛИЯНИЕТО НА СЕНЧЕСТАТА ДИГИТАЛНА ИКОНОМИКА ВЪРХУ СИГУРНОСТТА НА ПУБЛИЧНИТЕ ФИНАНСИ Кристиан Кръстев.....	558
ПРИЛОЖЕНИЕ НА МАЛКИ МОДУЛНИ РЕАКТОРИ В ИНДУСТРИАЛНОТО ПОТРЕБЛЕНИЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ Никола Петров.....	565
ПРИСТАНИЩНА И ЕНЕРГИЙНА СИГУРНОСТ: ОЦЕНКА НА ОПЕРАТИВНИЯ КАПАЦИТЕТ НА ВАРНА И БУРГАС ПРИ НАРУШЕНИЯ НА ДОСТАВКИТЕ Георги Стаматов.....	576

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

МИГРАЦИОННИ ПОТОЦИ КЪМ ЕС: В ТЪРСЕНЕ НА БАЛАНС МЕЖДУ НАЦИОНАЛНАТА СИГУРНОСТ НА БЪЛГАРИЯ И ПРАВАТА НА МИГРАНТИТЕ Светла Александрова.....	585
ИКОНОМИЧЕСКИ ИЗМЕРЕНИЯ НА ЛЕГАЛНАТА МИГРАЦИЯ В БЪЛГАРИЯ ОТ ТРЕТИ СТРАНИ (2020–2025) Боян Киров.....	593
ИЗКУСТВЕНИЯТ ИНТЕЛЕКТ КАТО ИНСТРУМЕНТ ЗА КИБЕРАТАКИ СРЕЩУ ЧАСТНИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ Ивана Челенкова.....	603
ИЗПОЛЗВАНЕ НА БЕЗПИЛОТНИ ЛЕТАТЕЛНИ АПАРАТИ ЗА ГРАНИЧЕН КОНТРОЛ ПРИ ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ НА НЕЛЕГАЛНАТА МИГРАЦИЯ Йордан Бонев.....	610
РОЛЯТА НА ЖЕНИТЕ В МИРООПАЗВАЩИ ОПЕРАЦИИ Тони Толева.....	616
ТРАНСГРАНИЧНО УПРАВЛЕНИЕ НА ГОРСКИ ПОЖАРИ – ИНОВАТИВНИ РЕШЕНИЯ ЗА РЕГИОНАЛНА СИГУРНОСТ Вангелия Танчева.....	624
ЕВРОПЕЙСКАТА ОТБРАНИТЕЛНА ИНДУСТРИЯ СЛЕД ВОЙНАТА В УКРАИНА: ИКОНОМИЧЕСКИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА И СТРАТЕГИЧЕСКА АВТОНОМИЯ НА ЕС Вяра Ткаченкова.....	632
ПОВИШАВАНЕ ОТБРАНИТЕЛНИТЕ СПОСОБНОСТИ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ЧРЕЗ ВНЕДРЯВАНЕ СИСТЕМИ ЗА ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ НА БЕЗПИЛОТНИ ЛЕТАТЕЛНИ АПАРАТИ Михаил Шуманов.....	639
ТУРИСТИЧЕСКИ БИЗНЕС	
ЧОВЕШКИЯТ РЕСУРС В КОНСУЛТАНТСКИЯ БИЗНЕС В ИНДУСТРИЯТА НА ГОСТОПРИЕМСТВОТО Анна Поцкова-Кинай.....	647
ИНТЕГРИРАНЕ НА ИЗВЪНБОЛНИЧНА МЕДИЦИНСКА ПОМОЩ В ХОТЕЛСКАТА ИНФРАСТРУКТУРА КАТО ИНОВАТИВЕН МОДЕЛ ЗА ПРЕВЕНЦИЯ И УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ЗДРАВНИЯ ТУРИЗЪМ В БЪЛГАРИЯ Ирена Бойчева.....	655
ИСТОРИЧЕСКО РАЗВИТИЕ НА КЪМПИНГ ТУРИЗМА Савина-Йоанна Герджикова.....	662
КРЕАТИВНИ СЕЛА И КВАРТАЛИ В БЪЛГАРИЯ - ИНФРАСТРУКТУРА ЗА КУЛТУРЕН ТУРИЗЪМ И КРЕАТИВЕН БИЗНЕС Надежда Илиева.....	671

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

НАЦИОНАЛНА ИДЕНТИЧНОСТ, ЦЕННОСТИ И БРАНДИНГ В ТУРИЗМА Станко Щерев.....	680
ХУМАНОЦЕНТРИЧНАТА ДИГИТАЛНА ТРАНСФОРМАЦИЯ В ТУРИЗМА: РОЛЯТА НА ИЗКУСТВЕНИЯ ИНТЕЛЕКТ В УСЛОВИЯТА НА ИНДУСТРИЯ 5.0 Агнес Бачева.....	692
ОСНОВНИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД РАЗВИТИЕТО НА СЕЛСКИЯ ТУРИЗЪМ В БЪЛГАРИЯ Даяна Маринова.....	700
ГРЕШКИ НА ТУРИСТИТЕ ПРИ ПОСЕЩЕНИЕ НА ДЕСТИНАЦИЯ МАРОКО Николай Кятипов и Денис Кушев.....	707
ЧИЧЕН ИЦА Полина Пчеларова и Стойчо Жеков.....	713
СПЕЦИФИКА НА МАРШРУТА И СПРАВКА НА ПРИРОДНИТЕ И АНТРОПОГЕННИ ЗАБЕЛЕЖИТЕЛНОСТИ ПО ТРАСЕТО ВЕЛИКО ТЪРНОВО-ГАБРОВО-ЕТЪРА- ТРЯВНА-БОЖЕНЦИ-ДРЯНОВО-ЕЛЕНА-АРБАНАСИ („ЛЪЧИТЕ НА ВЪЗРАЖДАНЕТО”) Теодора Митева и Цветелина Петкова.....	720
ИЗСЛЕДВАНЕ НА ТУРИСТИЧЕСКОТО ПОВЕДЕНИЕ НА БРИТАНСКИТЕ ТУРИСТИ Яница Пейкова и Христина Василева.....	728

ТЪРГОВИЯ – СЪСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВИ

ХАНИТЕЛНИТЕ ОТПАДЪЦИ, ДАРЯВАНЕТО НА ХРАНИ И КОРПОРАТИВНАТА СОЦИАЛНА ОТГОВОРНОСТ (КСО) В ТЪРГОВИЯТА НА ДРЕБНО

МАРИАНА ГЕОРГИЕВА ПЕТРОВА

Докторант, научна специалност „Икономика и управление (търговия)“, Университет за
национално и световно стопанство

Резюме:

Хранителните отпадъци са сериозен глобален проблем със значителни икономически, социални и екологични последици. Има несъответствие между изхвърляната храна и хората, страдащи от глад. Статията разглежда хранителните отпадъци, даряването на храна и КСО в търговията на дребно. Прави се преглед и анализ на научната литература, нормативната уредба на ЕС и международни доклади. Проучването анализира създаването, измерването, намаляването и даряването на хранителните отпадъци. Статията заключава, че КСО в търговията на дребно трябва да се разглежда като стратегически подход към управлението на хранителните ресурси, който допринася както за намаляване на хранителните отпадъци, така и за установяване на по-устойчиви модели на производство, дистрибуция и потребление.

Ключови думи: хранителни отпадъци, даряване на храна, корпоративна социална отговорност, търговия на дребно, устойчиво развитие.

Abstract:

Food waste is a serious global problem with significant economic, social, and environmental impacts. There is a imbalance between the food discarded and the people suffering from hunger. Retail plays a central role in the food chain. It can influence both production and consumption patterns. This paper examines food waste, food donation, and CSR in retail. It reviews and analysis scientific literature, EU regulation and international reports. The study analyzes the creation, measurement, and reduction of food waste. It also considers donating food still fit for consumption. Food donation reduces waste and reflects socially responsible behavior. The paper concludes that CSR in retail should be viewed as a strategic approach to food resource management, which contributes both to reducing food waste and to establishing more sustainable models of production, distribution, and consumption.

Keywords: food waste, food donation, corporate social responsibility, retail, sustainable development.

Увод

Проблемът с разхищаването на храна и формирането на хранителни отпадъци при непрекъснато растящият брой гладуващи или страдащи от недोхранване хора, става все по-остър, а предизвикателството пред устойчивото развитие на обществото – все по-сериозно. Необходимо е спешното му разрешаване, за да бъде намалено негативното въздействие на хранителните системи върху околната среда и климата по пътя им към устойчивост, с която да обезпечат продоволствената сигурност на нарастващото население в световен мащаб. Съвременните технологични решения и усъвършенстваните управленски практики дават възможност тази циклична зависимост да бъде преодоляна. Измененията през последните години са израз на усилията на Европейския съюз, заложили в Плана за действие за кръгова икономика и Европейския зелен пакт, насочени към ограничаване на хранителните отпадъци и

стимулиране на кръговите вериги. Антонио Гутериш – Главен секретар на Организацията на обединените нации в предговора към Глобалния доклад за продоволствените кризи 2025 на Global Network Against Food Crises, обръща внимание на задълбочаващия се глад в света. Глад, превърнал се в ежедневие за милиони хора, докато в същото време една трета от произведената храна се губи или изхвърля. Глад, породен от въоръжени конфликти, геополитическа несигурност, климатични промени, икономическа нестабилност. Над 295 милиона души през 2024 г. в 53 държави от Газа и Судан до Йемен и Мали са подложени на системно недояждане. Гутериш е убеден в необходимостта от съгласуване на международните усилия за укрепване на продоволствената сигурност, активизирайки финансиране, иновации и глобална солидарност, а „Търговията трябва да се превърне в двигател на продоволствената сигурност, а не в пречка за нея. Нуждаем се от справедливи, прозрачни и устойчиви търговски системи, които гарантират, че храната може да се транспортира ефективно, особено по време на кризи“ (FSIN and GNAFC, 2025). Актуалността на настоящата работа се поражда от нарастващия мащаб на хранителните отпадъци в Европейския съюз (ЕС), както и поради засилващия се обществен и регулаторен натиск за ограничаването им и за насърчаване на даряването на безопасна и неоползотворена храна. Значимостта се състои в това, че разглежда търговията на дребно като пресечна точка на устойчивото управление на ресурсите, социалната функция на дарителството и реалното прилагане на корпоративната социална отговорност.

1. Хранителните отпадъци в контекста на законодателната рамка на Европейския съюз (ЕС)

Приносът на ЕС рефлектира законодателство в областта на предотвратяване създаването на отпадъци и тяхното управление. Директива 2008/98/ЕО е основополагащ документ, чието действие е свързано както с ограничаване на неблагоприятните последици от образуването и управлението на отпадъци, така и с по-ефективно използване на ресурсите (Съвет на ЕС, 2008, чл. 1). Съгласно Директивата, основната дейност по пътя на храните не трябва да създава риск за водите, въздуха, почвата, растенията и животните, не трябва да поражда неудобства, свързани с шум и миризми, и не трябва да води до увреждане на територии с особена природна, културна или обществена значимост (Съвет на ЕС, 2008, чл. 13). Транспонирането ѝ в националните законодателства се извършва до 12.12.2010 г. Директива (ЕС) 2018/851 – част от пакета за кръгова икономика, изменя Директива 2008/98/ЕО, усъвършенствайки управлението на отпадъците и като засилва мерките за тяхното предотвратяване, гарантира „дългосрочната конкурентоспособност на Съюза“ (Съвет на ЕС, 2018, чл. 1). Акцентира се върху ограничаване на всички отпадъци в това число и на хранителните отпадъци като част от по-широките политики за устойчиво производство и потребление. Насърчава се и повторната употреба, рециклируемостта и по-ефективното използване на ресурсите, като поставя и нови цели за преработване на битовите отпадъци със задължението да бъде въведена в националните законодателства до 05.07.2020 г. (Съвет на ЕС, 2018, чл. 10, чл. 11, чл. 12). На трето място, Директива (ЕС) 2025/1892 изменя Директива 2008/98/ЕО, засилвайки правилата на ЕС относно управлението на отпадъците, фокусирайки се върху хранителните отпадъци и текстилните изделия (Съвет на ЕС, 2025, чл. 1, т. 4 – вмъква чл. 9а). Тя въвежда задължителни цели за намаляване на хранителните отпадъци до 2030 г. — 10 % в преработката и производството и 30 % на глава от населението в търговията, ресторантьорството, кетъринга и домакинствата спрямо средните стойности за периода 2021 г. — **2023 г. Предвижда се Европейската комисия да преразгледа тези цели до края на 2027 г., с възможност за**

определяне на нови цели за 2035 г. (Съвет на ЕС, 2025, чл. 9а, т.4, т. 8). Директивата трябва да бъде пренесена в националните законодателства до 17.06.2027 г.

Хранителните отпадъци се определят като „биологични отпадъци“, които са биоразградими „от парковете и градините, хранителни и кухненски отпадъци от домакинствата, ресторантите, заведенията за обществено хранене и търговските обекти, както и подобни отпадъци от хранително-преработвателните предприятия“ (Съвет на ЕС, 2008, чл. 3, т. 4), „от офисите, търговията на едро, столовете и търговските обекти за търговия на дребно (Съвет на ЕС, 2018, чл. 3, б). Хранителните отпадъци влияят негативно на околната среда, климата и продоволствената сигурност. Те са тежък товар за земята и водата. Проучване на потребителския и вътрешен отпечатък посредством оценка на въздействията върху околната среда от потреблението и производството в Европейския съюз установява, че средностатистическият жител на ЕС, потребявайки продукти от животински произход (месо, яйца, сирене, кашкавал и др.), въздейства с 50% повече върху околната среда, независимо че тя съставлява едва $\frac{1}{4}$ от цялата консумирана храна. Причината за това, авторите виждат в по-ниската производителност в животновъдството в сравнение с растениевъдството (Sanyè-Mengual, E., Sala, S., 2023). Пазарната стойност, по данни на Eurostat от 2023 на хранителните отпадъци, възлиза на 132 милиарда евро, а разходите за събирането и преработката им – на 9,3 милиарда евро (European Union, 2023). Ограничавайки пиленето на хранителните отпадъци, могат да се реализират ползи, изразяващи се в спестени средства за бизнеса и домакинствата, в спестяване на храна за консумация, в намаляване на вредното въздействие върху околната среда от производството и консумацията на храна. Разхищаването на храна за потребителите е: ненужен разход, пропусната възможност на нуждаещ се, морално неприемлив акт, когато 37,1 милиона души не могат да си позволят пълноценно хранене всеки втори ден (European Union, 2023, ESTAT, 2023). Европейският съюз се ангажира да намали с 50% до 2030 г. глобалните хранителни отпадъци на глава от населението в сферата на търговия на дребно и потреблението в съответствие с Целите за устойчиво развитие на Организацията на обединените нации, по-специално с глобална цел 12.3, ограничавайки хранителните отпадъци на национално ниво с 10% в производството и преработката и с 30% в търговията на дребно, ресторантите, заведенията за обществено хранене и домакинствата (Съвет на ЕС, 2025, чл. 9а, т. 4). Европейският съюз разработва програма за действие за ограничаване на загубите и отпадъците от храни, обединяваща както регулаторни, така и нерегулаторни инструменти първоначално, залагайки я в Плана за действие за кръгова икономика от 2015 г. (Европейска комисия, 2015), а от 2020 г. я доразвива в стратегията „От фермата до трапезата“, която е част от Европейския зелен пакт (Европейска комисия, 2020). Наред с това Комисията възнамерява да насърчава по-устойчиви практики при разпределението и потреблението на храни (например, възможности за замяна на еднократните опаковки и съдове с изделия за многократна употреба). Обръща се внимание на повторното използване на водата в селското стопанство и индустрията, като средство за по-ефективно управление на ресурсите. Предвижда се също разработването на интегриран план за управление на хранителните вещества с цел по-устойчивото им влагане и стимулиране на пазарите за възстановени хранителни вещества, както и преглед на съществуващата нормативна уредба и оценка на природосъобразни методи за отстраняването им. Съществени постижения в усилията на Европейската комисия за хармонизиране на нормативната уредба и за достъпно тълкуване на приложението на мерките от правото на ЕС по отношение на предотвратяването на хранителните отпадъци са разработването на обща методология за мониторинг на равнище ЕС и приемането на насоки относно даряването на храни (Европейска комисия, 2017). Наред с това Комисията насърчава разработването, обмена и разпространението на добри практики и иновативни решения в областта на ограничаването на хранителните отпадъци, както и активното ангажиране на всички ключови

заинтересовани страни чрез Платформата на ЕС за загубите и хранителните отпадъци, EU Food Loss and Waste Prevention Hub, както и чрез специализирани инициативи, сред които Европейският форум за хранителните отпадъци на потребителско ниво (ECFWF).

Голяма част от произведените храни и хранителни продукти в света се изхвърлят по различни причини, в резултат на което обществото понася сериозни икономически загуби, разхищаване на природни ресурси и увеличаване на социалните неравенства. В държавите членки по-голямата част от хранителните отпадъци се образуват на потребителско ниво, както в дома, така и извън него. Влияят се от веригата за доставки на храни, от околната среда и са свързани с поведението. Страните членски на ЕС генерират общо през 2023 г. 57 900 000 тона хранителни отпадъци или 129 кг на глава от населението, като 8% (10 кг) отчита „търговията на дребно и друга дистрибуция“, 11% (14 кг), „ресторантьорството“, а 53% от тях, равняващи се на 69 кг са образувани в домакинствата (Eurostat, 2023), съответстващо на над 1 милиард изхвърлени дневно порции, годни за консумация храни, независимо, че един от единадесет души в света гладува, а един от трима не може да си позволи здравословно хранене (UN, 2025). Следва да се отбележи, че все още не е приключил анализът за въздействието от падане на ограниченията, свързани с КОВИД-19 в секторите „търговия на дребно“ и „ресторантьорство“. Търговията на дребно с бързооборотни стоки е основен участник в хранителната верига и като такъв, притежава капацитета да влияе, както на производството, така и на потреблението.

Организацията на обединените нации на свое Общо събрание, проведено в Ню Йорк от 25 до 27 септември 2015 г. приема нова Глобална рамка, подписвайки „Трансформиране на нашия свят: Дневен ред 2030 за устойчиво развитие, надграждайки Целите на хилядолетието с нови 17 глобални цели за устойчиво развитие, които да създадат условия за икономически растеж, благоденствие и достойна работа за всички. Ръководителите застават зад решението световния глад и бедност да бъдат премахнати до 2030 г. наравно с борбата с неравенствата, със защита правата на човека, с изграждането на миролюбиво, справедливо и свободно общество, опазвайки планетата, природните ресурси и без никой да бъде забравен (UN, 2015). Десет години по-късно, независимо от предприеманите мерки и полагани усилия, резултатите са незадоволителни: повече от 700 милиона души живеят в крайна бедност, а рискът от първоначално или повторно изпадане в нищета – твърде висок; над 750 милиона души продължават да гладуват, а 2,3 милиарда нямат продоволствена сигурност, независимо, че държавните разходи за селско стопанство растат - делът им съставлява 1,85 % от общия обем (UN, 2025). Недохранването е пагубно преди всичко за децата, оказвайки неблагоприятното си въздействие в дългосрочен план. Световната банка преразглежда глобалните оценки за бедност през юни 2025 г., използвайки актуализирани данни за цените и праговете на бедност от над 160 държави. Оценката е, че до края на 2025 г. 808 милиона души да живеят в крайна бедност или един на десет души. Малките производители на храни са незаменими при осигуряване на продоволствена сигурност, устойчивост на селското стопанство и в борбата срещу глада (UN, 2025). Според доклад, изготвен по материали на заинтересованите страни за 2025 г. за трансформиране на хранителните системи във всички региони и сектори, необходими са мерки, свързани с насърчаване на здравословно хранене, с внедряване на балансирани стратегии, отчитащи както целите в областта на производството, така и комплексния характер на хранителните системи. Следователно, необходима е политическа намеса за решаване проблемите на хранителната среда, моделите на хранене и поведението на потребителите (UNFSS, 2025). Належаща е необходимостта от засилени мерки по укрепване на продоволствената система, подкрепа на дребните производители, увеличаване на инвестициите, осигуряване достъп до евтина и здравословна храна. Мирът и сигурността, стоящи в основата на устойчивото развитие са влошени драстично и с това качеството на живота и източниците за прехрана

на хората също. Резултатът е 117,3 милиона принудително разселени лица към 30.06.2025 г. (UNHCR, 2026).

Данните на Евростат за 2022 г. показват голямо разнообразие между държавите членки на Европейския съюз по отношение на генерираните хранителни отпадъци на човек от населението. Най-високи стойности са отчетени в Кипър – 294 кг, Дания – 254 кг и Гърция – 196 кг, което ги прави водещи производители на хранителни отпадъци в ЕС. В противоположния край са Испания с 65 кг, Словения със 71 кг и Хърватска със 72 кг, характеризиращи се с най-ниски нива на отпадъци. България се нарежда веднага след държавите с относително ниски количества хранителни отпадъци на жител с 95 кг, което я доближава до по-устойчивите модели на потребление и управление на ресурсите (Евростат, 2022). Хранителните отпадъци представляват значим социален, икономически и екологичен проблем, чиито причини се откриват както в домакинствата, така и в общественото хранене. Основните фактори, водещи до изхвърляне на храна, включват: неефективно пазаруване, лошо планиране на потреблението, закупуване на количества, надвишаващи реалните нужди. Съществено влияние оказват и импулсивното пазаруване, стимулирано от промоционални предложения, както и отказът на потребителите да купуват плодове и зеленчуци с отклонения във външния вид, макар те да са напълно годни за консумация. Към тези причини се добавя и ограничената възможност за закупуване на хранителни продукти в малки количества, което често води до натрупване на излишъци. В ресторантите и другите обекти за обществено хранене, хранителните отпадъци, най-често се дължат на организационни и управленски затруднения. Сред основните причини са надценяване броят на клиентите, които ще се хранят, както и практиката да се предлагат порции само в един стандартен размер. Това води до приготвяне и сервиране на по-големи количества храна от необходимото, вследствие на което значителна част от нея остава неизползвана или недоизядена. Следователно, хранителните отпадъци са резултат от съвкупност от потребителски навици, пазарни механизми и организационни практики, които изискват по-ефективно планиране и по-устойчив подход към производството и потреблението на храни. Според изследване на Европейската комисия на 2296 продукта в 8 държави, осъществено с цел подпомагане политиките на Европейския съюз за намаляване обема на хранителните отпадъци в рамките на Плана за действие за кръгова икономика: до 10% се свързват с нерегламентираното обозначаване срока на годност. Най-голям дял в отпадъците заемат: плодовете и зеленчуците, хлебните изделия, месо, риба, млечни продукти, като посредством по-добро етикетирание охладеното месо, рибата, млякото и пресните сокове, могат да намалят дела си в отпадъка. Почти 96% от продуктите са правилно етикетирани. Въпреки това при 11% от тях датата е била трудна за прочитане. Установени са и значителни различия между държавите и продуктите по отношение на това дали се употребява „използвай до“ или „най-добър до“, както и в указанията за съхранение и срок след отваряне. От избора на датировка зависи не само безопасността и качеството, но и националните практики, условията на съхранение, очакваното поведение на потребителите и търговските практики. Проучването препоръчва изготвяне на технически насоки за производителите относно определянето на срока на годност, избора на подходяща маркировка, указанията за съхранение и възможностите за удължаване на срока на годност (Европейска комисия, 2018).

Основен извод е, че много потребители не разбират добре разликата между „използвай до“ и „най-добър до“. Затова се препоръчват информационни кампании и допълнителни изследвания, за да се подобри разбирането и да се намали разхищаването на храни. Изследването анализира практическото прилагане на Регламент (ЕС) № 1169/2011 относно предоставянето на информация за храните на потребителите, акцентирайки върху етиктирането с дата като инструмент за разграничаване между безопасност („да се използва до“) и качество („най-добър до“) на предварително опакованите храни. Освен че

служи за информиране на потребителите, тази маркировка има значение и за операторите по хранителната верига, включително при управлението на запасите и преразпределението на храни.

Маркировката с дата се въвежда от супермаркетите през 70-те години на XX век, за да се гарантира свежестта на хранителните продукти и да се подпомогне контролът върху запасите. Днес тя се използва допълнително върху много хранителни продукти, за да подпомогне функциите на веригата за доставки и да съдейства на потребителите да оползотворяват храната безопасно с минимални отпадъци. Оценките за дела на хранителните отпадъци в домакинствата в ЕС, които могат да бъдат свързани с маркирането на датата, варират от 15% до 33 %.

В пакета на Комисията за кръгова икономика намаляването на хранителните отпадъци е определено като важно за създаването на по-устойчива верига за доставки на храни и за постигането на по-ефективно използване на ресурсите. Проблемът с изхвърлянето на храна засяга не само отделния човек, но и природата, икономиката и обществото като цяло. По данни на Евростат, хората в ЕС отделят около 13% от доходите си за храна, а част от тези средства буквално се губят чрез изхвърлянето на годни за консумация продукти. Когато храна, която може да бъде изядена, се изхвърля вместо да бъде дарена, се пропуска възможност да се подпомогнат хора в нужда и да се подобри достъпът им до храна.

2. Даряването на храни и ЕС

Проблемът с хранителните отпадъци, както вече бе разгледано в работата по-горе, придобива все по-голяма значимост в европейските политики поради наличието от една страна на социален недостиг, а от друга - ресурсно разхищение. Съществена част от гражданите на Европейския съюз ежегодно са изложени на риск от бедност или социално изключване, докато Съюзът генерира огромни количества хранителни отпадъци с висока икономическа и екологична цена (Европейска комисия, 2017, т. 1.1). В този смисъл даряването на храни се очертава като междинно звено между социалната политика, екологичната устойчивост и правната регулация на хранителната верига.

„Насоките на ЕС относно даряването на храна“, публикувани от Европейската комисия и Генералната дирекция „Здравеопазване и безопасност на храните“ през 2017 г., целят запознаване с нормативната уредба на ЕС за преодоляване правните и оперативните пречки пред преразпределянето на безопасни, годни за консумация хранителни продукти (Европейска комисия, 2017, т. 1.2). Документът е част от логиката на кръговата икономика и цели да внесе яснота относно приложимите изисквания за безопасност, хигиена, проследяемост, отговорност и данъчно третиране (Европейска комисия, 2017, т. 1.2).

Настоящата разработка ще разгледа „Насоките на ЕС относно даряването на храна“ като нормативно регулирана форма на устойчиво управление на ресурсите, при която търговията на дребно се превръща в ключов посредник между икономическата ефективност и социалната солидарност, а корпоративната социална отговорност се институционализира чрез безопасно преразпределяне, намаляване на хранителните отпадъци и участие в партньорски мрежи за обществено подпомагане (Европейска комисия, 2017, т. 2.3). „Преразпределянето на храна“ се дефинира като „процес, при който хранителните излишъци, които иначе биха били изхвърлени, се оползотворяват, събират и предоставят на хора, и по-специално на нуждаещи се“ (Европейска комисия, 2017, т. 2.1). Това означава, че даряването не се счита единствено като акт на добра воля, а се оценява като организирана дейност в рамките на хранителната система, където титулярът на правото върху хранителните продукти ги предоставя безвъзмездно (Европейска комисия, 2017, т. 2). Така

компаниите могат да насочват излишъците си към хранителни банки, благотворителни организации, социални супермаркети или социални ресторанти, стига храната да е безопасна и годна за консумация (Европейска комисия, 2017, т. 2.1–2.2). Правно значим е и изводът, че дейностите по даряване на храни попадат в обхвата на „пускане на пазара“, тъй като законодателството включва и безплатните форми на прехвърляне (Европейска комисия, 2017, т. 3). Следователно даряването поражда същински задължения по отношение на безопасността, хигиената, проследяемостта и информацията към потребителите, както при обичайната търговска дейност. Организациите, получаващи и преразпределящи хранителни излишъци се квалифицират като „стопански субект в хранителната промишленост“, поради което попадат в обхвата на общото законодателство в областта на храните (Регламент (ЕО) № 178/2002, чл. 3, т. 3, Европейска комисия, 2017, т. 2.3; т. 3).

Съществува йерархия в действията: първо, трябва да се избягва формирането на хранителен излишък още при източника, подобрявайки управлението на производството, преработката, дистрибуцията и потреблението; второ, при образуван се вече излишък, препоръчително е да бъде преразпределен за консумация от хора; на трето място, вече следват другите форми на оползотворяване или третиране като отпадък (Европейска комисия, 2017, т. 1.1). Подходът е в съответствие с логиката на Рамковата директива за отпадъците, която поставя предотвратяването на отпадъците на първо място в йерархията на мерките преди подготовката за повторна употреба и рециклирането (Съвет на ЕС, 2008, чл. 4).

„Насоките на ЕС относно даряването на храна“ показват, че част от хранителните отпадъци възникват поради изваждане на продукта от традиционния търговски поток, а не защото е опасен, например при несъответствия във външния вид, маркировката, етикета, датировката или сезонния характер (Европейска комисия, 2017, т. 2.2). Следователно значителна част от излишъците могат да бъдат обект на безопасно преразпределяне. Важно е да се прави разлика, както вече бе разгледано в разработката, между срока на годност и срока на минимална трайност, както следва: храни с изтекъл срок на годност не могат да бъдат пускани на пазара, тъй като се считат за опасни, докато храни с изтекъл срок на минимална трайност могат да се предлагат, ако остават безопасни и ако потребителят е надлежно информиран (Регламент (ЕС) № 1169/2011; Европейска комисия, 2017, т. 6.3.2).

3. Търговията на дребно като основен участник в даряването на храни

Търговията на дребно акумулира значителни обеми хранителни излишъци. Причините могат да бъдат разнообразни: неточности в управлението на търсенето и предлагането, прекомерни поръчки, отменени доставки, недостатъчен остатъчен срок за продажба или ограничения, свързани с етикетирането и отбелязването на датите (Европейска комисия, 2017, т. 2.2). Ето защо, търговията на дребно е не само крайна, но и стратегическа точка за предотвратяване на отпадъците. „Насоките на ЕС относно даряването на храна“ специално посочват търговците на дребно като стопански субекти, имащи право да даряват хранителни излишъци чрез организации за преразпределяне, хранителни банки и други благотворителни структури, което отрежда на retail сектора активна социална функция, без да отменя задълженията му по хранителното право (Европейска комисия, 2017, т. 2.2). Включвайки се в преразпределянето, търговецът на дребно се натоварва с допълнителни задължения, а именно: гарантиране безопасността на даряваната храна, адекватността на съхраняване, съблюдаване изискванията за информацията към получателя (Европейска комисия, 2017, т. 3; т. 5), осигуряване на проследяемост „една стъпка напред“, ако доставя храни на организации за преразпределяне

или благотворителност (Европейска комисия, 2017, т. 3.2). От значение е и разрешението за сортиране на храни. Комисията допуска отделяне на негодни единици от останалите в рамките на серия, партида или пратка, ако след оценка може да се установи, че останалата част е безопасна (Европейска комисия, 2017, т. 3.1.1), което е от значение за супермаркети и магазини, които работят с големи групови опаковки и могат да намалят разхищението чрез селектиране. Що се отнася до храни от животински произход, документът подчертава, че даряването между предприятия може да активира специфични хигиенни изисквания по Регламент (ЕО) № 853/2004, освен ако дейността е странична, ограничена и локална (Съвет на ЕС, 2004, Европейска комисия, 2017, т. 5.2). Това затвърждава ролята на търговията на дребно като централна и нормативно чувствителна и отговорна.

4. Корпоративна социална отговорност - невидимата рамка на „Насоките“

Понятието „корпоративна социална отговорност“ не се среща самостоятелно в документа, но голяма част от положенията следват логиката му, чието съвременно звучене започва с Хауърд Боуен и трудът му „Social Responsibilities of the Businessman“ (1953), където за първи път формулира идеята, че бизнесът носи отговорност за въздействието си върху обществото. Боуен дефинира КСО като задължение на предприемачите „да следват политики и действия, желани от обществото“ (Bowen, 1953). Очакванията към компаниите се насочват към реализиране на реални постижения в полза на общественото развитие, ограничавайки негативните въздействия. През 70-те години концепцията се разширява чрез модела на **многоизмерната социална отговорност**, представен от Арчи Карол. Неговата „пирамида на КСО“ включва икономически, правни, етични и филантропски отговорности (Carroll, 1979, 1991), съществуващи едновременно и разглеждането им следва да бъде като част от корпоративните процеси на вземане на решения.

Една добра възможност за намаляване на хранителните отпадъци с помощта на търговците на дребно са програмите им за корпоративна социална отговорност, дарявайки храните с изтичащ срок на годност, но годни за употреба, които в по-голямата си част безцеремонно се изхвърлят и ненужно пилеят. Може да се твърди, че даряването на храни е форма на обществено ангажирано корпоративно поведение като: от една страна се ограничават отпадъците, а от друга се подпомагат нуждаещи се групи, а производителите и търговците на дребно са с най-голям потенциал за пренасочване на годна за консумация храна (Европейска комисия, 2017, т. 1.1; т. 2.2). На следващо място, организациите могат да се въздържат от участие в преразпределянето поради опасения от правна отговорност и риск за корпоративната репутация или марката при инцидент с безопасността на храните (Европейска комисия, 2017, т. 4.2), което потвърждава сериозната регулация при даряването на храни. Компаниите трябва да съчетават общественополезните си инициативи с надеждни вътрешни механизми за контрол и партньорство. На трето място, отношенията с фиска по-скоро са пречка, отколкото стимул, но отделните държави могат да адаптират подхода си така, че стойността на даряваните храни да бъде определяна според реалното им състояние към момента на дарението, включително на много ниска или нулева стойност, когато продуктът е близо до изтичане на срока си и няма търговска стойност (Европейска комисия, 2017, т. 7.1). Страни като Франция, Испания и Португалия са посочени като добър пример за стимулиране на даренията (Европейска комисия, 2017, т. 7.2). Всичко това превръща корпоративната социална отговорност в публично насърчавано, а не импровизирано поведение.

Официалните договорености между търговци на дребно и одобрени организации за продоволствена помощ, какъвто е примерът с Франция, показват, че социалната

отговорност на бизнеса се реализира устойчиво тогава, когато е поставена в ясна правна и организационна рамка (Европейска комисия, 2017, т. 4.2).

5. Институционална подкрепа

ЕС не разчита единствено на частна инициатива при даряването на храни, а изгражда логистична и финансова инфраструктура за преразпределяне. Фондът за европейско подпомагане на най-нуждаещите се лица подкрепя събирането, транспортирането, съхранението и разпределянето на дарени храни, както и извършва дейности по повишаване на осведомеността сред потенциалните дарители (Регламент (ЕС) № 223/2014; Европейска комисия, 2017, т. 8.1). Във всичките си действия, ЕС отдава нормативното си предпочитание към използването на годна храна за човешка консумация, вместо да отпада от хранителната система, отдавайки приоритет на безвъзмездното разпределяне на селскостопански продукти, изтеглени от пазара като плодове и зеленчуци пред други употреби, като компостиране или енергийно оползотворяване.

Заклучение

Хранителните отпадъци в търговията на дребно представляват значим икономически, социален и екологичен проблем, чието ограничаване налага прилагането на последователни управленски и институционални мерки. Анализът показва, че даряването на храни се утвърждава не само като съществен механизъм за намаляване на разхищението им, но и като практическо реализиране на корпоративната социална отговорност. Необходими са ясна нормативна уредба, организационен капацитет и сътрудничество между всички заинтересовани страни, за да бъде ефективно приложението на този инструмент. Потвърждава се виждането, че търговията на дребно има своето водещо място в този процес, съсредоточавайки в себе си висок потенциал за генериране на излишъци с висок капацитет за тяхното безопасно пренасочване.

Основният извод е, че даряването на храни следва да бъде част от стратегическата политика на търговските дружества, а не случаен акт на благотворителна дейност чрез усъвършенстване на системите за планиране и управление на наличностите, формулиране на прозрачни вътрешни правила, обуславящи процесите и регулярно сътрудничество със социални организации. В тази връзка се препоръчва създаване на подходяща регулативна база и стимулиращи фискални механизми в подкрепа на дарителските практики, както и трайни партньорствата между търговците на дребно, хранителни банки и социални организации.

Остават и редица неразрешени въпроси, сред които измерването на реалния ефект от даряването върху намаляването на хранителните отпадъци, обусловено от различията в приложимостта на тези практики при различни типове търговци, както и оценката на дългосрочното им социално и екологично въздействие. Всичко това налага бъдещи изследвания, насочени към по-прецизна оценка на ефективността и устойчивостта на разглежданите практики. А дотогава отговорността да направим живота по-добър за всеки остава наша.

Използвана литература

- Европейска комисия, Генерална дирекция „Здравеопазване и безопасност на храните“ (2017). ИЗВЕСТИЕ НА КОМИСИЯТА - Насоки на ЕС относно даряването на храна, Официален вестник на Европейския съюз, бр. 361, 25.10.2017, стр. 1–29, [online], available at: <https://web7-ciela-net.kenli.nbu.bg/1/chighlight/491026/>, (accessed on 11 March 2026).
- Европейска комисия. (2015). СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ, Затваряне на цикъла – план за действие на ЕС за кръговата икономика, Брюксел, 2.12.2015, COM(2015) 614 final, [online], available at: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:8a8ef5e8-99a0-11e5-b3b7-01aa75ed71a1.0022.02/DOC_1&format=PDF, (accessed on 11 March 2026).
- Европейска комисия. (2020). СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ, Нов план за действие относно кръговата икономика За по-чиста и по-конкурентоспособна Европа, Брюксел, 11.3.2020, COM(2020) 98 final, [online], available at: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9903b325-6388-11ea-b735-01aa75ed71a1.0012.02/DOC_1&format=PDF, (accessed on 11 March 2026).
- Евростат. (2022). Хранителните отпадъци по страни в ЕС, [online], available at: https://www.europarl.europa.eu/resources/library/images/20250910PHT30280/20250910_PHT30280_original.png (accessed 11 March 2026).
- Съвет на Европейския съюз. (2002). Регламент (ЕО) № 178/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 28 януари 2002 г. за установяване на общите принципи и изисквания на законодателството в областта на храните, за създаване на Европейски орган за безопасност на храните и за определяне на процедури относно безопасността на храните, Официален вестник на Европейския съюз, бр. 31, 01.02.2002, стр. 1–24, [online], available at: <https://web7-ciela-net.kenli.nbu.bg/1/chighlight/147222/> (accessed 11.3.2026).
- Съвет на Европейския съюз. (2004). Регламент (ЕС) № 852/2004 на Европейския Парламент и на Съвета от 29 април 2004 относно хигиената на храните, Официален вестник на Европейския съюз, бр. 139, 30.04.2004, стр. 1-54 [online], available at: <https://web7-ciela-net.kenli.nbu.bg/1/document/189370/> (accessed 11 March 2026).
- Съвет на Европейския съюз. (2004). Регламент (ЕС) № 853/2004 на Европейския Парламент и на Съвета от 29 април 2004 относно определяне на специфични хигиенни правила за храните от животински произход, Официален вестник на Европейския съюз, бр.139, 30.04.2004, стр. 55-205 [online], available at: <https://web7-ciela-net.kenli.nbu.bg/1/document/189372/> (accessed 11 March 2026).
- Съвет на Европейския съюз. (2008). Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 година относно отпадъците и за отмяна на определени директиви, Официален вестник на Европейския съюз, бр. 312, 22.11.2008, стр. 30-30, [online], available at: <https://web7-ciela-net.kenli.nbu.bg/1/chighlight/244206/>, (accessed 11 March 2026).
- Съвет на Европейския съюз. (2011). Регламент (ЕС) № 1169/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2011 година за предоставянето на информация за храните на потребителите, за изменение на регламенти (ЕО) № 1924/2006 и (ЕО) № 1925/2006 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 87/250/ЕИО на Комисията, Директива 90/496/ЕИО на Съвета, Директива 1999/10/ЕО на Комисията,

- Директива 2000/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, директиви 2002/67/ЕО и 2008/5/ЕО на Комисията и на Регламент (ЕО) № 608/2004 на Комисията текст от значение за ЕИП, Официален вестник на Европейския съюз, бр. 304, 22.11.2011, стр. 18-63 [online], available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/bg/ALL/?uri=CELEX%3A32011R1169>. (accessed 11 March 2026).
- Съвет на Европейския съюз. (2014). Регламент (ЕС) № 223/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2014 година относно Фонда за европейско подпомагане на най-нуждаещите се лица, Официален вестник на Европейския съюз, бр. 72, 12.03.2014, стр. 1-41, [online], available at: <https://web7-ciela-net.kenli.nbu.bg/1/> (accessed 11.3. 2026).
- Съвет на Европейския съюз. (2018). Директива (ЕС) 2018/851 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 година за изменение на Директива 2008/98/ЕО относно отпадъците, Официален вестник на Европейския съюз, бр. 150, 14.06.2018, стр. 109-140 [online], available at: <https://web7-ciela-net.kenli.nbu.bg/1/chighlight/538995/> (accessed 11 March 2026).
- Съвет на Европейския съюз. (2025). ДИРЕКТИВА (ЕС) 2025/1892 на Европейския парламент и на Съвета от 10 септември 2025 година за изменение на Директива 2008/98/ЕО относно отпадъците, Официален вестник на Европейския съюз, Серия L, 2025/1892, 26.09.2025, [online], available at: <https://web7-ciela-net.kenli.nbu.bg/1/chighlight/965044/> (accessed 11 March 2026).
- Bowen, H. (1953). *Social Responsibilities of the Businessman*. New York: Harper & Row, p. 6.
- Carroll, A. (1979). A Three-Dimensional Conceptual Model of Corporate Performance. *Academy of Management Review*, 4(4), pp. 497–505.
- Carroll, A. (1991). The pyramid of corporate social responsibility: Toward the moral management of organizational stakeholders. *Business Horizons*, July-August, pp. 39-48.
- European Commission: Directorate-General for Health and Food Safety, ICF, Anthesis, Brook Lyndhurst & WRAP. (2018). Market study on date marking and other information provided on food labels and food waste prevention: final report. Publications Office. [online], available at: <https://data.europa.eu/doi/10.2875/808514> (accessed 11 March 2026).
- European Union, Candéal, T., Brüggemann, N., Bruns, H., Casonato, C., Diercxsens, C., Garcia-Herrero, L., Gil, J.M., Haglund, Y., Kaptan, G., Kasza, G., Mikkelsen, B.E., Obersteiner, G., Pires, I.M., Swannell, R., Vainioranta, J., van Herpen, E., Vittuari, M., Watanabe, K., Sala, S. (2023). Tools, best practices, and recommendations to reduce consumer food waste – A compendium, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2023, [online], available at: <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC133004> (accessed 11 March 2026).
- European Union. (2023). Fact Sheet Food Waste, Publications Office of the European Union, [online], available at: <https://www.europarl.europa.eu/topics/bg/article/20240318STO19401/khranitelnite-otpadtsi-v-evropa-fakti-politiki-na-es-i-tseli-za-2030-gh> (accessed 11.3. 2026).
- Eurostat. (2023). *Food waste and food waste prevention – estimates*, [online], available at: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Food_waste_and_food_waste_prevention_-_estimates, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/env_wasfw/default/table?lang=en (accessed 11 March 2026).
- GNAFC. (2025). Global Report on Food Crises 2025. Rome, FSIN and GNAFC, [online], available at: <https://www.fightfoodcrises.net/sites/default/files/resources/files/GRFC2025-full.pdf> (accessed 11 March 2026).
- Sanyé-Mengual, E., Sala, S. (2023). *Consumption Footprint and Domestic Footprint: Assessing the environmental impacts of EU consumption and production. Life cycle assessment to*

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- support the European Green Deal*, Publications Office of the European Union, Luxembourg, [online], available at: https://eplca.jrc.ec.europa.eu/uploads/JRC128571_S4P_ConsumptionFootprint.pdf (accessed on 11 March 2026).
- UNFSS (2025). Independent Stakeholders' Report 2025, [online], available at: https://www.fao.org/media/docs/unfoodsystemslibraries/unfss-4/independent-stakeholders--report/unfss4_en_isr_summary.pdf?sfvrsn=22433b5f_2 (accessed 11 March 2026).
- UNHCR (2026). [online], available at: <https://www.unhcr.org/mid-year-trends> (accessed 11 March 2026).
- United Nations (2025). Progress towards the Sustainable Development Goals, A/80/81-E/2025/62, [online], available at: <https://unstats.un.org/sdgs/files/report/2025/secretary-general-sdg-report-2025--EN.pdf> (accessed 11 March 2026).
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2025). The Sustainable Development Goals Report 2025. New York. (revision August 2025).
- United Nations. (2015). Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development, A/RES/70/1, [online], available at: <https://docs.un.org/en/A/RES/70/1> (accessed 11 March 2026).
- United Nations. (2024). Pact for the Future, Global Digital Compact and Declaration on Future Generations, [online], available at: https://www.un.org/peacebuilding/sites/www.un.org.peacebuilding/files/documents/pact_for_the_future_action_20.pdf (accessed 11.3.2026).
- United Nations. (2025). Progress towards the Sustainable Development Goals, A/80/81-E/2025/62, [online], available at: <https://unstats.un.org/sdgs/files/report/2025/secretary-general-sdg-report-2025--EN.pdf> (accessed 11 March 2026).

УПРАВЛЕНИЕ НА ПРОМЯНАТА В УСЛОВИЯ НА ИКОНОМИЧЕСКА НЕСИГУРНОСТ ПРИ МАЛКИТЕ И СРЕДНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ В СЕКТОР ИКТ – НОВИ МОДЕЛИ НА РАБОТА

ДЕНИС ДИМИТРОВ ЙОРДАНОВ

Студент, специалност „Икономика на търговията“, IV Курс, Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Докладът разглежда управлението на промяна в условия на икономическа несигурност при МСП в сектор ИКТ. Днешната икономическа среда със своята несигурност създава предизвикателства за цялата световна икономика. В доклада ще бъдат разгледани основните характеристики на МСП в ИКТ сектора, тяхната структура, факторите които влияят върху тяхното развитие и устойчивост. Ще бъдат представени и нови модели за работа: колаборативни, индивидуални, конкурентно-ценови, хибридни и гъвкави. Целта е разпознаването на промените, които биха спомогнали адаптирането на една компания към икономически негативна конюнктура.

Ключови думи: колаборативни модели, индивидуални модели, конкурентно-ценови модели, хибридни модели и гъвкави модели

Abstract:

The report will review the management of change, within an economic unstable climate for small and medium size enterprises in the ICT sector. Today's economic environment with its unpredictability and uncertain nature creates challenges for the whole of worlds economy. In the report we will review the main characteristics of SMEs in the ICT sector, their structure, factors that influence their growth and stability. New work models will be presented: collaborative, individual, competitive-priced, hybrid and flexible. The goal is to recognise the changes, that will be able to help adapt once company to the negative economic environment.

Keywords: collaborative models, individual models, competitive-price models, hybrid models and flexible models.

Увод

Делът на МСП в сектор ИКТ е значителен. Заради привлекателността на индустрията, характеризирана с високо търсене, големи заплати на които вече и държавата започва да базира данъчната си политика, този сектор бавно, но сигурно се превръща в „стабилният“ сектор на икономиката, който поставя граници относно промените в другите сектори посредством иновации и дигитализации. Според данни на Евростат в базата „Structural Business Statistic“, сектор ИКТ се характеризира с доминиращо участие на малки и средни предприятия. („Database - Structural business statistics - Eurostat,” n.d.)

Структура на фирмите обикновено е:

- Микропредприятия до 10 служителя с приблизителен дял: 75-80%;
- Малки предприятия 10-49 служителя с приблизителен дял 15-18%;
- Средни предприятия 50-249 служителя с приблизителен дял 3-5%;
- Големи предприятия 250+ служителя с приблизителен дял под 2%.

Доста често организации, като БАСКОМ публикуват доклади покриващи актуална информация за сектор ИКТ, както и неговото състояние, тенденции и др. (“БАСКОМ - интернет страница,” n.d.).

Общия списък на дейности развивани в сектор ИКТ са:

- Разработка на софтуер и приложения;
- ИТ услуги и системна интеграция;
- Управление и поддръжка на ИТ системи и киберсигурност;
- Киберсигурност и облачни услуги;
- Консултантски услуги в областта на информационните технологии.

Всички тези компании независимо от предмета на дейност винаги биват повлиявани от всяка промяна, локална или глобална. Това се дължи на тясното обвързване на сектора с логистика, производство, горива, енергийни източници, зелена енергия, свободна търговия и др. Когато нормалния икономически климат бива смутен, всяко предприятие трябва да планира своята реакция, като този процес на промяна трябва да мине през няколко етапа, за да може да бъдат преодолените препятствията.

В този контекст с настоящия доклад ще разгледаме управлението на организационната промяна в малките и средните предприятия от ИКТ сектора и механизмите и моделите, с които подпомагат тяхната адаптация към икономическа несигурност и динамична пазарна среда.

1. Промяна:

Какво е промяната? Процес на трансформация, преминаване от едно състояние в друго. Промяната може да бъде както за хора, организации, икономически сектори, икономики, държави, географски райони, така и за глобални промени засягащи цялата земя. Реално за промяната няма ограничение от мащаба, но за целите на изследването ще разгледаме промяната, както и процеса на промяна как изглежда в една организация.

Типове промяна:

- Първи тип – Подготвена - тя е съзнателно инициран процес в една организация, целта на който винаги е подобрене на сегашното положение. Желана, промяната не среща съпротива, напротив, тя е очаквана. Провокирана, доста често естествената еволюция на една компания сама разкрива нуждата от промяна, като веднъж установена, тя бързо преминава към фаза подготовка. (Янкулов Я, n.d., pp. 182–184)

- Втори тип - Промяна реакция - наложена отвън. Обикновено непредвидена, но изискваща незабавна реакция. Да се върнем към Март 2020 година, когато начина, по който всички хора живеяха се промени в рамките на няколко часа. Това няма как да се предвиди, но трябва да се реагира и то незабавно. Отдалечена работа, дистанционни обучения за ученици и студенти и др. (Янкулов Я, n.d., pp. 182–184)

Промените са единственото сигурно нещо във всяка организация. Разбира се това води със себе си специфични реакции от служителите.

Теоретични модели за управление на промяната. Моделите за управление на промяната, които най-често се използват са този на Курт Левин и на Джон Котър. Въпреки това има и други модели като ADKAR фокусиран върху индивидуалната адаптация на служителите към промяната, на Бриджитс който дава разграничението между промяна и преход, Маккинзи използван за анализ и управление на организационните промени, Satir Change Model – описващ психологическите реакции на хората при промяна и Nudge Theory (теория основана на поведенческата икономика) разглеждаща как малките промени в средата влияят на поведението на хората.

- *Моделът на Курт Левин* – това е един от най-често използваните модели за организационна промяна, като разглежда самата промяна в три фази за адаптиране към нова среда. Фаза 1 – Unfreeze (Размразяване) през тази фаза се осъзнава нуждата от промяна, като самата организация трябва да „разруши“ съществуващото статукво и подготви служителите си за новите процеси. Примери: когато дадена фирма осъзнава, че настоящият бизнес модел е неефективен; външна криза, която налага промяна на стратегията и др. Фаза 2 – Change (Промяна) тук е реалното внедряване на новите процеси, структурите или технологиите. Примери: внедряването на нова ERP система; внедряване на AI инструменти в разработка и др. Фаза 3 – Refreeze (Замразяване) – промените са внедрени, създаден е нов начин на работа, който се стабилизира и утвърждава в стандарт. Примери: новите процеси стават част от корпоративната структура и се създават нови вътрешни политики и правила. (Христов, 2020)

- *Моделът на Джон Котър* – Този модел е разработен от американският професор по лидерство в Харвард, Джон Котър. Моделът съдържа 8 стъпки за успешна организационна промяна: 1. Създаване на усещане за спешност – организацията трябва да разбере необходимостта от промяна (пазарна конкуренция или технологична революция); 2. Създаване на водещ екип – формиране на екип ръководещ промяната (СТО, ръководител/и на проекти, старши инженери); 3. Формулиране на визия и стратегия – ясно определение на посоката на развитието (дигитализация на услугите); 4. Комуникация на визията – на всички служители визията трябва да бъде обяснена (вътрешни срещи, презентации, обучения); 5. Премахване на бариерите – пречки като бюрокрация или липсата на ресурси се отстраняват; 6. Създаване на краткосрочни резултати – постигане на малки успехи, които мотивират организацията; 7. Разширяване на промяната – надграждането върху вече постигнатите първи успехи; 8. Институционализиране на новите практики – промяната става утвърдена част от културата на организацията. (“Kotter’s 8-Step Change Model - with video and infographic,” n.d.)

1.1. Етапи на промяната:

- Неразбиране от хората – Възниква въпросът защо? За да можем да продължим, трябва ясно да можем да отговорим когато се появи!

- Присмех – „Всяко чудо за три дни“, неправилно отговаряне на въпроса защо, веднага мотивира подобен тип реакция. (“Всяко чудо за три дни,” n.d.)

- Съпротива – Тя може да бъде активна или пасивна. МСП в сектор ИКТ доста често използват пасивната форма, главно заради липса на браншови организации, които други икономически сектори притежават. Разбира се самото естество и структура на бизнеса, както и конкурентния характер стопират всяка подобна мисъл за подобен тип организация. Пазарът е пренаситен и силно конкурентен, информацията се третира като злато.

Съпротивата често е продиктувана от:

- Страх – какво мога да загубя от тази промяна?
- Липса на информация – Защо е нужна тази промяна, как тази промяна ще помогне организацията да се развие?

- Недоверие към хората инициращи промяната.

- Приемане – Трудно може да се спре една промяна, обикновено независимо от предшестващите я реакции, служителите стигат до момента на приемане.
- Неоспоримост – Промяната вече е ФАКТ!

1.2. Съпротива срещу промяната

Както в личен така и в професионален план доста често съпротивата идва като естествен спътник на промяната. Когато говорим за глобални икономически промени, които ще дадат отражение на цялата световна икономика няма как това да мине без „Отпор“. Тук обаче говорим за промяна от Втори тип, което трябва максимално бързо да елиминира съпротивата, както и да се увеличи приемането. Когато говорим за условия на несигурност, ние трябва да потушим съпротивата в естествените ѝ проявления:

- Ограниченост на личните интереси;
- Неправилно разбира и недоверие;
- Различия в преценките;
- Нетърпимостта към промяна.

Пример: Военните конфликти - това е извън спектъра на контрол, те водят своите икономически и гео-политически последствия. Ако не се вземат адекватни мерки, една организация може да бъде изправена пред сериозни проблеми, защото икономиката е като кръг и всяко смущение се предава. Сега повече от всякога трябва адекватно планиране, за да се избегнат негативните ефекти.

1.3. Как можем да намалим съпротивата в една организация?

- Обучения, комуникация, информационни кампании;
- Участие и ангажиране на служителите;
- Винаги по-лесното първо;
- Създаване на ЛОБИ;
- Преговори и съгласие;
- Манипулиране и кооптиране;

Всяка промяна изначално има своята цел, която винаги е насочена към развитие на бизнеса, както и неговото подобрение. Въпросът е в подхода на осъществяването ѝ.

Резултатът от успешно направена промяна на фона на икономическото състояние, може поне малко да гарантира оставане на пазара, както и възможността за потенциално развитие. Това провокира развиването на нови бизнес модели, целящи да адаптират бизнеса, продуктите, услугите на МСП в сектор ИКТ с икономическата реалност.

2. Нови модели на работа

Сектор ИКТ е един от най-динамичните не само в българската, но и в световната икономика. Благодарение на своето развитие той помага на всички други сектори да се развиват, както и да са в час с технологии, които ще спомогнат развитието на тяхната работа. Не липсват примери затова, като например:

- Дигитализация в логистиката;
- Възможността за създаване на цифрови близнаци;
- Дигиталната трансформация
- Свързване и синхрон между държавните институции и др.
- Неоспорим е фактът, че ИТ сектора диктува развитието за всеки един аспект от нашия живот. Това прави фирмите от бранша чувствителни, като за да може да са подготвени те имплементират нови бизнес модели:

2.1. Колаборативни модели

Основават се на сътрудничество, което се изразява във взаимно допълващи се продукти и услуги. Това е една от причините все по-често да виждаме консорциуми между фирмите. Икономическият климат изисква адаптивност, понякога се налага фирми да забравят за конкуренцията помежду си, за да може да продължат да се развиват. Комбинирането на специалисти и експертиза, било то вътрешно между дъщерни фирми, или колаборация с директни конкуренти, е в основата на колаборативния модел, а за да може нуждите на пазара да бъдат задоволени, понякога се налага общи усилия. Разбира се, промяната идваща с този модел на работа е трудна, както за първоначално обяснение, така и като процес, но резултатите са налице.

2.2. Индивидуални модели на работа

Този модел се характеризира от Автономността на специалистите! Това са консултанти, фрилансъри, независими експерти. Този модел става все по-популярен заради свободата която носи. Те влизат в микропредприятията, защото повечето предпочитат отварянето на ЕООД дружество. Технологиите позволяват тези единици или групи от 2-3 души да могат да предоставят същия капацитет и експертиза като малка или средна компания. Когато можеш да решиш множество проблеми, които клиентите срещат, използвайки автоматизирани инструменти, ти можеш да превърнеш уменията си да работиш с тях в бизнес, който може сам да се поддържа. Това повдига въпроса за човешкия фактор, но трябва да приемем, че напредъка на ИИ налага коренна промяна към начина, по който гледаме традиционно на дадена работа, дейност и професия, за да можем да сме „в крак“ с модата. Тези модели са от помощ и за малките и средни фирми от сектор ИКТ, защото така те могат спрямо проектите си да планират нуждата от външна помощ. Реално възможността за наем на специалисти помага на всички по веригата, защото в голяма степен успява да реши един от болезнените въпроси, пред които е изправен сектора, а именно липсата на кадри.

2.3. Конкурентно-ценови модели

Към момента този модел е насочен към това кой ще „Leverage-не“ ИИ по-добре. Когато една фирма създава приложения, софтуерни продукти, системи, предоставя услуги и т.н. времето е ключово, както и разходите за специалисти. За да работи конкурентно-ценовия модел, той трябва да комбинира и индивидуалния + колаборативния. Целта е разходите за нови продукти, услуги и иновации да бъдат сведени до минимум. Това в известен смисъл контролира и средните пазарни цени, защото в ситуация на несигурност, когато всеки вдига цените си, защото всички го правят, е наложително да може да се „дръпнат юздите“, защото когато започнат процесите по нормализиране, много фирми ще бъдат изхвърлени от пазара, защото няма да са конкурентноспособни.

2.4. Хибридни и гъвкави модели

При тях може да се правят комбинации от всички модели. Фокуса е над запазване на конкурентноспособността. По този начин компаниите се превръщат в привлекателни за кадрите, както и за новите клиенти.

2.5. Общо между моделите:

- Възможност за отдалечена работа – все по-предпочитан метод в днешно време. Доказал ефективността си по време на криза. Това улеснява хората, действа положително на продуктивността на труда, но разбира се това се отнася само за работа, която може да бъде изпълнявана по този начин;
- Гъвкавост – неспособността на един бизнес да отговори на промените в икономиката го обрича на провал, когато се постави акцент върху гъвкавостта това спомага адаптацията, както и поддържа развитието на бизнеса за напред;
- Виждането за „обща“ клиенти – Конкуренцията е здравословна, но доста често в сектор ИКТ, тя е изкуствена. Когато две или повече компании, могат да се комбинират и да увеличат стойността, която крайния клиент получава, това е възможност и за двете фирми;
- Залагане на автоматизация – защото да правиш нещо, ако има инструменти за това? Автоматизирането на процеси, води до увеличение на най-големия актив ВРЕМЕТО, така хората могат да се фокусират над други дейности, да обслужват повече клиенти, увеличавайки стойността в пъти на своя труд;
- Управление на разходите – На теория лесно, но практически трудно. Това е предизвикателство за множество бизнеси, когато ТСМ е правилно прилагана, негативните последиствия и отражения биват ограничени до минимум;
- Повече свобода за служителите – Когато средата насърчава участие, принос, когато човек бива чул и оценен, при наличие на криза с кадрите, една организация ще трябва да се чуди доста по-малко дали служителите ѝ ще я напуснат, просто защото някъде дават X евро повече към заплатата.
- Установяване на средни цени – Когато има разбиране за цената на труда няма да има ситуация, в която крайния клиент да извие ръцете на някой, защото другия ще го направи по-евтино. Това ще спомогне за пазарна регулация и разпределение на клиентите на база индивидуална стойност, не на цена.

3. Пазар, икономическа реалност, опасности

3.1. Пазар

Той е бързоразвиващ се, допринася за 4-5% от БВП на България, като предоставя работа на над 100 000 души. Това, което обуславя неговото развитие, е зависимостта на другите отрасли от него. Всички държавни системи, комуникацията, здравната и образователна система, са пряко зависими от този сектор. Въпреки, че реално дейностите на другите отрасли са съвсем различни, осъществяването им е пряко свързано с обезпечаване от ИТ нуждите. Не случайно всяка една нова регулация, за който и да е икономически сектор, има своите изисквания към информационните системи.

3.2. Икономическа реалност

Дори и човек да се опита да си направи „информационно затъмнение“ няма да успее. Факт е, че в момента света преминава през промяна, както и за настоящите проблеми създаващи несигурност:

- **Войни** – в Европа и Близкия Изток (Украйна, Иран);
- **Икономически войни** между държавите (САЩ vs. Китай);
- **Инфлация** – повишаването на цените прави кошмар адекватното планиране. Растежа в цените на горивата и тока изменят приоритетите, като така се създават обстановка на страх и несигурност;

- **Нарушения във веригите на доставки** – недостига на суровини, забавянето в транспорта, зависимостта от конкретни региони и държави за набавянето на материали, суровини и природни ресурси;
- **Недостиг на квалифицирана работна ръка** – повишаване разходи за РЗ, по-голяма конкуренция за кадри, забавяне в изпълнението на проекти, като това е един от най-големите фактори за устойчивост
- **Прекалено бързи технологични промени и прогрес** – ИИ трябва да бъде обезпечен материално, което води глобален недостиг на памети, чипове и т.н. Въпреки цялата помощ няма как да забравим за ефекта на компенсацията, защото за да се развие едно нещо, то ще е за сметка на друго.
- **Отлагане** – заради нестабилната икономическа обстановка, все повече компании отлагат проекти и нови инвестиции с цел превенция.

3.3. Опасности:

- **Инфлация** – Когато всичко върви нагоре, всеки служител ще бъде притеснен, ако компанията няма възможност за драстично увеличение това би задълбочило кризата за кадри, също би поставило много фирми и крайни клиенти в неравностойно положение, защото няма да има кой да завърши проектите;
- **Недостиг на горива** – ИКТ сектора е зависим от Логистика. Оборудване, услуги, монтаж и т.н., всичко зависи от транспорт, когато такива шокови сътресения се случват, това ще има ефект и принос за увеличаване на всяка услуга зависеща от транспорт, както и цените на продуктите;
- **Заплахата от нова потенциална световна война** – Страх и паниката в комбинация с всички други опасности създават една атмосфера, където се търси оцеляване, но не и развитие;
- **Намаляване на търсенето** – когато средствата не стигат, потребителското търсене ще се промени, тогава нуждите няма да следват модернизация, а ще се диктуват от първите нива на пирамидата на Маслоу, защото трябва да има навременна намеса, за да не се стига до подобна ситуация;
- **Ограничение на достъпа до финансиране** – Невероятно въпреки масовото „раздаване“ на кредити и финансиране, това няма как да продължи вечно, а когато достъпа до средства бива ограничен - търсенето ще пострада, а с него всички други по веригата.

4. Планиране във време на несигурност

Теорията разглежда множество сценарии, които могат да помогнат на компаниите да се подготвят за повечето опасности, факт е обаче, че днес няма как да се направи адекватна прогноза заради динамичното развитие, което е налице всеки ден. Това съвсем не значи „да легнем и да умираме“ не бива да забравяме, че винаги има начин, а икономиката ни дава достатъчно инструменти и похвати затова.

- **Анализ** – макар и да даде моментна снимка, той може да помогне в това, да се планира адекватно; Стратегическият анализ тук е от изключително значение – SWOT анализа, който идентифицира вътрешните и външните фактори, влияещи върху организацията; PEST анализа, който изследва макроикономическата среда;
- **Risk Management/Управление на риска** – Целта е идентифициране на конкретни рискове за дадената организация, както и съставяне на план който при тяхното появяване да може да бъде следван. Минимизирането на негативното въздействие е ключово;
- **Значение за ИКТ сектора** – Минимизиране на външна зависимост, автоматизиране на процесите, правилно разпределение на ресурсите.

5. Бъдещи тенденции в ИКТ сектора:

- Автоматизации чрез AI;
- Развитие на Cloud инфраструктурите ;
- Киберсигурност – дигитализацията води своите „нови“ опасности. Всяка от тях трябва да бъде адресирана индивидуално, също така те трябва да бъдат оценени спрямо бизнеса и регулациите под които даден бизнес попада;
- Увеличение на конкуренцията за кадри;
- Развитие на remote work.

5.1. План за развитие на ИКТ сектора от ЕС

Всички програми за финансиране, нови регулации, политики и др. имат за цел да помогнат на всички държави членки да се справят с модерните предизвикателства на съвременната икономика. Политики и програми на ЕС:

- Digital Europe Programme 2021-2027– една от основните финансови инициативи на ЕС, програмата цели инвестиции в AI, суперкомпютри, киберсигурността и дигитални иновационни хъбове. (“The Digital Europe Programme | Shaping Europe’s digital future,” 2025)
- European Chips Act – Недостигът на полупроводници в последните години показва колко силно европейската икономика е зависеща от външни производители. Инвестициите са насочени към нови производствени мощности, подкрепа за научни изследвания и иновации, изграждане на стабилни вериги за доставки, както и привличането на международни компании за производство на чипове в Европа. (“European Chips Act | Shaping Europe’s digital future,” 2026)
- Digital Decade Strategy – Европейската дигитална стратегия до 2030, а целите са най-малко 80% от населението да притежава основни цифрови умения, а броят на ИКТ специалистите да достигне около 20 милиона; дигитализация на бизнеса – поне 75% от европейските компании да използват облачни услуги, изкуствен интелект или анализ на големи данни (особено внимание се отделя на дигитализирането именно на малките и средните предприятия) и модерни инфраструктури – целта е Европа да има собствена технологична база и да намали зависимостта си от други региони – увеличение на високоскоростните мрежи, 5G технологии, облачни инфраструктури. (“Europe’s Digital Decade | Shaping Europe’s digital future,” 2026).

Заклучение

Света постоянно търпи промени, някои за добро, други не. Няма идеално състояние, не е и нужно, това което трябва да се предвиди е план!

ИКТ сектора в България се е утвърдил, като един от най-стабилните. Динамичното му развитие, обуславя напредъка на цялата икономика. Макар и изграден от малки и средни предприятия, този сектор остава изключително адаптивен към икономическите промени, независимо от техния мащаб. Живеем във времена на постоянни промени, за да можем да извлечем максимума, ние трябва да се съобразим, да планираме, да анализираме и да сме готови, защото...

Промените са единственото сигурно нещо в икономиката, организациите и живота!

Използвана литература:

- (2024, January 2). *Bulgaria—Information and Communications Technologies*. <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/bulgaria-information-and-communications-technologies>
- Bedard, A. (n.d.). The 8-Step Process for Leading Change | Dr. John Kotter. *Kotter International Inc.* Retrieved 15 March 2026, from <https://www.kotterinc.com/methodology/8-steps/>
- Database—Structural business statistics—Eurostat*. (n.d.). Retrieved 12 March 2026, from <https://ec.europa.eu/eurostat/web/structural-business-statistics/database?utm>
- Digital agenda for Europe | Fact Sheets on the European Union | European Parliament*. (2025, October 31). <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/64/digital-europe-programme>
- European Chips Act | Shaping Europe's digital future*. (2026, February 9). <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/european-chips-act>
- Europe's Digital Decade | Shaping Europe's digital future*. (2026, March 9). <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/europes-digital-decade>
- Kotter's 8-Step Change Model—With video and infographic*. (n.d.). Retrieved 15 March 2026, from https://members.mindtools.com/a8nu5v5/kotters-8-step-change-model#google_vignette
- Shaping Europe's digital future | Shaping Europe's digital future*. (n.d.). Retrieved 15 March 2026, from <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en>
- The Digital Europe Programme | Shaping Europe's digital future*. (2025, December 18). <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/activities/digital-programme>
- БАСКОМ - интернет страница*. (n.d.). Retrieved 12 March 2026, from <https://www.basscom.org/>
- Всяко чудо за три дни*. (n.d.). Retrieved 12 March 2026, from https://frazite.com/%D0%92%D1%81%D1%8F%D0%BA%D0%BE+%D1%87%D1%83%D0%B4%D0%BE+%D0%B7%D0%B0+%D1%82%D1%80%D0%B8+%D0%B4%D0%BD%D0%B8#google_vignette
- Христов, Т. (2020, December 30). *Модел за управление на промяната на Левин*. Нова Визия. <https://www.novavizia.com/model-za-upravlenie-na-promyanata-na-levin/>
- Янкулов Я. (n.d.). *Търговски мениджмънт*. (Original work published Авангард прима, 2010)

СЪВРЕМЕННИ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ТЕХНОЛОГИЧНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА БОРСОВИТЕ ПАЗАРИ И ТЪРГОВИЯ

КРИСТИЯН ГЕОРГИЕВ КРЪСТЕВ

Студент, специалност „Търговия и продажби“, III курс, Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Настоящият доклад изследва фундаменталната трансформация на борсовите системи под влияние на ускорения технологичен прогрес. Обект на анализ е архитектурата на съвременните пазари и взаимодействията между различните инфраструктурни звена – от интерфейса на клиента до финализирането на сделката. В разработката се прави детайлно разграничение между системите, задвижвани от поръчки, както и тези от котировки, като се обосновава необходимостта от преход към хибридни модели. Изследват се специфични технологични концепции като ниска латентност (low latency), колокация и алгоритмична търговия. Отделено е специално внимание на възхода на високочестотната търговия (HFT), приложението на изкуствения интелект в пазарния надзор и потенциала на блокчейн технологиите за децентрализация на сетълмента. Направените заключенията подчертават ролята на регулаторните технологии (RegTech) за поддържане на пазарната устойчивост в условията на глобална дигитална свързаност.

Ключови думи: борсови системи, технологична инфраструктура, алгоритмична търговия, изкуствен интелект, блокчейн.

Abstract:

This paper examines the fundamental transformation of exchange infrastructure under the influence of technological progress. The focus of the analysis is the architecture of modern markets and the interaction between various technological units – from the client interface to the "matching engine" core. The report makes a detailed distinction between order-driven and quote-driven systems, justifying the necessity for a transition to hybrid models. Concepts such as low latency, co-location, and algorithmic trading are explored. Special attention is given to the rise of high-frequency trading (HFT), the application of AI in market surveillance, and the potential of blockchain technologies for decentralization. The conclusions emphasize the role of RegTech in maintaining market resilience.

Keywords: exchange systems, technological infrastructure, algorithmic trading, artificial intelligence, blockchain.

Увод

Динамиката на съвременните финансови пазари през последните десетилетия претърпява фундаментална трансформация, причинена от безпрецедентния технологичен прогрес. Традиционната представа за борсата като физическа локация, където търговците обменят активи чрез гласово наддаване, вече е част от историята. Днес „борсовата система“ е сложна, високотехнологична и глобално свързана екосистема, в която решенията се вземат за микросекунди, а софтуерните алгоритми са основните участници в процеса на ценообразуване.

Актуалността на темата се определя от безспорния факт, че ефективността на

борсовите системи е в основата на стабилността на световната икономика. В свят, който е доминиран от висока волатилност и информационна пренаситеност, механизмите, чрез които поръчките се събират, обработват и изпълняват, определят не само съдбата на индивидуалните инвеститори, но и способността на компаниите да привличат капитал за своето развитие. Преходът към електронна търговия, както и появата на алтернативни платформи и навлизането на изкуствения интелект поставиха нови предизвикателства пред регулаторите и участниците на пазара.

Обект на изследване в настоящия доклад са модерните и иновативни борсови системи, представени като технологична и институционална рамка за търговия с финансови инструменти. Предмет на изследване са тяхната същност, класификацията им според начина на функциониране и сложните взаимодействия между различните пазарни участници и инфраструктурни звена. Основната цел на разработката е да анализира как функционират съвременните борсови механизми, какви са разликите между различните видове системи и как технологичната еволюция променя начина, по който активите си взаимодействат в глобален мащаб.

1. Борсови системи технологична инфраструктура на борсовите пазари

Борсовата система в съвременната финансова архитектура не е просто пасивна платформа за размяна, а е сложен, организиран механизъм, който осигурява институционалната и технологична възможност за превръщане на индивидуалните инвестиционни намерения в публични и прозрачни котировки (Harris, 2003, p. 11). В теоретичен аспект борсовият механизъм изпълнява три критични функции, които се явяват стълбове на капиталистическата икономика:

- **Алокативна функция:** Борсовите системи насочват свободните капитали към най-ефективните и перспективни сектори. Когато една компания демонстрира устойчиви резултати, нейната пазарна капитализация нараства, което ѝ позволява да привлича нов капитал при по-изгодни условия.

- **Трансфер на риск:** Чрез пазарите на деривати рискът се прехвърля от участници, търсещи защита (хеджъри), към такива, които са готови да го поемат срещу потенциална печалба (спекуланти).

- **Информационна функция:** Бorsата генерира непрекъснат поток от данни, при който цената на актива е синтезиран израз на цялата налична информация - от корпоративни отчети до геополитически събития (Йотова, 2019, с. 74).

Еволюцията на тези системи преминава през фундаментална трансформация - от физическия пазар в зала (the floor), където брокерите използват търговските си умения в директните преговори, през етапа на електронното подпомагане, до днешните напълно автоматизирани системи като Millennium Exchange и Xetra, където софтуерни алгоритми съпоставят хиляди поръчки без каквато и да е човешка намеса (Боева, 2018, с. 112).

В съвременната пазарна микроструктура се дефинират два основни модела за формиране на ликвидност. В системите, задвижвани от поръчки (order-driven systems), централният елемент е Книгата на лимитните поръчки (Limit Order Book - LOB) (Harris, 2003, p. 192). В този случай ядрото на системата (matching engine) прилага стриктни алгоритми за приоритет, обикновено базирани на комбинацията "Цена/Време" (FIFO). Това означава, че поръчката с най-добра цена се изпълнява първа, а при равни цени предимство има тази, която е постъпила по-рано в системата на борсата. Този модел осигурява висока степен на прозрачност (lit markets), тъй като всеки участник може да види дълбочината на пазара и наличните обеми на всяко ценово ниво.

За разлика от тях, системите, задвижвани от котировки (quote-driven systems), известни като „дилърски пазари“, разчитат на специализирани маркет-мейкъри. Тяхната

роля е да поддържат непрекъснати двустранни котировки “bid” и “ask”, като печалбата им се генерира от т. нар. спред (разликата между двете цени) (Боева, 2018, с. 135). Този модел е жизненоважен за инструменти с по-ниска ликвидност, като корпоративните облигации, където маркет-мейкърът гарантира, че сделката може да бъде сключена дори при липса на незабавен насрещен клиентски интерес. Днес границата между двата модела се заличава в полза на хибридните системи, които съчетават електронната скорост на книгата с гаранциите за ликвидност от “Определени маркет-мейкъри” (DMMs) при екстремна волатилност или по време на аукционни периоди.

Таблица 1.

Сравнителен анализ на основните видове борсови системи

Параметри на сравнение	Системи, задвижвани от поръчки (Order-driven)	Системи, задвижвани от котировки (Quote-driven)
Източник на ликвидност	Крайните пазарни участници (купувачи и продавачи)	Специализирани посредници (Маркет-мейкъри)
Механизъм на ценообразуване	Публична книга на поръчките (Limit Order Book)	Котировки “купува” и “продава”, продавани от дилъри
Приоритет на изпълнение	Цена и време (Price-Time Priority)	Гарантирано изпълнение срещу котировката на дилъра
Прозрачност на пазара	Висока (всички поръчки са видими)	Ограничена (виждат се само котировките на маркет-мейкъра)
Типични активи	Акции, високоликвидни фючърси и опции	Облигации, валути (Forex), слаболиквидни акции
Роля на посредника	Единствено технологично осигуряване на средата	Активно участие чрез поемане на инвентарен риск
Основно предимство	Ниски трансакционни разходи и обективност	Гарантирана ликвидност при слаб пазарен интерес
Основен риск	Липса на насрещна страна при пазарен шок	Потенциален конфликт на интереси с дилъра

Източник: Селектирана информация от точка 1. вкл. цитираните в нея източници

Както е видно от данните в Таблица 1., фундаменталната разлика между двата модела се корени в начина, по който системата обработва информационния поток. Докато при Order-driven системите пазарът се саморегулира и зависи от колективната воля на участниците, то при Quote-driven моделите е необходим институционален гарант на ликвидността. В съвременната практика този дуализъм се преодолява чрез софтуерна интеграция, позволяваща паралелното съществуване на двата механизма в рамките на една борсова платформа.

Технологичната инфраструктура на борсовата система е критично фокусирана върху концепцията за ниска латентност (low latency), която измерва времето за реакция на системата. Пътят на поръчката е сложен процес, протичащ за части от секундата през няколко нива:

- **Терминал на клиента:** Инвеститора въвежда поръчка чрез интерфейса на брокера.
- **Order Management System (OMS):** Системата на брокера извършва автоматизирани проверки за наличност на средства, ценни книжа и съответствие с регулаторните лимити.
- **Gateway (Шлюз):** Поръчката преминава през защитен шлюз на борсата, където се валидира нейният формат и интегритет.
- **Matching Engine (Ядро):** Централният софтуер съпоставя поръчката с наличните в книгата и при съвпадение генерира потвърждение за сделка.

За намаляване на физическите забавяния се използва услугата колокация (co-location) - наемане на пространство за сървъри в същата сграда с ядрото на борсата, което съкращава пътя на сигнала до теоретичния минимум. Директният пазарен достъп (DMA) позволява на институционалните инвеститори да изпращат поръчки директно към борсата, заобикаляйки бавната обработка на ръка (Радков, 2020, с. 145). Сключването на сделката е последвано от „post-trade“ процеси, включващи Централния контрагент (CCP), който извършва нетинг на задълженията и изисква маржин (гаранционен депозит), за да елиминира риска от неизпълнение на някоя от страните.

2. Предизвикателства и бъдеще на борсовите технологии

Върховата точка в еволюцията на електронната търговия е възходът на Високочестотната търговия (HFT). Тя е базирана на мощни алгоритми, които анализират пазарни данни и изпълняват хиляди поръчки за стотни от секундата, използвайки стратегии като „арбитраж на латентността“, т.е. експлоатиране на минимални разлики в скоростта на получаване на информация между различни борсови платформи (Madhavan, 2000, р. 240). Макар HFT да подобряват ликвидността и да свиват спредовете, те носят и риск от „ефимерна ликвидност“, която може внезапно да бъде изтеглена при пазарен стрес. Исторически пример за дестабилизиращия ефект на алгоритмите е „Flash Crash“ от 6. май 2010 г., когато Dow Jones пада с близо 1000 пункта за броени минути поради неконтролируемото взаимодействие на агресивни алгоритми в системата.

Тъй като борсовите системи са изцяло цифровизирани, те са подложени на сериозни оперативни рискове и киберзаплахи. Случаят с „Knight Capital Group“ от 2012 г. демонстрира уязвимостта на инфраструктурата - грешна софтуерна актуализация доведе до загуба на 440 милиона долара за по-малко от час, тъй като системата започна да купува и продава акции безконтролно. В отговор на тези заплахи съвременните борси внедряват механизми за саморегулация като например автоматизирани „аварийни прекъсвачи“ (Circuit Breakers) и „Kill switches“, които мигновено спират търговията или блокират достъпа на участник при установяване на аномално поведение.

Ролята на Изкуствения интелект (AI) и Машинното обучение трансформира фундаментално пазарния надзор. AI модулите се използват за идентифициране на сложни манипулации като „spoofing“ - поставяне и бързо оттегляне на големи поръчки за манипулиране на цената, които са непосилни за засичане от традиционния софтуер. Паралелно с това интелигентни алгоритми за насочване на поръчките (Smart Order Routers) автоматично сканират традиционни борси и алтернативни платформи като „тъмни пулове“ (Dark Pools), за да гарантират на инвеститора най-добрата възможна цена в една фрагментирана среда.

Най-радикалната бъдеща трансформация е свързана с децентрализираните борсови системи (DEX) и блокчейн технологиите. Блокчейн предлага модел, в който централната институция се заменя от софтуерен протокол и смарт контракти, изпълняващи сделките автоматично. Токенизацията на активи позволява на борсата да работи в режим 24/7 и да

осигурява моментален сетълмент (T+0), премахвайки нуждата от сегашния двудневен период за прехвърляне на собствеността. Тези иновации налагат и нов тип регулаторен отговор - RegTech (Regulatory Technology). Това са софтуерни системи за автоматизирано докладване на всяка сделка към регулаторите в реално време, осигурявайки безпрецедентен надзор съгласно изискванията на Закона за пазарите на финансови инструменти (ЗПФИ, 2018, чл. 76).

3. Инфраструктура на взаимодействията и пост-трейд ефективност

Ефективността на една борсова система не се изчерпва единствено със скоростта на съпоставяне на поръчките в нейното софтуерно ядро (matching engine). Тя е функция от сложна мрежа от взаимодействия между терминала на инвеститора, брокерските системи, борсовия шлюз и институциите, отговарящи за финализирането на сделките. Взаимодействието в една борсова система е процес, протичащ в рамките на стотни, но включващ множество нива на проверка, валидация и управление на риска, които гарантират интегритета на пазара. Пътят на поръчката започва от интерфейса на крайния потребител и преминава през Order Management System (OMS) на брокера, където се извършва критичен контрол за наличие на финансово покритие и съответствие с регулаторните изисквания. След успешно преминаване на този контрол, поръчката се препраща през защитен шлюз (Gateway) на борсата, където се валидира нейният протоколен формат (обикновено базиран на FIX Protocol), преди да достигне до централното ядро за съпоставяне.

Ключов аспект от технологичната инфраструктура е способността на системата да оперира в режим на екстремно ниска латентност (low latency). Това изисква не само бърз софтуер, но и специализиран хардуер, както и мрежова архитектура. В съвременните борсови системи физическото разстояние се превръща в основна бариера поради физическите ограничения на скоростта на светлината. Това налага концепцията за колокация (co-location), при която сървърите на големите търговски участници се инсталират в същата локална мрежа с борсовото ядро. Директният пазарен достъп (Direct Market Access - DMA) допълнително оптимизира това взаимодействие, като позволява на институционалните инвеститори да използват своята инфраструктура за изпращане на поръчки директно към борсата, съкращавайки времето за обработка, което при стандартни условия се консумира от системите на брокера (Радков, 2020, с. 145).

След като софтуера на борсата потвърди изпълнението на сделката (Trade Execution), процесът навлиза в своята критична "post-trade" фаза. Тук борсовата система взаимодейства автоматично с клиринговите институции или т. нар клирингови къщи и Централния контрагент (Central Counterparty - CCP). Ролята на CCP е да се превърне в купувач за всеки продавач и продавач за всеки купувач, като по този начин гарантира, че дори при фалит на една от страните, сделката ще бъде изпълнена. В този процес се прилага механизмът на нетинг, при който системата изчислява нетните задължения на участниците, оптимизирайки паричните потоци и обема на прехвърляните ценни книжа. Управлението на риска в тази фаза изисква поддържането на гаранционни депозити (маржин), които се изчисляват в реално време въз основа на волатилността на активите и пазарната експозиция на участника (Боева, 2018, с. 138).

Взаимодействията в съвременната борсова инфраструктура се усложняват допълнително от наличието на алтернативни системи за търговия (Alternative Trading Systems - ATS) и многостранни системи за търговия (Multilateral Trading Facilities - MTF). Тези платформи често се конкурират с традиционните борси, предлагайки по-ниски такси и по-висока оперативна гъвкавост. Важен елемент тук са "тъмните пулове" (Dark Pools), където липсва публична книга на поръчките, което позволява на инвеститорите да

търгуват големи обеми, без да оказват незабавен натиск върху пазарната цена. В една фрагментирана пазарна среда взаимодействието между тези платформи се осъществява чрез интелигентните системи за насочване на поръчките (Smart Order Routers - SOR). Тези алгоритми в реално време анализират ликвидността на всички достъпни пазари и автоматично фрагментират поръчката на клиента, за да постигнат най-добрата възможна цена при най-ниски трансакционни разходи (Harris, 2003, p. 210).

Оперативната устойчивост на инфраструктурата се поддържа и чрез вградени механизми за саморегулация, като “аварийни прекъсвачи” (Circuit Breakers). Тези алгоритмични защити следят за нетипични ценови отклонения или прекомерна скорост на подаване на поръчки, която би могла да застраши стабилността на ядрото на системата. При достигане на определени прагове системата автоматично преустановява търговията за определен период, позволявайки на пазарните участници да оценят ситуацията и да предотвратят каскадни ефекти от грешни софтуерни инструкции. В крайна сметка, борсовата инфраструктура днес е не просто място за търговия, а високоинтегрирана мрежа от софтуерни протоколи, хардуерни решения и правни механизми, които съвместно гарантират ефективността на глобалния капиталов трансфер.

Заклучение

Анализът в настоящия доклад показва, че съвременната борсова система е преминала през еволюционен път от физическите зали и присъствието на брокери до безшумни сървърни екосистеми, в които технологичната архитектура пряко определя пазарната ефективност. Фундаменталното разграничение между основните видове системи все повече изbledнява в полза на хибридните модели, което е необходимост, наложена от нуждите на инвеститорите за сигурност при екстремна волатилност. Технологичният напредък - от високочестотната търговия до изкуствения интелект и блокчейн носи, както огромни възможности за ликвидност и скорост, така и нови системни рискове. Успехът на бъдещите борсови системи ще зависи от способността им да балансират между технологичната мощ и етичното управление на капиталите, подкрепено от адекватна регулаторна рамка.

Използвана литература

- Боева, Б. (2018). Международни борсови операции. София: Издателство на УНСС (с. 112–140).
- Йотова, Л. (2019). Финансови пазари. София: Издателски комплекс – УНСС (с. 74–98).
- Радков, М. (2020). Борси и борсова търговия. Свищов: Академично издателство „Ценов“ (с. 145–168).
- Harris, L. (2003). Trading and Exchanges: Market Microstructure for Practitioners. Oxford University Press (pp. 11–35, 192–210).
- Madhavan, A. (2000). Market Microstructure: A Survey. Journal of Financial Markets (pp. 240–255).
- Закон за пазарите на финансови инструменти (2018). Обн. ДВ. бр.15 от 16 февруари 2018 г.
- Българска фондова борса (2024). Правилник за дейността на „Българска Фондова Борса“ АД.

РОЛЯ И ЗНАЧЕНИЕ НА НЮ-ЙОРКСКАТА ФОНДОВА БОРСА (NYSE) В СВЕТОВНАТА БОРСОВА ТЪРГОВИЯ

КРИСТИНА КОСТАДИНОВА ВАСИЛЕВА

Студент, специалност „Търговия и продажби“, III курс, Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

В настоящият доклад ще ви представя възникването, развитието и управлението на Нюйоркската фондова борса като една от водещите на световния капиталов пазар. Темата е актуална, поради нарастващата роля на фондовите борси за движението на капиталите и стабилността на финансовата система. Целта на доклада е да се анализира организацията, управлението и значението на Нюйоркската фондова борса за глобалната икономика. Резултатите показват, че съчетанието на технологичното развитие, пазарни механизми и регулаторен контрол допринася за ефективността и прозрачността на борсовата търговия. Ограничение на изследването е използването основно на теоретични източници.

Ключови думи: Нюйоркска фондова борса, фондов пазар, капиталови пазари, управление и регулация, борсова търговия.

Abstract:

In this report, I will present the emergence, development and management of the New York Stock Exchange as one of the leaders in the global capital market. The topic is relevant due to the growing role of stock exchanges in the movement of capital and the stability of the financial system. The purpose of the report is to analyze the organization, management and importance of the New York Stock Exchange for the global economy. The results show that the combination of technological development, market mechanisms and regulatory control contributes to the efficiency and transparency of stock trading. A limitation of the study is the use mainly of theoretical sources.

Keywords: New York Stock Exchange, stock market, capital markets, regulation, securities trading.

Увод

Според Gratton фондовите пазари играят ключова роля в съвременната икономика, тъй като създават механизъм за насочване на финансови ресурси от инвеститорите към предприятията, които имат нужда от капитал за своето развитие (Gratton, 2025).

А според статия на Admiral Markets фондовата борса може да се разглежда като организирана финансова инфраструктура, в рамките на която инвеститорите осъществяват сделки с ценни книжа при предварително установени правила и процедури (Admiral Markets, 2024).

Една от най-значимите фондови борси в света е Нюйоркската фондова борса. Тя има дългогодишна история, която започва през 1792 г. с подписването на т.нар. Buttonwood Agreement между група брокери в Ню Йорк, поставил основите на организираната борсова търговия в Съединените щати.

Актуалността на настоящото изследване се определя от нарастващото значение на глобалните финансови пазари и от водещата роля на Нюйоркската фондова борса в движението на международните капитали и инвестиции. Като най-голямата фондова борса в света по пазарна капитализация, тя оказва значително влияние върху международните финансови пазари и върху развитието на световната икономика (Will Kenton, 2024, Investopedia).

Целта на настоящия доклад е да се анализират възникването, организацията и управлението на Нюйоркската фондова борса, както и нейното значение за световната икономика. За постигането на тази цел са поставени следните задачи: да се разгледа историческото развитие на NYSE, да се анализира нейната организационна структура и основните участници в борсовата търговия, както и да се изследват механизмите на управление и регулация на борсата.

Обект на изследване в настоящия доклад е Нюйоркската фондова борса като една от най-големите и най-влиятелни фондови борси в света, а предмет на изследването са нейната организация, управление и функциониране в условията на съвременната глобална икономика.

1. Теоретични основи на фондовия пазар

1.1.Понятията фондов пазар и фондова борса

Фондовият пазар може да се разглежда като система от организирани и извънборсови пазари, чрез които се осъществява търговия с ценни книжа и се преразпределят финансови ресурси между икономическите участници (Admiral Markets, 2024).

Според статия на Admiral Markets "Фондовият пазар може да включва както организирани пазари, така и извънборсови пазари, които функционират при определени правила и регулации. Основната му функция е да осигури ефективен механизъм за среща между търсенето и предлагането на финансови инструменти. По този начин той играе важна роля за развитието на националните икономики и за стимулирането на инвестиционната активност." (Admiral Markets, 2024).

Фондовата борса представлява организирана институция, която осигурява среда за търговия с ценни книжа. Тя взема функция на посредник между купувачи и продавачи и осигурява прозрачност, ликвидност и надеждност на търговията. Борсата не притежава самите ценни книжа, а създава инфраструктура, в рамките на която се извършват сделките (Admiral Markets, 2024).

В рамките на фондовия пазар се търгуват различни финансови инструменти, като например акции, облигации, борсово търгувани фондове (ETF) и деривативни инструменти. Тези инструменти позволяват на инвеститорите да разширят своите портфейли и да управляват риска, свързан с инвестиционната дейност. Важно е да се направи разграничение между понятията „фондов пазар“ и „фондова борса“.

Фондовият пазар представлява по-широкото понятие, което обхваща всички процеси, свързани с емитиране и търговията с ценни книжа. Фондовата борса, от своя страна, е конкретната институция, в рамките на която се осъществява тази търговия. Един фондов пазар може да включва много фондови борси, които функционират в различни държави и региони (Admiral Markets, 2024).

Таблица 1

Основни функции на фондовите борси

Функция	Описание
Набиране на капитал	Компаниите могат да финансират своята дейност чрез емитиране на акции
Формиране на цени	Цените се определят чрез взаимодействието между търсене и предлагане
Ликвидност	Възможност за бърза покупка и продажба на ценни книжа
Инвестиционни възможности	Инвеститорите могат да диверсифицират своите портфейли

Източник: Investopedia, 2024

2. Историческо възникване и развитие на Нюйоркската фондова борса

2.1. Възникване на Нюйоркската фондова борса

Началото на Нюйоркската фондова борса може да се сложи до Buttonwood Agreement, подписано от 24 посредници на 17 май 1792 г. като реакция на първата финансова паника в американската държава. Споразумението прилага правила за търговия и фиксирани комисионни с цел повишаване на доверието и гарантиране на сделки между доверени страни (Sylla, 2006).

Паралелно с това развитието на пазара на ценни книжа е свързано и с финансовите политики на Александър Хамилтън, насочени към изплащане на дълга от Войната за независимост чрез федерално емитирани облигации и създаване на национална финансова система (Sylla, 2006).

Според NYSE “В ранния си етап търговията с ценни книжа в Ню Йорк се осъществява на неформална основа, главно в кафенета и обществени места в района на Уолстрийт, с участието на ограничен брой посредници. Именно тази слабо регулирана среда води до необходимостта от по-ясна организация и институционализиране на пазара “(NYSE, 2024).

През XIX век развитието на борсата е свързано с индустриализацията и икономическия растеж на Съединените щати. Щатските и местните власти емитират облигации за финансиране на инфраструктурни проекти, а банки, застрахователни и железопътни компании издават акции за набиране на капитал и в резултат на това броят и разнообразието на търгуваните ценни книжа нараства (NYSE, 2024).

Официалното узаконяване на борсата се осъществява през 1817 г. с приемането на устав, който въвежда точни правила за търговия, глоби при нарушения и ясно регламентирана дейност на членовете. Това поставя основите на устойчив и регулиран пазарен механизъм (NYSE, 2024).

Със срива на фондовия пазар през 1929 г. и малко по-късно - Голяма депресия се разкриват сериозни слабости в пазарната организация и те водят до въвеждането на по-строга регулация. През 1934 г. е създадена Комисията по ценни книжа и борси на САЩ (SEC), която засилва надзора върху капиталовите пазари и укрепва доверието на инвеститорите (NYSE, 2024).

През втората половина на XX и началото на XXI век NYSE преминава през усилено технологично усъвършенстване, което включва автоматизация и електронна търговия. С нарастването на обемите и международното участие тя постепенно се затвърждава като глобален финансов център (NYSE, 2024).

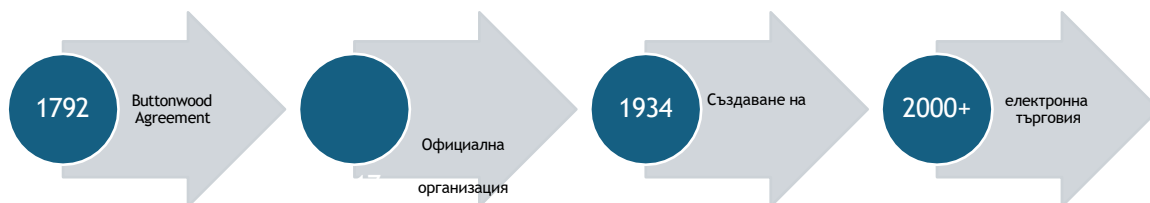
2.2. Развитие на борсата през XX и XXI век

Според Poems "Международната фондова борса представлява платформа за търговия с ценни книжа, на която участват инвеститори и емитенти от различни държави. Това позволява международна диверсификация и движение на капитали извън националните граници" (Poems, 2024).

Международният ѝ характер се проявява чрез достъпа до глобални инвеститори, листването на чуждестранни компании и активното участие в международните капиталови потоци. Чрез т.нар. "cross-border listings" компаниите получават по-широка видимост и достъп до по-голям капиталов пазар (щ, 2024).

Според University of Minnesota "Като част от глобалната система на капиталовите пазари, промените на водещи борси като "London Stock Exchange" и "Tokyo Stock Exchange" оказват влияние върху финансови потоци и цените на финансовите активи в световен мащаб" (University of Minnesota, 2024).

Нюйоркската фондова борса играе ключова роля при формирането на пазарни цени и индекси, които служат като ориентир за състоянието на световната икономика и инвестиционния климат (NYSE, 2024).



Фиг.1. Хронология на NYSE

Източник: NYSE, 2024

2.3. Основни финансови инструменти, търгувани на NYSE

В рамките на своята дейност Нюйоркската фондова борса предлага търговия с различни финансови инструменти, които отговарят на разнообразни инвестиционни стратегии (NYSE, 2024).

Според Investopedia "Акциите са дялови ценни книжа, които дават право на собственост върху част от капитала на дадено дружество. Обикновените акции предоставят право на глас и дивидент, докато привилегированите акции осигуряват предимство при разпределение на доходи" (Investopedia, 2024).

Облигациите представляват дългови ценни книжа, чрез които емитентите набират капитал срещу задължение за изплащане на лихва и главница.

ETF фондовете представляват колективни инвестиционни инструменти, които обединяват различни активи в един портфейл и се търгуват на борсата по подобен начин на обикновените акции (Investopedia, 2024).

Според NYSE "Американските депозитарни разписки (ADR) позволяват търговия с акции на чуждестранни компании на американския пазар, като улесняват международните инвестиции" (NYSE, 2024).

3. Организация на Нюйоркската фондова борса

Финансовите пазари съществуват като средство за преразпределяне на риска между икономическите субекти. Притежаването на финансови активи винаги е свързано с определена степен на риск, тъй като тяхната стойност може да се променя в зависимост от икономическите условия и пазарните фактори (Investopedia, 2024).

3.1. Институционална структура и собственост

NYSE не е държавна институция, а частна корпорация, която е част от "Intercontinental Exchange, Inc. (ICE)" - голяма американска холдингова компания, управляваща множество финансови борси и клирингови институции по света.

NYSE функционира като регулиран пазар в САЩ под надзора на Комисията по ценни книжа и борси (SEC). Основната правна рамка на дейността на борсата произтича от Securities Exchange Act от 1934 г., който регулира структурата, отчетността и поведението на борсите и търгуваните на тях ценни книжа .

ICE има собствен Борд на директорите и изпълнително ръководство, които определят стратегическите цели на компанията. Един от ключовите ръководители е Jeffrey Sprecher – основател, председател и главен изпълнителен директор на ICE .

В рамките на управленската структура на NYSE съществуват различни комитети, които участват в процеса на корпоративно управление, управление на риска и одит.

Президентът на NYSE и висшето ръководство отговарят за ежедневната оперативна дейност на борсата (NYSE, 2024).

3.2. Основни участници в борсовата търговия

NYSE представлява сложна структура от пазарни участници и институции, които осигуряват ефективно функциониране на борсовата търговия.

Брокерите са посредници, които изпълняват поръчки за покупка и продажба на акции от името на своите клиенти. За да търгуват на борсата, брокерските фирми трябва да притежават лиценз и членство .

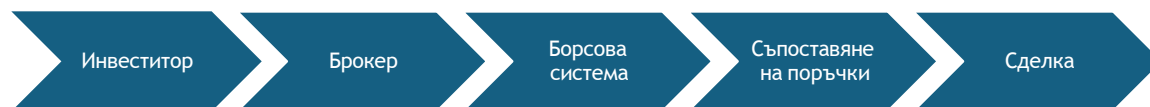
Според NYSE “Designated Market Makers (DMMs) играят ключова роля за поддържането на ликвидността на пазара. Те осигуряват котировки за определени акции и подпомагат формирането на цените чрез поддържане на баланс между търсенето и предлагането” (NYSE, 2024).

Таблица 2.

Основни участници на фондовия пазар

Участник	Роля
Брокери	Изпълняват сделки от името на инвеститорите
Институционални инвеститори	Управляват големи инвестиционни портфейли
Индивидуални инвеститори	Инвестират лични средства
Market Makers	Осигуряват ликвидност на пазара

Източник : NYSE, 2024



Фиг.2 Процес на борсовата търговия

Източник: NYSE, 2024

4. Управление и регулация на NYSE

4.1. Обща рамка на управлението и регулацията

Нюйоркската фондова борса съществува и работи в рамките на строго регулирана система, която прави съчетание между вътрешна саморегулация чрез собствени правила и контролни механизми, както и външен държавен надзор. Основната цел на тази система е да осигури честна търговия, защита на инвеститорите и да се предотврати пазарни злоупотреби и манипулации.

Според NYSE "Регулаторният механизъм на борсата включва няколко основни елемента: борсови правила, вътрешни контролни механизми, федерално законодателство и държавен надзор. Тази многопластова система създава стабилна рамка за функционирането на капиталовия пазар и гарантира висока степен на прозрачност и надеждност" (NYSE, 2024).

4.2. Вътрешни правила и борсови регламенти на NYSE

Нюйоркската фондова борса разполага със собствен правилник – NYSE Rulebook, който регулира основните аспекти на борсовата дейност. Той определя условията за листване на компании, задълженията на членовете на борсата, правилата за търговия и процедурите при нарушения.

Листваните компании са задължени да публикуват редовна финансова информация и да спазват стандарти за корпоративно управление. Това гарантира равнопоставен достъп до информация за всички инвеститори и подпомага правилното функциониране на пазара.

NYSE има статут на саморегулираща се организация (Self-Regulatory Organization - SRO), което означава, че има право да създава и прилага собствени правила, както и да контролира поведението на своите членове. Борсата може да разглежда нарушения и да налага дисциплинарни мерки, включително санкции или временно отнемане на правото за търговия (NYSE, 2024).

4.3. Външен надзор и държавна регулация

Дейността на Нюйоркската фондова борса се осъществява под външен държавен надзор, чиято основна цел е да гарантира стабилността на финансовия пазар и защитата на инвеститорите. Основният регулаторен орган е Комисията по ценни книжа и борси на САЩ (SEC).

SEC упражнява контрол върху функционирането на NYSE като регулиран пазар, одобрява борсовите правила и следи за тяхното прилагане. Тя има правомощия да разследва нарушения, да налага санкции и да предприема съдебни действия при сериозни пазарни злоупотреби.

Външната регулация се държи на редица закони, сред които "Securities Act от 1933 г. и Securities Exchange Act от 1934 г.", които определят правната рамка за търговията с ценни книжа и дейността на фондовите борси (NYSE, 2024).

4.4. Контрол върху манипулации и пазарни злоупотреби

Предотвратяването на пазарни манипулации е една от основните функции на регулаторната система на NYSE. Манипулативни практики като изкуствено влияние върху цените, фиктивни сделки или подвеждащи поръчки могат да нарушат нормалното функциониране на пазара и да подкопаят доверието на инвеститорите.

За да се спрат предварително подобни действия, борсата използва съвременни системи за наблюдение на търговията, които анализират пазарните данни в реално време. При намиране на подозрителна активност NYSE може да вземе вътрешни мерки или да предаде случая на SEC за разследване (NYSE, 2024).

4.5. Защита на инвеститорите

Защитата на инвеститорите е ключов елемент от управлението на Нюйоркската фондова борса. Цялата регулаторна система е насочена към осигуряване на прозрачност, равнопоставеност и достъп до надеждна информация за всички участници на пазара .

Инвеститорите могат да подават жалби и сигнали при съмнения за нарушения, които се разглеждат от органите на реда. Благодарение на тези механизми се създава стабилна и сигурна среда за инвестиране, което е от основно значение за устойчивото развитие на капиталовия пазар (NYSE, 2024).

5. Процес на борсовата търговия на NYSE

5.1. Осъществяване на борсовите сделки

Процесът на борсовата търговия на Нюйоркската фондова борса се гради на хибриден модел, който прави връзка между традиционна търговия с хора и електронни системи. Този модел позволява едновременно високата скорост на изпълнение и контрол върху пазарната стабилност.

Сделките започват с пускане на поръчки за покупка или продажба от инвеститорите чрез брокери. Тези поръчки могат да бъдат пазарни или лимитирани и се обработват чрез електронната система на борсата.

При по-сложни ситуации, например при големи обеми или резки ценови движения, активна роля играят “Designated Market Makers (DMMs)”, които следят баланса между търсенето и предлагането (NYSE, 2024).

5.2. Отваряне на търговската сесия

Отварянето на търговската сесия на NYSE се осъществява чрез т.нар. opening auction, при който натрупаните поръчки преди началото на търговията се съпоставят, за да се определи началната цена на акциите (NYSE, 2024).

“Designated Market Maker” анализира търсенето и предлагане и определя цена, с която да се случат максимално много сделки. Този процес има ключово значение за стабилността на пазара и за правилното формиране на цените (NYSE, 2024).

5.3. Затваряне на търговската сесия

Според NYSE "Затварянето на борсовата сесия се осъществява чрез "losing auction", при който се определя официалната крайна цена на акциите за деня. Тази цена често се използва за оценка на инвестиционни портфейли, индекси и борсово търгувани фондове "(NYSE, 2024).

5.4. Ценообразуване и ликвидност

Според NYSE "Ценообразуването на NYSE се основава на основния пазарен принцип на търсенето и предлагането. Цените се формират чрез съпоставяне на поръчките за покупка и продажба, като електронните системи и маркет мейкърите подпомагат този процес "(NYSE, 2024).

Висока платежоспособност на борсата позволява бързото изпълняване на сделки с минимално влияние върху цените. Това е особено характерно за акциите на големи компании, които се търгуват активно на NYSE (NYSE, 2024).

6. Значение на NYSE за световната икономика

Според NYSE "Нюйоркската фондова борса представлява ключов елемент от глобалната финансова система и оказва значително влияние върху световната икономика. Като една от най-големите борси по пазарна капитализация тя концентрира огромна част от глобалния капитал и служи като основен канал за преразпределение на финансови ресурси между инвеститори и корпорации." (NYSE, 2024).

Борсови индекси като "Dow Jones Industrial Average и S&P 500" се използват като индикатор за състоянието на световната икономика. Движенията на тези индекси често оказват влияние върху финансовите пазари в Европа и Азия (NYSE, 2024).

NYSE също така привлича инвеститори от цял свят, включително пенсионни фондове, инвестиционни фондове и индивидуални инвеститори, които търсят стабилност и висока ликвидност (University of Minnesota, 2024).

7. Предизвикателства и съвременни тенденции

Въпреки че е на водеща позиция в световната финансова система, NYSE се изправя пред няколко предизвикателства, свързани с технологичните промени и нарастващата конкуренция от електронни борси (Wikipedia, 2024).

Развитието на автоматизирана търговия и високочестотната търговия значително увеличава скоростта и обема на сделките, но заедно с това - създава риск от внезапни пазарни колебания.

Друг основен проблем е киберсигурността. Като част от глобалната финансова инфраструктура - NYSE трябва постоянно да влага средства в защита на своите информационни системи и търговски платформи.

Според Profit.bg "Също така нараства значението на ESG факторите, които оказват влияние върху инвестиционните решения и корпоративното управление на листваните компании" (Profit.bg, 2026).

Заклучение

След разглеждането на всичко от доклада може да се изведе, че Нюйоркската фондова борса представлява една от най-важните институции в световната финансова система.

Нейното развитие от подписването на Buttonwood Agreement през 1792 г. до утвърждаването ѝ като глобален финансов център показва значението на капиталовите пазари за икономическото развитие и международните инвестиции (Sylla, 2006; NYSE, 2024).

Докладът показва, че ефективното функциониране на NYSE се основава на съчетаване на вътрешна регулация и външен държавен надзор. Благодарение на тази регулаторна рамка борсата осигурява прозрачност на търговията, защита на инвеститорите и стабилност на пазара. (NYSE, 2024).

В същото време съвременната борсова среда поставя нови предизвикателства, свързани с развитието на електронната и алгоритмичната търговия, киберсигурността и нарастващата конкуренция между международните фондови борси. Поради това бъдещото развитие на NYSE изисква продължаваща модернизация на технологичната инфраструктура и усъвършенстване на механизмите за контрол и регулация (Wikipedia, 2024).

Въпреки напредъка, остават и някои въпроси, свързани с влиянието на новите

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
технологии върху пазарната стабилност и ролята на глобалните капиталови пазари в условията на бързо променяща се икономическа среда. Тези аспекти представляват важна насока за бъдещи изследвания.

Използвана литература:

Admiral Markets. (2024). What is a stock market. <https://admiralmarkets.com>

Gratton, P. (2025). Stock market definition. Investopedia.
<https://www.investopedia.com>

Kenton, W. (2024). New York Stock Exchange (NYSE). Investopedia.
<https://www.investopedia.com>

NYSE. (2024). History of the New York Stock Exchange. <https://www.nyse.com>

Sylla, R. (2006). Financial History of the United States. <https://eh.net>

Wikipedia (2024). https://en.wikipedia.org/wiki/Cross_border_listings
https://en.wikipedia.org/wiki/New_York_Stock_Exchange

ЕФЕКТИВНОСТ НА АКТИВИТЕ НА ТЪРГОВСКА ВЕРИГА „ЛИДЛ БЪЛГАРИЯ“

СИМЕОН КРУМОВ СПАСОВ

Студент, специалност „Търговия и продажби“, III курс, Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Дейността на търговските вериги в България има значителен принос в националната икономика. Този доклад анализира ключови икономически показатели за ефективност на „Лидл България“ като част от доминиращата модерна търговия в периода 2023-2024 г.. Фокусът е върху използваните активи и оценка на цялостното представяне. Чрез сравнителен анализ на конкурентната среда и оценка на определени показатели, докладът изследва успешното стратегическо управление, високата рентабилност, оптимизирането на разходите и адекватното приспособяване към макроикономическата обстановка. Като двигатели на лидерството на пазара и критични фактори за успех на веригата са идентифицирани оптималното управление на веригата за доставки и ориентираното към потребителя ценообразуване.

Ключови думи: икономическа ефективност, модерна търговия, търговски вериги, печалба

Abstract:

The commercial activity of retail chains in Bulgaria has a significant role and contribution to the local economy. This research analyzes several economic indicators of Lidl Bulgaria's performance in the context of the dominant modern trade in the period 2023-2024. The focus is on the assets used and an assessment of the overall chain's performance. Through a comparative analysis of the competitive environment and an evaluation of certain indicators, the report examines successful strategic management, achieving high profitability, optimizing costs and adequately adapting to the macroeconomic environment. The study identifies the drivers of Lidl's market leadership and profitability as critical success factors - optimal supply chain management and consumer-centric pricing.

Keywords: economic efficiency, modern trade, retail chains, operational strategies, profitability

Увод

В съвременната динамично развиваща се среда, приносът на модерната търговия в икономическото развитие на България е значителен и тенденцията е да продължава да се увеличава. В началото на 2026г. заради преминаването от лев към евро, българските купувачи влагат средствата си предимно в големите търговски вериги, тъй като за разлика от малките обекти, те подsigуряват необходимото количество банкноти и монети, за да отговорят на клиентските нужди и да връщат ресто изцяло в евро. И ако до края на 2024г. делът на икономическия ефект на търговските вериги е около 30%, то делът на търговските вериги при хранителните стоки е около 67%. Тенденцията е този дял да продължи да расте за сметка на малките търговски обекти.

Обект на изследване на настоящия доклад е икономическата ефективност на търговските вериги в България и приносът им за стабилността на българската икономика. Цялостният принос на търговските вериги надвишава 6,7 млрд. евро годишно по данни на Института за пазарна икономика. Една от причините е

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
продължаване на откриване на нови обекти, разнообразието на предоставяните продукти, промоции и по-ниските цени.

Предмет на изследването е водещата през последните две години търговска верига „Лидл България“, която измества друга голяма верига – „Кауфланд България“, също част от Schwarz Group. Успешното съчетаване на агресивната експанзия на пазара и високата оперативна ефективност е още едно предимство освен успешния дискаунт модел.

Целта на изследването е да анализира ефективността на активите на „Лидл България“. Конкуrentните предимства на веригата в България като адекватно приспособяване към променящото се потребителско поведение и достигане на висока оперативна ефективност, водят до все по-голямото предпочитане на клиентите пред останалите вериги. Веригата прилага модерни AI техники за анализ на потребителското поведение и развива дейностите си съобразно клиентските нужди. Цялостното клиентско преживяване от намиране на всичко необходимо, до обслужване и безопасно плащане е все по-важно за клиента.

В теоретичната част ще изброя най-важните показатели свързани с икономическата ефективност на активите на търговските вериги (Владимирова, Й., Николова, И., 2017, с.213-218) и ще сравня някои показатели на веригите в България през периода 2022-2024г.. Ще се фокусирам върху ключовите и стратегически значими за веригата „Лидл България“.

1. Теоретични основи на икономическата ефективност в търговията

1.1. Същност и дефиниция на икономическата ефективност

Икономическата ефективност е понятие от икономическата наука, което изразява съотношението между използваните ресурси и постигането на определен резултат. Що касае търговските вериги, това се отнася не само до реализиране на печалба, а до максимално намаление на разходите за обръщение и постигане на максимален ефект не само за собствениците, но и за потребителите/клиентите. Формулата, с която се изразява тази зависимост се изразява като показател за рентабилност на ресурсите и показва размера на печалбата, която се осигурява с единица, общо ангажирани в дейността на фирмата ресурси (Владимирова, Й., Николова, И., 2017, с.213)

$$Еф = \frac{\Pi}{K_{осн} + K_{об.} + P_{общ}}$$

Където:

Еф е икономическата ефективност на ресурсите;

Π – печалбата;

K_{осн.} – средната стойност на основен капитал;

K_{об.} – средната стойност на оборотен капитал;

P_{общ} – общите разходи

Формулата може да включва различни показатели, в зависимост каква точно ефективност искаме да изчислим. Но това, което е най-важно за веригите е да реализират възможно по-голям оборот и печалба с минимални разходи (активи, оперативни разходи, време, труд). Максималната икономическата ефективност се постига тогава, когато се намери оптималния баланс между приходите и разходите и с увеличаване на разходите вече не може да се постигне същия темп на растеж. Но при търговията едно от най-важните неща е удовлетвореността на клиентите, а те все повече търсят цялостно

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
клиентско изживяване – от намиране на всички необходими продукти, добро обслужване, сигурно плащане и улеснена политика за връщане.

1.2. Система от показатели за оценка

За да се оцени ефективността на търговската верига трябва да се използва система от количествени показатели, които да измерят ефективността по отношение на вложения капитал, трудовите ресурси, финансови ресурси.

- Коефициентът на използване (натоварване) на ДМА е важен показател, който изразява зависимостта между обема продажби в стойност и средната стойност на ДМА.

$$K_{\text{изп.ДМА}} = \frac{\text{Пр.}}{\overline{\text{ДМА}}} \text{ (Владимирова, Й., И. Николова, 2017, с.214)}$$

Където:

Пр – обемът продажби (съответно нетните приходи от продажби);

$\overline{\text{ДМА}}$ – средната стойност на ДМА.

- Коефициентът на рентабилност на ДМА е показател, изразяващ зависимостта между печалбата и средната стойност на ДМА. Показателят измерва колко ефективно веригата използва материалната си база (магазини, складове). Стойността на активите е осреднената сума от активите в началото на годината и активите в края на годината.

$$K_{\text{рентаб.ДМА}} = \frac{\text{П}}{\overline{\text{ДМА}}} \text{ (Владимирова, Й., И. Николова, 2017, с.215)}$$

Където:

П – печалбата;

$\overline{\text{ДМА}}$ – средната стойност на дълготрайните материални активи.

- Коефициентът на рентабилност на краткотрайните активи е съотношението между печалбата и средната стойност на краткотрайните активи.

$$K_{\text{рентаб.КА}} = \frac{\text{П}}{\overline{\text{КА}}} \text{ (Владимирова, Й., И. Николова, 2017, с.215)}$$

Където:

П – печалбата;

$\overline{\text{КА}}$ – средната стойност на краткотрайните активи.

- Коефициентът на обръщаемост на стоките се изчислява в дни и в брой обороти. Този показател е критичен за големите търговски вериги и помага при определяне на оптималното портфолио. Слабо ротиращите се артикули се анализират и се преценява дали да останат в портфолиото заради високи разходи – блокирани средства в стоки, разходи за складиране и/или риск от бракуване заради срок на годност.

$$K_{\text{об.дни}} = \frac{\overline{\text{СЗ}}}{\text{Пр}_{\text{ср.дн.}}} \text{ и } K_{\text{об.бр.обороти}} = \frac{\text{Пр}}{\overline{\text{СЗ}}}, \text{ (Владимирова, Й., И. Николова, 2017, с.216)}$$

Където:

$\overline{\text{СЗ}}$ – средният сток запас за изследвания период;

$\text{Пр}_{\text{ср.дн.}}$ – среднодневните нетни приходи от продажби.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Пр – обемът продажби (съответно нетните приходи от продажби).

- Производителността на труда в търговския бранш е ключов показател и показва съотношението между нетните приходи от продажби и средния брой на персонала.

$$ПТ_{ТР} = \frac{Пр}{БТР}, \text{ (Владиминова, Й., И. Николова, 2017, с.217)}$$

Където:

ПТ_{ТР} е производителността на труда на един търговски работник;

Пр – обемът продажби (нетните приходи от продажби);

БТР – броят търговски работници.

- Показателите за ликвидност отразяват способността на търговската фирма да изплаща текущи задължения с наличните краткотрайни активи.

$$K_{ол} = \frac{\text{Текущи активи}}{\text{Текущи пасиви}} \text{ и } K_{бл} = \frac{\text{Вземания+НПС}}{ТП} \text{ (Владиминова, Й., И. Николова, 2017, с.217)}$$

Където:

К_{ол} е коефициент на обща ликвидност;

К_{бл} е коефициент на бърза ликвидност

НПС – налични парични средства;

ТП – текущи пасиви – задълженията до една година.

- Коефициентът на експресната ликвидност изразява отношението между наличните парични средства и краткосрочните задължения. Показва възможността за най-бързото им погасяване.

$$K_{ел} = \frac{НПС}{ТП}, \text{ (Владиминова, Й., И. Николова, 2017, с.217)}$$

където:

НПС – налични парични средства;

ТП – текущи пасиви – задълженията до една година. (Владиминова, Й., Николова, И., 2017)

- Коефициентът на ефективност на разходите показва колко печалба се осигурява с направените текущи разходи. (Владиминова, Й., Николова, И. 2017, с.218)

$$K_{ef.p-di.} = \frac{\text{Печалба}}{\text{Общи разходи}}$$

1.3. Специфики на бизнес модела „дискаунтър“

Дейностите на типичните дискаунтърски вериги (каквато е „Лидл България“) се различават спрямо останалите магазини:

- Доставчиците изпращат стоките към централни логистични центрове, откъдето се разпределят и транспортират до магазините.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- Стоките често се предлагат на клиентите в транспортните си опаковки с цел намаляване на работа по разопаковане и поддръждане. Служителите в магазините имат отговорности свързани освен с обслужване на каса, зареждане и поддръждане на продукти, работа на пекарна, но не предлагат услуги като мерене и опаковане.

- По-малък брой постоянни артикули – постига се оптимален асортимент с бързо ротиращи се продукти, не се цели разнообразие на аналогични продукти.

- Собствените марки на веригата са много на брой. По-ниските им цени и доброто качество привличат клиентите. А веригата пести от маркетингови разходи за чужди марки и успява да запази конкурентната им цена.

2. Анализ на сектора на търговските вериги в България

2.1. Състояние и структура на пазара

Търговията на дребно с бързооборотни стоки в България се осъществява през големи търговски вериги (към 2024г. модерната търговия осъществява над 66% от общите продажби) и през традиционна търговия - малки търговски обекти тип „квартални магазини“. Малките магазини все по-трудно успяват да удовлетворят потребителското търсене, но превъзхождат числено големите. Големият набор от продукти и възможността да намери почти всичко на едно място, кара потребителите все повече да предпочитат търговските вериги. Там те откриват възможността да пазаруват удобно, да разглеждат продуктите на рафтовете, да проверяват сроковете на годност, да ползват различни дигитални приложения и карти за отстъпки и да плащат удобно.

Таблица 1.

Брой търговци на хранителни стоки на дребно по канали

Търговски обекти	2022	2023	2024
Модерна търговия	3 413	3 435	3 463
Традиционна търговия	35 222	33 925	32 584
Общо	38 635	37 360	36 047

Източник: USDA Foreign Agricultural Service, Retail Foods Bulgaria Annual Report 2024

Таблица 2.

Продажби на хранителни стоки в стойност по канали (млн.евро)

Оборот (млн.евро)	2022	2023	2024
Модерна търговия	4 423	4 950	5 198
Традиционна търговия	2 466	2 627	2 565
Общо	6 889	7 577	7 763

Източник: USDA Foreign Agricultural Service, Retail Foods Bulgaria Annual Report 2024

2.2. Ключови пазарни участници и конкурентна среда в модерната търговия

Конкурентната среда в модерната търговия с бързооборотни стоки е представена от няколко основни групи:

1. **Lidl и Kaufland (Schwarz Gruppe):** Безспорният лидер на пазара. По данни на USDA Foreign Agricultural Service, „Лидл България“ поддържа постоянен ръст на приходите, надминавайки 1.3 млрд. евро. оборот. През 2024 г. „Лидл България“ измества „Кауфланд България“ от лидерската позиция по постигнат оборот. Това се

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

дължи на постоянното отваряне на нови търговски обекти, които в момента са 143 в 61 населени места. Веригата има две логистични бази – Равно поле, Софийска област и Кабиле, Ямбол. Докато „Кауфланд България“ е представена с 65 хипермаркета в 35 населени места.

2. **Billa (Rewe Group):** Веригата има най-много магазини в страната - над 150, като се фокусира към отваряне на по-малки обекти в централните части на градовете.

3. Веригата „**Фантастико**“ е изцяло българска с магазини в София и няколко съседни градове – Елин Пелин, Кюстендил и Ботевград. В асортимента си имат и полуксозни стоки.

4. **Т-маркет:** с магазини в София и в по-малки градове.

5. **Metro:** Cash & Carry верига, която е фокусирана върху професионални клиенти и големи разфасовки.

6. **СВА:** Обединява независими търговци под общ бранд, предимно в Северна и Източна България.

2.3. Текущи тенденции

Секторът на търговията с бързооборотни стоки се адаптира към няколко макроикономически фактора:

- **Инфлация:** В периода 2023-2025г. търговските вериги извършват голям процент от продажбите чрез промоционални активности. Друга стъпка за запазване на клиентите е увеличаване броя на собствените марки. След по-високата инфлация през 2022г. това е важна част от политиката на веригите.

- **Дигитализация:** Във времена на непрекъсната дигитализация във всички области на нашето ежедневие, чрез въвеждането на мобилни приложения за лоялност (напр. Lidl Plus), търговските вериги имат възможност да анализират потребителското поведение и да оптимизират както стоковите си запаси, така и промоционалните активности.

- **Експанзия към по-малки градове:** Веригите започват да откриват магазини и в по-малките населени места, поради насищането в големите градове.

2.4. Икономически принос на сектора

Модерната търговия в България е един от най-големите сектори, осигуряващи работни места след преработвателната промишленост и държавната администрация. Но освен директен принос чрез нетни приходи от продажби, добавена стойност, работни места и данъци, има и индиректен принос върху българските производители и доставчици. Чрез редовни поръчки се подсигурирява местно производство, а част от българските стоки се изнасят за други държави – например за международната мрежа на Lidl.

3. Икономическа ефективност на „Лидл България“

„Лидл България“ е командитно дружество на Lidl Stiftung & Co. KG, Германия, част от голямата международна група Schwarz Gruppe. Седалището на компанията и адреса на управление е: с. Равно поле, община Елин Пелин, област София, п.к. 2129, ул.3-ти март; № 1. Предметът на дейност е: „търговия на дребно със стоки за широко

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

потребление, които са допуснати до общественя пазар, между които индустриални и хранителни стоки, управление и участие в други предприятия, които осъществяват дейност в горепосочените отрасли, и свързаните с тях сделки, както и всяка друга дейност, незабранена от българското законодателство“ (Търговски регистър, 2025).

Веригата навлиза в България през 2010 г. с едновременното откриване на 14 магазина. Към момента „Лидл България“ продължава да бъде лидер в експанзията и откриването на нови обекти, като към началото на 2026г. има 143 търговски обекта в 61 населени места и над 4 000 служители.

3.1. Анализ на финансовото състояние и растеж

„Лидл България“ постига изключителен икономически растеж през последните години, като за втора поредна година заема позицията си на лидер по реализирани нетни приходи от продажби в търговията на дребно. Оборътът през 2024 г. надхвърля 1.34 млн.евро и отбелязва над 15% ръст спрямо предходната година. Успехът се дължи на стратегически подход в цялостното изграждане на търговската мрежа и позициониране на обектите, добър контрол на оперативните разходи, отлична организация на дейностите, контрол върху всички показатели за икономическа ефективност и най-вече отлично управление на стоковите запаси и тяхното обръщение. Нарастващите обороти се дължат на увеличаване на броя на магазините, увеличаване на клиентите на модерната търговия за сметка на кварталните магазини и повишеното търсене на собствените търговски марки.

При откриването на нови обект се прави анализ на потенциалната възвръщаемост на инвестициите. Стандартизацията на обектите позволява намаляване на голяма част от разходите по изграждане на нов обект – за проектиране и изграждане, както и други административни разходи. С цел поддържане темповете на растеж, веригата „Лидл България“ се насочва и към по-малките градове с население под 20 000 души, тъй като големите градове вече имат достатъчно на брой и в удобни локации търговски обекти.

Таблица 3.

Топ 5 хранителни вериги, брой обекти и приходи

Вери́га магазини	Година на отваряне	Брой обекти (2025)	Приходи 2023 (хил.евро)	Приходи 2024 (хил.евро)	2024 спрямо 2023
Лидл България	2010	139	1 163 946	1 340 711	15.2%
Кауфланд България	2003	66	1 246 231	1 312 243	5.3%
Билла България	1999	137	611 760	648 860	6.1%
Метро Кеш&Кери България	1999	11	585 620	640 684	9.4%
Фантастико	1991	47	490 652	536 052	9.3%

Източник: USDA Foreign Agricultural Service, Retail Foods Bulgaria Annual Report 2024

Приносът от дейността на „Лидл България“ е около 1.34 млрд.евро - 1.5% от БВП на България за 2024 г. Над 203 млн.евро са платените данъци от веригата към държавния бюджет – ДДС, корпоративен данък, мита и акцизи. Част от печалбата остава в страната и се инвестира – в нови обекти, в реконструкции и в технологии. На регионално ниво, компанията осигурява нови работни места и се отразява на конкурентната среда.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Коефициентът за икономическата ефективност на „Лидл България“ е 0.0295 за 2024 г., т.е. за всяко 1 евро вложени средства, веригата печели 0.0295 евро. Този показател е над средния за бранша (1.7%-2.3%). Това показва, че мениджмънтът разчита на мащаба и големите обороти, за да генерира печалба. Показателят за 2024 г. е по-висок от предходните две години.

Таблица 4.

Показател за икономическа ефективност (2022-2024г.)

Показател	2022	2023	2024
Икономическа ефективност	0.0277	0.0245	0.0295

Източник: Самостоятелни изчисления на база Търговски регистър и годишни отчети на „Лидл България“

Таблица 5.

Сравнителен анализ на водещите търговски вериги в България

Показател (2024г.)	Лидл България	Кауфланд България	Билла България
Приходи от продажби (млрд. Евро)	~1.34 млрд. евро	~1.25 млрд. Евро	~0.67 млрд. Евро
Пазарен дял	~11-12%	~10-11%	~5-6%
Брой търговски обекти (2024)	139	66	137
Брой служители	>4 000	>7 500	>5 200
Производителност (Приход на 1 обект)	~10 млн. евро	~19 млн. Евро	~4.2 млн. Лв.
Производителност (Приход на 1 служител)	~335 000 евро	~166 700 евро	~128 800 евро

Източник: Lidl Bulgaria, Официални прес съобщения и годишни отчети, годишни отчети на Кауфланд България и Билла България. Самостоятелни изчисления

- При почти еднакъв брой магазини, производителността от един обект на „Лидл България“ е значително по-висока спрямо „Билла България“.
- Въпреки че са от една група, „Лидл България“ и „Кауфланд България“ работят по различен начин. Производителността на 1 служител в дискаунтъра е значително по-висока от тази в „Кауфланд България“. Това до голяма степен се дължи на по-малкия брой служители и постигане на ефективност чрез гъвкавост на отговорностите и задълженията в търговските обекти. В същото време това позволява по-високо заплащане от средното за бранша.

3.2. Оперативна ефективност чрез собствени марки и износ

Един от стълбовете на икономическата ефективност на Лидл е работата с местни доставчици и развитието на собствени брандове. Това оптимизира логистичните вериги и позволява на компанията да договаря по-добри доставни цени чрез икономия от мащаба. Т.е. веригата стимулира местното производство и помага на българските

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

производители да се представят на големи пазари. Основни държави, в които България изнася собствени марки са Гърция, Румъния и Германия. Продуктите, които се представят отлично на чуждите пазари са шоколирани плодове, кори за баница, сирена и здравословни протеинови барчета, оризов чипс и други. Т.е. стратегията не е само поддържане на типичните стратегически продукти – хляб и олио, а се залага на нишови продукти в значителни обеми поради голямата търговска мрежа в изброените държави.

Износ с „Лидл България“ (млн.евро)



Фиг. 1. и 2.

Източник: Lidl Bulgaria, Официални прес съобщения и годишни отчети, corporate.lidl.bg

През 2025г. българските производствени увеличават износа през мрежата на Lidl с 21,8%. Общият оборот, реализиран от родни фирми в 28 държави достига 66.4 млн. евро. Данните потвърждават устойчив растеж, както и ангажимент на Lidl да развива родното производство и да бъде лоялен партньор на българските си доставчици.

3.3. Оценка на показателите, характеризиращи ефективността на активите в „Лидл България“

Таблица 6.

Показатели, характеризиращи ефективността на „Лидл България“ 2022-2024г.

Показатели	2022	2023	2024
Коефициент на използване на ДМА	1.99	2.07	2.19
Коефициент на рентабилност на ДМА	0.10	0.09	0.12
Коефициент на рентабилност на КА	0.35	0.29	0.36
Коефициент на обръщаемост на СЗ в дни	28	29	23
Коефициент на обръщаемост на СЗ в брой обороти	12.8	12.3	15.7
Коефициент на обща ликвидност	0.66	0.80	0.85
Коефициент на бърза ликвидност	0.21	0.41	0.50
Коефициент на експресна ликвидност	0.14	0.22	0.18
Коефициент на ефективност на разходите	0.05	0.04	0.05

Източник: Самостоятелни изчисления на база Търговски регистър и годишни отчети на „Лидл България“

- Коефициентът на използване на ДМА се подобрява през последните години от 1.99 през 2022 г. и достига 2.19. Показва положителната тенденция при използването на ДМА. Нетните приходи от продажби нарастват с по-бърз темп (21%)

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
спрямо нарастването на инвестициите в ДМА (19%), което е доказателство за повишаване използването на ДМА. Налице е повишаване степенята на използване на търговските площи, на търговското оборудване, апаратура и съоръжения.

- През 2023г. коефициентът на рентабилност на ДМА спада до 0.09. Това е резултат от няколко стратегически решения на мениджмънта – минимално увеличение на цените по време на инфлацията през 2022г. с цел запазване на клиентите, намаляване на печалбата и инвестиране в откриване на нови магазини.

- През 2022 г. „Лидл България“ предприема стратегическо презапасяване със стоки предвид нарастващата инфлация и войната в Украйна, за да избегне липсата на стоки в търговските обекти и да задържи клиентите си. В резултат на това коефициентът на рентабилност на база КА през 2023 г. се понижава до 0.29, защото печалбата се намалява с 0.13%, а инвестициите в КА се увеличават с 18%. През 2024г. коефициентът достига 0.36. Увеличаването на печалбата е с 38%, а направените инвестиции в КА се повишават с 33% през 2024г. спрямо 2022г..

- През 2022г. и 2023г. „Лидл България“ поддържа стокови наличности за 28 –29 дни и това е стабилен показател в текущата макроикономическа обстановка. Достигането на под 23 дни през 2024г. е резултат, който води до достигане на по-високата печалба, по-добрата рентабилност на КА и освобождаване на средства - 18 403 хил. евро (предвид обстоятелството за стандартните условия за плащане към доставчици – 30-60 дни).

- Коефициентът за обращаемост на СЗ в брой обороти се ускорява за изследвания период от време от 12.8 на 15.7 оборота, т.е. налице е ускорение с 2.9 оборота.

- Коефициент на общата ликвидност в търговската верига се увеличава от 0.66 на 0.85, т.е. с 0.19 евро се увеличават текущите активи, които покриват 1 евро текущи пасиви. Препоръчителната стойност за този коефициент е 1.25.

- Коефициентът на бърза ликвидност се увеличава от 0.21 на 0.50, т.е. увеличават се с 0.29 евро вземанията и наличните парични средства, които които Тенденцията е този показател да се поддържа около 0.4-0.5, което е типично за дискаунтърския модел в търговията.

- Коефициентът на експресната ликвидност се увеличава от 0.14 на 0.18, т.е. увеличават се с 0.04 евро наличните парични средства, които покриват 1 евро текущи пасиви. Препоръчителна стойност за този коефициент е от 0.2 до 0.25.

- По-ниските стойности на коефициента на ефективност на разходите през 2023 г. показва, че презапасяването със стоки наистина е влошило икономическите показатели. През 2024г. веригата достига 0.049, което показва оптимизиране на разходите.

В заключение показателите от изследването показват, че стратегическото решение за презапасяване през 2022г. има положителни резултати и веригата успява да реализира закупените стоки. Стабилизирането на показателите през 2024г., достигането на висока рентабилност и бърза обращаемост на стоковите запаси, показва финансова стабилност, въпреки ниските нива на пари в брой.

3.4. Оптимизация в логистиката и асортимента

„Лидл България“ използва високотехнологични складови бази (в Равно поле и Кабиле, Ямбол). Чрез използването им се минимизират транспортните разходи на единица стока – критичен фактор за поддържане на ниски крайни цени. Компанията

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

договаря количества и цени директно с доставчици и елиминира посредниците, осигурявайки на клиентите си по-ниски цени.

В търговските обекти на „Лидл България“ се предлагат около 2 500 - 3 000 постоянни артикули, за разлика от големите хипермаркети, в които асортимента може да достигне 30 000 позиции. Предлагат се много собствени марки, които не изискват допълнителни разходи за маркетинг и позициониране. Те привличат клиентите със значително по-ниски цени и добро качество. Следи се за висок коефициент на обръщаемост – елиминират се слабо ротиращи се продукти заради риск от бракуване и затваряне на средства в продукти с високи разходи за логистика.

С тематичните седмици се привличат повече клиенти без да се увеличава постоянния асортимент в търговската верига.

3.5. Бъдещи тенденции за повишаване на икономическата ефективност:

- Дигитализация: Използването на високотехнологичен софтуер за управление на запасите, анализ на потребителското потребление и контрол върху касите за самообслужване води до намаляване на оперативни разходи от различен характер.
- Оптимизация на доставките: Подобряване на взаимоотношенията с доставчиците и по-точно прогнозиране на заявките към тях с цел намаляване на периоди с липсващи продукти или бърза замяна с аналогичен артикул.
- Агресивна ценова политика: Балансиране между конкурентни цени и поддържане на здравословен марж на печалба.
- Постигане на висока енергийна ефективност и устойчиво развитие.

Заклучение

В резултат на направения анализ може да се обобщи, че икономическата ефективност на търговските вериги в България е основен фактор за стабилността на вътрешния пазар. „Лидл България“ се утвърждава като еталон за висока оперативна ефективност чрез прилагането на дискаунт модела, базиран на оптимизиран асортимент и силни собствени марки. Със значителен принос за българската икономика, веригата се очертава и като лидер в иновациите – въвежда каси за самообслужване с видео контрол и контрол на теглото. За първи път използва AI за анализ на потребителското поведение.

Използвайки местни доставчици и интегрирайки ги към международната верига на доставки, „Лидл България“ допринася за увеличаване на българското производство. Компанията се развива паралелно със своите партньори и подобрява показателите за икономическа ефективност. През следващите години търговската мрежа няма да се разраства със същите темпове, което ще доведе до генериране на по-висока печалба.

В заключение, въпреки сложната макроикономическа обстановка и конкурентната среда, „Лидл България“ постига стабилност базирана на дългосрочна стратегическа политика, както и на способността на компанията да балансира между ниски оперативни разходи и висока добавена стойност за крайния потребител. Това превръща веригата в най-ефективната търговска структура в страната към момента.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Използвана литература

Владиминова, Й., И. Николова, (2017). *Икономика на търговията*. София: ИК-УНСС
Търговски регистър

Институт за пазарна икономика (ИПИ), (2024). *Ефектът Lidl: Икономическо въздействие на Лидл България*

Национален статистически институт (НСИ), Статистика на вътрешната търговия, nsi.bg.

Lidl Bulgaria, Официални прес съобщения и годишни отчети, corporate.lidl.bg.

https://www.dnevnik.bg/biznes/companii/2026/02/16/4883381_rekordnite_664_mln_evro_do_stigna_iznosut_ot_bulgarski/

USDA Foreign Agricultural Service, Retail Foods Bulgaria Annual Report (2024), apps.fas.usda.gov.

Economic.bg, Bulgarian producers' exports via Lidl grew by 11.6%, (2024).

МЕДИИ, КОМУНИКАЦИИ, ПР, РЕКЛАМА

**ФЕНОМЕНЪТ "МЕДИЕН ПЛЕН" НА РЕГИОНАЛНО НИВО:
МЕХАНИЗМИ НА ВЛИЯНИЕ, ИКОНОМИЧЕСКИ ЗАВИСИМОСТИ
И ПРОЯВЛЕНИЯ В БЪЛГАРИЯ И СЪРБИЯ**

АНТОНИНА ЛЮБОМИРОВА ЛОЗАНОВА

Докторант по научна специалност „Журналистика“, Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Този доклад разглежда феномена "завладяване на медиите" на регионално ниво, като се фокусира върху това как местните медийни екосистеми се подчиняват систематично от политически и икономически елити. Тя твърди, че хроничната финансова уязвимост трансформира регионалните медии от независими демократични наблюдатели в институционални PR инструменти чрез мека цензура, зависимости от общинско финансиране и непрозрачни структури на собственост. Чрез сравнителен анализ на балкански казуси (България и Сърбия) изследването подчертава децентрализирания, силно адаптивен характер на улавянето на местни медии. В крайна сметка докладът очертава сериозните последици от тези механизми, включително разпространението на "новинарски пустини", нормализирането на автоцензурата и дълбоката несигурност на журналистическата професия, които колективно подкопават местната демокрация и обществената отчетност.

Ключови думи: медийно заснемане, регионални медии

Abstract:

This report examines the phenomenon of "media capture" at the regional level, focusing on how local media ecosystems are systematically subjugated by political and economic elites. It argues that chronic financial vulnerability transforms regional media from independent democratic watchdogs into institutional PR tools via soft censorship, municipal funding dependencies, and opaque ownership structures. By conducting a comparative analysis of Balkan case studies (Bulgaria and Serbia), the research highlights the decentralized, highly adaptable nature of local media capture. Ultimately, the report outlines the severe consequences of these mechanisms, including the proliferation of "news deserts," the normalization of self-censorship, and the deep precarity of the journalistic profession, which collectively undermine local democracy and public accountability.

Keywords: media capture, regional media

Увод

Понятието „медийен плен“ обозначава ситуации, в които медийните организации привидно функционират в условия на пазарна икономика и имат свобода на изразяване, но всъщност са подчинени на интересите на политически и икономически елити. Аня Шифрин разглежда медийния плен като форма на системен контрол върху медиите, в който те престават да обслужват обществен интерес и се превръщат в инструмент за защита на интересите на техните собственици, корпоративни спонсори или политически покровители (Schiffrin, 2017). В замяна на това се съгласяват да не публикуват информация, която критикува властта, да не разследват корупционни практики или умишлено да манипулират общественото мнение (Besley & Prat, 2006).

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Вниманието на обществото, изследователите и регулаторите в по-голямата си част е насочено към големите национални телевизии, сайтове и вестници, а регионалните медии остават в „сляпото петно“ (Nielsen, 2015). Именно в тази периферия на медийната екосистема процесите на „превземане“ протичат най-безпрепятствено, тъй като регионалните медии „оцеляват“ в ограничени рекламни пазари и страдат от хронична финансова уязвимост (АЕЖ-България, 2022).

Феноменът „медиян плен“ изисква ясно концептуално разграничение от традиционните форми на медиян контрол. Алина Мунджиу-Пипиди (Mungiu-Pippidi, 2012) дефинира тази разлика чрез средствата на принуда - класическата цензура разчита на директни забрани и форми на натиск, докато медийният плен се осъществява чрез контрол върху собствеността, финансирането и регулаторните решения, като прави възможно интегрирането на властта в медиите без привидно да се нарушава свободата на словото. Това прави изследването на медийния плен на регионално ниво изключително важно и актуално, тъй като икономическият колапс превръща местните издания в лесна мишена за финансов контрол и политическо подчинение (Pickard, 2020).

Когато регионалните медии попаднат в условия на медиян плен, тяхната основополагаща роля на „куче-пазач“ бива не просто отслабена, а напълно елиминирана. Според Шифрин (Schiffrin, 2017), вместо да служат на обществения интерес чрез критика на властта, пленените медии започват приоритетно да обслужват политическите и икономическите нужди на своите „покровители“. В този процес местната журналистика търпи дълбока професионална деградация и се превръща в „послушно кученце“, чиято основна цел е да осигурява комфорт и да легитимира действията на управляващите (Dragomir, 2018). В регионален контекст този механизъм най-често се реализира чрез договори за т.нар. „информационно обслужване“ и разпределяне на общински рекламни бюджети, които не се основават на пазарна логика или качество на журналистическия продукт, а се използват като инструмент за купуване на медиян комфорт (Szeidl & Szucs, 2021).

Настоящият доклад цели да изследва и анализира проявленията и механизмите на феномена „медиян плен“ на регионално ниво, като демонстрира как финансовата уязвимост на местните медии се използва за тяхното политическо подчиняване, да илюстрира процеса чрез конкретни примери от Балканите и да очертае последиците за журналистическата професия. За постигането на главната цел докладът си поставя следните конкретни задачи: да дефинира и теоретизира специфичните механизми на медийно пленяване в регионален контекст; да анализира зависимостите на местните издания от общинските бюджети и европейските фондове, както и превръщането на тези финансови потоци в инструмент за „мека цензура“; да представи и съпостави практически казуси от България и Сърбия, които илюстрират местните измерения на медийния плен; да очертае разрушителните последици от тези процеси за журналистическата професия и загубата на функцията ѝ да обслужва обществения интерес.

1. Механизми на пленяване на регионално ниво

1.1. Икономически механизми

Икономическият контрол седи в основата на медийния плен на местно ниво. Тази уязвимост се осъществява чрез три основни канала.

1.1.1 Финансиране от общински бюджети и договори за „информационно обслужване“

Най-широко разпространеният подход е разпределянето на общински средства. Местните власти използват парите на данъкоплатците, за да сключват договори за т.нар.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
„информационно обслужване“ с избрани регионални медии. Тези договори привидно целят да информират гражданите за дейността на общината, но те изискват в замяна пълна лоялност, липса на критика към кмета и общинския съвет, както и публикуване на готови PR материали като автентични новини (АЕЖ-България, 2022).

1.1.2 Държавна и корпоративна реклама като инструмент за мека цензура

Разпределянето на средства за реклама от министерства и държавни предприятия, както и реклама от големи местни бизнеси, свързани с властта, представлява класически пример за „мека цензура“. В този случай послушните медии биват щедро субсидирани с рекламни бюджети, а критичните и разследващите са умишлено подлагани на „финансово гладуване“. Местната власт често оказва натиск върху малкия и среден бизнес в съответния град да оттегли рекламните си от „неудобните“ медии (Szeidl & Szucs, 2021).

1.1.3 Ролята на европейските фондове и изискванията за „публичност“

Задължителните бюджети за публичност по европейски проекти, управлявани от местните власти, често се превръщат в основен източник на приходи за регионалните медии. Разпределянето им обаче се използва за плащане на „данък медиен комфорт“ (Slavtcheva-Petkova, Pogson, & Karadjov, 2025). Така те функционират като форма на застраховка за управляващите, с която се купува липса на критичност и положително отразяване. Европейските средства твърде често се канализират към медии, които легитимират статуквото и по този начин се злоупотребява с тези фондове (CMPF, 2024).

1.2. Политически и регулаторни механизми

Икономическият контрол над медиите върви ръка за ръка с институционалния натиск. Местната управа и елити използват законите и регулаторите не по предназначение, а като стратегическо оръжие - целта им е да установят монопол върху информацията и да не допуснат навлизането на реални конкуренти.

1.2.1 Непрозрачна собственост и олигархични мрежи

На регионално ниво медиите рядко се придобиват с цел търговска печалба. Собствеността е концентрирана в ръцете на местни олигарси или политически фигури, често скрити зад офшорни компании или подставени лица. Те използват вестниците, телевизиите и онлайн медиите като „оръжие“ за атака срещу политически опоненти и като „щит“ за собствените си икономически интереси (Štětka, 2012).

1.2.2 Политизирани регулатори и селективно прилагане на закона

Регулаторните органи и контролните институции биват политизирани и използвани като бухалка. Законите се прилагат селективно: докато пленените медии се ползват с пълен институционален чадър въпреки чести нарушения на етичните и законови норми, малкото останали независими регионални журналисти са подложени на непрестанни данъчни и административни проверки (Mungiu-Pippidi, 2012).

1.2.3 SLAPP дела и други форми на тормоз

Когато икономическият натиск не сработи, местните елити прибегват до съдебен тормоз чрез т.нар. стратегически съдебни производства и делата шамар (SLAPP). Кметове, депутати и влиятелни бизнесмени завеждат неоснователни дела за клевета срещу регионални журналисти и претендират за обезщетения в размер на непоносими суми. Целта е емоционален натиск и финансово разоряване на журналиста. Този системен съдебен тормоз, често съчетан с вербални заплахи и кампании за очерняне, създава „климат на страха“, който налага дълбока автоцензура в целия регионален медиен сектор (CASE, 2022).

2. Балканският контекст: Сравнителен анализ на казуси от България и Сърбия

2.1 Специфики на медийната среда в България и Сърбия

Емпиричните данни за медийната среда разкриват два напълно противоположни количествени модела на медиен плен. В България се наблюдава ясна тенденция към физическо изчезване на регионалната преса и формиране на „новинарски пустини“. Според изследването на Центъра за плурализъм и свобода на медиите (CMPF, 2024) „Local Media for Democracy“, общият брой на регионалните вестници в страната е спаднал до 100 през 2022 г., като през последните години се отбелязва постоянен регрес. Данните сочат още, че медийната екосистема е изключително фрагментирана и неравномерно разпределена, като Североизточният регион разполага с най-малко регионални информационни канали - общо 36 местни и регионални медии от всякакъв тип.

За разлика от България, в Сърбия медийната екосистема е изкуствено пренаситена. Според данните на сръбската Агенция за стопански регистри (АПР) в страната през 2024 г. функционират около 2260 активни медии, от които над 1200 са онлайн портали. В своя задълбочен анализ за състоянието на регионалните медии, Асоциацията на независимите електронни медии (ANEM) подчертава, че стотици от тези активни регистрации представляват местни и регионални формати. Този огромен брой обаче не бива да създава илюзия за реално медийно многообразие, защото според доклада на ANEM голяма част от тях съществуват почти само на хартия, работят с минимален екип и са създадени с определена цел.

2.1.1 България: „Данък медиен комфорт“, ролята на общините и концентрацията на собственост

В България се е утвърдила масова практика за сключване на договори с местни и регионални медии за информационно обслужване (Spasov, Ognyanova & Daskalova, 2025). Официално тези договори са за медийни партньорства или за осигуряване на публичност на проекти, финансирани от ЕС, но на практика служат като скрит механизъм за финансиране, който гарантира лоялно и некритично отразяване на дейността на местната власт (Инджов, 2023) (Василев & Генчева, 2014). Регионалните медии оперират на малки пазари със силно ограничен рекламен потенциал (Попова, 2012). Това ги прави изключително зависими от договорите с общините, които често съставляват между 40% и 80% от тяхното непазарно финансиране (Инджов, 2023). Журналисти описват ситуацията с думите, че „регионалната журналистика в България се продава евтино и се купува масово“ от местната власт (Тончева, 2022). Изследването на Спас Спасов, журналист в „Дневник“, представено в статията му „Регионалната журналистика в България се продава евтино и се купува масово“ потвърждава, че финансирането се извършва без „определени недискриминационни критерии в подкрепа на качествената журналистика, което от години е нескрита форма на бартер - публичен ресурс срещу медийно влияние“. Авторът установява, че между 2013 и 2015 г. местната власт масово изкупува медийно влияние под формата на договори за информационно обслужване, като само 10 общини са похарчили над 2,7 млн. лева за тази цел. Данните илюстрират тревожна симбиоза, при която местните медии продават съдържанието си безкритично, а общините го купуват „на едро“. Най-ярък пример за тази практика са общините Бургас (отделила над 720 000 лв.), Варна, Враца и Пловдив. Както изследванията, така и наблюденията на анализатори и изследователи, показват силен натиск - политически и икономически, върху регионалната журналистика, която, за да оцелее, се развива в информационния дискурс и плува във води на безкритичност и

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

влошено медийно съдържание. Проучване от 2015 г. на Центъра за изследване на демокрацията на тема „Регионалните медии в България: граници на оцеляването“ извежда основния проблем, а именно: „Отсъствието на нормално функциониращи медии по региони е кризисен процес с изключително разрушителни последици. Липсата на независими медии в големите градове на страната е недъг, който вреди не само на публичните институции, но тежко се отразява на икономическата активност на районите” (Център за изследване на демокрацията, 2015).

Явлението, което в журналистическите среди е известно като такса „медиян комфорт“, се превръща в системен проблем за българската медийна среда (Slavtcheva-Petkova, Pogson & Karadjov, 2025). Тази практика се изразява в разпределяне на публични и европейски средства към медиите под прикритието на договори за информационно обслужване и ПР, срещу което институциите получават позитивно отразяване. Често договори се сключват с медии, които са „близки“ до съответното общинско ръководство (Инджов, 2023).

Показателен за мащаба на съдебната репресия е случаят с Мариета Димитрова, главен редактор на регионалната агенция „Blagoevgrad News“ и част от мрежата „За истината“. Срещу нея са заведени две последователни дела - първият иск е за 100 000 лв. от тогавашния кмет на Благоевград Атанас Камбитов, заради нейно мащабно разследване, уличаващо го в непрозрачни обществени поръчки и несъответствия в стандарта му на живот (АКФ, 2023). Вторият иск е от местния общински съветник и лидер на „Партия на зелените“ Андон Тодоров за 50 000 лв. заради редакционен коментар, критикуващ неговите политически маневри и връзки в общината. Съдът в отхвърля исковите като неоснователни, но дългогодишният съдебен тормоз постига основната си цел - изтощаване на журналиста и сплашване на цялата колегия на местно ниво (АЕЖ-България, 2017). Друг пример за натиск е от регионалната медия „Зов нюз“ във Враца. Георги Езекиев, нейният издател, и главният редактор Мария Димитрова са подложени не само на съдебен, но и на криминален тормоз заради техните разследвания. След серия от публикации през 2017 г., разкриващи срастването на местни престъпни групи за наркотрафик с полицията, двамата журналисти получават директни заплахи за живота си, което предизвиква реакция от „Репортери без граници“ и намеса на ГДБОП (АЕЖ-България, 2017). Натискът срещу медията, освен всичко друго, е и институционален - заради препубликуване на разследване, засягащо финансови злоупотреби, Комисията за финансов надзор (КФН) налага на малката регионална медия безпрецедентната глоба от 100 000 лв. Антикорупционният фонд определя този акт като „емблематичен институционален SLAPP“, целящ физическото закриване на медията чрез непропорционална финансова санкция (АКФ, 2023). Репресията достига своя връх през 2019 г., когато репортерът на медията Христо Гешов е физически задържан от неизвестни лица и принуден под заплахата да се обади в редакцията, за да бъде свалено видеоразследване за незаконно ВиК съоръжение в региона (Mediarpool, 2019).

2.1.3. Сърбия: Последиците от приватизацията, контролът чрез държавни компании и партийното съфинансиране

След като приема Закона за обществената информация и медиите през 2014 г., Сърбия премахва местните обществени медии, като те са принудени да се приватизират или да бъдат закрити. Този процес, макар и формално целящ децентрализация, всъщност води до засилване на контрола от страна на управляващата Сръбска прогресивна партия - СНС (Georgievski, Gojak & Ibraj, 2022). Много от приватизираните местни телевизии, радиа и вестници са придобити от физически лица и бизнесмени с тесни връзки с управляващата партия - например бизнесменът Радоица Милосавлевич, приближен до

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
СНС, който купува RTV Kruševac и RTV Pančevo. Веднага след приватизацията им, те започват да получават десетки милиони динари от съответните общински бюджети.

Управляващата партия злоупотребява масово със системата за съфинансиране на проекти от обществен интерес, превръщайки я в легален механизъм за източване на публични средства към „приятелски“ медии. Мониторингът на Независимото сдружение на журналистите в Сърбия (NUNS) доказва този модел с конкретни данни - в община Ниш големият дял от средствата за медии системно се насочва към мрежата на телевизия Корперникус, собственост на високопоставен член на СНС (NUNS, 2021). Държавното финансиране, включително чрез държавни предприятия като телекомуникационния гигант Telekom Srbija, е от решаващо значение за оцеляването на сектора и в по-голямата си част се използва за възнаграждаване на лоялността (BFMI & CRTA, 2023). Този процес води до създаването на медиен пейзаж на местно ниво, който е напълно доминиран от проправителствени гласове.

След 23 години работа и десетки разследвания за корупционни практики независимият седмичник „Vranjske“ от град Враня е принуден да преустанови дейността си през 2017 г.. Местната власт осъществява пълен икономически бойкот - слага край на достъпа на медията до общинско финансиране, като същевременно нарежда координирани, продължаващи с месеци данъчни проверки, целящи административен тормоз. Ситуацията ескалира дотам, че основателят на изданието, Вукашин Обрадович, обявява гладна стачка в знак на протест срещу целенасоченото унищожаване на вестника от страна на местните институции (Obradović, 2017; NUNS, 2018).

Малкото медии, които успяват да устоят на този натиск, са принудени да търсят алтернативни начини за оцеляване. Такъв е случаят с водещия независим разследващ портал в Южна Сърбия „Južne vesti“, известен с критичното си отразяване на местната и националната власт. Подобно на „Vranjske“, порталът е подложен на систематичен административен и икономически тормоз. Местните компании са директно заплашвани от представители на властите да не рекламират в изданието, което унищожава възможността за функциониране на класически рекламен модел. В периода 2013-2018 г. медията е обект на пет мащабни данъчни ревизии. Въпреки че инспекторите не откриват финансови нарушения, целта на проверките е да блокират ежедневната работа на редакцията (SafeJournalists, 2018; CINS, 2019). Този натиск принуждава медията да разработи иновативен модел за оцеляване - нейният издател създава собствен софтуер за управление на съдържанието, който започва да продава на други медии и чрез него реално се финансира журналистическата дейност, което позволява на редакцията да запази своята независимост, дори когато местният рекламен и общински пазар е напълно затворен за нея.

Най-сериозният пример за срастването на местната власт с криминалния контингент е случаят с Милан Йованович, разследващ репортер от местния портал „Žig Info“. След серия от публикации, разкриващи мащабни корупционни схеми на Драголюб Симонович, кмет на белградската община Гроцка, през декември 2018 г. къщата на журналиста е умишлено запалена с коктейли „Молотов“ и изгаря до основи. Впоследствие съдът доказва, че палежът е поръчан лично от кмета Симонович, което превръща случая в символ на смъртоносния риск, пред който са изправени местните репортери (ЕСРМФ, 2021). Сходен случай на местна медийна репресия е казусът с „OK Radio“ в град Враня. През 2022 г. собственичката на медията Оливера Владкович и нейният екип стават мишена на местния бизнесмен Деян Николич, след като радиото подава сигнали за негово незаконно строителство. Репресията започва със заплахи и чупене на прозорци, преминава през заливане на помещенията с боя и ескалира до безпрецедентен акт - през нощта строителни работници на бизнесмена буквално зазидват с тухли прозорците на редакцията на радиото (SafeJournalists, 2022). Въпреки

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
че Николич е осъден, Асоциацията на независимите електронни медии (ANEM) алармира, че дори след присъдата, ключови съдебни документи по делото мистериозно изчезват от съда във Враня, което доказва дълбокото завладяване на местните институции (ANEM, 2023).

3. Последствия за местната демокрация и журналистическата професия

Превземането на регионалните медии е системен дефицит, който генерира тежки и дългосрочни последствия както за местната демокрация, така и за самата същност на журналистическата професия. Когато икономическият и политическият натиск деформират медийната екосистема, се задвижва разрушителна верижна реакция, която лишава гражданите от правото им на информиран избор и трансформира журналистиката от обществена мисия в обслужваща дейност (Dragomir, 2019).

3.1. Намаляване на функцията „куче-пазач“ и създаване на „новинарски пустини“

Най-видимото и пагубно последствие от медийния плен е пълното неутрализиране на контролната функция на журналиста, тази на „куче-пазач“. В условията на финансова зависимост от общините и местния бизнес елит журналистиката се редуцира до протоколно отразяване на събития и публикуване на институционални прес-съобщения (Nielsen, 2015). Този процес води до обособяването на „новинарски пустини“. Абърнати подчертава (Abernathy, 2018), че в контекста на медийния плен новинарската пустиня не означава непременно липса на медии чисто физически, а се дефинира чрез острия дефицит на автентични, критични и обществено значими местни новини. Жителите на тези региони са оставени в дълбок информационен вакуум, което прави невъзможно търсенето на политическа отговорност от местните власти (Mungiu-Pippidi, 2012).

3.2. Утвърждаване на автоцензурата като професионална норма

Комбинацията от финансови затруднения, страх от SLAPP дела и политически натиск създава токсична работна среда, в която директната цензура става излишна, тъй като е успешно заменена от автоцензурата. Проучване на Асоциацията на европейските журналисти (АЕЖ-България, 2022) сочи, че автоцензурата се е превърнала във водещ механизъм за оцеляване и в нова „професионална норма“ сред регионалните журналисти - те се ограничават до „червените линии“ на своите редактори и кметове и се научават интуитивно да избягват чувствителни теми, да не задават неудобни въпроси и да не търсят коментар от опозицията, за да не застрашат рекламните договори на медията, в която работят или собственото си работно място (Slavtcheva-Petkova, Pogson & Karadjov, 2025). Това подкопава фундаменталните етични стандарти на професията и превръща журналистите в съучастници в информационното затъмнение.

3.3. Изкривяване на публичния дебат и маргинализиране на критичните гласове

В завладяната медийна среда изчезва разнообразието от гледни точки. Медиите спират да бъдат място за свободен дебат и се превръщат просто в мегафон, който повтаря единствено това, което иска да каже властта. Този монопол върху информацията води до системно маргинализиране на всички критични гласове като опозиционни политици, независими граждански сдружения, организации и други (Štětka, 2012). Пленените медии не просто игнорират опозицията, а често се включват в координирани кампании за очерняне и фабрикуване на компромати срещу всеки, който се осмели да критикува статуквото (Bajomi-Lázár, 2014). Това води до драстично потискане на гражданското участие на местно ниво, а изборните резултати са предварително изкривени от масираната, еднопосочна институционална пропаганда.

3.4. Несигурност и депрофесионализация в журналистическата професия

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

На регионално ниво журналистите са подложени на значително по-лоши условия на труд, в сравнение с колегите им в националните медии: ниско и нередовно заплащане, липса на трудови договори, фиктивни осигуровки и нулева синдикална защита (АЕЖ-България, 2022). Тяхното икономическо оцеляване е пряка функция от способността им да обслужват икономическите интереси на собственика - това води до „изтичане на мозъци“ от професията и в резултат най-кадърните, етични и критично мислещи кадри масово напускат регионалната журналистика, преминавайки в сферата на корпоративния PR, където условията са по-стабилни, а конфликтът с личния морал е по-малък (Dragomir, 2019). На тяхно място често биват наемани хора без профилирано образование и професионални компетенции, което допринася за резкия спад на качеството в професията и улеснява манипулирането на съдържанието от страна на властта.

Заклучение

Въз основа на проведения анализ, настоящият доклад категорично потвърждава, че медийният плен на регионално ниво не е изолирана аномалия, а дълбоко вкоренен системен проблем, който подкопава устоите на местната демокрация. Традиционната държавна цензура е успешно заменена от много по-ефективен модел на икономическо и политическо подчинение. Хроничната финансова уязвимост на местните издания ги превръща в лесна мишена, а общинските бюджети, европейските фондове и държавната реклама са безкомпромисни инструменти за „мека цензура“.

Сравнителният анализ между България и Сърбия разкрива високата адаптивност на този феномен спрямо националния контекст. Макар методите да варират - от проектно съфинансиране на „медии фантоми“ в Сърбия до съдебен натиск и икономическа зависимост в България - резултатът е един и същ: системно елиминиране на независимата регионална журналистика. Финансовият и институционален натиск блокират всяка възможност за реална конкуренция на местния информационен пазар.

Последиците от тези процеси за обществото са разрушителни. Фундаменталната роля на медиите като обществен страж и коректив е подменена, което води до трайното обособяване на „новинарски пустини“. В този информационен вакуум гражданите са лишени от обективни факти за управлението на публичните ресурси, а местната власт си гарантира институционален комфорт и безнаказаност. Същевременно системният натиск превръща автоцензурата в основен професионален стандарт, изкривява публичния дебат чрез маргинализиране на критичните гласове и прогонва най-качествените и етични кадри от журналистическата професия.

Справянето с феномена медиен плен извън големите градове изисква спешно преосмисляне на политиките за медийна регулация и подкрепа. Прекъсването на този порочен кръг на зависимости налага въвеждането на безкомпромисни изисквания за прозрачност на медийната собственост, създаване на изцяло деполитизирани критерии за разпределение на публичното финансиране и осигуряване на ефективна правна защита срещу SLAPP дела за малкото останали независими регионални журналисти. Без предприемането на тези ключови стъпки, привидно свободният медиен пазар ще продължи да служи единствено като параван за ерозията на демократичния процес по места.

Използвана литература

АЕЖ-България. (2017). Председателят на АЕЖ се среща с директора на ГДБОП във връзка със заплахите срещу български журналист и издател. <https://aej-bulgaria.org/%D0%BF%D1%80%D0%B5%D0%B4%D1%81%D0%B5%D0%B4%D>

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

[0%B0%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8F%D1%82-%D0%BD%D0%B0-%D0%B0%D0%B5%D0%B6-%D1%81%D0%B5-s%D1%81%D1%80%D0%B5%D1%89%D0%BD%D0%B0-%D1%81-%D0%B4%D0%B8%D1%80%D0%B5%D0%BA/](https://aej-bulgaria.org/da-bъдеш-журналист-състояние-на-профе/)

- АЕЖ-България. (2022). Да бъдеш журналист: състояние на професията. Посетен на 7 март 2026 г., от <https://aej-bulgaria.org/da-bъдеш-журналист-състояние-на-профе/>
- АКФ. (2023). Цената на свободното слово. Анализ на съдебни производства с характеристиките на SLAPP в България. Антикорупционен фонд. <https://acf.bg/bg/analiz-na-akf-slapp-delata-sa-opasen-fenome/>
- Василев, Л., & Генчева, А. (2014). Актуални медийни тенденции и модели. София: Фондация „Капитал“. <https://www.ngobg.info/uf/documents/7154/2100knigamediiprint1.pdf>
- Димитрова, М. (2018). Местен политик от Благоевград заведе дело срещу журналист. Публикувано в платформата „За истината“. <https://zaistinata.com/%D1%86%D0%B5%D0%BD%D0%B0-%D0%B8-%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%86%D0%B8-%D0%BD%D0%B0-%D1%81%D0%B2%D0%BE%D0%B1%D0%BE%D0%B4%D0%B0%D1%82%D0%B0-%D0%BD%D0%B0-%D1%81%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%82%D0%BE/>
- Илиев, Б. Г. (2024). Регионалните телевизии в България - специфики на медийната трансформация [Автореферат на дисертационен труд]. София: Софийски университет „Св. Климент Охридски“.
- Инджов, И. (2023). Възход и упадък на регионалните медии в България след 1989 г. В Медийни системи, журналистически култури и общественото мнение: Сборник с доклади от VI Международна научна конференция „Медии и комуникации на 21. век“ (с. 85-95). Велико Търново: ВТУ „Св. св. Кирил и Методий“. https://www.uni-vt.bg/res/17941/Media_Systems_Journalistic_Cultures.pdf
- Попова, М. (2012). Журналистическата теория. София: Издателство „Фабер“. <https://www.newmedia21.eu/content/2012/06/Mariya-Popova-ZHurnalisticheskata-teoriya.pdf>
- Спасов, С. (2016, 25 март). Регионалната журналистика в България се продава евтино и се купува масово. Дневник. Посетен на 7 март 2026 г., от https://www.dnevnik.bg/bulgaria/2016/03/25/2725257_regionalnata_jurnalistika_v_bulgaria_se_prodava/
- Тончева, Д. (2022). Пороците на незапазването на финансиране на регионалните медии в България. В Медийни системи, журналистически култури и общественото мнение: Сборник с доклади от VI Международна научна конференция „Медии и комуникации на 21. век“ (с. 85-95). Велико Търново: ВТУ „Св. св. Кирил и Методий“. https://www.uni-vt.bg/res/17941/Media_Systems_Journalistic_Cultures.pdf
- Център за изследване на демокрацията. (2015). Регионалните медии в България: граници на оцеляването. <https://csd.eu/bg/publications/publication/policy-brief-no-57-regional-media-in-bulgaria-the-limits-of-survival/>
- Mediapool. (2019, 15 май). МВР мълчи по случая с журналист, задържан от неизвестни заради свое разследване. <https://www.mediapool.bg/mvr-malchi-po-sluchaya-s-zhurnalist-zadarzhan-ot-neizvestni-zaradi-svoe-razsledvane-news293266.html>
- OffNews. (2018). Община съди благаевградска журналистка заради редакционен коментар. <https://offnews.bg/medii/obshtinar-sadi-blagoevgradska-zhurnalistka-zaradi-redaktcionen-komenta-679088.html>

- Abernathy, P. M. (2018). *The Expanding News Desert*. Chapel Hill, NC: University of North Carolina Press. <https://www.cislm.org/wp-content/uploads/2018/10/The-Expanding-News-Desert-10-14-Web.pdf>
- ANEM. (2023). Vranje: Iz suda nestao predmet o Kantaru. Asocijacija nezavisnih elektronskih medija (ANEM) / Vreme. <https://vreme.com/vesti/vranje-iz-suda-nestao-predmet-o-kantaru/>
- Asocijacija nezavisnih elektronskih medija (ANEM). (2025). Analiza lokalnih medija u Srbiji 2024-2025: ekonomski, društveni i profesionalni položaj novinara. Beograd: ANEM. <https://api.anem.org.rs/storage/assets/final25.pdf>
- Bajomi-Lázár, P. (2014). *Party Colonisation of the Media in Central and Eastern Europe*. Budapest: Central European University Press. <https://dokumen.pub/party-colonisation-of-the-media-in-central-and-eastern-europe-9789633860410-2014021003.html>
- Besley, T., & Prat, A. (2006). Handcuffs for the grabbing hand? Media capture and government accountability. *American Economic Review*, 96(3), 720-736. https://researchonline.lse.ac.uk/id/eprint/899/1/Handcuffs_for_the_grabbing_hand_%28lsero%29.pdf
- Bfmi, & Crta. (2022). Defunding disinformation in the Balkans: How international brands support Russia's agenda. Berlin: Balkan Free Media Initiative. https://crta.rs/wp-content/uploads/2023/12/CRTA_BFMI_Defunding_Disinformation_in_the_Balkans_Report.pdf
- Centre for Media Pluralism and Media Freedom (CMPF). (2024). Local media for democracy - country focus: Bulgaria. European University Institute. <https://cmpf.eui.eu/local-media-for-democracy-research-results/local-media-for-democracy-country-focus-bulgaria/>
- Center for the Study of Democracy. (2023). Rolling Back State Capture in Southeast Europe. <https://csd.eu/publications/publication/rolling-back-state-capture-in-southeast-europe/>
- CINS. (2019). Poreska kontrolisala Južne vesti, ali ne i televizije povezane sa Gašićem. Centar za istraživačko novinarstvo Srbije. <https://www.juznevesti.com/balkanpres/poreska-uprava-vrsi-pritisak-na-juzne-vesti/>
- Coalition Against SLAPPs in Europe (CASE). (2022). Shutting out criticism: How SLAPPs threaten European democracy. <https://www.the-case.eu/wp-content/uploads/2023/04/CASEREportSLAPPsEurope.pdf>
- Dragomir, M. (2018). Control the money, control the media: How government uses funding to keep media in line. *Journalism*, 19(8), 1131-1148. https://ceulearning.ceu.edu/pluginfile.php/254071/course/overviewfiles/FundingPAPE_RMD.pdf
- Dragomir, M. (2019). *Media capture in Europe*. Budapest: Central European University Press. <https://www.mdif.org/wp-content/uploads/2023/10/MDIF-Report-Media-Capture-in-Europe.pdf>
- ECPMF. (2021). Serbia: Judiciary must give access to justice for journalist Milan Jovanovic. European Centre for Press and Media Freedom. <https://www.ecpmf.eu/serbia-judiciary-must-give-access-to-justice-for-journalist-milan-jovanovic/>
- European University Institute. (2024). Uncovering news deserts in Europe: Risks and opportunities for local and community media in the EU. Florence: European University Institute. https://cmpf.eui.eu/wp-content/uploads/2024/02/CMPF_Uncovering-news-deserts-in-Europe_LM4D-final-report.pdf
- Georgievski, D., Gojak, S., & Ibraj, L. (2022). Big Tech and local media in the Western Balkans. Skopje: Media Development Center. <https://mdc.org.mk/wp-content/uploads/2022/09/BT-ENG-1.pdf>

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
- Mungiu-Pippidi, A. (2012). *The Quest for Good Governance: How Societies Develop Control of Corruption*. Cambridge: Cambridge University Press. https://www.researchgate.net/publication/290654242_The_quest_for_good_governance_How_societies_develop_control_of_corruption
- Nielsen, R. K. (Ed.). (2015). *Local journalism: The decline of newspapers and the rise of digital media*. London: Reuters Institute for the Study of Journalism. <https://reutersinstitute.politics.ox.ac.uk/sites/default/files/2017-12/Local%20Journalism%20-%20the%20decline%20of%20newspapers%20and%20the%20rise%20of%20digital%20media.pdf>
- NUNS. (2018). Hronika napada i pritisaka na novinare: Slučaj Vranjske. <https://nuns.rs/media/2021/02/nuns-hronika-2018-3.pdf>
- NUNS. (2021). Izveštaj o projektnom sufinansiranju medija u Srbiji. Nezavisno udruženje novinara Srbije. <https://nuns.rs/analiza-uns-a-izdvajanje-za-projektno-sufinansiranje-medija-trostruko-manje-nego-pre-privatizacije/>
- Obradović, V. (2017). Vranjske - hronika jedne smrti. <https://pescanik.net/>
- OSCE. (2011). Mediji, medijske slobode i demokratija u Crnoj Gori. Izveštaj OEBS. <https://cdn.osce.org/sites/default/files/f/documents/e/b/84642.pdf>
- Pickard, V. (2020). *Democracy without journalism? Confronting the misinformation society*. Oxford: Oxford University Press. <https://academic.oup.com/book/35132>
- SafeJournalists. (2018). Pressure on Južne vesti: Tax inspections as a tool for intimidation. <https://safejournalists.net/serbias-tax-inspections-used-tool-curb-press/>
- SafeJournalists. (2022). The Coalition for Freedom of the Media: Persecution and harassment of OK radio must be stopped. SafeJournalists Network. <https://safejournalists.net/the-coalition-for-freedom-of-the-media-persecution-and-harassment-of-ok-radio-must-be-stopped/>
- Schiffrin, A. (2017). *In the service of power: Media capture and the threat to democracy*. Washington, DC: Center for International Media Assistance. https://www.cima.ned.org/wp-content/uploads/2017/08/CIMA_MediaCaptureBook_F1.pdf
- Slavtcheva-Petkova, V., Pogson, M., & Karadjov, C. (2025). Media capture, survival of the corruptest and journalistic agency: The case of Bulgaria. *The International Journal of Press/Politics*, <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/19401612251319939>
- Spasov, O., Ognyanova, N., & Daskalova, N. (2025). Monitoring Media Pluralism in the European Union: Results of the MPM2025 - Country Report: Bulgaria. Florence: Centre for Media Pluralism and Media Freedom (CMPF). <https://hdl.handle.net/1814/92885>
- Štětka, V. (2012). From Multinationals to Business Tycoons: Media Ownership and Journalistic Autonomy in Central and Eastern Europe. *The International Journal of Press/Politics*, 17(4), 433-456. <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1940161212452449>
- Stojarová, V. (2019, 2-4 май). Media in the Western Balkans: Who controls the past controls the future [Презентация на научен форум]. ASN World Convention, Columbia University, New York, NY. <https://nationalities.org/custom-content/uploads/2022/02/ASN19-K6-Stojarova.pdf>
- Szeidl, A., & Szucs, F. (2021). Media capture through favoritism. *Journal of Political Economy*, 129(2), 431-473. <https://scispace.com/pdf/media-capture-through-favor-exchange-318118qmp5.pdf>

МЕТАМЕДИЙНИ ПРАКТИКИ В ДИГИТАЛНАТА КОМУНИКАЦИЯ НА
КУЛТУРНОТО НАСЛЕДСТВО В БЪЛГАРИЯ

БОЖИДАР ВЪЛКОВ АТАНАСОВ

Докторант по „Организация и управление извън сферата на материалното производство (Медии и комуникации)“, Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Настоящият доклад разглежда метамедийните практики в дигиталната комуникация на културното наследство в България. Значимостта на темата произтича от нарастващата роля на дигиталните платформи, виртуалната и добавената реалност, интерактивните формати и софтуерните среди при представянето на културни и исторически обекти. Целта е да се анализира как метамедийната логика трансформира начините, по които културното наследство се комуникира, интерпретира и популяризира към различни аудитории. Методологията съчетава теоретичен преглед с анализ на конкретен български случай – дигиталните решения, използвани при представянето на Голямата базилика в Пловдив. Основното откритие е, че дигиталната комуникация на културното наследство в България все повече се оформя от ремедияция, интерактивност и мултиплатформено присъствие. Ограничението на изследването се крие в фокуса му върху един представителен случай, който може да бъде разширен в бъдещи сравнителни изследвания.

Ключови думи: метамедия; дигитална комуникация; културното наследство в България; Ремедияция

Abstract:

The present paper examines metamedia practices in the digital communication of cultural heritage in Bulgaria. The relevance of the topic stems from the growing role of digital platforms, virtual and augmented reality, interactive formats, and software-based environments in the presentation of cultural and historical sites. The purpose is to analyze how metamedia logic transforms the ways cultural heritage is communicated, interpreted, and promoted to different audiences. The methodology combines a theoretical overview with an analysis of a specific Bulgarian case – the digital solutions used in the presentation of the Great Basilica in Plovdiv. The main finding is that the digital communication of cultural heritage in Bulgaria is increasingly shaped by remediation, interactivity, and multiplatform presence. The limitation of the study lies in its focus on one representative case, which could be expanded in future comparative research.

Keywords: metamedia; digital communication; cultural heritage in Bulgaria; remediation

Увод

Дигиталната трансформация промени не само техническите средства на комуникацията, но и самата логика, по която културното наследство се представя пред съвременните публики. Ако в предходни периоди комуникацията на културно-историческите обекти е била доминирана от печатни издания, музейни текстове, телевизионни репортажи и традиционни туристически гидове, днес тя все по-често се

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
осъществява чрез уебсайтове, социални мрежи, мобилни приложения, виртуална реалност, добавена реалност, дигитални гидове, QR кодове и интерактивни аудиовизуални среди (Атанасов, 2025а, с. 95–101; Атанасов, 2025б).

Тази промяна може да бъде разгледана през понятието за метамедии. Метамедийната среда не просто добавя нов канал към съществуващата комуникация, а интегрира и трансформира предходни медийни форми в нова, програмируема, интерактивна и многослойна среда. Именно поради това комуникацията на културното наследство в дигиталната епоха не бива да се разглежда единствено като въпрос на технологично обновяване, а като промяна в начина, по който културната памет се структурира, преживява и споделя (Атанасов, 2025б; Bolter & Grusin, 1999).

Актуалността на темата се определя от все по-осезаемото навлизане на дигитални решения в българския културен сектор. Те създават нови възможности за достъп, участие и популяризация, но едновременно с това поставят въпроси за качеството на комуникацията, за начина на интерпретация на културните обекти и за баланса между автентичност и дигитална реконструкция (Атанасов, 2025а, с. 98–101).

Целта на настоящия доклад е да се анализират метамедийните практики в дигиталната комуникация на културното наследство в България. За постигането ѝ са поставени няколко задачи: да се изясни теоретичната рамка на понятието „метамедии“; да се очертаят основните характеристики на дигиталната комуникация на културното наследство; да се разгледа конкретен български пример чрез казуса с дигитализацията на Голямата базилика в Пловдив.

Настоящото изследване се ръководи от въпроса по какъв начин метамедийните практики променят комуникацията на културното наследство в България и дали дигиталните среди функционират единствено като технически канал за представяне, или вече се превръщат в самостоятелна среда за интерпретация и преживяване на културните обекти. В тази връзка се извежда работната хипотеза, че в български условия дигиталната комуникация на културното наследство все по-видимо надхвърля ролята на допълнение към традиционната музейна и туристическа репрезентация и започва да изпълнява функция на автономен комуникационен пласт, в който се съчетават визуализация, участие, образователно съдържание и публичен достъп.

Методология

Изследването е изградено върху съчетание от теоретичен обзор и качествен анализ на конкретен български пример. Теоретичната част се опира на концепции, свързани с метамедиите, ремедиацията, интерактивността и конвергентната култура, като целта е да се очертае понятийна рамка за разбирането на дигиталната комуникация на културното наследство. Аналитичната част използва case study подход, насочен към Голямата базилика в Пловдив като показателен пример за взаимодействие между културен обект, дигитална среда и публична комуникация (Atanasov, 2025а, pp. 95–101).

При разглеждането на казуса вниманието е насочено към няколко основни аналитични критерия: наличие на ремедиация на културното съдържание, степен на интерактивност, използване на различни дигитални канали и формати, възможности за достъп и образователно посредничество, както и начините, по които технологичните решения променят възприемането на обекта. Подобен подход позволява да се проследи не само присъствието на конкретни технологии, но и тяхната функция в изграждането на нови комуникационни режими около културното наследство (Атанасов, 2025а, с. 98–101).

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Избраният подход има и своите ограничения. Настоящият текст не си поставя цел да обхване изчерпателно всички български примери, а да анализира един представителен случай, чрез който да се открият по-обща характеристики на метамедийната логика в комуникацията на културното наследство в България.

Теоретични основи на понятието „метамедии“

Понятието за метамедии има дълбоки корени в развитието на медийната теория. В по-ранните визионерски идеи на Пол Отле и Ваневар Буш могат да се открият представи за глобално свързани системи от знание, в които различни документи, образи и информационни единици могат да бъдат организирани и достъпвани в мрежова среда. Тези идеи предхождат логиката на съвременната цифрова комуникация и подготвят почвата за по-късните концепции за хипертекст, интерфейсност и мрежова свързаност (Otlet, 1934; Bush, 1945).

Съществен принос за разбирането на метамедиите имат Болтър и Грусин чрез концепцията за ремедиацията. Според тях новите медии не унищожават старите, а ги преработват и представят отново в нова технологична и културна среда. Именно тази логика е особено важна за културното наследство: историческият обект не просто се „показва“ дигитално, а се превежда в нови форми – чрез 3D модели, интерактивни визуализации, виртуални разходки, аудиоразкази и мултимедийни интерфейси (Bolter & Grusin, 1999).

Лев Манович допълва това разбиране, като извежда основни характеристики на новите медии като числова репрезентация, модуларност, автоматизация, вариабилност и транскодиране. В контекста на културното наследство тези характеристики са особено видими. Един културен обект може да съществува едновременно като физическо пространство, дигитален модел, видеоразказ, уебстраница, интерактивна карта и мобилно съдържание. Тази многослойност е същностен белег на метамедийната комуникация (Manovich, 2001; Manovich, 2013; Атанасов, 2025б).

От значение е и ролята на интерактивността, разгледана от Джанет Мъри, както и културата на конвергенция и участие, анализирана от Хенри Дженкинс. В дигиталната среда публиките вече не са само пасивни получатели на информация, а участници в нейното възприемане, разпространение и до известна степен в нейното вторично преосмисляне. Това дава нова перспектива към комуникацията на културното наследство, където преживяването на обекта все по-често се случва чрез участие, навигация и взаимодействие (Murray, 2012; Jenkins, 2006).

В този смисъл е важно да се направи разграничение между дигитализацията като техническо преобразуване на съдържание, виртуализацията като създаване на дигитално и интерактивно преживяване и метамедийността като по-широка логика, при която различни медийни форми, интерфейси и комуникационни практики се интегрират в нова среда за културно представяне (Атанасов, 2025б, с. 95–97).

Метамедийната логика в комуникацията на културното наследство

Комуникацията на културното наследство в дигитална среда се характеризира с няколко взаимосвързани процеса. Първият е ремедиацията на културния обект. Историческите артефакти и пространства се адаптират към нови формати, които позволяват тяхното цифрово пресъздаване и разширено представяне. Това не е просто визуално копиране, а процес на ново структуриране на съдържанието, съобразено с логиката на интерфейсите и платформите (Bolter & Grusin, 1999; Атанасов, 2025б, с. 95–101).

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Вторият процес е засилената интерактивност. Потребителят все по-често навигира самостоятелно през съдържанието, избира посока на разглеждане, активира допълнителни слоеве информация и съчетава образ, текст, звук и движение в едно общо преживяване. Тук комуникацията вече не е линейна, а многопосочна и модулна (Murray, 2012; Jenkins, 2006).

Третият процес е мултиплатформеното присъствие. Един и същ културен обект може да бъде комуникиран през официален уебсайт, социални мрежи, видеоплатформи, мобилни приложения и физически инсталации на място. Това превръща културното наследство в комуникационен възел, който функционира в разширена дигитална екосистема. В рамките на тази метамедийна логика особено значение има и музейният уебсайт, който все по-трудно може да бъде разглеждан единствено като помощна информационна страница. В съвременната дигитална среда той функционира като самостоятелно пространство за културно посредничество, в което се съчетават представяне на колекции, постоянни и временни експозиции, образователни ресурси, аудиовизуално съдържание и форми на дистанционно взаимодействие с публиките. Именно тук се вижда, че дигиталната комуникация на културното наследство не се изчерпва с „присъствие онлайн“, а изгражда ново равнище на публичност, чрез което културният обект може да бъде интерпретиран, структуриран и комуникиран в различни режими на достъп (Бонева, 2023, с. 24–25).

В български контекст тези процеси са особено важни, защото създават възможност културното наследство да излезе отвъд локалния и туристическия режим на достъп и да бъде позиционирано в по-широка публична и образователна среда. Дигиталната комуникация подпомага както популяризацията, така и достъпността, особено за публики, които не могат да достигнат физически до съответния обект (Атанасов, 2025б, с. 95–101).

Българският контекст: между дигитализация и културна комуникация

В България процесите на дигитализация в културната сфера се развиват неравномерно, но все по-ясно се вижда стремеж към внедряване на нови технологии в музеите, археологическите резервати и туристическите маршрути. Тези процеси не трябва да се разглеждат само като техническо обновяване, а като стратегическа комуникационна практика. Когато културният обект бъде представен чрез VR, AR, дигитални гидове или интерактивна визуализация, се променя не само формата, но и начинът, по който той се възприема, запомня и споделя (Атанасов, 2025б, с. 95–101).

Особено важно е, че в български условия дигиталната комуникация на културното наследство има и компенсаторна функция. Тя може да преодолее ограничения, свързани с физическа достъпност, недостатъчна експозиционна среда или ограничен обем на традиционното представяне. По този начин метамедийните практики се явяват инструмент не само за популяризация, но и за разширяване на културния достъп (Атанасов, 2025б, с. 95–101).

В същото време не всяка дигитализация автоматично води до качествена комуникация. Технологичното решение има стойност тогава, когато е включено в смислена комуникационна концепция, когато подпомага разбирането на историческия контекст и когато не редуцира културния обект до чисто зрелищен ефект. Именно тук се проявява значението на метамедийната перспектива – тя позволява да се анализира не просто наличието на технологии, а тяхната функция в изграждането на културно значение. Българският контекст показва, че дигиталната комуникация на културното наследство не трябва да се мисли само на равнището на видимия интерфейс към

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

публиката. Зад нея стоят и по-дълбоки процеси на архивиране, систематизация, типологична класификация, анотиране и структуриране на съдържание, които правят възможно устойчивото дигитално представяне на културни обекти и колекции. В този смисъл метамедийната среда включва не само визуалната и интерактивната страна на комуникацията, но и онази инфраструктура от данни, описания и връзки между обекти, която позволява културното наследство да бъде използвано едновременно в науката, образованието и културния туризъм. Подобна перспектива е особено важна, защото показва, че дигитализацията не е просто техническо прехвърляне на съдържание в електронна форма, а процес на ново организиране и социализиране на културната памет (Атанасов, 2025б, с. 95–101; Бонева, 2023, с. 24–25)..

Към това трябва да се добави и въпросът за дигиталната достъпност, който често остава встрани от обсъжданията за културно наследство, но всъщност е пряко свързан с качеството на самата комуникация. Ако даден културен ресурс присъства в уебсайт, дигитален архив, виртуален тур или интерактивна експозиция, от значение е не само дали е визуално убедителен, а дали е реално използваем за по-широк кръг публики, включително за хора с различни ограничения при достъпа. Така достъпността се превръща не във външно техническо изискване, а в съществен елемент от отговорното дигитално посредничество на културното наследство (Тодоров и Дочкова-Тодорова, 2023, с. 115–116).

Важен аспект на този процес е и промяната в начина, по който се мисли самата публика. Дигиталната комуникация на културното наследство в България вече не е насочена само към посетителя на място, а към много по-широк кръг от аудитории – ученици, студенти, изследователи, туристи, местни общности, както и потребители, които достигат до културния обект изцяло дистанционно. Именно тук метамедийните практики показват своето значение: те правят възможно едновременното съществуване на културния обект като историческо свидетелство, образователен ресурс и комуникационен продукт. По този начин дигиталната среда не просто разширява достъпа, а променя и самата логика на културното посредничество (Бонева, 2023, с. 24–25; Атанасов, 2025, с. 95–101).

Казус: Голямата базилика в Пловдив като пример за метамедийна комуникация

Един от най-показателните примери за метамедийни практики в дигиталната комуникация на културното наследство в България е Голямата базилика в Пловдив. Казусът е особено подходящ, защото съчетава археологически, музейни, образователни и туристически функции, а също така използва различни дигитални инструменти за представяне на обекта (Атанасов, 2025б, с. 98–101).

Казусът може да бъде разгледан не само като пример за технологично обновяване, а като модел на комуникационно реструктуриране на културния обект. В аналитичен план тук са особено важни няколко признака: превеждането на историческото съдържание в дигитални форми, активното участие на посетителя в процеса на възприемане, съчетаването на различни медийни пластове в общо преживяване и възможността културният обект да бъде комуникиран отвъд физическото си местоположение. Именно чрез тези характеристики Голямата базилика може да бъде разглеждана като показателен пример за метамедийна комуникация, а не просто като обект, в който са внедрени отделни дигитални решения (Атанасов, 2025б, с. 98–101).

При този пример могат да бъдат открити няколко нива на метамедийност. На първо място, физическият обект е допълнен от дигитални форми на възстановяване и представяне. Виртуалната реалност позволява на посетителя да се потопи в

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

реконструирана среда и да възприеме пространството не само като археологически остатък, а като възстановена културна сцена. По този начин се преодолява ограничението на фрагментарното физическо присъствие и се изгражда по-пълноценна интерпретативна рамка. В случая с Голямата базилика е важно да се подчертае, че дигиталните решения не следва да се разглеждат като странично технологично допълнение към експозицията, а като част от цялостен комуникационен модел. Те разширяват възможностите за възприемане на обекта, като съчетават исторически контекст, визуална реконструкция, насочване на вниманието и образователна функция в единна среда на преживяване. Именно в това се проявява и метамедийният характер на подобен тип представяне – не просто в използването на повече от един медиен формат, а в създаването на нова логика на достъп до културния обект, при която различните пластовете на информацията работят съвместно (Атанасов, 2025а, с. 99–100).

На второ място, добавената реалност, дигиталните гидове, видеоматериалите и QR кодовете създават многослоен комуникационен модел. Потребителят не просто наблюдава експозицията, а получава възможност да преминава между различни равнища на информация – визуално, текстово, историческо и образователно. Това е типичен пример за хипермедиаалност, при която самият медиен интерфейс се превръща в част от преживяването.

На трето място, казусът показва, че културният обект може да бъде комуникиран не само като място, а като платформа за образователно и туристическо взаимодействие. Така Голямата базилика надхвърля традиционния модел на музейна експозиция и се превръща в комуникационен център, в който се срещат история, технология и публичност (Атанасов, 2025, с. 98–101).

Именно тук метамедийните практики разкриват своя потенциал. Те не просто „украсяват“ културния обект с технологични добавки, а го правят по-достъпен, по-разбираем и по-ангажиращ за съвременните публики. В този смисъл дигиталната комуникация не е периферен елемент към културното наследство, а важна част от неговото актуално обществено функциониране (Атанасов, 2025б, с. 98–101).

Наред с предимствата на подобни решения следва да се отчете и необходимостта от критичен подход към дигиталното представяне на културното наследство. Самото наличие на технологични инструменти не е гаранция за по-дълбоко разбиране на историческия контекст. В отделни случаи съществува риск визуалната атрактивност да измести интерпретативната плътност, а дигиталната реконструкция да създаде усещане за завършена и безспорна историческа картина там, където всъщност е налице научно допускане или частична реконструкция. Поради това стойността на метамедийните практики следва да се оценява не само според използваната технология, а според способността ѝ да подкрепя смислено, отговорно и аргументирано културно посредничество (Abdelkarim & Mourad, 2025, pp. 22–25).

Основни изводи

Анализът показва, че метамедийните практики имат все по-видимо присъствие в дигиталната комуникация на културното наследство в България. Те се проявяват чрез ремедиация на исторически обекти, чрез използване на интерактивни формати, както и чрез комбиниране на различни платформи и комуникационни канали (Атанасов, 2025б, с. 95–101).

Българският пример с Голямата базилика в Пловдив показва, че когато дигиталните технологии са обвързани с ясна комуникационна концепция, те могат да

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

повишат познавателната стойност на културния обект, да разширят достъпа до него и да стимулират по-активно участие на публиките. В този смисъл метамедията се явява не само теоретична рамка, но и практически инструмент за анализ на съвременните културни комуникации (Атанасов, 2025, с. 98–101).

Същевременно трябва да се подчертае, че бъдещото развитие на тази област в България изисква по-целенасочено интегриране на технологични, културни и комуникационни стратегии. Необходим е преход от частични дигитални решения към по-устойчиви метамедийни екосистеми, в които културното наследство да бъде представяно едновременно като знание, преживяване и обществен ресурс (Матеева, 2025, с. 23–24; Бонева, 2023, с. 24–25).

От практическа гледна точка направеният анализ показва, че метамедийният подход може да бъде полезен не само за академичното осмисляне на културната комуникация, но и за работата на музеи, общини, културни институции, туристически организации и образователни структури. Той предлага възможност културното наследство да бъде мислено не като статичен архивен ресурс, а като динамична комуникационна среда, в която съдържанието се адаптира към различни публики, формати и режими на достъп. Именно в това се състои и неговата приложна стойност в българския контекст (Бонева, 2023, с. 24–25; Матеева, 2025, pp. 23–24).

Заклучение

Метамедийните практики променят съществено начина, по който културното наследство в България се комуникира в дигитална среда. Те създават условия за ремедиация на културните обекти, за интерактивно участие на публиките и за изграждане на нови форми на достъп до историческо знание. Анализът на Голямата базилика в Пловдив потвърждава, че дигиталните инструменти могат да имат висока комуникационна стойност, когато не са само техническо допълнение, а част от по-широка стратегия за представяне, интерпретация и популяризация (Атанасов, 2025а, с. 98–101).

Следователно дигиталната комуникация на културното наследство в България трябва да се мисли не просто като процес на технологизация, а като процес на метамедийно конструиране на културна памет. Именно в това се крие и по-широкото значение на темата – в способността ѝ да свърже медийна теория, културна практика и обществена комуникация в един общ аналитичен модел.

Като следващ етап в развитието на дигиталната комуникация на културното наследство може да се очертае и нарастващата роля на системи, основани на изкуствен интелект. Техните приложения в дигиталната документация, обработката на културни данни, 3D сканирането и виртуалния достъп създават нови възможности за опазване и представяне. Наред с това обаче те поставят и важни въпроси за границите на реконструкцията, за прозрачността на използваните технологии и за отговорността при посредничеството на културната памет. Поради това бъдещото развитие на метамедийните практики следва да се разглежда не само като технологичен, но и като културен и етически въпрос (Abdelkarim & Mourad, 2025, pp. 22–25).

Използвана литература

- Атанасов, Б. (2025a). (Meta)media as a method for reconstructing and preserving cultural and historical heritage. The virtualization of tourism. *Rhetoric and Communications*, 62.
- Атанасов, Б. (2025b). (Meta)media – key concepts and characteristics. *Postmodernism Problems*, 15(1).
- Бонева, В. (2023). The website as a virtual host of the museum: A comparative study. Three national museums meet digital audiences. *Cultural and Historical Heritage: Preservation, Presentation, Digitalization*, 9(2), 24–38.
- Матеева, В. (2025). Folklore research: Archiving, digitization, virtual exhibition, scientific publication of artifacts and collections from the cultural heritage. *Cultural and Historical Heritage: Preservation, Presentation, Digitalization*, 11(1), 23–58.
- Тодоров, Т., и Дочкова-Тодорова, Й. (2023). Digital accessibility of research and educational resources. *Cultural and Historical Heritage: Preservation, Presentation, Digitalization*, 9(2), 115–121.
- Abdelkarim, K., & Mourad, C. (2025). Preserving cultural heritage using artificial intelligence. *Cultural and Historical Heritage: Preservation, Presentation, Digitalization*, 11(2), 22–34.
- Bolter, J. D., & Grusin, R. (1999). *Remediation: Understanding new media*. MIT Press.
- Bush, V. (1945). *As we may think*. The Atlantic Monthly.
- Jenkins, H. (2006). *Convergence culture: Where old and new media collide*. New York University Press.
- Manovich, L. (2001). *The language of new media*. MIT Press.
- Manovich, L. (2013). *Software takes command*. Bloomsbury Academic.
- McLuhan, M. (1964). *Understanding media: The extensions of man*. MIT Press.
- Murray, J. H. (2012). *Inventing the medium: Principles of interaction design as cultural practice*. MIT Press.
- Otlet, P. (1934). *Traité de documentation*. Editiones Mundaneum.

**УСТОЙЧИВИ КОМУНИКАЦИИ НА МЕСТНАТА ВЛАСТ В
БЪЛГАРИЯ:
АНАЛИЗ ПРЕЗ ПРИЗМАТА НА GRI СТАНДАРТИТЕ ЗА
ПРОЗРАЧНОСТ, ВЗАИМОВРЪЗКА СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ
СТРАНИ И НЕПРЕКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ**

ГАБРИЕЛ ЙОРДАНОВ ДЕЯНОВ

Докторант в УНСС, Факултет “Икономика на инфраструктурата”, Катедра “Медии и
обществени комуникации”

Резюме:

Изследователската статия разглежда капацитета на местните власти в България за устойчиви комуникации през призмата на стандартите GRI /Global Reporting Initiative/. Използват се данни от местни и международни изследвания, които следят прозрачността, отчетността, ангажираността на заинтересованите страни, времето за реакция и доверието на бизнеса в общините. Съобщава се, че въпреки темпото на развитие и все по-честите добри практики, администрациите не управляват ефективно комуникациите си и не са привлекателни за бизнес средата, което забавя развитието. Няма единен модел за управление на комуникацията и често липсва стратегическо планиране и осведоменост на гражданите. Комуникацията между местните власти, образованието и бизнеса е нарушена, като инвестициите в тази посока са малки, а страната е почти на последно място в ЕС. Въпреки това, през последните 10-12 години има подобрение във всички разгледани процеси, базирани на вторичен анализ на изследователските данни. Въпреки това, напредъкът е бавен и през последните 3 години е застинал. Необходимостта от контрол и двупосочна комуникация с администрациите трябва да бъде задължение на всеки гражданин, с цел развитие на обществото и околната среда на местно и международно ниво.

Ключови думи: *местно самоуправление, комуникации, устойчивост, стандарти за GRI, прозрачност, заинтересовани страни*

Abstract:

The research paper examines the capacity of local authorities in Bulgaria for sustainable communications through the prism of the GRI /Global Reporting Initiative/ standards. Data from local and international studies are used that monitor transparency, accountability, stakeholder engagement, response time, and business trust in municipalities. It is reported that, despite the pace of development and increasingly frequent good practices, administrations do not effectively manage their communications and are not attractive to the business environment, which slows down development. There is no unified model for communication management and there is often a lack of strategic planning and awareness of citizens. Communication between local authorities, education, and business is disrupted, with investments in this direction being few and the country ranked almost last in the EU. However, there has been an improvement over the last 10-12 years in all processes considered, based on secondary analysis of research data. However, progress has been slow and in the last 3 years has been stagnant. The need for control and two-way communication with administrations

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
should be the duty of every citizen, with the aim of developing society and the environment at the local and international level.

Keywords: *local government, communications, sustainability, GRI standards, transparency, stakeholders*

Въведение

Идеята за устойчивост е навсякъде около нас. Компаниите отдавна започнаха да комуникират относно това какви устойчиви политики използват при извършване на своите дейности. Държавите и техните лидери също говорят за устойчивост. Медиите разпространяват постоянно послания включващи устойчивостта. Но макар и често да се комуникира за устойчивост, от гледна точка на ресурсите, на екологията, на устойчивото управление, то на заден план сякаш остава устойчивостта на комуникациите. Излъчването и обмяната на информация, която сама по себе си е устойчива е подход в сферата на стратегическите комуникации и връзките с обществеността. Организации от частния сектор включват стратегии и ПР дейност в работата си, като някои дори се насочват и към устойчиви политики в самата комуникационна среда. При тях неизползването на устойчивостта във всичките ѝ форми води до загуба на доверие и може би дори до прекратяване на дейност. Съществуват обаче организации, която дейност е от изключително значение за процесите в обществото и това са държавните институции. Едни от най-важните и едновременно близки до хората /гражданите/ държавни институции са тези, които са представители на местната власт в страната /общините/. Честият досег с гражданите превръща тези структури в единици, които е невъзможно да не комуникират постоянно. Изхождайки и от институционалния им характер става ясно, че тази комуникация трябва да бъде управлявана и то по начин подпомагащ общината и по този начин гражданите ѝ и обществото като цяло. Изключвайки някои дейности от работата си, общината трудно успява да комуникира устойчиво, което е в разрез с идеята за възникването ѝ.

В настоящия доклад разглеждаме няколко ключови показателя по GRI /Global Reporting Initiative/Световна инициатива за отчетност/, използвайки разработени и утвърдени техни стандарти измерващи добрите практики и подпомагащи организациите в постигането им на легитимност в обществото. GRI са една от най-използваните рамки в света, по която да са обективно сравними различните организации спрямо набор от критерии. По този начин се постига елиминиране в голяма степен на субективните възприятия и по-добра възможност за анализи. GRI изискват публикуването на данни от организациите, а не просто посочен краен резултат, за да се спази принципа на прозрачност и проследимост. Към стандартите на GRI ще свържем последните доклади за ефективност, прозрачност, връзка със заинтересованите страни, дигитална свързаност, икономически просперитет и др. отнасящи се за институциите от местната власт в страната. Докладът ще търси отговор на въпроса: **Използват ли българските общини устойчиви комуникационни практики в съвременната социално-икономическа среда и отговарят ли на международните стандарти?**

Устойчиви комуникационни практики

Комуникирането за устойчивостта засилва нейното значение в обществата. За да бъде и устойчивата комуникация факт, трябва да бъде дадена гласност на това какво включва и как може да се обвърже с общините и тяхната специфична публична дейност. Оцеляването на дадена организация и развитието ѝ са обвързани с участието ѝ в

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

социалната среда (Cutlip, S., Center, A., 2013г.). Автори в областта определят, че комуникацията е гарантът, че дейността ще бъде разбрана и оценена и постигайки по този начин легитимност във въпросната социална среда и безпрепятственост при извършване на процесите. (Ihlen, O., Raknes, K. 2020г.) Организациите трябва да анализират средата в която съществуват, да определят своите публики и да извършват дейности, които задоволяват тези публики и организационните устои и управление. (Grunig, J., 1992г.) Появява се нуждата от отчетност с оглед изграждане на доверие. Прозрачността е важен аспект от стратегическите комуникации. Стратегията включва вече споменатото определяне на публиките, но и каналите по които се извършва комуникацията, начина и на разпространение, в днешно време разбира се дигиталната компетентност на обществото и използването на канали спрямо местното ниво на подготвеност, детерминирана употреба на ресурсите на организацията и визия за бъдещето. (Falkheimer, J., Heide. M., 2024г.) Говорейки за институции от местната власт устойчивостта трябва да включва капацитета на съответната община и подготвеността ѝ да отговори на нуждите на нейните граждани. Това е органът, който често е първият досег на гражданите с държавата. Това поражда и нуждата тя да бъде ефективна при извършването на своята дейност, като от това зависи реда в обществото. (Петев, Т., 2001г.) Въвличането им в дейността на институцията също е устойчив комуникационен показател от стратегическо значение и е важен и в ПР-а. Когато гражданите са по-близо до общината те я познават по-добре. Пример в това отношение може да бъде, че често хората не разбират какво общината извършва. Начинът да разберат това е чрез информираност за дейността онлайн, чрез информационни табла на целеви места в района и на сградата на общината, но и чрез различни събития и приобщаване на гражданите в местното самоуправление. Познавайки предизвикателствата, които са неизбежни за всяка организация, гражданите могат по-адекватно да преценят кое е в контрола на местната администрация и кое, макар тя да върши работата си добре, остава извън този контрол. Иначе казано, използвайки споменатите дотук похвати, хората познават по-добре своята община и се чувстват по-свързани с нея. (Mitu, N. E., 2021г.) Достъпността до услугите е също важен аспект от дейността на общината. Тези услуги са често сред най-важните и използвани в нормалния ритъм на живот. Информация как гражданите могат да ползват услугите, които общината предлага е от задължителен характер и изключвайки я нарушава общите комуникационни процеси, резултиращи в загуба на доверие и съответно в разрез с устойчивостта. Борбата с корупцията и дезинформацията е често споменавана тема особено отнасяща се до администрациите в България, съответно адресирането ѝ и информиране на обществото как въпросната община се справя с тези предизвикателства е ключова. (Soldatenko, I., 2025г.), (Lessig, L. 2021г.) Също важен аспект който в научната среда се комуникира често е създаването на стойност. Макар често да е през призмата на организации от частния сектор, все повече се говори и за стойността на държавните институции и организациите като цяло. Положителните оценки на заинтересованите страни на дадена организация имат пряко влияние върху стойността ѝ за бизнеса. (Andersson, R., 2025г.) Макар общините да са държавна структура и средствата им да идват от бюджета, то от гледна точка на устойчивостта, общини, които предлагат повече възможности за бизнеса са и по-облагодетелствани чисто материално. Това от своя страна води до по-добра възможност за добри практики във всеки аспект от дейността. Устойчивата комуникация включва информация за бизнеса и изграждане на дългосрочно доверие или иначе казано вяра на инвеститорите, че въпросната община е подходяща за взаимоотношения, които облагодетелстват и двете страни, създавайки споделена стойност. (Porter, M., Kramer, M., 2011г.) В тази връзка важни за съвременното общество и за бизнеса и привличащи вниманието дейности са иновациите, които съкращават времето за изпълнение на

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
задачите и по-безпрепятствено свързване с публиките, отново аспект от комуникационната устойчивост на общините. (Hallahan, K., Holtzhausen, D., Ruler, B., Verčič, D., 2007г.)

GRI стандарти и доклади за ефективността на общините в България – методология

GRI /Global Reporting Initiative/Световна инициатива за отчетност/ стандартите през последните 30 години се налагат като успешен инструмент за измерване на организационната устойчивост, сравнимост на организацията спрямо другите, отчетност в обществото и в подобряването на дейността ѝ. Секторните им стандарти всъщност дават изпитани във времето насоки какво една организация трябва да прави, за да постигне легитимност и да е конкурентна. Те нямат задължителен характер, макар че все повече фирми и организации ги използват. Няколко града в Европа дори подават информация по тези стандарти, лидери сред които Стокхолм, Осло, Виена. Директивата за отчитане на корпоративната устойчивост от 2022 година въвежда задължителен характер за множество фирми да подават доклади относно това как функционират в обществото и какво оставят след извършването на своята дейност. Директивата обхваща множество фирми и от България, като стандартите на GRI стават все по-предпочитан начин за измерване на устойчивостта и за подобряването на вътрешнофирмените процеси. Това не пропуска и комуникациите. Съществуват стандарти изцяло насочени към това какво една организация трябва да комуникира, как да бъде прозрачна в тази комуникация и какви методики да спазва за да е успешна и устойчива /често взаимнообвързани термини/. За целите на настоящия доклад ще използваме два комуникационно обвързани стандарта и един измерващ индиректните икономически въздействия. Стандартът GRI 2-22 гласи, че общините трябва да са прозрачни към обществото и да излъчват своята стратегия и отчетност за дейността към него, като споменава успехите, както и провалите/предизвикателствата. По този начин те са по-стабилни в обществото. Стандартът GRI 2-29 стъпва върху заинтересованите страни, взаимодействията с тях, времето за реакция. Важни неща тук са детерминирането им и предлагането на модерни начини за комуникация и обратна връзка, както и включването им в процесите. Стандарт GRI 203 измерва аспекти, които подпомагат инвестициите към организацията. За целите на настоящата разработка това е как инвеститорите възприемат общините и бизнес средата у нас и съществува ли взаимовръзка между бизнеса и институциите.

Посочените стандарти са важни за местната власт и във взаимовръзка с нея и заради самото ѝ естество. Общините в България не са просто структури, които подпомагат базовите дейности на гражданите, напротив, в модерното общество те са организация, която е и медиатор в отношенията между гражданите и висшите държавни институции. От тази функция произтича и отговорността за отчетност и прозрачност. Местната власт е и възможност за гражданите и бизнеса в не просто осигуряване на междуинституционална свързаност, а и реално развитие на обществото. Основната работа на администрациите е комуникацията с гражданите, което създава задължително условие легитимността да бъде постигната, за да успява общината да управлява въпросната комуникация по ефективен и ползотворен начин. Постигането на легитимност, отчетност, ангажираността с гражданите, местността и бизнеса са задължителни условия за всяка структура от местна власт в България. Независимо дали говорим за голяма или малка община като население, туристическа, гранична, силна или слаба в икономически аспект и т.н. е важно да разберем, че местната власт трябва да подхожда еднотипно и на общонационално ниво с цел постигане на доверие от всички

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

граждани в обществото. Това твърдение не отрича индивидуалното преследване на иновации и развитие на местно ниво, но потвърждава нуждата местната власт да споделя добри практики, да разработва общи механизми за справяне с предизвикателствата и като цяло да има обща визия за развитие.

Споменатите 3 стандарта ще бъдат подкрепени от доклади и изследвания в областта, сред които „Европейско табло за иновации 2025”, „Доклад за устойчиво развитие 2025”, „Регионални профили – показатели за развитие 2025”, доклад на „Институт за пазарна икономика – ИПИ”, „Анкета за бизнес средата в България 2024”, „2023: Резултати от проучване на ПДИ, Рейтинги на активната прозрачност, „Местна система за почтеност 2024”, „Изследване на отворените бюджети 2023”, собствено изследване „Уебсайтовете на българските общини като инструмент за институционална комуникация: анализ на достъпността, прозрачността, е-услугите и дигиталното взаимодействие 2025,, и други. Ползва се вторичен анализ на данни от докладите, сравнителен анализ на местни и международни изследвания, системен подход обвързващ комуникациите с икономическото развитие.

Резултати

Стандарт GRI 2-22 – Прозрачност и отчетност.

Табл. 1. Прозрачност и отчетност на българските общини.

<i>Изследване на местно ниво</i>	<i>Резултат на местно ниво</i>
„Регионални профили – показатели за развитие 2025”, доклад на „Институт за пазарна икономика – ИПИ”, показател: Прозрачност.	69,21 %. Подобряващи се показатели, спрямо предходни изследвания. Минимален резултат: Кюстендил 55,9 %. Максимален резултат: Сливен 84,10 %.
“Местна система за почтеност 2024.”	3,7 от 5 точки. Леко увеличение спрямо 2023 г. /3,23/, Сравнителните данни от началото на изследването през 2015 г. до днес показват значителен напредък в публичността и отчетността на местната власт.”
Собствено изследване, показатели: Публикувани документи относно бюджет/финансови данни/Планове на общината.	18 от 25 разгледани общини са финансово прозрачни. 16 от 25 разгледани общини споделят информация за проекти.
<i>Изследване на международно ниво</i>	<i>Резултат на международно ниво</i>
“Изследване на отворените бюджети 2023”, показател: Прозрачност.	79/100. България е на 10-то място от 125 изследвани страни.

Източник: Авторска таблица с данни от изследвания на местно и международно ниво.

Стандарт GRI 2-29 – Заинтересовани страни, включване, време за реакция.

Табл. 2. Развитие на местната власт в България.

<i>Изследване на местно ниво</i>	<i>Резултат на местно ниво</i>
„Регионални профили – показатели за развитие 2025”, доклад на „Институт за пазарна икономика – ИПИ”, показател: Развитие на електронното правителство.	3,41 от 4 точки. В почти половината общини се наблюдава спад спрямо предходните 2 години, макар данните за последните 13 години да показват подобряване на характеристиките. Минимален резултат: Видин, Кърджали, Стара Загора 2,78. Максимален: София, Сливен 4.
„Регионални профили – показатели за развитие 2025”, доклад на „Институт за пазарна икономика – ИПИ”, показател: Развитие на услугата „Едно гише”.	3,17 от 4 точки. Макар да има отклонения нагоре и надолу в отделните общини, средните стойности се запазват сходни спрямо предходните 2 години и бележат плавен растеж за последните 13. Минимален резултат: Плевен, Стара Загора 2,44. Максимален: Ловеч 3,84.
Собствено изследване, показатели: Апели/инициативи към гражданите/Форма за обратна връзка.	5 от 25 разгледани общини имат ясни апели или разработват инициативи насочени към гражданското участие. 16 от 25 разгледани общини имат форма за обратна връзка на уебсайта си.
<i>Изследване на международно ниво</i>	<i>Резултат на международно ниво</i>
„Доклад за устойчиво развитие 2025”, категория: „SDG Мир, правосъдие и силни институции”, показатели: Своевременност на административните производства/ Индекс за възприемане на корупцията.	Времева ефективност на администрацията: 0.53 /0 най-лошо, 1 най-добро/ 43 /0 най-лошо, 100 най-добро/ Оценката на доклада и за двата показателя е, че се срещат „значителни предизвикателства”. Изследването поставя България на 41/167 място по устойчиво развитие.
Проучване на Евробарометър „Flash Eurobarometer 539” 2024г., показател: Ниво на доверие в местните или регионалните власти.	41 % за страната разбито спрямо 6-те района за планиране, като само Югозападният регион е с над 50 %.

Източник: Авторска таблица с данни от изследвания на местно и международно ниво.

Стандарт GRI 203 – Непреки икономически въздействия.

Табл. 3. Икономически показатели за административен капацитет в България.

<i>Изследване на местно ниво</i>	<i>Резултат на местно ниво</i>
“Анкета за бизнес средата в България 2024” на „Германо-Българската индустриално-търговска камара” (ГБИТК), показател: Доверие в публичната администрация.	13 %. Доверието в публичната администрация остава почти непроменено спрямо изследване от 2023 г. Участниците в изследването отчитат и ниската прозрачност на обществените поръчки 56 %, правната сигурност 42 % и липсата на предвидимост на икономическата политика 7 %. 75 % пък не са доволни от борбата с корупцията.
Собствено изследване, показател: Публично споделена информация за бизнес клиенти.	15 от 25 разгледани общини имат добавена информация относно възможностите за бизнес на територията им.
<i>Изследване на международно ниво</i>	<i>Резултат на международно ниво</i>
„Европейско табло за иновации 2025”, показатели: Разходи за научноизследователска и развойна дейност в публичния сектор/Съвместни публикации на публичния и частния сектор/Пряка и косвена държавна подкрепа за научноизследователска и развойна дейност на предприятията.	Разходи за НИРД в публичния сектор: 26,7 /на 24-то място в ЕС/ . Намаление на индекса спрямо 2018: 27,1. Съвместни публикации публичен/частен сектор: 46,9 /на 26-то място в ЕС/ . Намаление на индекса спрямо 2018: 57,1. Подкрепа за бизнеса от институциите: 2,2 /на 26-то място в ЕС/ . Намаление на индекса спрямо 2018: 2,5.

Източник: Авторска таблица с данни от изследвания на местно и международно ниво.

Дискусия

Говорейки за прозрачност и отчетност на институциите от местната власт у нас местните и международни изследвания стигат до общи изводи. Във всички изследвания за последните 10 години се наблюдава повишаване в нивата на прозрачност. Общините започват все повече да публикуват данни, особено от финансов аспект, комуникират все по-активно своите планове, по-често краткосрочните такива и общо предлагат повече информация към гражданите, онлайн и офлайн. Последните 3 години стойностите обаче остават почти непроменени, като общите резултати са под средното ниво за ЕС. Въпреки това, можем да заключим, че макар и бавно напредък в тази посока има.

Данните за следващия GRI стандарт който разгледахме обаче не са толкова оптимистични. Изследваният през последните 10-12 години отново отчитат ръст в

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

нивата на включване на заинтересованите страни в дейността на общината, подобро електронно правителство, въвеждане на някои иновации и ускоряване времето за реакция/отговор. Въпреки това, в по-голямата си степен изследванията през последните 3 години бележат спад в тези характеристики. Нещо повече, наблюдава се несъответствие спрямо местни изследвания и такива на международно ниво. Местно изследване от 2025 година поставя развитието на електронното правителство и услугата „едно гише“ и като цяло на административния капацитет в предимно добра позиция. Въпреки това, сходно изследване на автора в областта също от 2025 година в дигитална среда показва точно обратното, като например затруднение или липса за дигитално управление и боравене с документи. Международните изследвания поставят администрацията у нас в отрицателна позиция спрямо времето за реакция и борбата с корупцията. Нивото на доверие към местната власт е оценено на 41 % през 2024 година средно за страната, като само в Югозападния район на планиране /с център град София/ е над 50 %, значително по-ниски нива спрямо средните в ЕС. Изследванията по този показател стигат до заключение, че макар и на места да се въвеждат иновации, дигитализиране на процесите, подобрена комуникация със заинтересованите страни, подобряване на мерките за борба с корупцията, то общият административен капацитет по тези показатели остава нисък и дори има регресивни тенденции.

Непреките икономически показатели не са непременно част от комуникационния облик на общината, но допълват изследването, като дават информация за привлекателността на местната власт у нас от гледна точка на бизнеса. Както споменахме, комуникационната устойчивост включва и такива показатели за да успява да създаде стратегия, която подпомага организационните устои и резултира в легитимност. Изследвания с подобна насоченост дават един общ извод: нивата на доверие към местната власт от гледна точка на бизнеса са ниски. Това се дължи на фактори сред които неразвити системи за информираност на бизнеса и труден достъп до информация при желание за инвестиция в общината. Държавата рядко подпомага връзката институции-бизнес, което се наблюдава и в образователния и частния сектор. Инвестициите в тази насока са малко, като страната ни е почти винаги на предпоследно място в изследванията от държавите в ЕС. Тези фактори се допълват от липсата на предвидимост на икономическата политика у нас и мнения за намалена правна сигурност, все пречки пред бизнеса.

Спрямо трите разгледани стандарта на GRI можем да допуснем, че макар и общините у нас да подобряват прозрачността, отчетността и дигиталната си свързаност, големи предизвикателства остават намалени и дори намаляващи комуникационни и приобщаващи характеристики. Тези фактори влияят и върху икономическата привлекателност на общината и пропуснати ползи от нея, дори от гледна точка на комуникациите. На зададеният изследователски въпрос в началото: „Използват ли българските общини устойчиви комуникационни практики в съвременната социално-икономическа среда и отговарят ли на международните стандарти?“, отговорът е нюансен, но по-скоро в негативен контекст. Пропуснатите общи ползи често изместват няколкото добри практики. Препоръка за бъдещи изследвания и за лица, професионално развиващи се в местната власт в България е отчитане на тези проблеми и изграждане на единна система за стратегическа комуникация на национално ниво. Нужно е

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

администрациите да отчетат двупосочната комуникация и включване в дейността на заинтересованите страни и излъчване на активни послания към бизнеса. Комуникацията между местната власт, образователните институции и бизнеса остават сериозно предизвикателство и статистиките показват, че сме на почти последните нива по тези показатели в ЕС. Единната система за стратегическа комуникация следва да води активни политики, които адресират този проблем. Подобрене в комуникациите чисто икономически може да резултира и в подобрени характеристики в средата като цяло, като една от тях разбира се е повишени нива на доверие на гражданите към местната власт.

Заклучение

Институциите от местната власт в България бележат развитие през последните 10-12 години. Множество местни и международни изследвания включват показатели измерващи характеристиките за прозрачност, отчетност, включване на заинтересованите страни, иновации, надграждане на процесите, взаимовръзката бизнес-образование-институции. Въпреки това последните 3 години се наблюдава застой и дори понижаване на някои характеристики. Показателите дават индикации, че местната власт макар и да се развива, темповете ѝ на прогрес не са задоволителни и са под средното ниво в ЕС, често дори на предпоследните места. Предизвикателствата остават, като администрациите у нас трябва да надградят или сменят комуникационния си подход, но най-вече да имат единна стратегия за устойчиво развитие. Конкурентоспособността им е ниска спрямо сходни структури в други европейски държави, което води и до непривлекателност от бизнес средата и пропуснати икономически ползи. Българските общини са важни за принадлежността на всеки индивид към обществото, на местно и на международно ниво. Остава отговорност на всеки гражданин да подпомага дейността им, дори чрез осъществяването на контрол върху дейността. Подобрене в комуникационните им характеристики, икономическата перспективност и образователна информираност на местната власт са все фактори, които пряко могат да резултират в подобрене в общите характеристики на средата и обществото.

Използвана литература

- Деянов, Г. (2025). Уебсайтовете на българските общини като инструмент за институционална комуникация: анализ на достъпността, прозрачността, е-услугите и дигиталното взаимодействие. Докторантски четения 12, УНСС.
- Европейска комисия. (н.д.). Флаш Евробарометър 539 (Общественото мнение в регионите на ЕС). Генерална дирекция „Комуникации“ (ГД COMM.A.3). https://search.gesis.org/research_data/ZA8815
- Европейска комисия. (2025). Европейско табло за иновации 2025. <https://shorturl.at/3AbIu>
- Индекс на местната система за почтеност – устойчиво бизнес развитие. (2024). Индекс 2024. <https://lisi.transparency.bg/years/2024/>
- Институт за пазарна икономика. (н.д.). Регионални профили: Администрация. <https://rb.gy/h0oyz5>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
Официален уебсайт GRI. (н.д.). Стандарти GRI. <https://www.globalreporting.org/standards/>
- Петев, Т. (2001). Комуникации и етика в публичната администрация. Институт по публична администрация и европейска интеграция.
- Германо-Българска индустриално-търговска камара (ГБИТК). (2024). Анкета на ГБИТК за бизнес средата в България 2024. <https://shorturl.at/Gz2em>
- Andersson, R. (2025). Strategic communication and value creation: A process theoretical understanding of value formation in strategic communication management. *Public Relations Review*.
- Andersson, R., & Hensley, N. (2025). Innovation clusters and the absorptive capacity of local governments. *Journal of Economic Geography*.
- Broom, G. M., & Sha, B.-L. (2013). *Cutlip and Center's effective public relations* (11th ed.). Pearson Education Limited.
- Grunig, J. (2008). *Excellence theory in public relations*. Wiley-Blackwell.
- Hallahan, K., Holtzhausen, D., Ruler, B., Verčič, D., & Sriramesh, K. (2007). Defining strategic communication. *International Journal of Strategic Communication*, 1(1), 3–35.
- Ihlen, Ø., & Raknes, K. (2020). Appeals to 'the public interest'. *Public Relations Review*, 46(5).
- International Budget Partnership. (2023). *Open budget survey 2023: Bulgaria*. <https://shorturl.at/K6Apz>
- Lessig, L. (2021). *"Institutional corruption" defined*. Cambridge University Press.
- Mitu, E. (2021). Importance of communication in public administration. *Revista de Stiinte Politice*, 69.
- OECD. (2023). *OECD economic surveys: Bulgaria 2023*. <https://shorturl.at/Nofcm>
- Porter, M., & Kramer, M. (2011). Creating shared value. *Harvard Business Review*, 89(1/2).
- Soldatenko, I. (2023). Communication between the government and the public as a factor in lowering the risk of corruption. *Access to Justice in Eastern Europe*, 6(1), 42–53.

ДИГИТАЛЕН РАЗКАЗ И ТРАНСФОРМАЦИЯ НА ПОЛИТИЧЕСКИЯ НАРАТИВ В СОЦИАЛНИТЕ МЕДИИ

ГЕНА ЕМИЛОВА ТРАЙКОВА

Докторант, Организация и управление извън сферата на материалното производство
(Медии и обществени комуникации), Университет за национално и световно
стопанство

Резюме

Статията разглежда как официалните политически разкази се трансформират в дигиталната среда. Политиците широко използват дигитално разказване на истории, наративи и архетипи, за да изградят своите публични персони. Дигиталното разказване на истории е мощен инструмент за достигане до голяма аудитория, докато самите разкази имат значителен мобилизиращ потенциал. Използването на видео, генерирано от изкуствен интелект, напълно променя дигиталното разказване на истории и динамиката на политическия дискурс. В същото време същите инструменти се използват и за създаване на контранаративи в социалните медийни платформи от мрежи с онлайн влияние, често маскирани като сатирични страници. В ерата на постистината тези процеси допринасят за понататъшната фрагментация и поляризация на публиката. Загубата на ясна граница между автентични и изкуствено конструирани разкази допълнително ерозира доверието в политическия процес.

Ключови думи: дигитално разказване на истории, политическа комуникация, изкуствен интелект, дезинформация, дигитален разказ

Abstract

The article examines how official political narratives transform within the digital environment. Politicians widely use digital storytelling, narratives and archetypes to construct their public personas. Digital storytelling is a powerful tool for reaching a large audience, while narratives themselves have significant mobilising potential. The use of AI-generated video completely reshapes digital storytelling and the dynamics of political discourse. At the same time, the same tools are used for creating counter-narratives on social media platforms by networks of online influence, often disguised as satirical pages. In the post-truth era, these processes contribute to the further fragmentation and polarisation of the audiences. The loss of a clear boundary between authentic and artificially constructed narratives further erodes trust in the political process.

Keywords: digital storytelling, political communication, artificial intelligence, disinformation, digital narrative

1. Въведение

В епохата на дигитална комуникация и информационна пренаситеност, способността на политиците да достигат до гражданите и да ги убеждават е по-критична от всякога. С непрекъснатото усъвършенстване на инструментите за въздействие, които използва, digital storytelling излиза извън формата на личен разказ (себепредставяне) и се

превръща в средство не просто за декодиране и конструиране на политическата реалност, но и в изключително мощен инструмент за активиране на политическа подкрепа. Социалните мрежи се утвърдиха като доминиращ източник на информация и новини, което промени фундаментално начина, по който се разказват и възприемат историите в публичното пространство. Все по-често политическите субекти използват дигиталния разказ, за да дефинират собствения си образ и така да конструират публичната си идентичност. Същите дигитални инструменти вече активно се използват и от новите дигитални актьори - мрежите за онлайн влияние, които често маскират своята дейност като сатирични страници. Създаването от тях съдържание делегитимира политическите опоненти, ерозира доверието и фрагментира публичния обществен дебат. Това създава токсична комуникационна среда и води до дълбока деформация на публичната сфера.

За разлика от ранните форми на дигитален разказ, където авторът е разпознаваем разказвач, новата алгоритмична цивилизация въведе още един нов съ-участник в процеса на произвеждане на съдържание - генеративния изкуствен интелект. Макар и все още далеч от съвършенството на документалния разказ историите, създадени с помощта на машинен интелект, са визуално правдоподобни и това ги превръща във все по-мощно оръжие в арсенала на мрежите за онлайн влияние. Създаването на текст, образ и видео с висока степен на убедителност размива границата между автентичен и изкуствено конструиран наратив. От инструмент с потенциал да демократизира медийната среда, дигиталният разказ се превръща в технология за нейното изкривяване и манипулиране, а политическата реалност, представена през него, в криво огледало, което само потвърждава собствените ни ограничения и убеждения.

Разбирането на тези процеси е от съществено значение за работата на политолози, социолози, комуникационни експерти и граждани, тъй като то разкрива новите механизми за влияние и въздействие на аудиториите.

2. Digital storytelling - теоретична рамка

Дигиталният сторителинг (digital storytelling) започва като уъркшоп практика, в която хората се обучават как да използват мултимедия, така че да създадат интересни истории, обикновено за тях самите. В началото на този процес през 90-те години е Центърът за дигитален сторителинг (Center for digital storytelling), основан от Джо Ламбърт (Lambert, J., 2006). Работилниците и обученията по дигитален сторителинг са „нововъзникваща форма на изкуство за личностно изразяване“ (Porter, B., 2004). Дигиталните истории са кратки, емоционални, до 2-3 минути мини-филми, разказани от първо лице, които пресъздават лично преживяване. Изградени са на базата на неподвижни снимки с опростена визуална естетика. Могат да включват музика и звук. В основата си дигиталното разказване на истории стъпва на традицията на устния разказ и „ангажира палитра от технически инструменти, за да вплете лични истории, използвайки изображения, графики, музика и звук, смесени със собствения глас на автора“ (Porter, B., 2004).

Под digital storytelling Ник Коудри има предвид „целият набор от лични истории, които сега се разказват в потенциално публична форма, използвайки дигитални медийни ресурси“ (Couldry, N., 2008).

Според Хартли и Макуилям като форма дигиталният сторителинг „считава директния емоционален заряд на изповедното разкриване, автентичността на документалния филм и семплата елегантност на формата - това е дигитален сонет или хайку“ (Hartley, J., & McWilliam, K., 2009).

Коглан и Брайдън-Милър отбелязват, че дигиталните наративни практики се основават на активното участие на хората в разказването и споделянето на истории –

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

„практиките на дигиталния сторителинг поставят силата на медиите в ръцете на общността“ (Coughlan, D., & Brydon-Miller, M., 2014).

Разказите, споделяни в социалните медии, могат да варират „от привидно лековати съобщения... до дълбоко значими житейски събития. „Социалните медии пресичат границите между частното и публичното пространство“ (Page, R., 2012). Това напрежение между личен разказ и публичност създава нови форми на видимост. Ако в началото традиционните медии определят кой има право на глас, то бумът на технологиите дава възможност на обикновените хора да разказват своята версия на света. Преди интернет погледът към дадена история е бил „отвън навътре“; след все по-масовото използване на мрежата и технологиите, историите могат да бъдат разказани „отвътре навън“ (Цанкова, С., Томова, Б., Ангова, С., Осиковски, М., Николова, М., Андреева, Д., Манчева, Г., & Вълчанов, И., 2015). По този начин концепцията за дигитален сторителинг на практика превръща хората „от потребители на компютри в креативни разказвачи“ (Robin, B., 2008). Една от най-важните характеристики на digital storytelling е неговата инклузивност (Nabirye, H., 2025). В зората на дигиталния сторителинг Ламбърт подчертава, че една от най-важните цели на този тип разказване на истории не е да създава медийно съдържание, а да изгражда „разговорни медии“ (Lambert, J., 2006). Дигиталните истории подпомагат интерактивността между публиката и разказвача и имат ключовата функция да приобщават. Аудиториите престават да бъдат пасивни реципиенти и се превръщат в активни съ-участници в производството и циркулацията на наративи (Tariq, M., 2025).

Развитието на традиционните медии – преходът от Гутенберговата преса, към Цивилизацията на образите до Дигиталната и алгоритмична комуникация не просто трансформира самите медии, но и доведе със себе си промяна в изразните средства, чрез които историите ни въздействат. Ако в епохата на печата историите разчитат основно на логичното подреждане на аргументите и на авторитета на разказвача, то аудиовизуалната култура на XX век привнесе интензивна емоционалност (чрез силата на въздействие на звука и кадъра), а съвременната дигитална епоха вече разчита на фрагментирани, силно персонализирани истории, създадени в съ-авторство между хора и машини. „Обществото вече живее не само с технологиите, но и в технологиите“ (Ангова, С., 2013).

Динамичните промени в дигиталната среда водят до преосмисляне на самите инструменти, с които се изследват медиите. Според Лев Манович това изисква „преход от медийни изследвания към нещо, което може да бъде наречено софтуерни изследвания, от медийна теория - към теория на софтуера“ (Manovich, L., 2001). В епохата на генеративния изкуствен интелект теорията на софтуера вече не е достатъчна и вероятно ще се върви към нова теория, която би могла да обхване и обясни този нов етап в логиката на дигиталното медийно развитие, а именно алгоритмичната автономия на машините в анализирането на данни и генерирането на съдържание (текст, изображения, видео) без непосредствен човешки контрол.

Американският медиен теоретик и изследовател Хенри Дженкинс развива концепцията си за трансмедийния сторителинг, където една история се разгръща съзнателно в множество медийни платформи като всяка от тях разширява самото преживяване на историята - „една история може да бъде представена във филм, да бъде разширена чрез телевизия, романи и комикси; нейният свят може да бъде изследван чрез игра или преживян като атракция в увеселителен парк“ (Jenkins, H., 2006). От гледна точка на политическата комуникация - официалният политически наратив често започва да живее нов живот в социалните платформи. Под формата на видео, мем или сатиричен клип той бива преработван, трансформиран, оспорван и преобръщан в контранаратив. Така изглежда трансмедийният сторителинг в контекста на политическата комуникация.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

С развитието на социалните мрежи и платформи политиците съвсем естествено включиха дигиталния стоителинг в комуникационните си стратегии. Личните истории постепенно станаха централни за политическата реторика, а личният разказ се превърна в политически инструмент. Дигиталният разказ в политическата комуникация се осъществява през биографични истории, лични свидетелства, видеа, които ни показват какво се случва зад кулисите на политическите кампании. Този подход на персонализирана комуникация и на съзнателно изграждане на емоционална близост с аудиторията улеснява идентификацията с политическия субект. Когато електоратът вижда потвърждение на собствените си ценности и страхове в политика, започва да го възприема като публичен представител на своите възгледи и убеждения, т.е. политикът се превръща в продължение на избирателите (Seargeant, P., 2022).

Технологията сторителинг позволява на политическите играчи да упражняват стратегически контрол върху наратива като заобикалят традиционните медии и създават собствени контранаративи в криза. През социалните мрежи политиците вече могат директно да достигат до огромна аудитория и да ангажират по безпрецедентен начин публиките (Бойко Борисов на живо от своя джип, Слави Трифонов в удобно интервю или обръщение от дивана на собственото си телевизионно студио и дори Румен Радев, който обяви включването си в политиката в обръщение към нацията без аналог (обръщанията на президента се предават традиционно на живо от всички национални телевизии и радиа и не предполагат журналистически въпроси).

3. Digital storytelling и машинен интелект

В резултат от развитието на съвременните технологии все по-често се натъкваме на хибриден сторителинг. Разказ в съ-авторство на хора и машини, много често със 100 % манипулативно съдържание. Всичко това в контекста на политическата комуникация повдига много етични въпроси „свързани с надеждността, манипулацията и пристрастията“ (Tariq, M., 2025).

Големите езикови модели спокойно генерират последователни структурирани наративи, които наподобяват истории, написани от хора (Kabashkin, I., Zervina, O., & Misnevs, B., 2025). Това сочат резултатите от изследването „Моделиране на наративи с изкуствен интелект“. Все още обаче се дебатира върху степента, в която тези модели могат да уловят в дълбочина човешката креативност, липсва им емоционален реализъм и символна дълбочина (Kabashkin, I., Zervina, O., & Misnevs, B., 2025). Силните разкази предполагат сблъсък на ценности и морална позиция. Машините биха могли да симулират езикова конструкция, но не и да разгърнат в цялата му сложност и всеобхватност едно емоционално състояние - човешките персонажи често са ирационални и противоречиви.

Машините могат да подобрят работата на хората като усъвършенстват процеса на разказване на истории особено по отношение на емоционалните арки. Това показват резултатите от изследването „Изкуственият интелект в разказването на истории: машините като съавтори“. Изкуственият интелект успява да идентифицира повтарящи се емоционални модели, които корелират с ангажираността на аудиторията и на тази база може да предложи препоръки за структуриране на разказа. Алгоритмичните системи обаче не могат да поемат изцяло функцията на разказвач, а по-скоро допринасят към творческия процес като аналитичен партньор и креативен сътрудник - артистите биха могли да работят рамо до рамо с машини, използвайки възможностите на изкуствения интелект, за да усъвършенстват историите и „да засилят тяхното емоционално въздействие“ (Chu, E., Dunn, J., Roy, D., Sands G., & Stevens, R., 2017).

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Историите, разказани с автентичния глас на разказвача са по-етични от тези, конструирани с претенцията за „обективност“ или във „фикция“ (Nabirye, H., 2025) Но кой е автентичния разказвач в социалните мрежи?

Най-сериозните предимства на сторителинг като комуникационна технология - индиректното убеждаване, емоционалното въздействие и деликатното оформяне на нагласи - го превръщат в идеален инструмент за влияние и манипулация на аудиториите. От една страна технологията има силата да изгражда доверие, да ангажира, да създава споделен смисъл. От друга страна може да бъде използвана като механизъм за изопачаване и изкривяване на реалността и конструиране на подвеждащи наративи. В ерата на постистината историите са превърнали в инструмент за заобикаляне на рационалните аргументи, в опит да бъдат затъмнени фактите и критичното мислене и често се използват като технология за конструиране на алтернативни реалности, които допринасят за процесите на дезинформация.

4. Методология

Настоящата статия стъпва на вторичен анализ на проучвания за ролята на генеративния изкуствен интелект в създаването на дигитално съдържание. Статията анализира и случай от практиката - обръщението към нацията, с което бившият президент Румен Радев се оттегля от поста държавен глава, произнесено на 19 януари 2026 г., първото му телевизионно интервю като активен участник в предстоящите парламентарни избори пред БНТ на 30 януари 2026 г. и активността на официалната му страница във фейсбук (общо 12 онлайн публикации в периода 19 януари – 23 февруари 2026 г.). Анализират се емоционалните и рационални аргументи, реторическите похвати и символните стратегии, чрез които се конструират политическите послания. Предмет на анализа са и наративите, които бившият президент Румен Радев използва, за да конструира публичния си образ и как те биват трансформирани в контранаратив в социалните мрежи и по-специално на сатиричната страница Братя с Грим. Профилът Братя с Грим е създаден на 6 февруари 2025 г. Към март 2026 г. онлайн страницата има 45000 последователи и общо 107 публикации. Обект на анализа са 3 видеоматериала и общо 11 публикации за периода 19 януари - 31 януари 2026 г. Дигиталният профил е избран заради начина, по който използва инструменти на изкуствения интелект в създаването на видео съдържание. Въпреки че визуалното съдържание не отговаря 100 % на документалната реалност, генерираните изображения са силно въздействащи и правдоподобни. Ефектът им е подсилен от използваната символика и остра реторика. Всичко това усилва емоционалното въздействие на създадените от авторите на страницата контранаративи.

Целта на изследването е да проследи как се трансформира официалният политически наратив в алгоритмична среда. Хипотеза е, че непрекъснатото развитие на инфраструктурата за дигитален разказ, особено с навлизането на изкуствения интелект, трансформира официалния политически наратив. В политически контекст дигиталният сторителинг е мощен инструмент за докосване до съзнанието на огромни сегменти от различни аудитории. Контранаративите, създавани в социалните платформи от мрежите за онлайн влияние имат силен мобилизационен потенциал. Те водят до фрагментация и поляризация на аудиториите. Размиването на границата между автентичен и изкуствено създаден наратив допълнително ерозира доверието в политическия процес като цяло.

5. Анализ на наративите и реторичните стратегии в дигиталната среда

Едно събитие през последните месеци беляза политическия живот в страната и се превърна в своеобразен неочакван обрат във внимателно конструираната драматургията

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

на предстоящите предсрочни парламентарни избори в България. На 19 януари 2026 г. президентът Румен Радев обяви, че се включва в изборната надпревара със собствена формация. Замислено като прощално, обръщението към нацията на бившия президент неусетно премина в предизборна реч. Думите му: „Предстои ни битка за бъдещето на Отечеството и вярвам, че ще я водим заедно с всички вас - достойните, вдъхновените и непримиримите. Готови сме, можем и ще успеем!“ (Радев, Р., 2026) - емоционално въздействащи и мобилизиращи, отбелязаха фактическия старт на предизборната му кампания. Румен Радев използва двата си президентски мандата, за да обясни и легитимира прехода от институционалната му роля на държавен глава към лидер на нов политически проект: „Преди 9 години вие ми гласувахте доверието да работя за България на поста президент. Направихте го отново през 2021 г. - чест и отговорност, които се стараех да оправдая във всичките си действия“ (Радев, Р., 2026). Речта му го позиционира като политик, който отстоява „държавния и обществен интерес“.

Бившият държавен глава поиска прошка и призна лични грешки – това е силен емоционален инструмент за изграждане на близост с аудиторията. Този реторичен похват подкрепя автентичността на говорещия и предизвиква емпатия у аудиторията.

През силни реторични въпроси, които нагнетяват усещането за криза и безизходица: „Защо българите спряха да гласуват? Защо хората не вярват на медиите и не разчитат на правосъдието? Защо гражданите на два пъти заляха площадите?...“ - речта дефинира порочния управленски модел, който маскиран „под външните признаци на демокрация“ „функционира по механизмите на олигархията“ (Радев, Р., 2026). В изявлението си Румен Радев подсили петте реторични въпроса, които оформят обвинителната рамка на речта му, с пет огледални, силно конфронтационни отговора за същността на политиката в България. Политика, която по думите му се случва „извън институциите“, дело на „кукловодите“, които пред камерите спускат директиви на Народното събрание и „говорят от името на правителството в присъствието на премиера“ (т.е. премиерът - официалната власт е няма, гласът ѝ е отнет) на онези, които „заграбват партии, банки, бизнеси и медии и използват властта като бухалка“ (Радев, Р., 2026). Чрез реторическа градация, последователност от въпроси и отговори, ораторът постепенно засилва емоционалния интензитет на своите послания и създава усещането, че изреченото от него резонира с мислите на обикновения избирател.

Емоционалното въздействие се постига и чрез използване на силни, дори крайни политически формулировки срещу опонентите като: „дискредитирани политици, дамгосани като корупционери на международно ниво... търгуват с националния интерес, за да си заработят индулгенция“ (Радев, Р., 2026) - силно поляризиращи твърдения, които имат висока мобилизационна стойност.

Дискурсът, използваният символен език, конструира противопоставянето по оста - народ срещу елит, обикновените българи срещу компрометираната политическата класа на олигархията.

Таблица 1

Дихотомия народът срещу олигархията

НИЕ (народ)	ТЕ (корумпиран елит)
Младите българи, студентите	Дискредитирани политици
Единението на площада	Дамгосани корупционери
Хората от жълтите павета през 2020	Съглашатели и екстремисти
Честните хора	Кукловодите
Българите на Шипка	Мафията
Патриотите зад граница	Олигархията
Достойните	

Вдъхновените Непримиримите	

Поисканият и отхвърлен от Народното събрание референдум за датата на въвеждането на единната европейска валута е своеобразна кулминация на речта - „Избраниците на народа, отказа на народа правото му да избира“ (Радев, Р., 2026). Това е въздействащ акцент, който отново подчертава дихотомията народ - елит, характерна за популистката реторика и цели привличане на гласове от широката идеологическа периферия. В същия дискурс трябва да се разглежда и използването на символика, която описва широк кръг от избиратели с диаметрално противоположни политически разбирания като „хората от жълтите павета“, „българите на Шипка“, „патриотите зад граница, които носят в сърцето си България“ (Радев, Р., 2026).

Речта на Румен Радев поставя ясна диагноза на политическата криза и предлага нов обществен договор. В нея обаче липсва ясно формулиран план за изход от кризата. Изявлението разчита на мобилизация през призив към единение - да се сложи край на „примирението“, „безразличието“ и „спасяването поединично“ - „нашата демокрация“ зависи от „личната ангажираност на всеки един от нас“ (Радев, Р., 2026).

Обръщението е силен драматичен ход в комуникационен план, защото легитимира и очертава бъдещата политическа роля на Румен Радев. Позиционира го в архетипа на Воина - Защитник, който ще направи лична жертва в името на общата кауза: „Утре ще депозирам своята оставка...“ воден от чувството си за призвание: „Вашето доверие ме задължава да защита държавността, институциите и нашето бъдеще“ (Радев, Р., 2026). Това вписване в архетипа на Воина - Защитник не е случайно и импонира и на личната житейска и професионална история на Радев като генерал в структурите на българските ВВС. Политическите му опоненти атакуват това позициониране като изграждат силен контранаратив, който да рамкира Радев като поредния нов Спасител.

Ден след обръщението на бившия президент страницата Братя с Грим публикува отново свое видео от 17 ноември 2025 г. Създаден с помощта на изкуствен интелект, 7 минутният къс филм, представя един антиутопичен политически наратив в стилистиката на „1984“ на Оруел. Авторите потапят аудиторията в една дистопия - „България на Румен, в която времето се движи само назад“ (Братя с Грим, 2026). Във въображаемото бъдеще витрините на магазините са празни, за нов автомобил се чака 15 години, има режим на тока и парното, а коледната трапеза е възможна само „ако имаш връзки“. Властта е централизирана, а медиите - контролирани. Възстановени са трудовите лагери. Забранени са всички чужди стоки. Новата власт има Агенция за подслушванията (на кадрите виждаме персонаж, подобен на бившия министър на вътрешните работи Иван Демерджиев), министър на пропагандата (анализаторът Слави Василев) и „президентът в сянка“, който превръща държавата в „машина за пари“ (Николай Копринков - секретар по вътрешната политика на бившия президент).

Изображенията на политици от реалния живот във видеото са реалистични въпреки че съдържат фини отклонения от реалността (микродеформации на лицата, хипертрофия на мимиките). Съдържанието не би могло да заблуди потребителите. Неговата цел е чрез сатирата и реминисценции на картини от близкото минало да въздейства емоционално.

Пресъздадената новинарска емисия във видеото има значителен сатиричен и пародиен ефект. Тя представя живота в новата политическа реалност, в която седенето на новините е задължително. В новинарския хедлайн са включени хиперболизирани водещи новини като: „Режимът на тока продължава до април, но от април започва и режим на водата; Всички апартаменти над 30 квадратни метра вече задължително ще

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
приютяват второ, назначено от държавата семейство; Министерството на прехраната обяви официално картофа за патриотичен зеленчук“ (Братя с Грим, 2026).

„България на Румен“ е хипертрофия, криво огледало, в което оживяват отново всички страхове и спомени на обикновените хора за тоталитарната държава. Това видео е класически пример за негативна кампания - силна пропаганда чрез сатира, то поляризира публиката като експлоатира изконното чувство на страх от загубата на политическа, икономическа и лична свободата.

В политическия контекст сатирата би следвало да е многопластова, да предизвиква критическа рефлексия, да оставя пространство за размисъл и да размива. Във видеото сатирата се използва майсторски като политически инструмент, но липсва ироничната дистанция, съдържанието е експлицитно и цели преди всичко емоционална мобилизация.

Изграждането на паралелен разказ, който деконструира публичния образ на Румен Радев, започва часове преди самото обръщение. Сатиричната страница публикува мем с бившия държавен глава, заобиколен от овце, обвит в овча кожа, точи ножове. Алюзията е недвусмислена. Визуализацията цели да преформулира публичния образ на политическия субект като скрит хищник. Въпреки че изображението е придружено от силно поляризиращ текст: „това няма да е реч на държавник, а отчет на един политически схемаджия, който успешно минира държавата в името на собственото си его“ (Братя с Грим, 2026) - въздействието на образа е по-силно от това на текста, защото работи на подсъзнателно ниво. В текста над визуализацията с помощта на драматични метафори: „България беше вкарана в реанимацията, за да може един човек да се почувства значим“ се конструира архетипа на Лидер - Разрушител, мотивиран от силно его и амбиция, който произвежда политически хаос: „Какво ще ни сервира днес? Хаос. Неговата единствена политика е отрицанието“ (Братя с Грим, 2026). Този тип политическо съдържание не цели толкова убеждаване на колебаещите се, а по-скоро радикализира и консолидира редиците на вече убедените. Този тип убеждаване през разказа е в основата на стратегиите за дезинформация, „фалшивите новини“ и пропагандата. Когато подходът към фактите е избирателен, когато се редактира версията на случващото се около нас като се залага на чувствата и личните убеждения в публичния дискурс, „каквито и факти да изтъкнете в аргументацията си, те ще бъдат отхвърлени от логиката на наратива“ (Seargeant, P., 2022).

В следващите дни докато отшумява ефектът от обръщението на бившия държавен глава профилът продължава да публикува реактивно съдържание. Започва с предложение за емблема на новата политическа формация Единна България - директна аналогия с Единна Русия на руския президент Владимир Путин. Внушението е експлицитно новият политически проект ще е силно централизирана лидерска партия.

Следва анкета към потребителите, която ги приканва да гласуват за името на новата партия. Предложенията са иронично принизяващи и варират от ПП ГРИП - Генералска Републка за Индивидуално Ползване, през ПП ЕГО, БКП - Бъдещи катастрофи и преврати, до ПП Последен полет и т.н. (Братя с Грим, 2026)

В две последователни публикации се търси връзка между новия президентски проект и санкционирания по Магнитски бизнесмен Васил Божков (има дигитален пост посветен на разследване на сайта „Афера“, според което домейнът Нашата България е регистриран от хора близки до Божков). Той е придружен от мем, на който Радев гледа с недоумение ретро компютър с балонче с текст, който гласи: „Кажете на Васил да ни дават по компютъра“. Визуализацията внушава технологична некомпетентност, а комичният ефект идва от несъстоятелното изказване.

С всяка следваща публикация реториката на сатиричната страница става все по-агресивна. Текстовете изобилстват от разрушителни хиперболи, гротеска,

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

демонизиращи метафори, които отново целят не толкова да убедят някого рационално, а да разтърсат емоционално ядрото последователи, да предизвикат гняв и агресия, като по този начин ги консолидират.

Специална публикация се фокусира върху разрушаването на архетипа на Воин - Защитник и позиционирането на Радев като Лъже - Месия. Използват се силно натоварени, иронично принизени религиозни образи, през които да се делегитимира политическия опонент представен като - „генерала-свещец“, „папата на новата политическа църква, която е отворила сергия за индулгенции“ (Братя с Грим, 2026). През религиозната символика се конструира алтернативна дихотомия на предложената в обръщението на Румен Радев народ срещу елит. Тук се използва същата популистката рамка, но политическият сблъсък е представен като битка между доброто и злото, светлина и тъмнина, политическият морал и задкулисието.

Новият политически проект е определен като „Троянски кон, в чиито корем се крият главорезите на прехода“ и като „поредния политически Франкенщайн грубо съшит от части на трупове - малко ДС, малко олигархия, малко мутри, малко популизъм“ (Братя с Грим, 2026). Т.е. новата партия е създадена от политически останки. Всичко, за което Румен Радев говори в обръщението си (мафията, олигархията, кукловодите) е интерпретирано и насочено срещу самия него, като контранаратив, който подкопава опита му да се позиционира като алтернатива. А ироничната религиозна символика използвана в мема към публикацията засилва внушението за политическо лицемерие и симбиоза със задкулисието.

С агресивен сарказъм и в отделна публикация дигиталният профил анализира и потенциалните избиратели на бъдещия политически проект: „средната възраст на електората на Радев е „помня, когато хлябът беше 2 стотинки“. Избирателите му отиват на „финален гастрол пред урните“ (Братя с Грим, 2026). Тук се застъпват поколенчески стереотипи, през които се търси опростено обяснение на политическия избор – като сблъсък между млади и стари, бъдеще и минало, прогресивни срещу ретроградни. Този текст цели мобилизация на по-младата аудитория, но със сигурност отблъсква умерени избиратели и като цяло задълбочава разделението и фрагментацията.

Вторият публичен ход на Румен Радев е участието му в предаването „Панорама“ на БНТ. В 45-минутното интервю Радев се позиционира като критик и опонент на статуквото - лидер, който се изправя срещу политическата система и ще се бори с олигархията. Посочи, че президентската институция (която все пак е част от политическата система) му дава легитимност да потърси доверието на избирателите. Както и в обръщението към нацията в интервюто доминират две ключови понятия: „олигархия“ (повтаря се 13 пъти) и „хората“ (повторено 28 пъти). Радев подчерта „неравенствата“ като ясно доказателство за мощта на българската олигархия: „ние сме абсолютен европейски шампион по неравенства“ (Радев, Р., 2026). Това е класически популистки наратив, който рамкира предстоящата политическа битка като сблъсък - народът срещу олигархията - „Но за нас най-важни са хората. Това стана, знаете вече, наратив, но по-важни са хората от етикетите“ (Радев, Р., 2026). Не посочи в конкретика кои са политическите лица на този олигархичен модел на управление.

Отново призна грешки и поиска прошка, което подсилва усещането за автентичност и самокритика.

Той подчерта, че влиза в партийната политика от чувство за дълг, а не от амбиция със следните аргументи: „хората очакваха да предприема действия“, „хората настояваха да създам партия“ (Радев, Р., 2026). Това импонира на архетипа на Воина - Защитник. Съзнателно се разграничи и отхвърли месианската рамка - „не встъпвам в политиката с амбицията за еднолична власт. Нямам мания за Спасител и са ми чужди всякакви месиански идеи“ (Радев, Р., 2026).

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Радев умишлено избяга идеологическите етикети - ляво, дясно, център, за да си остави максимално широк хоризонт на действие на новата партия. Позиционира се като проевропейски лидер, но настоя българските решения да се вземат с оглед на националните интереси. Това е пример за суверенистка реторика, поставена в проевропейска рамка. По един от най-важните геополитически въпроси, по които често е критикуван, Румен Радев заяви, че Крим де факто е руски, но юридически е на Украйна: „Съгласно международното право Крим е част от Украйна, а реалността казва, че Крим е част от Русия. Това са факти и никоя интерпретация не може да ги отмени“ (Радев, Р., 2026). Използва стратегически спин в отговора си, с който едновременно признава международното право, но заедно с това отчита фактическите обстоятелства.

В края на интервюто отново през личната си история се позиционира като Воин - Защитник: „аз съм горд, че като командир на всички позиции... не допуснах нито една загуба на самолет, летец или техник“ (Радев, Р., 2026).

Очаквано интервюто предизвиква реакции на анализираната сатирична страница. Първата публикация по темата може да бъде определена като персонална атака, хуморът не е безобиден, а звучи в стилистиката на агресивно-сатиричната пропаганда. Интервюто е определено като 50 минути агония, а слушането му като физическо мъчение. Атакува се директно харизмата на политическия опонент: „Ние не гледахме човек от плът и кръв. На екрана имаше зле настроен опит за изкуствен интелект от зората на компютърната ера... Студен механичен алгоритъм, рецитиращ заучени фрази и лозунги като развален грамофон. Нула емоция, нула човештина“ (Братя с Грим, 2026). Изгражда се контранаратив, който демитологизира и унищожава публичния образ на политика и неговия авторитет.

Президентската институция е използвана като „инкубатор за лични амбиции“, параван на „най-дългата, скрита и неморална предизборна кампания в историята, започнала още през 2020 г.“ (Братя с Грим, 2026).

Бъдещият политическият проект е представен през силни медицински метафори като „канцерогенна клетка, която метастазираше тихо в организма на държавата..., за да избухне в своя терминален стадий“ (Братя с Грим, 2026).

Контранаративът буквално деконструира архетипа на Воин - Защитник. Радев е иронично принизен: „това издава мислене не на генерал, а на дребен джебчия, който вярва, че светът е балък..., а не партньор, с когото се гради бъдеще“ (Братя с Грим, 2026). Делегитимацията достига своя връх в твърдението: „имаш само жажда за власт. Ти си политическо нищо, което ще заеме формата на всеки съд, в който го налейт, стига да е на върха“ (Братя с Грим, 2026). Публикацията намежда за политическа пресметливост и безпринципност: „Готов съм да си легна с абсолютно всеки, стига аритметиката да ми гарантира стола“ (Братя с Грим, 2026). Противопоставянето се развива по линията морал срещу схемаджийство, харизматичен лидер срещу бездушен алгоритъм, принципи срещу прагматичност. Това е силно токсична реторика, която цели тотална дехуманизация на публичния образ. През повърхностен, но силно емоционален сатиричен анализ на части от интервюто се прави опит за съзнателно целенасочено публично унижение, което прераства в публичен линч на политическия субект.

В отделна публикация е коментиран и отговорът за това чий е Крим - „Радев иска правов ред, но пък Крим хем е руски, хем украински“. Целта на този статус е да генерира голям обем от разнопосочни реакции под формата на коментари, на позицията изразена в интервюто, която разделя в оценката поддръжниците и критиците на политика. Въпреки потенциала да поляризира и раздели аудиторията, публикацията събира незначителен брой реакции.

Участието в „Панорама“ по БНТ вдъхновява цели три мема, посветени на секретаря на президента Николай Копринков. Те са в посока на позиционирането му като

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

сив кардинал, „президент в сянка“, който одобрява и назначава хора и разпределя потоци от непрозрачни средства. Видео създадено с изкуствен интелект използва директни реплики от интервюто на Румен Радев, които поставени в преформулиран контекст, са използвани като инструмент за изграждане на контранаратив. Директният цитат от интервюто: „декапитализираш държавни дружества, изсмукваш ликвидност от фирмите, бавиш им ДДС, натискаш ги да внасят авансово корпоративен данък и вземаш за година напред данък печалба на банките“ (Радев, Р., 2026) е интерпретирано във видеото като планиране на бъдещите действия на новата партия, които персонажът на Копринков слуша и записва.

Традиционно пестелив в публичните си изяви в официалната комуникация на Румен Радев на неговата фейсбук страница има изразени негови лични публични позиции по различни важни за страната и за геополитиката теми (общо 14 публикации). В своята същност те преповтарят изразените от него гледни точки – за предстоящата битка с олигархията, за неравенствата и бедността, както и призови за обединение в името на една „демократична, модерна и свободна европейска България“ (Радев, Р., 2026). Това е класическа комуникационна стратегия на придържане към основните послания (message box) в предстоящата кампания.

6. Резултати и дискусия

В съвременната епоха на дигитална комуникация и зрелищна политика, разказването на истории все по-убедително измества традиционните форми на политическо изразяване. Вместо да използват традиционните инструменти на политическа комуникация като интервюта, речи, дебати, политиките все по-често залагат на личните, емоционално наситени и медийно адаптирани истории, които изграждат образ, свързаност и доверие. Този осъзнат избор на наративите пред аргументите в политическата комуникация е знак за дълбоката трансформация на начина, по който се конструира публичния авторитет.

В изследването на Ройтерс институт от януари 2026 г. „Журналистика и технологии: тенденции и прогнози“ се посочва, че скоро „генерираното от хора и проверено съдържание ще бъде заглушено от машинно създаден шум (AI slop)“ (Newman, N., 2026). Докладът подчертава, че през 2025 година манипулирани видеа вече са част от предизборните кампании в Азия, Латинска Америка и Европа. Герт Вилдерс лидер на крайнодясната партия на свободата открива кампанията си с генерирано с изкуствен интелект видео, което показва как би изглеждала Нидерландия в бъдещето под шериятско право. (Newman, N., 2026). Въпреки че тези видеа бързо биват опровергавани, някои от тях все пак успяват да наберат популярност (Newman, N., 2026).

Дали това ще върне публиките обратно към традиционните новинарски медии е въпрос, на който трудно може да бъде даден еднозначен отговор.

Все по-категоричните опити на политиките да си спестят критични журналистически въпроси и да избегнат опасността някой да постави твърденията им в контекст пренася политическия дебат на страниците на социалните медии. Дигиталният политически разказ е базиран на емоции, твърдения и интерпретации, а не на аргументи и факти. Той има потенциала да мобилизира, но заедно с това да фрагментира публиките. От сблъсък на ценности и различна визия политиката се превръща в сблъсък на наратив и контранаратив, в центъра, на които често са конфликта и сензацийта. Това свежда политическия дискурс до зрелище, спектакъл, шоу, в което аргументите отстъпват пред ефектите на непосредственото въздействие. В социалните мрежи тази комуникация се изражда в патология, в една крайно токсична и агресивна реторика. А това неизбежно води до още по-голям срив на доверието в политическия процес като цяло.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Хенри Дженкинс подчертава, че новите медии функционират на базата на различни принципи от тези на телевизията и радиото: „достъп, участие, взаимност и комуникация между равни, а не от един към много. Предвид тези принципи трябва да очакваме, че цифровата демокрация ще бъде децентрализирана, неравномерно разпределена, дълбоко противоречива и бавна в своето развитие“ (Jenkins, H., 2006).

„Последните вълни от дигитално подпомогнати, но незавършени революции, прекъснати движения и нарастващ популизъм, едновременно ни въодушевиха и разочароваха“, допълва картината изследователката Зизи Папакариси. „Те ни изпълниха с надежда за дигиталните пътища към демокрацията, които технологиите откриват, но също така ни направиха по-наясно с уязвимостта на тези пътища. Те ни вдъхновиха с визии за демокрация, но и ни разочароваха, когато тези визии бяха замърсени от популизъм“ (Papacharissi, Z., 2021). Големият въпрос е какво предстои? „Ами ако демокрацията не е крайната цел, а пътят към нещо по-добро - и ако технологиите могат да ни помогнат да се доближим до него?“ (Papacharissi, Z., 2021).

7. Заключение

В заплахата за демокрацията или във възможност за нещо по-добро се превръщат глобалната мрежа и развитието на технологиите в контекста на дигиталния сторителинг?

В свят, белязан от постистината, където дезинформацията е основно оръжие за мобилизиране на електорати, дигиталният разказ се трансформира от средство за разбиране на света в инструмент за неговото моделиране. Той не просто представя нечия версия за реалността, но също така я създава, а понякога дори съзнателно я деформира и манипулира.

Битките за политическа власт, идентичност и монопол над истината вече се водят през историите. Между фактите и преживяванията аудиториите са трайно поляризирани и фрагментирани - всеки в капана на собствения си социален балон. И въпреки че свободно и шумно можем да изразяваме своето мнение се чувстваме все по-изолирани. Предстои да видим дали технологиите, които все по-сериозно оформят новия свят, ще задълбочат фрагментацията, като ни отдалечат още по-категорично едни от други или ще създадат нови възможности за диалог, взаимно разбиране и приемане.

Използвана литература:

- Couldry, N. (2008). Digital storytelling, media research and democracy: Conceptual choices and alternative futures. In K. Lundby (Ed.), *Digital storytelling, mediatized stories: Self-representations in new media* (pp. 41–60). Peter Lang.
- Hartley, J., & McWilliam, K. (2009). *Story circle: Digital storytelling around the world*. Wiley-Blackwell.
- Jenkins, H. (2006). *Convergence culture: Where old and new media collide*. New York University Press.
- Lambert, J. (2006). *Digital storytelling: Capturing lives, creating community*. Digital Diner Press.
- Manovich, L. (2001). *The language of new media*. MIT Press.
- Page, R. E. (2012). *Stories and social media: Identities and interaction*. Routledge.
- Papacharissi, Z. (2021). *After democracy: Imagining our political future*. Yale University Press.
- Porter, B. (2004). *DigiTales: The art of telling digital stories*. Bernajean Porter.
- Seargeant, P. (2022). *The art of political storytelling: Why stories win votes in post-truth politics*. Bloomsbury.
- Ангова, С. (2013). Трансформирана компетентност: квалификационен профил на онлайн журналиста. *Научни трудове на УНСС*, 53(3), 211-236.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- Братя с Грим (19.01.2026) Днес Радев ще излезе, за да говори. Facebook. Retrieved from: <https://www.facebook.com/share/p/1ATgqkHFAD/?mibextid=wwXIf>
- Братя с Грим (19.01.2026). Интернет мем - емблема на новия политически проект. Facebook. Retrieved from: <https://www.facebook.com/share/p/18A4fq4pme/?mibextid=wwXIf>
- Братя с Грим (19.01.2026). Гласувайте или дайте предложение как според вас ще се казва партията на Радев. Facebook. Retrieved from: <https://www.facebook.com/share/p/1AwAyLm7Px/?mibextid=wwXIf>
- Братя с Грим (20.01.2026). Гледай! Сподели! Така ще отвориш очите на останалите. Facebook. Retrieved from: <https://www.facebook.com/reel/1589768479044185>
- Братя с Грим (24.01.2026). Вчера "Афера" директно дръпна шалтера на осветлението в спалнята, където се зачева новият политически спасител. Facebook. Retrieved from: <https://www.facebook.com/share/p/1Fhawo9ksi/?mibextid=wwXIf>
- Братя с Грим (24.01.2026). Включваме се с лек уплах... Facebook. Retrieved from: <https://www.facebook.com/share/p/1DnU4juaS3/?mibextid=wwXIf>
- Братя с Грим (26.0.2026). Българската национална душа страда от една фатална, хронична патология - чакането някой друг да ни оправи. Facebook. Retrieved from: <https://www.facebook.com/share/p/189czrijMZ/?mibextid=wwXIf>
- Братя с Грим (30.01.2026). За тези, които са имали късмета да пропуснат телевизионната изява на гражданина Румен Радев, ще ви резюмираме ситуацията, за да ви спестим агонията. Facebook. Retrieved from: <https://www.facebook.com/share/p/16zeZmeWLh/?mibextid=wwXIf>
- Братя с Грим (30.01.2026). Facebook. Retrieved from: <https://www.facebook.com/share/r/18Rh5MDjFg/?mibextid=wwXIf>
- Братя с Грим (30.01.2026). Радев иска правов ред, но пък Крим хем е руски, хем украински. Facebook. Retrieved from: <https://www.facebook.com/share/p/18WAU6MAzf/?mibextid=wwXIf>
- Братя с Грим (31.01.2026) Вярвате ли на Николай Копринков? Facebook. Retrieved from: <https://www.facebook.com/share/p/14bBvrnZWWWh/?mibextid=wwXIf>
- Радев, Р. (2026). Обръщение на президента Румен Радев към българския народ в предаването "Още от деня". БНТ. Retrieved from: <https://bnt.bg/news/rumen-radev-podava-ostavka-kato-prezident-gotovi-sme-mozhem-i-shte-uspeem-v406760-345583news.html>
- Радев, Р. (2026). Интервю в предаването "Панорама". БНТ. Retrieved from: <https://bnt.bg/news/rumen-radev-v-panorama-345807news.htm>
- Цанкова, С. В., Томова, Б. И., Ангова, С. К., Осиковски, М. Н., Николова, М. П., Андреева, Д. П., Манчева, Г. С., & Вълчанов, И. И. (2015). Икономически и професионални трансформации в конвергентната медийна среда. Newmedia21. Retrieved from: <https://www.newmedia21.eu/content/2011/11/SBORNIK-za-Nyu-media-21.pdf>
- Coghlan, D., & Brydon-Miller, M. (2014). Digital storytelling. In D. Coghlan & M. Brydon-Miller (Eds.), The SAGE encyclopaedia of action research (Vol. 2, pp. 267–270). SAGE Publications. <https://doi.org/10.4135/9781446294406>
- Chu, E., Dunn, J., Roy, D., Sands, G., & Stevens, R. (2017). AI in storytelling: Machines as co-creators. MIT Media Lab. Retrieved from: <https://www.mckinsey.com/industries/technology-media-and-telecommunications/our-insights/ai-in-storytelling#/>
- Kabashkin, I., Zervina, O., & Misnevs, B. (2025). AI narrative modeling: How machines' intelligence reproduces archetypal storytelling. Information, 16(4), 319. <https://doi.org/10.3390/info16040319>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- Nabirye, H. K. (2025). Digital storytelling: Transforming narratives in the 21st century. Eurasian Experiment Journal of Humanities and Social Sciences. Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/389165385_Digital_Storytelling_Transforming_Narratives_in_the_21st_Century
- Newman, N. (2026). Journalism, media and technology trends and predictions 2026. Reuters Institute for the Study of Journalism, University of Oxford. Retrieved from: <https://reutersinstitute.politics.ox.ac.uk/journalism-media-and-technology-trends-and-predictions-2026>
- Robin, B. R. (2008). Digital storytelling: A powerful technology tool for the 21st century classroom. Theory Into Practice, 47(3), 220–228. <https://doi.org/10.1080/00405840802153916>
- Tariq, M. (2025). The influence of AI on digital storytelling and media narratives. In Digital and cultural influences on media narratives and storytelling. DOI: [10.4018/979-8-3373-2023-6.ch001](https://doi.org/10.4018/979-8-3373-2023-6.ch001)

ЕЗИКЪТ НА ВОЙНАТА В МЕДИИТЕ: ДИСКУРСИВНИ СТРАТЕГИИ В ОТРАЗЯВАНЕТО НА ВОЙНАТА МЕЖДУ РУСИЯ И УКРАИНА

СВЕТОСЛАВ ДЕЯНОВ МЕТАНОВ

Докторант по научна специалност „Журналистика“, Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Това изследване разглежда езика на войната в медиите по време на конфликта между Русия и Украйна, като се фокусира върху дискурсивни стратегии, които оформят общественото възприятие. Целта е да се идентифицират ключови лексикални и семантични механизми – евфемизация, демонизация, метафоризация и емоционалност – и тяхното влияние върху аудиторията. Изследването използва качествен анализ на медийни текстове, включително печатни, телевизионни и онлайн източници. Резултатите показват, че езикът на войната систематично прониква в медийния дискурс, легитимира насилието и засилва поляризацията между "нас" и "тях". Ограниченията се отнасят до конкретния период и избора на медийни канали. Това изследване подчертава значението на критичната медийна грамотност и осигурява основа за бъдещи сравнителни изследвания.

Ключови думи: език на войната, медийна пропаганда, евфемизация, демонизация, метафоризация

Abstract:

This study examines the language of war in the media during the conflict between Russia and Ukraine, focusing on discursive strategies that shape public perception. The aim is to identify key lexical and semantic mechanisms – euphemization, demonization, metaphORIZATION, and emotionalization – and their influence on audiences. The research employs qualitative analysis of media texts, including print, television, and online sources. Findings indicate that the language of war systematically penetrates media discourse, legitimizes violence, and reinforces polarization between “us” and “them.” Limitations relate to the specific period and selection of media channels. This study emphasizes the importance of critical media literacy and provides a foundation for future comparative research.

Keywords: language of war, media propaganda, euphemization, demonization, metaphORIZATION

Увод

В условията на съвременните въоръжени конфликти ролята на медиите надхвърля традиционната функция на посредник на информация и се превръща в ключов фактор за формиране на обществените възприятия и интерпретации на реалността. Особено показателен в това отношение е начинът, по който медиите отразяват войната между Русия и Украйна от 2022 г. до днес, при която информационното пространство се оказва не по-малко значимо поле на сблъсък от самите бойни действия. В този контекст езикът се явява неутрален инструмент за описание само привидно, тъй като чрез него се конструират значения, легитимират се позиции и се насочва общественото мнение.

Настоящото изследване изхожда от разбирането, че т.нар. „език на войната“ не се ограничава единствено до прякото описание на военни действия, а прониква в по-

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

широкия медиен дискурс чрез разнообразни лексикални, метафорични и реторични стратегии. Този процес може да бъде разглеждан като форма на дискурсивна милитаризация, при която военната терминология и логика се пренасят в области като политика, икономика и международни отношения, като по този начин се създава специфична интерпретативна рамка за разбиране на събитията.

Теоретичната рамка на изследването се основава на принципите на критичния дискурс анализ, според които езикът не само отразява, но и активно участва в изграждането на социалната реалност. В този смисъл подходите на Норман Ферклоу (Fairclough, 1995) и Тео А. ван Дайк (Van Dijk, 1998) предоставят подходящ инструментариум за анализ на връзката между език, власт и идеология. Допълнително, концепцията за медийно рамкиране, разработена от Робърт Ентман (Entman, 1993), позволява да се проследи как чрез селекция и акцентирание върху определени езикови елементи медиите структурират възприятието за конфликта.

Основната цел на настоящото изследване е да анализира как и до каква степен езикът на войната прониква в медийния дискурс чрез идентифициране на основните лексикални и дискурсивни стратегии при отразяването на войната в Украйна. В тази връзка се поставят следните изследователски въпроси: (1) какви форми на военна терминология и метафорика се използват в медиите; (2) как чрез езикови средства се конструират образите на участниците в конфликта; (3) какви дискурсивни стратегии допринасят за милитаризацията на медийния език.

Очакваните резултати от изследването са свързани с идентифицирането на устойчиви модели в употребата на военен език, които надхвърлят информативната функция на медиите и се вписват в по-широки процеси на идеологическо рамкиране и интерпретация на реалността. В този смисъл анализът има цел не само да опише конкретни езикови явления, но и да допринесе за по-задълбоченото разбиране на ролята на медиите в условията на съвременни конфликти.

1. Предвоенни дискурсивни стратегии и формиране на пропагандния наратив

Войната в Украйна, в нейната т.нар. пълномащабна фаза, започнала на 24 февруари 2022 г., е предшествана от продължителен период на изграждане на специфичен медиен и пропаганден дискурс. Този период се характеризира с постепенно конструирание на интерпретативни рамки, които подготвят общественото възприятие за конфликта и създават условия за по-лесно приемане на последващите военни действия.

Съществен елемент от този процес представлява употребата на евфемистични и легитимиращи езикови конструкции, които придобиват централно място в официалния дискурс на Русия. Формулировки като „специална военна операция“, „денацификация“ и „демилитаризация“ функционират като средства за преформулиране на реалността, при които директното назоваване на военния конфликт се заменя с по-умерени и концептуално натоварени термини. По този начин се постига едновременно смекчаване на възприятието за насилие и легитимиране на предприетите действия.

В този контекст е показателно наблюдението на Виктор Клемперер (Klemperer, 1947) относно историческата обусловеност на политическата лексика, при която определени термини възникват в конкретни ситуации, но могат да бъдат реактивирани в нови идеологически рамки. Повторната поява на понятието „денацификация“ в съвременен контекст илюстрира именно подобен механизъм на дискурсивна трансформация.

Наблюдава се също така разминаване между официалния дискурс и международното медийно представяне на конфликта. Докато в глобален план събитията се дефинират като война, официалната позиция на Русия последователно избягва

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

употребата на този термин. Подобни практики могат да бъдат разглеждани като част от по-широка традиция в политическата комуникация, при която военните действия се обозначават чрез оперативни или символично неутрални наименования, както в случая с операция „Барбароса“ или операция „Пустинна буря“.

Паралелно с това, в предвоенния период се наблюдава активно изграждане на негативни образи на Украйна в проправителствените руски медии. Този процес започва още след Оранжевата революция и се задълбочава след събитията от 2014 г. и конфликта в Донбас. В рамките на този дискурс Украйна често се представя като политически нестабилна държава, характеризираща се с вътрешни противоречия, икономически трудности и засилващи се антируски настроения.

Особено значима роля в този процес играе активирането на исторически наративи, свързани с Втората световна война, които се използват за изграждане на морално натоварени интерпретации на съвременния конфликт. В този контекст в медийния език се утвърждават лексикални конструкции като „киевски режим“, „хунта“, „укрофашисти“ и „укронацисти“, които функционират като инструменти за идеологическа поляризация и дехуманизация на противника.

Наред с езиковите стратегии, в процеса на формиране на пропагандния наратив се използват и различни форми на дезинформация. Разпространението на емоционално въздействащи, но недоказани или опровергани твърдения — като случая с т.нар. „разпнато момченце“ — допринася за засилване на негативните нагласи и за изграждане на силно емоционализиран образ на противника. Сходна функция изпълняват и сатирични или иронични твърдения, извадени от първоначалния им контекст и използвани като аргумент в медийния дискурс.

В обобщение може да се заключи, че още преди началото на пълномощабните военни действия се формира комплексен дискурсивен модел, в рамките на който чрез комбинация от евфемизация, исторически аналогии, идеологическа поляризация и дезинформационни практики се изграждат устойчиви интерпретации на реалността. Този модел създава предпоставки за последващата милитаризация на медийния език и улеснява интегрирането на „езика на войната“ в по-широкия медиен дискурс.

2. Дискурсивни стратегии по време на войната

2.1. Евфемизация и терминологично рамкиране в медийния дискурс

Една от най-отчетливите прояви на езика на войната в медиите е свързана с употребата на евфемистични конструкции и специфични терминологични избори, чрез които се постига рамкиране на конфликта. Евфемизацията функционира като дискурсивна стратегия, при която чрез подмяна или смекчаване на определени наименования се променя възприятието за събитията, без да се променя тяхната същност.

Особено показателен в това отношение е случаят с официалното обозначаване на военните действия на Русия в Украйна като „специална военна операция“. Тази формулировка представлява класически пример за евфемизация, при която се избягва употребата на термина „война“, носещ ясно изразена негативна конотация в международния политически и медиен дискурс. По този начин се създава възможност за представяне на военните действия като ограничени по обхват, целенасочени и контролирани, което оказва влияние върху тяхното обществено възприемане.

Подобна функция изпълняват и понятия като „денацификация“ и „демилитаризация“, които се използват за обозначаване на целите на военните действия. Тези термини притежават силно идеологическо натоварване и препращат към конкретни исторически контексти, най-вече към опита от Втората световна война. Чрез тях се

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

осъществява не само легитимация на предприетите действия, но и морално рамкиране на конфликта, при което едната страна се позиционира като носител на „праведна“ кауза.

В медийния дискурс се наблюдава и противопоставяне между различни терминологични избори, които отразяват алтернативни интерпретации на събитията. Така например, докато в редица международни и западни медии се използват обозначения като „инвазия“ или „агресия“, в други контексти се предпочитат по-неутрални или смекчени формулировки. Тази вариативност в терминологията не е случайна, а е пряко свързана с процесите на медийно рамкиране, при които чрез селекция на езикови средства се конструира определена перспектива върху реалността.

Евфемизацията и терминологичното рамкиране могат да бъдат разглеждани и като средство за управление на обществените нагласи, особено в условията на въоръжен конфликт. Чрез внимателно подбрани лексикални единици медиите не само информират, но и насочват интерпретацията на събитията, като акцентират върху определени аспекти и редуцират значимостта на други. В този смисъл езикът се превръща в инструмент за конструиране на социална реалност, в рамките на която военните действия се представят по начин, съответстващ на определени политически и идеологически цели.

В обобщение може да се заключи, че евфемизацията и терминологичното рамкиране заемат централно място в езика на войната, като чрез тях се постига едновременно смекчаване на възприятието за насилие и легитимиране на определени интерпретации на конфликта. Тези процеси представляват важен елемент от по-широката тенденция към милитаризация на медийния дискурс, при която езиковите избори играят ключова роля за формирането на обществените нагласи.

2.2. Демонизация и идеологическа поляризация в медийния дискурс

Съществен елемент от езика на войната в медиите представлява изграждането на ясно изразена опозиция между „свой“ и „чужди“, която се реализира чрез процеси на демонизация и идеологическа поляризация. Тези дискурсивни стратегии функционират чрез систематично приписване на негативни характеристики на противниковата страна, като по този начин се създава морално оправдание за конфликта и се улеснява възприемането на военните действия.

В контекста на войната между Русия и Украйна тази стратегия се проявява чрез утвърждаването на специфичен лексикален репертоар, включващ обозначения като „киевски режим“, „хунта“, „укрофашисти“ и „укронацисти“. Тези термини не функционират като неутрални описания, а като силно оценъчни категории, които редуцират сложността на политическата реалност до бинарна опозиция между „добро“ и „зло“. По този начин се създава опростена интерпретативна рамка, в която едната страна се представя като легитимен и морално оправдан актьор, а другата — като заплаха, изискваща неутрализация.

Особено значима роля в този процес играе активирането на исторически аналогии, свързани с Втората световна война. Чрез употребата на термини като „фашизъм“ и „нацизъм“ съвременният конфликт се вписва в добре позната морална рамка, в която противопоставянето има ясно изразено етично измерение. Тази стратегия позволява пренасяне на исторически натоварени значения върху настоящи събития, като по този начин се усилва емоционалното въздействие на медийния дискурс.

Демонизацията на противника често е съпроводена и от процес на дехуманизация, при който той се представя не просто като политически опонент, а като морално деградиран или дори екзистенциално опасен субект. В този контекст използването на обобщаващи и редуциращи обозначения допринася за изграждането на колективен образ, лишен от индивидуалност и сложност. Така се създават условия за възприемане

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
на конфликта не като сблъсък на интереси, а като неизбежна конфронтация между несъвместими ценностни системи.

В медийния дискурс тази поляризация се реализира и чрез системна употреба на местоимения и колективни категории, които конструират групов идентичност. Чрез противопоставянето „ние“ – „те“ се изгражда чувство за принадлежност и солидарност, като същевременно се засилва дистанцията спрямо „другия“. Тази бинарна структура е характерна за военния дискурс и изпълнява функцията да опрости възприятието за сложни политически процеси.

Следва да се отбележи, че подобни стратегии не са ограничени до една конкретна медийна среда, а могат да бъдат наблюдавани в различни контексти, макар и с различна интензивност и езикови средства. В този смисъл демонизацията и идеологическата поляризация представляват универсални механизми на военната пропаганда, които намират специфични проявления в зависимост от културния и политически контекст.

В обобщение може да се заключи, че чрез процесите на демонизация и поляризация медийният дискурс създава опростени, но силно въздействащи модели на интерпретация, които подпомагат легитимирането на конфликта и формират устойчиви обществени нагласи. Тези стратегии са тясно свързани с по-широката тенденция към милитаризация на езика, при която комуникацията се подчинява на логиката на конфронтацията.

2.3. Метафоризация и разширяване на военния език в медийния дискурс

Една от характерните особености на съвременния медиен дискурс е широкото използване на военни метафори, чрез които се осъществява пренасяне на концептуални модели от сферата на войната към други обществени области. Този процес може да бъде разглеждан като форма на дискурсивна експанзия, при която езикът на войната надхвърля рамките на прякото описание на военни действия и започва да структурира възприятието за политически, икономически и информационни процеси.

В контекста на войната между Русия и Украйна медиите често използват метафорични конструкции като „информационна война“, „битка за общественото мнение“, „енергиен фронт“ или „дипломатически натиск“. Тези изрази не описват реални военни действия, а функционират като когнитивни инструменти, чрез които сложни процеси се представят в по-достъпна и разбираема форма. В същото време те пренасят логиката на конфронтацията върху сфери, които по своята същност не са военни.

Теоретично този процес може да бъде обяснен чрез концепцията за концептуалните метафори, разработена от Джордж Лейкф, според която метафорите не са просто стилистични средства, а основен механизъм за структуриране на мисленето (Lakoff, G., & Johnson, M., 1980). В този смисъл употребата на военни метафори в медиите допринася за изграждането на специфична интерпретативна рамка, в която различни обществени процеси се възприемат като част от по-широк конфликт.

Особено съществено е, че чрез подобни метафори се засилва усещането за постоянна конфронтация и напрежение. Например, обозначаването на икономически санкции като „икономическа война“ или на информационните кампании като „битка“ създава впечатление за непрекъснато противопоставяне, което изисква мобилизация и реакция. По този начин метафоричният език не само описва реалността, но и активно участва в нейното конструиране.

Наблюдава се също така тенденция към разширяване на обхвата на военната лексика чрез нейното прилагане в различни контексти, включително вътрешнополитически и социални процеси. Това разширяване допринася за

нормализиране на военния начин на мислене, при който конфликтът се възприема като основен принцип на взаимодействие. В резултат на това границата между военно и немилитарно постепенно се размива, а езикът на войната се превръща в универсален инструмент за интерпретация.

Следва да се отбележи, че метафоризацията не е неутрален процес, а има ясно изразени комуникативни и идеологически функции. Чрез подбора на определени метафори медиите могат да насочват вниманието към конкретни аспекти на реалността, като същевременно маргинализират други. Така например, представянето на дадена ситуация като „битка“ предполага наличие на противници, победа и загуба, което ограничава възможността за интерпретация в термини на сътрудничество или компромис.

В обобщение може да се заключи, че метафоризацията и разширяването на военния език представляват ключов механизъм за проникването на „езика на войната“ в медийния дискурс. Чрез тях не само се описват събитията, но и се формира специфичен начин на мислене, в който конфликтът се възприема като универсална рамка за разбиране на съвременната реалност.

2.4. Емоционализация и драматизация на медийния дискурс

Друг важен аспект на езика на войната в медиите е системната емоционализация и драматизация на съдържанието. Тези дискурсивни стратегии целят не само информиране, но и създаване на силно емоционално въздействие върху аудиторията, което засилва приемането на определени интерпретации на конфликта и формира нагласи, подчинени на логиката на конфронтацията.

В медиите се наблюдава широк спектър от лексикални и синтактични средства за усилване на драматичния ефект. Често се използват оценки като „жестоки удари“, „масови разрушения“, „героична съпротива“, които освен описателна функция, изпълняват и емоционална роля. Такива изрази засилват усещането за напрежение, непосредствена опасност и морална значимост на събитията, като по този начин мобилизират вниманието и чувствата на публиката.

Емоционализацията се постига и чрез повествователни техники, които фокусират върху индивидуални съдби и конкретни случаи, създавайки силни идентификационни връзки с аудиторията. Пример за това са разказите за жертви на конфликта или истории за „героични действия“ на определени групи, които се използват системно в предвоенния и военния медийен дискурс. Тези техники превръщат новината в разказ с висока степен на въздействие и емоционална ангажираност.

Драматизацията е също тясно свързана с избор на визуални и аудиовизуални средства, особено в телевизионни и онлайн медии. Използването на шокиращи изображения, силни визуални контрасти и ритмични монтажни решения допълва вербалните стратегии, засилвайки възприемането на конфликтната ситуация като критична и неминуема. Така се формира комплексна медийна реалност, в която езикът, визуалният материал и повествователните техники функционират в синхрон.

Важен ефект от емоционализацията и драматизацията е и усилването на поляризацията между „свои“ и „чужди“. Чрез акцент върху страданията на „нашата“ страна и насилието над „другата“ се конструира морална рамка, в която конфликтът се представя като необходимост, а противникът — като морално неприемлив. Това допринася за засилване на обществената подкрепа и за по-лесно възприемане на военни и политически решения.

В обобщение, емоционализацията и драматизацията представляват съществено средство за проникване на „езика на войната“ в медиите. Чрез тях се създава силно

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
въздействащ дискурс, който не само информира, но и манипулира емоциите и нагласите на аудиторията, укрепвайки рамките на конфликтния наратив и подготвяйки почвата за приемане на последващите интерпретации на събитията.

Заклучение

Анализът на езика на войната в медиите по време на конфликта между Русия и Украйна показва, че медиите функционират не само като средство за информиране, но и като инструмент за формиране на общественото възприятие и нагласи. Чрез комбинацията от евфемизация, демонизация, метафоризация и емоционализация се изгражда комплексен дискурсивен модел, който определя рамката на интерпретация на събитията и укрепва поляризацията между „свои“ и „чужди“.

Евфемизацията и терминологичното рамкиране позволяват смекчаване на възприятието за насилие и легитимиране на конкретни действия, докато демонизацията и идеологическата поляризация създават опростени, но силно въздействащи образи на противника. Метафоризацията разширява логиката на военния конфликт върху различни социални и политически процеси, а емоционализацията и драматизацията засилват емоционалното въздействие върху аудиторията и формират устойчиви нагласи, подчинени на логиката на конфронтацията.

В резултат на тези стратегии се постига не само комуникативно, но и когнитивно въздействие, като се оформя специфичен начин на мислене за събитията, при който конфликтът се възприема като неизбежен и морално оправдан. Тези процеси подчертават значението на медийния дискурс като поле за конструиране на социалната реалност и показват, че „езикът на войната“ прониква в обществото чрез системно изграждане на интерпретационни рамки и емоционално натоварени послания.

В заключение, резултатите от изследването потвърждават, че езикът на войната не е просто лексикален феномен, а стратегически инструмент за влияние върху общественото мнение. Те също така подчертават необходимостта от критичен медиен подход и внимателен анализ на дискурсивните практики, особено в условията на въоръжени конфликти и пропагандни кампании. Това изследване отваря възможности за бъдещи проучвания, насочени към сравняване на различни медийни контексти и оценка на ефектите от използването на езика на войната върху обществените нагласи.

Използвана литература

- Якимова, М. (2022). *Страх и пропаганда*. София, България: Изток-Запад.
- Entman, R. M. (1993). *Framing: Toward clarification of a fractured paradigm*. Journal of Communication, 43(4), 51–58. <https://doi.org/10.1111/j.1460-2466.1993.tb01304.x>
- Fairclough, N. (1995). *Critical discourse analysis: The critical study of language*. London, UK: Longman.
- Klemperer, V. (1947). *LTI – Language of the Third Reich: A philologist's notebook*. London, UK: Weidenfeld & Nicolson.
- Lakoff, G., & Johnson, M. (1980). *Metaphors we live by*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Van Dijk, T. A. (1998). *Ideology: A multidisciplinary approach*. London, UK: Sage.
- Първи канал. (2014). Репортаж за „разпнатото момченце“ в Славянск. Москва, Русия: Първи канал.
- Blitz.bg. (2014, 13 юли). Жена от Славянск: Украински силоваци разпнаха на кръст 3-годишно момченце (ВИДЕО). https://blitz.bg/svyat/zhen-a-ot-slavyansk-ukrainski-silovaci-razpanaha-na-krast-3-godishno-momchence-video_news278986.html
- ICTV. (2000). Хумористично скеч шоу с „древните укри“. Киев, Украйна: ICTV.

**ТЕМАТА ЗА ЧУЖДЕСТРАННОТО ФИНАНСИРАНЕ НА
БЪЛГАРСКИТЕ МЕДИИ – УПОТРЕБА В ПОЛИТИЧЕСКАТА
РИТОРИКА**

СТЕФАН РАЙЧЕВ АНТОНОВ

Докторант по научна специалност „Журналистика“, Университет за национално и световно стопанство

Резюме

Този доклад цели да проследи политическото отношение към чуждестранното финансиране на българските медийни компании и обвиненията, че бенефициентите на медийните компании формират мрежи за влияние върху общественото мнение и политическите решения на българските институции. Нашите открития показват поляризация сред политическите партии по въпроса, както и засилване на дискусиите преди изборите. Продължава се дебат за подкрепа и против приемането на специално законодателство, което да регулира чуждестранното финансиране на българските медии. Дискусията има за цел да представи чуждестранното финансиране на българските медии като феномен само по себе си, тъй като то се счита за едно от решенията, които намаляват натиска върху медийната независимост, но от друга страна се разглежда като корен на други проблеми.

Ключови думи: Чуждестранно финансиране на медии, политическа реторика, медийно влияние **Abstract**

This report aims to track the political attitude towards foreign funding for Bulgarian media companies and the allegations that the beneficiary media companies form networks for influencing the public opinion and political decisions of the Bulgarian Institutions. Our findings indicate polarization among the political parties regarding the matter as well intensification of the discussions before elections. There is an ongoing debate in support and against passing a special legislation that would regulate the foreign funding for Bulgarian media. The discussion aims to present the foreign funding for Bulgarian media as a phenomenon itself because it is widely regarded as one of the solutions that reduce the pressure over the media independence, but on the other hand it is regarded as a root of other problems.

Keywords: Foreign funding for media, political rhetorics, media influence

Увод

Малкият и ограничен медиен пазар в България често поставя компаниите от сектора под натиска да жертват своята независимост. Най-често сочените източници на зависимост са рекламодателите, олигарсите, които създават мрежа от медийни организации, безкритично настроени към делата им, а също и политическите сили, които опитват да моделират благосклонно поведение от медиите. Те постигат целта си, решавайки как и през кои медии да комуникират своята дейност и да дават привилегирован достъп до информация и възможности за създаване на съдържание. В такава среда се стига до концентрация на собствеността върху медиите, страда редакционната независимост, самото държавното регулиране на ресурси и подкрепа за медийния сектор се явява проблем (Спасов, Огнянова, Даскалова, 2016).

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
Професионалните стандарти падат, но се повишава политическия паралелизъм (Blach-Ørsten, Willig, Burkal, 2024).

В специализираната литература се посочва, че дефицитът на финансови ресурси може да се запълва и с постъпления от донорски програми (Dragomir, Altergot, 2018), било то от фондове на Европейския съюз, от неправителствени организации, в които често има чуждестранно участие или чуждестранни източници на финансиране. Този източник на финансиране съдържа потенциал да намали зависимостта ако не на всички медии, то поне на тези, които получават достъп до такива средства. В последното десетилетие, особено след изостряне на геополитическото напрежение в региона на Централна и Източна Европа и Близкия изток риториката в политическите среди, изказванията на анализаторите и медийното съдържание също се поляризира.

Обект на тази поляризация стана и отношението към чуждестранното финансиране за българските медии. Освен решение на проблема с недостатъчната финансова осигуреност, в нарастващ брой случаи чуждестранното финансиране се възприема като източник на нов проблем – упражняване на мека сила върху българското обществено мнение. Често медиите, получатели на финансиране от чуждестранни фондации, са обвинявани в колаборация с неправителствени организации, които се финансират от същите донори, както и че в крайна сметка прокарват интересите на своите общи източници на финансиране.

Чуждестранните източници на финансиране за медиите в България и тяхното влияние върху съдържанието на медиите-бенефициенти се разглеждат като потенциален източник на проблеми в редица анализи (Reuters Institute For The Study of Journalism, 2018, Вълков, 2025). До момента чуждестранното финансиране за медиите се посочва като потенциален проблем при формирането на мнения по различни теми, но не е получило своето специфично внимание като обект на изследване, а служи по-скоро като база за политическо противопоставяне.

1. Методика, фокус и обхват на проучването

Докладът е базиран върху изследване на изказвания на водещи политици от парламентарно представените партии в последните четири години (2020 – 2024 г.). Проследява се тяхното отношение към темата за финансирането на медиите от чуждестранни фондации и евентуално колаборация с неправителствени организации. Проведен е медиен мониторинг по ключови думи, комбинирани с имената на водещи политици от обхванатите политически партии. Използвани са услугите на технологичната компания b2bteam.bg. Тя откри близо 5 000 публикации, към които предостави линкове, след което селекцията се сведе до 972 публикации, в които действително става дума за изследвания проблем. Анализират се случаите, в които политици взимат отношение по темата за чуждестранното финансиране на българските медии, а не броя публикации, които отразяват конкретно изказване или законодателна инициатива. Така се проследява интензивността на вниманието, което политиките обръщат на проблема. В същото време открихме и някои медии, които подминават подобен род изказвания.

Ограниченията на изследването са няколко:

1. Подбрани са политици от парламентарно представените партии. Не се включват представители на ПП „Величие“, заради конфронтацията на техния лидер с медии по линия на негово основно бизнес начинание.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

2. Проследено е тяхното отношение към материята чрез използване на медиен мониторинг в 13 медии за период от три години, считано от 2022 година насам. Годината е подбрана заради началото на руско-украинския конфликт и поляризираното му отразяване в българските медии, както и нарастващото значение на темата за дезинформацията.

3. От намерените публикации в електронен формат, които може да се предоставят, при нужда фокусът попада само върху тези, които касаят темата и са свързани с конкретни политически сили. Не се отчитат коментари и анализи на журналисти, експерти или предприемачи без видимо изразена обвързаност с политическите сили, които попадат в изследването.

2. Основни акценти в политическата риторика по темата за чуждестранното финансиране на българските медии

Чуждестранното финансиране на българските медии е плод за размяна на обвинения и контраобвинения в зависимости, които датира от второто десетилетие на 21 век. То съвпада с разширяването на дейността на фондация „Америка за България“ към финансиране на медийни компании. Съвпада също с обвиненията, че министерствата, които са управляващи органи по европейски програми, контролират средствата за медийни кампании по линия на финансираните от европейските структурни фондове оперативни програми.

Този първи опит да се проследи отношението на политическите сили към проблема установи, че той относително рядко е тема за политически противопоставяния. Най-често чуждестранното финансиране се разглежда като източник на друг тип проблеми. Медиите-бенефициенти се представят като участници в мрежи за сътрудничество с неправителствени организации, които имат същите или сходни източници за финансиране и обслужват дневния ред по формиране на обществено мнение и популяризиране на политики, които противоречат на българския обществен интерес. За сметка на това подпомагат упражняването на меко влияние от страна на чужди сили, които опитват да си подсилят съдействието на българските политически сили.

Този наратив е възприет от политически сили, чиито обществени възприятия вече са квалифицирани като евроскептични, антиевропейски, проруски и/или крайно десни. С отпадането на ВМРО от Народното събрание и Европейския парламент, най-често този тип изказвания се правят от Политическа партия „Възраждане“. Най-краен израз на тази риторика е проектът за специален Закон за регистрация на чуждестранните агенти, който „Възраждане“ внасят два пъти в Народното събрание. Той изисква медиите и неправителствени организации, които получават финансиране от чужбина, да се регистрират като агенти за чуждо влияние и да обявяват това в специален регистър, на своите уеб страници и в своите хартиени публикации. Предвиждат се глоби за неизпълнение на закона и изключване на чуждестранните агенти от участие в специфични дейности.

Периодично към наратива се придържат други политически сили, но без да подкрепят Закона за регистрация на чуждестранните агенти. Например Българската социалистическа партия го възприема, когато става дума за приемане на специфично законодателство относно човешките права. БСП използват наратива като материализация на опасността да се прокара т. нар. „Джендър идеология“, вмъкната в проектозаконови за борба с домашното насилие или сексуалното образование за подрастващите.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

В значително по-редки случаи този тип меко влияние е припознат от президентската институция и в няколко изказвания на българския държавен глава Румен Радев (2017-2026). Той отстоява ненамесата на неправителствени организации във формирането и следването на последователна позиция спрямо евроинтеграцията на Република Северна Македония.

Политическите сили, които участват по-често в сформирания през последните пет години правителства, имат далеч по-сдържана позиция. ГЕРБ „Продължаваме Промяната“, коалицията „Да, България“, както и Движение за права и свободи (последното преди 20225 година) категорично отказват да приемат подобно законодателство. Самата тема попада значително по-рядко в техните изказвания, което показва, че по-скоро я подминават мълчаливо, вместо да се занимават да спорят с опонентите си по този въпрос.

В същото време се наблюдава явлението експерти и общественици, които в миналото са участвали в политическите партии, или са имали друга формална свързаност със съответните партии, или са се присъединили под някаква форма на по-късен етап, да възприемат тази риторика. Често такива изказвания прави бившият конституционният съдия и депутат на ГЕРБ Георги Марков. Той може вече и да не формално свързан с ГЕРБ, но е забелязван в антуража на партийния лидер Бойко Борисов при негови срещи с чуждестранни лидери. Риториката на Георги Марков е изключително негативно насочена именно към фондация Америка за България“, милиардера Джордж Сорос и неговата организация „Отворено общество“.

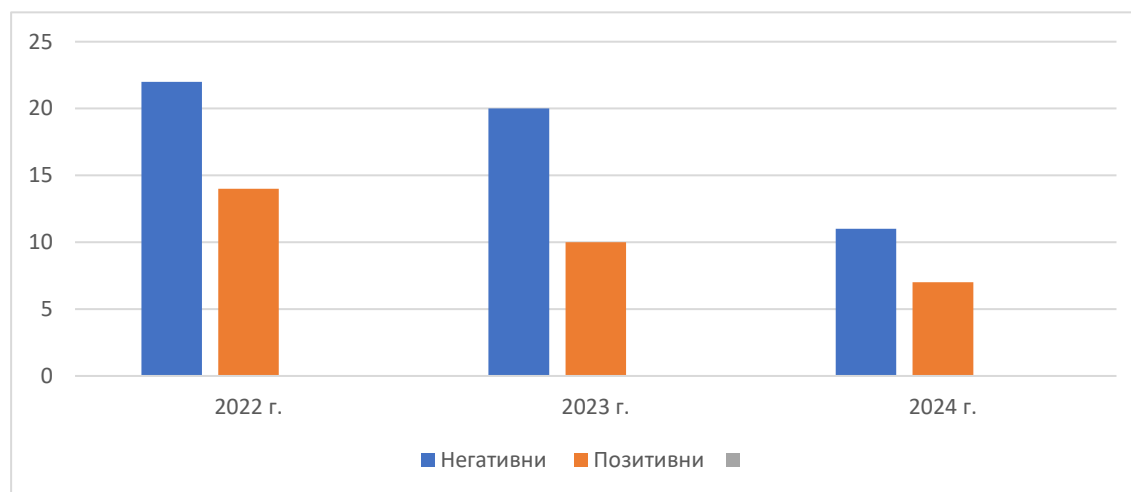
По този критерий открихме изказвания на Иво Христов, депутат в Европейския парламент, бивш секретар на президента Румен Радев и настоящ участник в създаването на Политическа партия „Прогресивна България“. Такъв тип изказвания прави и друг поддръжник на Румен Радев – политическият анализатор Слави Василев. Още публични фигури с политическа афилиация, попаднали в спектъра на настоящия обзор, демонстрират негативно отношение към чуждестранното финансиране на българските медии или участието на неправителствени организации в публичното управление (или и двете) – такива са бившият председател на Съвета за електронни медии Соня Момчилова, бившият главен прокурор Иван Гешев, бившият депутат от ГЕРБ Радомир Чолаков.

Активно в дебати по този наратив се противопоставят „Продължаваме промяната“ и Демократична България“, но и при тях директната конфронтация по темата не е от първостепенно значение. Вместо това те предпочитат да отстояват включването на неправителствени организации в различни формати на взимане на решения. Такива са правото на граждански обединения да издигат кандидати за публични постове, да дават становища по законодателни инициативи, да изпълняват възложени от държавата дейности. Относно медиите те заемат твърда позиция, че трябва да има максимален достъп до финансиране, включително и чуждестранно, и насърчават инициативи като фактчекинг и борба с дезинформацията. Политическа фигура, която формално не е част от партия, но участва в няколко правителства и подкрепя взаимодействието с медии, финансирани от чужбина и неправителствени организации, е бившият военен министър Тодор Тагарев.

В процеса на анализ на емпиричния материал се установи и ясна тенденция медиите, които получават чуждестранно финансиране, да не отразяват критичните изказвания и атаките по техен адрес. Те взимат отношение по темата главно когато се стигне до законодателни инициативи. Чуждестранното финансиране на медиите се

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

защитава от юристи, експерти и представители на академичните среди, чиито изказвания попаднаха в обхвата на събраните статии, но те не са поместени заради липсата на формална връзка между въпросните личности и политическите сили.

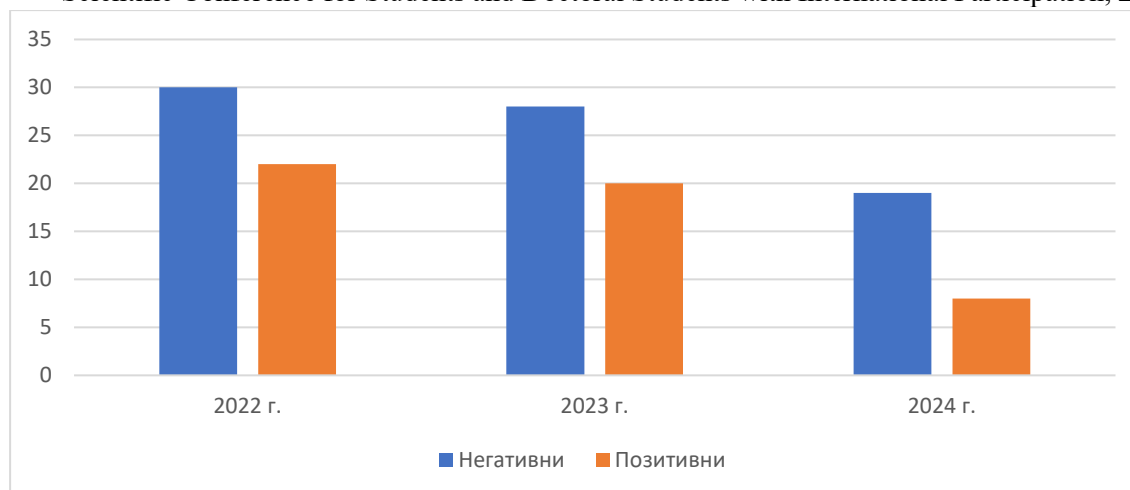


Фиг. 1. Изразени становища към чуждестранното финансиране на медиите от лидери на парламентарно представени партии

Източник: Мониторинг на публикации b2b.team.bg и последващо прецизиране от автора

Представените данни за периода 2022 – 2024 г. показват, че лидерите на парламентарно представените партии заявяват по-скоро негативно отношение към темата за чуждестранното финансиране на българските медии. Впечатление прави факта, че през 2022 и 2023 г. политическата риторика често включва проблема, докато през 2024 г. той в по-малка степен присъства в медийните изяви на политическите лидери, като е особено видно, че негативните оценки също са по-малко в сравнение с предишните години.

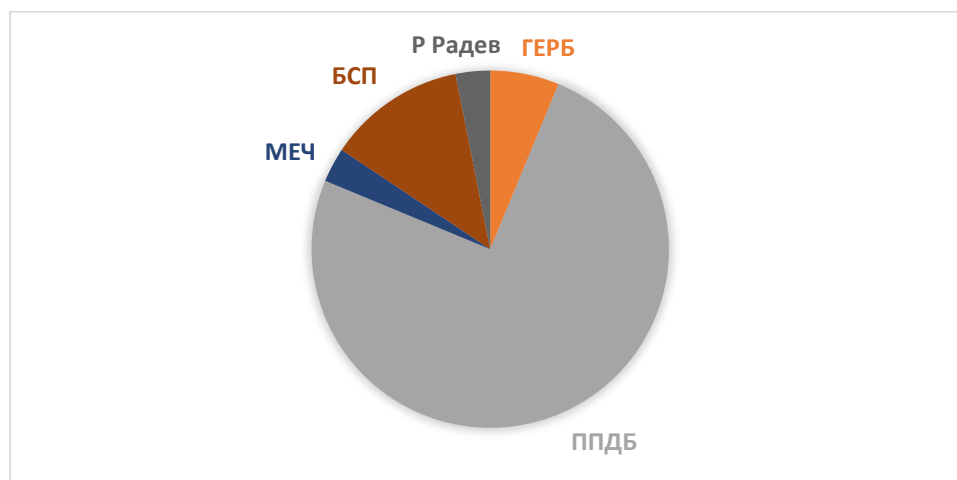
Ако към изказванията на политическите лидери се добавят и тези на общественици, които имат, имали са или предстои да имат свързаност със същите политически сили, броят на материалите в медиите нараства и негативните становища остават повече от позитивните. Може да се допуска, че този превес донякъде се дължи на нежеланието на политическите партии с позитивно отношение към материята да се изказват по темата през изследвания период. Трябва да се има предвид, че тези допълнителни изказвания са попаднали в спектъра на проучването в следствие на машинен подбор. Те не са представителни за представяне на обществено мнение, но са отбелязани заради възприемането им като позиции, след които партиите не са се дистанцирали от съответните общественици и поради това най-малкото коментарите им са търпими от асоциираните политически сили.



Фиг. 2. Изразени становища към чуждестранното финансиране на медиите от лидери на парламентарно представени партии и общественици, свързани с тези партии

Източник: Мониторинг на публикации от b2b.team.bg и последващо прецизиране от автора

Фигура 3 представя основните политически сили в страната, които изразяват подкрепа си за чуждестранното финансиране за медиите и неправителствените организации. Най-активно положителната си нагласа демонстрират „Продължаваме промяната“ и „Демократична България“. След тях се нареждат БСП, ГЕРБ, МЕЧ и Румен Радев.



Фиг. 3. Разпределение по политически сили с положително отношение към чуждестранното финансиране на медиите и на неправителствените организации

Източник: Мониторинг на публикации от b2b.team.bg и последващо прецизиране от автора

На Фигура 4 са представени политическите партии, които демонстрират негативното си отношение към чуждестранното финансиране на българските медии и периодично отправят призови за ограничаване влиянието на медиите с такава финансова подкрепа, както и на неправителствените организации с подобно финансиране. Безспорният лидер е ПП „Възраждане“, следван от БСП, ВМРО, ГЕРБ, ИТН, Румен Радев, ДПС и ППДБ.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Изследването е ограничено до политическото говорене на партиите с парламентарно представителство и техните лидери и говоренето на общественици, които са близки до тях. Представители на академичната общност, експерти и предприемачи не са включени в това проучване, а техните мнения биха повишили осведомеността на обществото по темата за чуждестранното финансиране на българските медии и разбирането на позитивните и негативните аспекти на този процес. Все по-очевидна е необходимостта от професионален, аргументиран и неполитизиран дебат по темата, като в него съществена роля трябва да изиграят както самите български медии, така и медийните експерти.

Използвана литература

Вълков И. (2025) „Медии и политика“, Академично издателство УНСС

Спасов, Огнянова, Даскалова. (2016) Мониторинг на медийния плурализъм 2016
Наблюдение на рисковете за медийния плурализъм в ЕС (плюс Турция и Черна
гора), Национален доклад: България, Център за медиен плурализъм и медийна
свобода

https://www.fmd.bg/wp-content/uploads/2017/06/mpm2016_narrative_report_bulgaria_bg.pdf

Информационен масив от 972 публикации, поместени в електронните издания
actualno.com, bnr.bg, bnt.bg, btv.bg, blitz.bg, capital.bg, clubz.bg, dariknews.bg,
dnevnik.bg, glasove.com, mediapool.bg, nova.bg, offnews.com през периода 1 януари
2022 г. – 31. декември 2024 г.

Blach-Ørsten, Willig, Burkal. (2024) Changing Forms of Ownership in a Democratic
Corporatist Media System — How Digitalization Leads to Less Transparency and the
Risk of Media Capture, Comunicação e sociedade
https://journals.openedition.org/cs/12883?lang=en&trk=public_post_comment-text

Dragomir, Altergot. (2018), MediaInfluence Matrix:Bulgaria, Center for Media, Data and
Society (CMDS) at the CEU Democracy Institute
<https://cmds.ceu.edu/sites/cmcs.ceu.hu/files/attachment/basicpage/1373/mimgovbulgaria1.pdf>

Reuters Institute For The Study of Journalism. (2018), Digital News Report 2018.
<https://reutersinstitute.politics.ox.ac.uk/sites/default/files/digital-news-report-2018.pdf>

**КРИЗИСНА КОМУНИКАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ НА
ИНФОРМАЦИЯТА: СЛУЧАЯТ „МРИЯ“**

АННА БОЙЧЕНКО

Студент, Медии и журналистика, IV Курс, Университет за национално и световно
стопанство

Резюме:

Унищожаването на самолета "Мрия" по време на пълномащабната руска инвазия в Украйна през 2022 г. се превърна в силно символично събитие с широко обществено и медийно внимание. Като уникално инженерно постижение и стратегически национален актив, самолетът притежаваше значителна национална и международна стойност. Това изследване разглежда случая през призмата на кризисната комуникация, управленското вземане на решения и обществения отговор, като се фокусира върху това как информацията е управлявана при условия на военна несигурност. Значимостта на темата се определя от необходимостта от анализ на комуникационни практики при условия на непълна информация и засилен обществен натиск. Случаят представлява илюстративен пример за взаимодействието между институционалната комуникация, медиите, социалните мрежи и отделните комуникатори.

Ключови думи: кризисна комуникация, "Мрия", управление на риска

Abstract:

The destruction of the aircraft "Mriya" during the full-scale Russian invasion of Ukraine in 2022 became a highly symbolic event with extensive public and media attention. As a unique engineering achievement and a strategic national asset, the aircraft held significant national and international value. This study examines the case through the lens of crisis communication, managerial decision-making, and public response, focusing on how information was managed under conditions of military uncertainty. The relevance of the topic is determined by the need to analyze communication practices in conditions of incomplete information and increased public pressure. The case represents an illustrative example of the interaction between institutional communication, the media, social networks, and individual communicators.

Keywords: crisis communication, "Mriya", risk management

Увод

Самолетът „Мрия“ (бълг. Мечта) беше най-големият самолет за превоз на негабаритни товари. Към момента в света няма алтернатива по отношение на товароносимост и мощност. Самолетът беше разбит в първите дни на мащабното нахлуване в Украйна, а по-точно на 27 февруари 2022 г.. На този ден светът се сблъска с новината за загубата на самолета. Най-големият транспортен самолет в историята беше не просто уникален инженерен обект, но и ключов актив на националната марка.

Настоящото изследване е разработено във формат **case study** и разглежда хронологията на събитията, както и реакциите на мениджмънта, обществото и държавните институции във връзка с унищожаването на самолета „Мрия“. Анализът се фокусира върху комуникационните процеси и управленските решения в условията на кризисна ситуация.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Основната **цел на разработката** е да се извърши комплексен анализ на случилото се, на последиците от унищожаването на самолета, както и на реакциите на представители на мениджмънта, включително и на държавните институции, в контекста на кризисната комуникация и управленските решения.

В рамките на проекта са формулирани следните **изследователски задачи**:

1. Възстановяване на хронологията на събитията;
2. Оценка на мащаба на нанесените щети;
3. Анализ на поведението и комуникационните стратегии на висшия мениджмънт след настъпването на кризата.

Изследователски хипотези

Хипотеза № 1: Унищожаването на „Мрия“ не е било неизбежно следствие само в следствие на военните действия; основната причина за загубата е кризата в процеса на вземане на решения и липсата на ефективно управление на риска на ниво висше ръководство на предприятието в предкризисния период.

Хипотеза № 2: Държавното предприятие „Антонов“ успя да избегне пълен репутационен крах благодарение на избрания начин на комуникация: преходът от оправдания за загубата на имущество към създаването на идеологически мит за „Мечтата, която не може да бъде унищожена“, което пренасочи вниманието на обществото от търсенето на виновни към подкрепата за възраждането на «новата мечта».

Ограниченията по време на анализа на комуникацията на представители на Държавното предприятие «Антонов» са:

2. Проследяване на комуникацията им в социалните мрежи (X, Telegram, YouTube, Facebook) в период февруари-март 2022 година;
3. Анализ на международните медии с информация относно пребазиране на самолетите и екипажите в Лайпциг, Германия.

Освен това ще бъде анализирани няколко статии на международните медии (The Washington Post, MDR.de, UNN, Al Jazeera, Радио Свобода) относно предпоставки за началото на война, като ограниченията са декември 2021- август 2022 г.

1. Предпоставките за началото на военните действия

Преди настъпването на първия ден от пълномасщабното военно нахлуване на територията на Украйна съществуват множество предупреждения, че войната може да започне в началото на 2022 г. Едни от най-активните сигнали в тази посока идват от западни държави приблизително две до три седмици преди началото на военните действия.

Още преди тези предупреждения се появяват и активни препоръки към гражданите на Съединени американски щати да напуснат територията на Украйна. Призивът от страна на САЩ към собствените им граждани е аргументиран с опасения, че при евентуално начало на военни действия напускането на страната може да бъде сериозно затруднено, поради което се препоръчва евакуацията да бъде извършена предварително.

На 3 декември 2021 г. изданието The Washington Post публикува материал, базиран на разузнавателна информация, която дава сериозни основания да се предполага, че съществува висока вероятност за започване на война. Освен официални оценки на разузнавателните служби, прогнозите се основават и на анализ на сателитни изображения, показващи концентрацията и локализацията на руска военна техника и военнослужещи. В публикацията се описва и очакваното разширяване на тези военни струпвания през следващите седмици.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Допълнителни предупреждения са отправени и на 11 февруари 2022 г. от Джейк Съливан, съветник по националната сигурност на президента на САЩ Джо Байдън, по време на брифинг в Белия дом. В своето изявление той подчертава, че не може да бъде посочена конкретна дата или седмица за евентуално нападение, но заявява ясно, че вероятността Русия да предприеме военни действия срещу Украйна е изключително висока.

2. Важността на самолет в международен контекст

Първият си полет самолетът извършва на 21 декември 1988 г. На борда се намира екипаж, ръководен от О. В. Галуненко.

Първоначално предназначението на самолета е свързано с транспортирането на кораба за многократна употреба „Буран“, както и на компоненти от ракетата-носител „Енергия“. Предвиждало се е също така Ан-225 да бъде използван като летящ космодрум в рамките на многоразовата авиационно-космическа транспортна система (МАКС), при която самолетът изпълнява функцията на първа степен, а втората степен представлява малък космически „совалков“ апарат с горивен резервоар.

Значението на самолета надхвърля националните рамки и има ясно изразен международен характер, тъй като той е способен да доставя свръхтежки и извънгабаритни товари до практически всяка точка на света. В момента няма друг самолет който би могъл да превозва монолитни товари (като например турбини или генератори). В този контекст може да се посочи примерът от периода на пандемията от COVID-19, когато „Мрія“ транспортира над сто тона хуманитарни и медицински товари от Китай до Украйна за нуждите на лечебни заведения. И това е не единствената помощ на самолет по време на пандемията, с помощта на него са били доставени всички нужни товари и в Полша, и във Франция, и в Германия и други държави. Благодарение на използването на този самолет превоз на нужните товари ставаше по-бърз и по-изгоден икономически. Тъй като за превоз на един и същи обем товар би трябвало да има повече от един друг тип самолет.

Самолетът „Мрія“ се отличава не само с практическата си полезност, но и с изключителните си рекордни постижения. Първите си рекорди той установява на 22 март 1989 г., когато с товар от 156,3 тона се издига във въздуха и по време на полет с продължителност 3 часа и 45 минути поставя 110 световни рекорда в категориите скорост, височина и товароподемност. Дванадесет години по-късно, на 11 септември 2001 г., самолетът подобрява постиженията си, като установява 124 световни и 214 национални рекорда по същите показатели.

Можем да кажем, че самолетът не е бил единствено символ на авиационния потенциал на Украйна, но и ключов елемент в глобалната система за тежки и специализирани товарни превози.

3. Хронология на събитията

До 27 февруари 2022 г. Украйна е собственик на най-големия товарен самолет в света – „Мрія“, на който принадлежат над сто световни рекорда.

На 5 февруари 2022 г. самолетът изпълнява последния си полет по маршрут от Билунд до Гостомел, Украйна, като каца в 17:26 ч., според данни от сайта за мониторинг на въздушния трафик FlightRadar, публикувани от Радио Свобода.

На 24 февруари 2022 г. е обявено началото на пълномащабното военно нахлуване в Украйна. В същия период се появяват и първите слухове за унищожаването на самолета

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
„Мрія“, въпреки че към този момент липсват официални изявления от ДП «Антонов» (болг. държавно предприятие «Антонов»).

На 27 февруари 2022 г. в интернет пространството и социалните мрежи започва да се разпространява информация за унищожаването на самолета на летището в Гостомел, разположено в близост до Киев. По-късно тази информация е потвърдена от президента на Украйна Володимир Зеленски, цитиран в официални източници, сред които и УНИАН (Украинска независима информационна агенция на новини). Въпреки това, в официалния Telegram канал на президента – „Офіс президента“ – не е публикувано отделно съобщение, посветено конкретно на унищожаването на самолета.

Първата медия, която официално съобщава за загубата на „Мрія“, е Радио Свобода, публикувало информацията в 16:02 ч. на 27.02.2022 г. на своя уебсайт. Като източници са посочени двама информирани представители на предприятието „Антонов“, както и потвърждение от кмета на град Буча Анатолий Федорук. Публикацията е обширна и съдържа множество детайли относно последните полети на самолета, маршрута му до Гостомел, продължителността на престоя му там, както и информация за съдбата на други въздухоплавателни средства, намиращи се на същото летище.

Малко по-късно, в 16:50 ч. на 27.02.2022 г., Дмитро Кулеба съобщава за загубата на самолета в социалната мрежа X. Към този момент той заема длъжността министър на външните работи на Украйна.

Трудно може да бъде проследен точният момент, в който Държавното предприятие „Антонов“, като собственик на самолета, започва да предоставя по-подробна информация. Всички официални съобщения от страна на предприятието са публикувани на неговата страница във Facebook, където липсва информация за точния час на публикуване. Данните са оповестявани поетапно, като в началния етап не се потвърждава категорично загубата на самолета и не се предоставя пълна информация. Ръководството на предприятието заявява единствено, че липсват точни данни и че е необходимо да се изчака оглед от експерти и техният официален доклад.

Според Радио Свобода, заместник-генералният директор на ДП „Антонов“ Михайло Харченко е отказал да даде коментар по искане на журналисти. По-късно, след допълнителни журналистически запитвания, на официалната Facebook страница на компанията е публикувано следното съобщение:

„За съжаление, към момента липсва потвърдена информация относно състоянието на самолетите „Ан“ на летище „Киев-Антонов-2“ (с. Гостомел), тъй като там все още се водят бойни действия.“

4. Предложение от Лайпциг за пребазиране на самолети и екипажите при тях

Германската медия MDR публикува информация, според която самолетите е можело да бъдат спасени. Публикацията излиза именно в деня на годишнината от началото на пълномащабното военно нахлуване в Украйна – 24 февруари 2022 г.

Макар материалът да е обстоен и да засяга различни аспекти, свързани със съществуването, експлоатацията и съдбата на самолетите, ключов е именно разделът, в който подробно се разглежда тезата, че самолетът е можел да бъде спасен, както и конкретните начини, по които това е било възможно.

Този акцент придава на публикацията особена значимост, тъй като насочва вниманието не просто към последиците от военните действия, а към управленските решения и пропуснатите възможности в предкризисния период. В статията се посочва, че Олександр Гриценко, бивш мениджър на Antonov Airlines на летище Лайпциг-Хале, е получил поверителна информация за вероятна предстояща атака от страна на Русия срещу Украйна.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Според данните, публикувани в материала, Гриценко е възнамерявал да пребазира украинския флот от самолети на ДП Антонов на по-безопасно място и активно е работил по план за евакуация на самолетите, екипажите и резервните части. На **15 февруари 2022 г.** той е бил уволнен от тогавашното ръководство в Киев, вследствие на което подготвяният план за евакуация е поставен на пауза.

На **24 февруари 2022 г.** Русия започва пълномащабно военно нападение срещу Украйна, а три дни по-късно се появява официална информация, че летището и самолетите са повредени или напълно унищожени. Впоследствие фотографии от летището започват масово да се разпространяват в новинарски сайтове и социални мрежи.

Обществената реакция е изключително активна – хора от различни държави обсъждат и изразяват съжаление за загубата на самолета „Мрія“, припомняйки си неговите кацания на различни международни летища, възторга, с който е бил посрещан авиационният гигант, както и възхищението от неговите мащаби и мощ.

В същото време, докато управлението на ДП „Антонов“ отлага вземането на решение за транспортиране на самолетите на безопасно място, други авиокомпании, получили информация за потенциална заплаха, своевременно променят локацията на своите въздухоплавателни средства и ги извеждат извън зоната с повишен риск. Това контрастиращо поведение допълнително поставя под въпрос ефективността на управленските решения в предкризисния период.

5. Лидерството на Дмитрий Антонов в кризисна комуникация

5.1 Важността на неговата фигура в отразяване на случая

Дмитрий Антонов е пилот, който в продължение на близо тридесет години работи в държавното предприятие „Антонов“, посвещавайки професионалния си път изцяло на авиацията. С течение на времето той се утвърждава като разпознаваема и влиятелна фигура в авиационната общност, особено в социалните мрежи, където успява да излезе извън рамките на строго професионалната аудитория и да представи авиацията „отблизо“ пред широката общественост.

Публикуваните от него видеоматериали събират хиляди гледания и допринасят значително за популяризирането на украинската авиация в международен контекст. В резултат на това Дмитрий Антонов се превръща в своеобразното „лице“ на самолета „Мрія“ за глобалната общност от авиационни ентусиасти. В коментарите под неговите видеоклипове активно участват любители на авиацията от различни държави, сред които Полша, Чехия и други.

Антонов изиграва и една от ключовите роли в публичното разкриване на информацията, свързана с унищожаването на най-големия самолет в света. Неговият канал в YouTube се утвърждава като платформа за свободно разпространение на информация, неподложена на институционална цензура. В своите изяви той споделя всички факти и обстоятелства, които счита за съществени и обществено значими.

По този начин Антонов допринася за осветляването на информация, която паралелно е била комуникирана и от официални институции, като Служба за сигурност на Украйна (СБУ) и Укроборонпром, като същевременно предлага по-непосредствена и персонална перспектива върху случващото се.

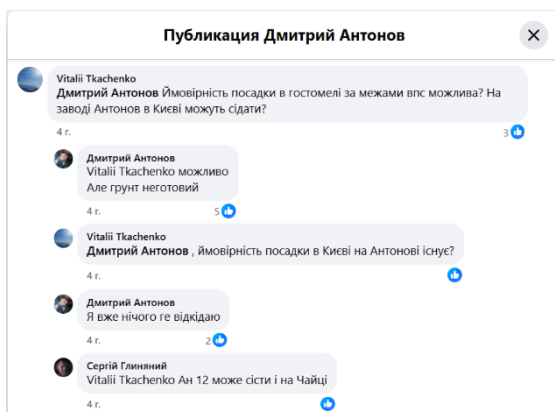
5.2 Изявление на пилота във Facebook

Комуникацията на Дмитрий Антонов във Facebook е сравнително лаконична. В публикуваните от него постове самолетът е споменат няколко пъти в контекста на неговото унищожаване, заедно с летище Гостомел. Пилотът дори отговаря на част от

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

коментарите под публикациите си, което свидетелства за първоначален стремеж към диалог с аудиторията.

В този комуникационен процес обаче се откроява момент на непоследователност. В отговор на един от коментарите Дмитрий Антонов предоставя информация, след което авторът на коментара, виждайки отговора, задава допълнителен уточняващ въпрос по темата. На този втори въпрос пилотът отговаря, че повече няма да коментира въпроса. Причините за това решение не са посочени.



Фиг.1 Екранна снимка на публикация на Дмитрий Антонов във Facebook от 24.02.2022 г.

Източник: Оригинална публикация във Facebook. Екранна снимка, направена от автора. Дата на достъп: 22.03.2026 г.

Въпреки този елемент на прекъсване на диалога, в коментарите под публикациите му във Facebook ясно се откроява силна обществена подкрепа и съпричастност към съдбата на самолета. Това е особено изразено в периода, когато официална информация все още липсва. Потребители от различни държави се обединяват около темата и изразяват тревога и емоционална ангажираност към авиационния гигант, което подчертава глобалното символно значение на „Мрія“ и силата на социалните мрежи като пространство за колективна реакция по време на криза.

5.3 YouTube като поле на изява и дискусии

Особено значимо в разглеждания контекст е видеото, публикувано от Дмитрий Антонов в неговия канал в YouTube на 23 март 2022 г., в което той анализира въпроса дали самолетът е могъл да бъде пребазиран на друго летище. В рамките на видеото се коментира възможността за преместване в Лайпциг. Командирът на екипажа на „Мрія“ възстановява хронологията на събитията, като подробно обяснява къде и кога се е намирал самолетът и какво се е случвало с него след приземяването му в Гостомел на 5 февруари 2022 г.

В изказването си Дмитрий Антонов посочва, че в навечерието на пълномасштабната война, на 23 февруари 2022 г., екипажите на четири самолета, сред които и Ан-225 „Мрія“, са били събрани и приведени в пълна готовност за изпълнение на всякакви задачи.

Видеото засяга и темата за техническото състояние на самолета – въпрос, който е широко дискутиран в обществото. Значителна част от обществените спекулации са свързани с това дали самолетът е бил способен да излети. Разпространява се информация, че „Мрія“ е разполагала с пет изправни двигателя вместо стандартните шест. Шестият изправен двигател е бил демонтиран и монтиран на друг самолет, който е трябвало да изпълни планиран полет. По думите на пилота това е утвърдена практика,

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

продиктувана от факта, че ремонтът на авиационните двигатели е сложен и продължителен процес. По този начин се осигурява непрекъснатата оперативна дейност на компанията и изпълнението на полетите. В резултат на тази практика самолетът „Руслан“ успешно излита и изпълнява съответния рейс.

В същото видео пилотът уточнява и момента, в който самолетът „Мрія“ е бил напълно готов за излитане. Той навлиза в технически авиационни детайли, като обяснява кои двигатели обичайно се демонтират при подобна необходимост, по какви причини именно те се избират и как това влияе или не влияе върху възможността за излитане на самолета. Според изложената информация, около 22:00 ч. самолетът е бил напълно подготвен – разполагал е с достатъчно гориво за полет до Лайпциг, екипажът е бил в готовност, а излетното тегло е позволявало излитане дори с по-малък брой изправни двигатели от стандартно необходимите шест. По този начин Дмитрий Антонов аргументира тезата, че при взето навреме решение самолетът е можел да излети и да изпълни полет до Лайпциг, Германия.

В последващо видео, публикувано на 26 март 2022 г., пилотът отправя открита критика към висшето ръководство на Държавното предприятие «Антонов», като ясно и директно посочва допуснатите, според него, управленски и комуникационни грешки. Обаче това не беше оставено без внимание от ръководството, което тогава управлявало предприятието и това се отрази в длъжността на Дмитрий Антонов.

6. Грешките в комуникацията

6.1 (Не)желание да бъде дадена първоначална информация на общественото относно състояние на самолетите

Ако се изхожда от публикацията на Радио Свобода от **27 февруари 2022 г.**, става ясно, че ръководството на държавното предприятие Антонов не е проявявало активен стремеж да информира обществеността относно състоянието на летището и самолетите. Този извод се подкрепя от цял абзац в материала на медията, посветен именно на отказа или невъзможността на представители на предприятието да предоставят коментар.

От гледна точка на кризисната комуникация това поведение може да бъде определено като сериозна управленска грешка. В условията на кризисна ситуация, допълнително усложнена от военни действия и факта, че летището се намира под контрола на вражеска страна, липсата на официална информация дезориентира обществеността и я лишава от необходимия минимум яснота. По този начин ръководството на предприятието забавя комуникационния процес между институцията и гражданите.

При подобни обстоятелства, когато общественото разполага с ограничена или напълно липсваща информация, се създава благоприятна среда за разпространение на слухове и дезинформация. Именно по тази причина още преди публикуването на каквито и да било официални данни за състоянието на самолетите и летището, в публичното пространство вече се формират различни предположения и интерпретации. Значителна роля за това изиграват жители на населени места в близост до Гостомел, които като очевидци на случващото се публикуват кратки видеоклипове в различни социални мрежи.

Подобни видеоматериали се появяват и в коментарите под публикации на пилота Дмитрий Антонов, което допълнително засилва обществената реакция и води до интензивни дискусии в отговорите към коментарите. Така социалните мрежи се превръщат в основен източник на информация и интерпретации, изпреварвайки официалната институционална комуникация.

От гледна точка на добрите практики в кризисната комуникация, по-адекватен подход от страна на управленското ръководство на ДП „Антонов“ би бил

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

своевременното публикуване на ясно и кратко съобщение, в което да се посочи, че летището не се намира под контрола на Украйна и че информацията относно състоянието на инфраструктурата и самолетите ще бъде предоставена на по-късен етап. Вместо това първите официални данни са оповестени едва на **27 февруари 2022 г.**, т.е. три дни след началото на пълномащабното военно нахлуване на територията на Украйна, което допълнително задълбочава информационния вакуум и общественото напрежение.

6.2 Промяна в начина на комуникация с аудиторията през първите месеци

В по-късния етап от кризата може да се идентифицира ясно изразена **положителна фаза на кризисната комуникация**, в рамките на която държавното предприятие «Антонов» предприема по-активен и систематичен комуникационен подход. След първоначалния период на информационен дефицит, институцията започва регулярно да информира обществеността относно развитието на ситуацията, състоянието на самолетите и предприетите действия.

Съществен елемент на тази фаза е разширяването на източниците на информация. Предприятието започва да препубликува съобщения на други официални институции, в които се засяга темата за самолета „Мрія“, както и информация за хода и етапите на разследването. По този начин се създава по-цялостен информационен поток, който допринася за повишаване на прозрачността и намаляване на обществената несигурност. Това се дължи на това, че те препубликуват публикациите на УкрОборонПром, Служба за сигурност на Украйна (СБУ) и Национална полиция на Украйна.

Честото обновяване на информацията води до намаляване на информационен дефицит сред загрижените граждани както в Украйна, така и в международен план. В този смисъл комуникацията започва да изпълнява една от основните си функции при криза – стабилизиране на обществените нагласи и ограничаване на спекулациите и дезинформацията.

Допълнителен положителен ефект върху кризисната комуникация оказва и паралелното присъствие на експертна информация „от първа ръка“, предоставяна чрез канала в YouTube на Дмитрий Антонов. Активното публикуване на видеоматериали, в които се разглежда съдбата на самолета „Мрія“, допринася за по-добро разбиране на техническите, организационните и времевите аспекти на кризата. Въпреки че този комуникационен поток е персонален, той се допълва с институционалната информация и усилва нейния ефект.

От гледна точка на теориите за кризисна комуникация, този етап може да бъде интерпретиран като преход към стратегии, ориентирани към **възстановяване на доверие и стабилизиране на репутацията**, при които прозрачността, честотата на комуникацията и достъпността на информацията играят ключова роля.

7. Преход от кризисна ситуация в изграждане на вярата

Успешно комуникационно решение от страна на институциите и представителите на управлението на предприятието беше пренасочването на фокуса от загубата към възраждането. Вместо да се поставя акцент единствено върху унищожаването на „старата мечта“, комуникационният наратив беше изграден около идеята за създаването на нова. Самолетът беше превърнат в символно послание, представящо националната мечта, която въпреки случилото се страната ще намери сили да се възстанови – по-силна и по-добра от преди. Тази промяна в стила на комуникация да допринесе за обединяването на обществото около нова обща идея и вяра в бъдещето.

Заклучение

В заключение на настоящото изследване на кризисната комуникация може да се отбележи, че в началния етап са били допуснати съществени грешки във формата и темпа на комуникация с аудиторията и загрижените граждани. Кризата на информационния дефицит е била допълнително задълбочена от военните действия, разпространението на слухове и непроверена информация, които дълго време не са били нито потвърдени, нито опровергани поради липсата на официални изявления от страна на представители на ДП „Антонов“.

Представителите на предприятието значително са забавили предоставянето на каквато и да е официална информация. Докато институционалната комуникация не е успяла да запълни информационния вакуум дори с първоначални данни, налични към онзи момент, пространството за интерпретации вече е било запълнено чрез неформални източници. В коментарите под публикациите на пилота Дмитрий Антонов, както и чрез видеоматериали от очевидци от Ирпен, Буча и други населени места в близост до Гостомел, обществото е започнало самостоятелно да реконструира случващото се.

Въпреки това, навременната промяна в комуникационната тактика впоследствие е позволила частично да се коригира ситуацията. Предприятието започва редовно да актуализира информацията, да публикува последните налични данни и ясно да заявява сътрудничеството си със следствените органи, както и готовността си да предоставя цялата необходима информация. По този начин информационният вакуум, първоначално запълнен със слухове и непроверени твърдения, постепенно е заменен с достоверни данни и официална информация.

Паралелно с това, чрез преместването на комуникационния фокус от унищожения самолет към идеята за възраждането на „новата мечта“, беше постигнат ефект на обществено обединение около нов процес и споделено стремление към бъдещето. Поради това хипотезите се потвърждават. Предприятието успя да запази доверието и репутацията си благодарение на своевременно променената стратегия и ефективния подход в комуникацията. Това позволи да се съхрани имиджът и загубата да бъде трансформирана в символ на вярата в „новата мечта“. В същото време унищожаването на самолета е резултат от няколко фактора, сред които липсата на комуникация не само с аудиторията и обществото, но и между отделните ръководни звена на предприятието.

Използвана литература

- Al Jazeera. (2022, February 11). Americans should leave Ukraine within 48 hours, White House warns [News article]. <https://www.aljazeera.com/news/2022/2/11/russia-could-invade-ukraine-within-days-white-house-warns>
- Antonov Company. (2022, April). *Announcement of documentary film about Mriya* [Facebook post]. Facebook. <https://www.facebook.com/100064542671554/posts/pfbid02LhXCnBV9PfJQ3JNfss4Edi1872CJ45KRwyHLtNgr7jYt5Ayba5pHvrK18Cy7aoKRI/>
- Antonov Company. (2022, March). *Interview with Antonov management* [Facebook post]. Facebook. <https://www.facebook.com/share/1CYsYoaivK/>
- Antonov, D. (2022, February 24). *Personal statement on the first day of the war* [Facebook post]. Facebook. <https://www.facebook.com/1793010861/posts/pfbid02DAU61viJ8Wrn3jSM6Ee538kWvtqdaYVhsqE2DfLsDzFHkYvJR1ntG1hxtfrDw1cAl/>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
- Antonov, D. (2022, February). *Brief mention of the aircraft* [Facebook story]. Facebook. https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid02vbRBsE9R3ZNPhbgDjfJsbeUCN1kAMdhsyCOYm13spQfh9PGnkw7NQ1QJeaGyWdnYl&id=1793010861
- Coombs, W. T. (2019). *Ongoing crisis communication: Planning, managing, and responding* (5th ed.). SAGE Publications. https://www.google.bg/books/edition/Ongoing_Crisis_Communication/drxkDwAAQBAJ
- Kuleba, D. (2022, February 27). *Statement on the destruction of Mriya* [Post]. X (formerly Twitter). <https://x.com/DmytroKuleba/status/1497947370008547332>
- National Police of Ukraine. (2022, April). *Police update on Hostomel investigation* [Facebook story]. Facebook. https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid0xGPi3baEo3Ls5Nt4An6jHBqAADry4RrapoUf26P43sRD7uSVeVf7i1qkNNgz9Ne2l&id=100067801188903
- National Police of Ukraine. (2022, March). *Official video statement regarding Hostomel airfield* [Video]. Facebook. <https://www.facebook.com/share/v/1aagcEwzpd/>
- President of Ukraine. (2022, February). *Address to the nation* [Video]. Facebook. https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid0hACZEpyWKsP8SSqwPAWi41ueuNyu3YLZKcEEkCoJqv8xXS5dh2rEnD29okT5kKgVl&id=100007211555008
- Radio Svoboda. (2022, February 27). *As a result of the Russian attack, the world's largest aircraft "Mriya" burned down.* <https://www.radiosvoboda.org/a/news-v-rezultati-rosiyskoyi-ataky-z-horiv-naybilshyy-v-sviti-litak-mriya-/31726400.html>
- Security Service of Ukraine. (2022). *Suspicion notice issued to Russian general* [Facebook post]. Facebook. <https://www.facebook.com/100066507582416/posts/pfbid0UT97FndSvBGaRJmHmdnd34gSRtFqjPtMBjpLAKetWRcjVtpKuoJRMpB15L7GGSnrl/>
- Security Service of Ukraine. (2022, April). *Official position on destruction of aircraft* [Facebook story]. Facebook. https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid0yFQ9sPYbQJWaZHjAKNwAo2fBm1V9Y6WC4kUFtwVjiS8KDbEcE4EhC37ZS8tHN5d3l&id=100066507582416
- Security Service of Ukraine. (2022, February). *Official statement regarding events in Hostomel* [Facebook post]. Facebook. <https://www.facebook.com/share/p/1J1N3qmdsT/>
- Security Service of Ukraine. (2022, March). *Follow-up statement on Hostomel events* [Facebook post]. Facebook. <https://www.facebook.com/share/1CTwbcY9Qt/>
- Security Service of Ukraine. (2022, March). *Official update on investigation* [Facebook post]. Facebook. <https://www.facebook.com/share/p/1GNV4nnbwF/>
- Security Service of Ukraine. (2024). *SBU completes investigation into Mriya destruction: Antonov executives face up to 15 years in prison*. Ukrainian National News. <https://unn.ua/en/news/sbu-completes-investigation-into-mriya-destruction-antonov-execs-face-up-to-15-years-in-prison>
- Sornpaisarn, B., & Phuttharaksa, D. (2022). *Crisis communication and public trust in times of uncertainty*. Kasetsart Journal of Social Sciences, 43(3), 601–610. <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/kjss/article/view/266284/179712>
- Ukroboronprom. (2022, February). *Statement on the destruction of the An-225 "Mriya"* [Facebook story]. Facebook.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid0i3Cto4UN7Db5YYKgXJbapA5QBVLpEyJzrfab1fmgRM2WDzugaj2yqm41PrcUyqiWl&id=100068804096685

Ukroboronprom. (2022, March). *Visit of leaders to Hostomel* [Facebook post]. Facebook.
<https://www.facebook.com/share/p/1BzBQk1FWW/>

АЛГОРИТМИЧНА СЕЛЕКЦИЯ НА НОВИНИ: ПЕРСОНАЛИЗАЦИЯ И ФРАГМЕНТАЦИЯ НА ПУБЛИЧНАТА СФЕРА И МЕДИЙНОТО СЪДЪРЖАНИЕ

ВАСИЛЕНА НИКОЛАЕВА НАНЕВА

Студент, Медия кономика, II Курс, Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Това изследване анализира влиянието на алгоритмичното куриране и персонализацията на новините върху формирането на фрагментирани информационни среди в България през първото тримесечие на 2026 г. Приложен е цялостен подход, който комбинира сравнителен анализ и анализ на съдържание в социалните медийни платформи Facebook, TikTok и Instagram. Чрез преглед на различни потребителски профили, изследването проследи как алгоритмите филтрират информация по време на ключови събития като приемането на еврото и политическата криза в страната. Установено беше, че TikTok доминира с висока ангажираност, докато Facebook приоритизира затворените групи, което води до спад в трафика към официалните медии. Социалните медийни платформи показват негативно отношение към еврото, което рязко контрастира с реалната обществена подкрепа. Алгоритмичните системи структурно затвърждават идеологическата хомогенност и създават ехо камери. Въвеждането на инструменти за изкуствен интелект за консумация на новини увеличава риска от дезинформация и допълнително затвърждава потребителите в съществуващите им предпочитания. Изследването потвърждава, че алгоритмичният подбор ерозира споделяната реалност и подкопава социалния консенсус. България има най-високо ниво на съзнателно избягване на новини в Европа. Необходимо е да се подобри алгоритмичната грамотност на гражданите, да се проведат независими одити на платформи и да се проведе задълбочено изследване на ролята на частните приложения за съобщения в политическата поляризация в обществото.

Ключови думи: алгоритмичен подбор, персонализация, фрагментация, новини, социални медийни платформи

Abstract:

This study analyzes the impact of algorithmic curation and news personalization on the formation of fragmented information environments in Bulgaria during the first quarter of 2026. A comprehensive approach was applied, combining comparative analysis and content analysis on the social media platforms Facebook, TikTok, and Instagram. By reviewing various user profiles, the study tracked how algorithms filter information during key events such as the adoption of the euro and the political crisis in the country. It was found that TikTok dominates with high engagement, while Facebook prioritizes closed groups, leading to a decline in referral traffic to official media. Social media platforms display negative attitudes toward the euro, which starkly contrasts with actual public support. Algorithmic systems structurally reinforce ideological homogeneity and create echo chambers. The introduction of artificial intelligence tools for news consumption increases the risk of misinformation and further entrenches users in their existing preferences. The study confirms that algorithmic selection erodes shared reality and undermines social consensus. Bulgaria has the highest level of conscious news avoidance in Europe. It is necessary to improve citizens' algorithmic literacy, conduct independent audits of platforms, and conduct an in-depth study of the role of private messaging apps in political polarization within society.

Увод

Днес всичко е данни. Животът на хората, техните интереси, предпочитания, какво харесват, гледат, какво четат, слушат, с кого общуват и колко често – всичко това е част от един безкраен информационен поток, който се съдържа там, в огромния свят на интернет пространството и ние самите го обогатяваме все повече с всяка секунда, прекарана на дигиталните си устройства. Тази информация се използва от алгоритмите, за да ни предоставят най-подходящото за нас - точно онова което ще привлече вниманието ни, ще подразни сетивата ни и ще ни накара да отворим, да разгледаме, да купим, да прочетем и тн. С тези бази данни работят и всичките ни социални платформи и така се грижат до нас да достига информацията, която най-много ще ни заинтригува и ще представлява точно онова, което нашето дигитално аз иска да види.

На този принцип на нашето внимание се предоставят и новините и медиините материали, които виждаме на ежедневна база. Нашият интернет знае какво ни интересува и каква информация ще искаме да прочетем веднага, когато излезе, на кои източници се доверяваме и проверяваме най-често и кои теми всъщност не са ни особено важни и може да не обърнем внимание.

В следващите страници това изследване разглежда именно това – алгоритмичната селекция на новините и как информационния поток, който достига до нас се персонализира и разграничава спрямо това, което ние сме му показали, че следим или не. Проследява процеса, по който новината става част от нашия информационен поток и какво кара алгоритъма да ни предостави точно този тип съдържание.

1. Обект, предмет и цел на изследването

Обект на изследването са процесите на разпространение и потребление на новините в дигиталните платформи и социални мрежи. Предметът е влиянието на тази алгоритмична селекция и персонализация на съдържание върху формирането на фрагментарни информационни среди в аудиторията. Целта е да се анализира ролята на тези процеси върху аудиторията и как създаването на персонални информационни потоци влияе върху възприемането на информацията.

2. Задачи на изследването

Като задачи на изследването се нареждат следните:

1. Да се анализира теоретична рамка на алгоритмичната селекция на новини и персонализацията в дигиталните медии.
2. Да се разгледа концепцията за фрагментация на публичната сфера и влиянието на алгоритмите върху поведението на потребителите.
3. Да се проведе анализ на новинарски публикации в няколко социални медии с цел да се установят характеристиките на алгоритмично селектираното съдържание.
4. Да се формира сравнение между различните платформи и новинарското съдържание, което предоставят като се измерят индикатори и се направят изводи за различните информационни среди, които се създават.
5. Да се извадят резултати и да се формулират изводи относно ролята, която оказват алгоритмите и персонализацията на медийно съдържание и различията в разбиранята и и информироваността, до които те водят.

3. Основни хипотези

Работи се по следния набор от хипотези:

1. Алгоритмичната селекция на новини и персонализирано съдържание води до различия в информационните среди и в дигиталните медии.
2. Алгоритмично подбраните новинарски потоци влияят върху начините, по които обществото се информира и възприема обществено значимите теми.
3. Персонализацията на медийно съдържание, което достига до потребителите води до разграничения в групите в обществото по интереси и до намалена информираност в някои теми за сметка на други.

4. Ограничение и основни теми на фокус

Ограничението на изследването обхваща периода януари-март 2026г. като се поставя в рамките на България и в частност основните информационни потоци на гражданите. Първото тримесечие на 2026г. е изключително напрегнат и динамичен период за обществената сред в България, заради няколко значими събития – приемането на еврото като официална държавна валута, оставката на правителството, както и тази на президента Румен Радев. В следствие на тези събития се създава разграничена информационна среда, което е чудесна възможност за анализ на влиянието на алгоритмично селектираните новини в социалните платформи и отчитане дали алгоритмичната насоченост и персонализация на информационни потоци подпомага обществения консенсус или обратното – още повече подсилва изолацията на мнения и враждебност между отделните среди.

5. Теоретична рамка

Теоретична рамка на това изследване се поставя на разбирането на алгоритмичните системи и тяхната роля на „пазачи“ на информацията, фрагментацията и персонализацията в медийната среда както и филтърните балони, ехо стаите. Работата на алгоритмичните системи най-просто може да се обясни като рекомендационен процес, проектиран да филтрира и класира съдържание въз основа на поведението на потребителя – кликове, споделяния, харесвания и време прекарано в гледане. Процесите на фрагментация и персонализация са резултат от това като традиционният модел на единно прострасвто за споделяне на информация и дебат е заменен от множество разпокъсани публични сфери, в зависимост от различните резултати от взаимодействие. В България това е силно изразено, заради като цяло ниското доверие в медиите и институциите, което кара гражданята да търсят алтернативи и валидация на своите виждания в затворените групи в дигиталния свят. Основният ефект от тези процеси е липсата на информираност и консенсус по важни социални казуси. Една от основните концепции е и тази за филтърните балони, която се формира от твърденията, че алгоритмичните разграничения на медийно съдържание в дигиталните платформи намаляват разнообразието от информация, която получават потребителите в резултат на филтрация на новините, така че да съответстват на техните вече съществващи интереси. Тези балони са продукт на „тренинга“ на алгоритмите да разпознават кой от какво се интересува и водят до намалено излагане на алтернативни гледни точки. Ехо стаите от своя страна са затворените медийни пространства, които се получават в следствие на именно тези умения. Те имат силата както да подсилват съобщенията, коит се появяват в тях, така и да ограничават от различни мнения и влияния.

6. Методология

За целите и задачите на това изследване е използвана смесена методология, включваща качествен анализ на съдържанието и сравнителен анализ на работата на платформите. Изследването отразява периода януари-март 2026г. а фокусът е върху три основни социални мрежи – Facebook, Instagram и TikTok. Наблюдаваме тези платформи, защото тяхното присъствие е доминиращо в България и по данни на Datareportal към края на 2025г. Facebook се използва от 3,6 милиона българи, Instagram от 1,95, а TikTok от 2,6. За анализа на съдържанието са избрани 3 ключови теми от началото на годината – преминаването към евро като единна българска валута, политическата криза и протестите на поколение Z. За целите на анализа бяха разгледани както официални медийни платформи като Nova TV , BTV и БНТ, така и съдържание от независими потребители и медии от любителски тип. Проследени са метрики за взаимодействие с публикации от всякакъв тип.

За сравнителният анализ на платформите е обърнато внимание на специфични индикатори, които определят начина, по който алгоритмите доставят новинарско съдържание. Проследена е и ролята на изкуствения интелект в новите алгоритмични актуализации. Сравнен е и начина, по който платформите реагират на емоционално заредените реакции и на дезинформацията. За провеждане на анализа бяха разгледани информационните потоци на няколко различни профила в трите социални мрежи. Този подход позволи да се отчетат различията при процеса на получаване на новинарско съдържание и каква част от обществеността достига до потребителя, в зависимост от неговата ангажираност и идеологически различия.

7. Резултати

Проведеното изследване разкрива сериозна трансформация в начина, по който новините достигат до гражданите. Алгоритмичната селекция не е неутрален процес , а всъщност има съществено влияние върху оформянето на политическите и икономическите позиции. Разлеждайки трите основни теми над които се фокусира проучването, виждаме следното: 1. Приемането на еврото – Анализът на съдържанието показва разминаване между официалната информация и алгоритмично подсиленото съдържание в социалните мрежи. Данните показват, че 87% от коментарите във Facebook и TikTok са изразили несъгласие с еврото , поради страхове от инфлация и загуба на независимост. Наблюдаваме доста публикации с висока емоционалност и споменаващи критика относно ситуацията като алгоритмично подсилени и с „предимство“ пред другите. В резултат на това доста от публикациите на привърженици на еврото като българска валута, които според Alpha Research са около 46%, остават на заден план. Това създава фалшиви усещания за единност, а потребители , вазимодействали с негативно съдържание относно еврото са били обсипани с такова, попадайки в този филтърен балон. ; 2. Политическата криза – Изследването проследи, че платформите са реагирали по коренно различен начин по време на тези съществени за България политически ситуации., като са се създали фрагментирани информационни среди. Във Facebook алгоритъмът е насочил дискусията към определени групи. В TikTok събитието е отразено, чрез шеговити мемета или любителски анализи , превеждащи сложните дипломатични изявления по- разбираемо за младите. ; 3.Протестите – При този случай TikTok е изиграл важна роля в мобилизирането и оформянето на политическо съзнание при младите българи. Протестите срещу корупцията бяха организирани почти изцяло в социалните мрежи. Алгоритъмът на TikTok, чрез своята система за предсказателно търсене и приоритизиране на автентично съдържание, е позволил на протестиращите да заобиколят традиционните медийни филтри. 44% от младите българи посочват социалните мрежи като основен източник, който ги среща с новините в България

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

и по света. Отчита се, че автентичността на съдържанието е била ключов фактор за посилването от алгоритъма. Видеа, които изглеждат непрофесионални и заснети в центъра на събитията, са получавали 36% по-голям обхват от официално заснетите репортажи.

Чрез сравнителния подход, изследването откри важни разлики в начина, по който Facebook, Instagram и TikTok конструират новинарския поток. Facebook е изграден около концепцията за мрежа от взаимодействие между приятели, страници и групи. Алгоритъмът събира цялото налично съдържание от мрежата на потребителя. Анализира стотици сигнали от формата на съдържание до скоростта на интернет връзката на потребителя и ангажираността на потребителя и чувствата, които публикация предизвиква в коментарите. Използват се модели за обучение на системата да изчислява вероятността потребител да взаимодейства с публикация и всяка се подрежда във фийда, според своята числова стойност за релевантност. Резултатът е силно фаворизиране на новини, които предизвикват най-много реакции. Новините, които са сухи, фактологични и изискват бавна когнитивна обработка, биват систематично изтласквани надолу в потока. През последната година е силно се е прекоonstrуирал като платформа с отделни общности. В България алгоритъмът силно насърчава груповите дискусии, което води до създаване на съществени ехо-стаи. TikTok се е превърнала в доста доминираща платформа за търсене и се вижда, че всъщност в България се подсилва съдържанието на новинарски профили. Тази мрежа функционира изцяло на базата на графа на интересите. Потребителят не трябва да следва никого, за да бъде погълнат от персонализиран поток от съдържание (страницата "For You"). Алгоритъмът на TikTok е изключително агресивен в усвояването на данни чрез микро-интеракции. Ключови са времето на гледане, процентът на завършване на видеоклип и повторемостта на гледания. Използват се алгоритми за компютърно зрение и обработка на естествен език, които анализират ключови думи в субтитри, аудио ефекти и визуални елементи. В тази среда традиционната новинарска институция е изместена от фигурата на инфлуенсъра. Сигналите за одобрение от инфлуенсъри оформят приемането на новините в много по-голяма степен, отколкото журналистическите стандарти за обективност. Форматът изисква новината да бъде представена като лично преживяване или забавление, което води до дълбока фрагментация – младежките аудитории получават новини, които са напълно откъснати от дневния ред на традиционните медии. Instagram, от своя страна, разделя своя алгоритъм на няколко подсистеми (Feed, Stories, Reels, Explore), всяка със свои собствени тежести. Докато за последователите се приоритизират "харесванията", за непознатата аудитория (unconnected reach) основен сигнал са изпращанията. Тъй като през юли 2025 г. Instagram започна да функционира и като търсачка, индексирана от Google, създаването на новинарско съдържание там все повече се подчинява на правилата на Social SEO (оптимизация за социални търсачки), където визуалната естетика и ключовите думи изместват дълбокия журналистически анализ.

Въз основа на събраните данни можем да направим следните заключения по поставените хипотези. Хипотеза 1. се потвърждава като чрез преглед на различните профили се показва, че в рамките на една и съща платформа двама потребители могат да получат противоположна информация по една и съща тема. Хипотеза 2. се потвърждава. Данните за „видео-фикацията“ на новините (65% от потреблението) и ръстът на TikTok като източник на новини показват, че обществото вече не се информира чрез традиционни журналистически стандарти, а чрез алгоритмично класирани емоционални разкази. Това е довело до ситуация, в която „виралността“ е станала мерило за „истинност“, което е повлияло на общественото възприятие за легитимността на правителствените решения и протестите. Хипотеза 3. се потвърждава със сериозни емпирични доказателства. Докато темите за еврото и политическата криза са били

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

свърхпредставени в поляризирани формати, други обществено значими теми, като модернизацията на транспорта или интеграцията в НАТО, са останали почти незабелязани от масовата аудитория, защото алгоритмите не са ги сметнали за достатъчно „ангажиращи“. Това е довело до фрагментиране на интересите, при което групите в обществото се капсулират в своите тесни теми, губейки общата картина на националното развитие.

Заклучение

В заключение изследването на алгоритмичната селекция и персонализация на новинарско съдържание в България през първото тримесечие на 2026г. разкрива тревожна картина за дигиталната публична сфера. Алгоритмите на прегледание платформи не просто обслужват нуждите на потребителите, а активно конструират фрагментирани реалности, които подкопават социалния консенсус и демократичния дебат. Алгоритмичната изолация е съвсем реална и филтърните балони в България са значително задълбочени. Платформите успешно са изолирали различните обществени групи от алтернативни гледани точки по време на критични събития. Платформата TikTok е предефинирала политическата комуникация, превръщайки автентичността и краткия формат в основни инструменти за информиране, което в случаи води до повърхностно разбиране на сложни теми. Доверието в традиционните медии продължава да намалява, а алгоритмичната селекция насърчава този процес, чрез пренасочване на вниманието към инфлуенсъри и затворени групи, където дезинформацията и конспиративните теории се разпространяват безпрепятствено.

Персонализацията също така и води до „информационни пустини“ по теми, които са важни за държавността, но не за алгоритмите, което създава дългосрочни рискове.

Бъдещи изследвания по темата трябва да се фокусират върху по-задълбочено проучване на влиянието на затворените платформи за съобщения, като стават все по-трудни за анализ, поради липсата на публичност и фийдове. Изключително важно е и да се анализира ролята на AI генерираните нвоини и как алгоритмите се справят с такова съдържание. Трябва да се изследват механизмите за изграждане на алгоритмична грамотност сред потребителите, което би им позволило да разпознават и преодоляват филтърните балони.

В крайна сметка, ролята на алгоритмите в съвременната медийна среда е толкова значима, че изисква не само академичен интерес, но и активна обществена и политическа реакция. Гарантирането на прозрачност в алгоритмичните процеси и защитата на разнообразието в дигиталния информационен поток са от съществено значение за запазването на здравословна публична сфера в България и в глобален мащаб.

Използвана литература

- Alpha Research. (2025) Alpha Research: 46.5% of Bulgarian public, 66% of businesses favour country joining euro, website, June 12, 2025, <https://sofiaglobe.com/2025/06/12/alpha-research-46-5-of-bulgarian-public-66-of-businesses-favour-country-joining-euro/> (20 March 2026)
- Bansal P. (2024) Social media and Web 2.0 algorithms contribute to cultural homogenization, website, February 2024, https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/pdf/2024/22/shsconf_icense2024_05001.pdf (22 March 2026)
- Buffer. (2026) State of social media engagement 2026, website, January 2026, <https://buffer.com/resources/state-of-social-media-engagement-2026/> (15 March 2026)

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
- China-CEE Institute. (2026) Bulgaria monthly briefing: The president and the government of Bulgaria are both in resignation, website, February 10, 2026, <https://china-cee.eu/2026/02/10/bulgaria-monthly-briefing-the-president-and-the-government-of-bulgaria-are-both-in-resignation-preparing-for-the-next-early-parliamentary-elections/> (22 March 2026)
- DataReportal. (2025) Digital 2026: Bulgaria, website, October 2025, <https://datareportal.com/reports/digital-2026-bulgaria> (15 March 2026)
- Dinev I. (2026) Why Bulgaria Became a Success Story for the Gen Z Protests, website, January 28, 2026, <https://www.zois-berlin.de/en/publications/zois-spotlight/why-bulgaria-became-a-success-story-for-the-gen-z-protests> (22 March 2026)
- Dreher F. Hernborg N. (2025) Love at second sight: support for the euro before and after adoption, website, November 4, 2025, <https://www.ecb.europa.eu/press/blog/date/2025/html/ecb.blog20251104~cf577c8f68.en.html> (23 March 2026)
- European Central Bank. (2026) Bulgaria joined the euro area on 1 January 2026, website, January 1, 2026, <https://www.ecb.europa.eu/euro/changeover/bulgaria/html/index.en.html> (23 March 2026)
- Lagarde C. (2025) Bulgaria's journey to the heart of Europe: prosperity and security, speech, November 10, 2025, <https://www.bis.org/review/r251105n.htm> (20 March 2026)
- Martín Merchán J. Rico Motos C. (2026) Social media, fragmentation, and polarization in the platformized public sphere: Making the case for WhatsApp research. *Online Journal of Communication and Media Technologies* 16(2): e202612
- NATO. (2026) NATO Secretary General meets with the Prime Minister of Bulgaria, website, March 19, 2026, <https://www.nato.int/en/news-and-events/articles/news/2026/03/19/nato-secretary-general-commends-bulgaria-for-its-contributions-to-the-alliance> (23 March 2026)
- Oboh N. (2026) TikTok's 2025 Engagement Rate Is 7x Instagram's, website, March 19, 2026, <https://www.thekeyword.co/news/tiktok-engagement-rate-benchmark-2026> (22 March 2026)
- ODIHR. (2026) Bulgaria 2026 early parliamentary elections: Needs Assessment Mission report, website, March 3, 2026, https://odihr.osce.org/sites/default/files/documents/official_documents/2026/03/Bulgaria%202026%20early%20parliamentary_%20NAM%20report_03.03.2026.pdf (22 March 2026)
- Price L. T. (2025) Digital News Report 2025: Bulgaria, website, June 17, 2025, <https://reutersinstitute.politics.ox.ac.uk/digital-news-report/2025/bulgaria> (23 March 2026)
- Royal Society. (2022) Echo chambers, filter bubbles, and polarisation, report, January 2022, <https://royalsociety.org/-/media/policy/projects/online-information-environment/oie-echo-chambers.pdf> (23 March 2026)
- Societies. (2025) Trap of Social Media Algorithms: A Systematic Review of Research on Filter Bubbles, Echo Chambers, and Their Impact on Youth. *Societies* 15(11): 301
- Woods J. (2005) The Epistemic Bubble, article, 2005, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC8923337/> (23 March 2026)

**РОЛЯТА НА ДИГИТАЛНИТЕ ЖУРНАЛИСТИЧЕСКИ
КОМПЕТЕНЦИИ ЗА ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ НА
ДЕЗИНФОРМАЦИЯ: СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ НА ПРАКТИКИ ОТ
БЪЛГАРИЯ И ФИНЛАНДИЯ**

ВИКТОРИЯ БОРИСЛАВОВА БОРИСОВА

Студент, Специалност „Медии и журналистика“, II Курс, Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Този доклад разглежда ролята на дигиталните журналистически компетенции в идентифицирането и противодействието на дезинформацията в медийните системи на България и Финландия. Чрез сравнителен анализ на тези две различни медийни среди, изследването изследва дали ефективността на дигиталните умения на журналистите зависи само от индивидуалните професионални способности или се оформя значително от структурните и институционалните характеристики на медийната екосистема. Използвайки смесен сравнителен методологичен подход, който интегрира казуси и анализ на релевантни международни индекси, изследването изследва взаимодействието между професионалните компетенции и системните фактори. Резултатите целят да допринесат за по-широкия дебат относно връзката между медийните системи, дигиталната трансформация и устойчивостта към дезинформация.

Ключови думи: медийна грамотност, дезинформация, проверка на факти, проверка

Abstract:

This article examines the role of digital journalistic competencies in identifying and countering disinformation within the media systems of Bulgaria and Finland. By comparatively analysing these two distinct media environments, the study explores whether the effectiveness of journalists' digital skills depends only on individual professional capacities or is significantly shaped by structural and institutional characteristics of the media ecosystem. Employing a mixed comparative methodological approach that integrates case studies and the analysis of relevant international indices, the research investigates the interaction between professional competencies and systemic factors. The findings aim to contribute to the broader debate on the relationship between media systems, digital transformation, and resilience to disinformation.

Keywords: media literacy, disinformation, fact-checking, verifying

Увод

Ускорената дигитална трансформация, масовото навлизане на изкуствения интелект и произтичащото от тях информационно пренасищане утвърждават медийната грамотност като фундаментално умение за ориентация в съвременната медийна екосистема. Както отбелязва американският социолог и политик, бивш сенатор в Ню Йорк Даниел Мойнихан¹, „всеки има право на собствено мнение, но не и на собствени

¹ Даниел Патрик Мойнихан е американски социолог и политик, който съчетава академична кариера с активна политическа дейност. Като сенатор от Ню Йорк и съветник на няколко президенти, той оказва

факти“. В дигиталната ера обаче границата между мнение и факт се размива, което налага предефиниране на журналистическите компетенции. Според Националната асоциация за образование по медийна грамотност (NAMLE), медийната грамотност не е просто традиционното четене и писане, а комплексна способност за достъп, анализ, оценка, създаване и действие чрез всички форми на комуникация (NAMLE). Организацията подчертава интердисциплинарния характер на това умение, разглеждайки го като необходим отговор на сложната и постоянно променяща се дигитална среда, а експертите са единодушни – медийната грамотност трябва да бъде насочена не само към младите, но и към всички възрастови групи.

Обект на настоящото изследване са медийните системи на България и Финландия, разгледани в контекста на дигиталната трансформация и нарастващото разпространение на дезинформация. Предметът е ролята, спецификите и ефективността на дигиталните журналистически компетенции като ключов фактор за ограничаване и противодействие на потоците от дезинформация в тези две коренно различни медийни екосистеми.

Целта на изследването е да анализира как дигиталните журналистически компетенции подпомагат противодействието на дезинформацията. За да бъде постигната, ще бъдат изпълнени следните изследователски задачи: (1) да се дефинират основните понятия, свързани с дигиталните журналистически компетенции и дезинформацията в съвременната медийна среда; (2) да се обоснове изборът на България и Финландия като обекти на сравнителния анализ чрез съпоставки на техните позиции в международните индекси за медийна свобода и нивата им на дигитална грамотност; (3) да се анализира медийната екосистема във Финландия, като се изследват нивата на медийна грамотност, ролята на обществените медии и ефективността на техните фактчекинг практики, обучения и редакционни стандарти; (4) да се изследва медийната среда в България с фокус върху медийната концентрация, ниското ниво на доверие, наличните фактчекинг инициативи, дигиталните умения в редакциите и влиянието на системните предизвикателства; (5) да се направи сравнителен анализ между двете държави, съпоставяйки институционални механизми, журналистическо обучение, редакционни стандарти и технологична подготовка.

Методологията на изследването включва сравнителен анализ, прилагайки подхода на изучаване на отделни казуси (case study approach). Изборът на България и Финландия за обекти на сравнение не е случаен, защото двете държави представляват своеобразни полюси в рамките на Европейския съюз по отношение на своите позиции в международните индекси за медийна свобода, нивата на обществено доверие и интеграция на дигиталната грамотност в държавните политики.

Основната хипотеза на изследването е, че по-високото ниво на дигитални компетенции в журналистическата среда е свързано с по-ефективни механизми за ограничаване на дезинформацията. Същевременно се допуска, че ефективността на тези умения не зависи единствено от индивидуалния професионален капацитет на журналистите, а е фундаментално обусловено от структурните, икономическите и институционалните характеристики на съответната медийна екосистема.

1. Теоретична рамка

За целите на настоящия сравнителен анализ е необходимо да се дефинират ключовите термини и понятия, които ще бъдат използвани. Тъй като медийните екосистеми в България и Финландия са коренно различни, преди да съпоставим

значително влияние върху развитието на социалната политика в САЩ. Неговите анализи на бедността, социалните неравенства и публичната администрация го превръщат в една от най-влиятелните фигури в американската политическа мисъл на XX век.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
журналистическите практики в тях, трябва да уточним значението на термините, които ще използваме.

1.1. Дезинформация – дефиниции. Разлика между misinformation, disinformation и malinformation

В съвременния медиен дискурс все по-често се избягва използването на термина фалшиви новини (fake news) заради неговата некоректност. От една страна, терминът съдържа оксиморон – ако една информация е изцяло фалшива, тя по презумпция не отговаря на професионалните стандарти за журналистически текст. От друга страна той не успява да обхване сложността на съвременната медийна среда, в която често се разпространява напълно автентично съдържание, но извадено от първоначалния му контекст.

В наръчника на ЮНЕСКО Journalism, fake news and disinformation е възприета концепцията за т. нар. information disorder, където ясно са разграничени различните типове проблемно съдържание. Според наръчника информационния безпорядък се категоризира в три основни форми. Неточната информация (misinformation) е лъжлива информация, но човек я разпространява, защото смята, че е вярна. Дезинформацията (disinformation) отново е лъжлива информация, която човек я разпространява, знае, че тя не е истина. Злонамерената информация (malinformation) е информация, базирана на факти, но използвана да нанесе вреда на личност, предприятие, организация или страна.

1.2. Дигитални журналистически компетенции

За да бъде анализиран ефекта от дигиталните журналистически компетенции в борбата с информационния безпорядък, първо трябва да се потърси отговор на въпроса „Как се дефинират и операционализират тези компетенции в контекста на съвременните европейски стандарти?“

В дигиталната епоха начините, по които традиционните журналисти установяват и доказват истината, претърпява дълбока трансформация. Младите хора все по-често предпочитат да научава новини от социалните мрежи, видео съдържание, подкасти, инфлуенсъри и дори от AI чатботове. Според данни, публикувани от Европейската комисия (2022)², 83% от хората смятат, че дезинформацията заплашва демокрацията, 63% от по-младите европейци попадат на подвеждаща информация повече от веднъж седмично, а 51% от европейците смятат, че са били изложени на дезинформация онлайн. Това налага все по-голямата нужда от разбиране и дефиниране на дигиталните журналистически компетенции и борбата за запазването на демокрацията. Те далеч надхвърлят базовата компютърна грамотност, умението за работа със социални мрежи и различните инструменти за създаване на текстове, снимки или видео материал. Те представляват специализиран набор от умения и компетенции, които помагат на съвременния журналист да се адаптира към дигиталната среда. Заради непрекъснатия поток от информация и повишаването на лъжлива информация, която залива онлайн пространството, необходимостта от тези компетенции е продиктувана от кризата на доверието в медиите. Това налага предефиниране на журналистическите компетенции, превръщайки технологичната грамотност във фундаментално условие за достъп до обективната реалност и оцеляване.

² Данните са представени на страницата на Европейската комисия. Източник: https://commission.europa.eu/topics/countering-information-manipulation/strengthened-eu-code-practice-disinformation_en#documents

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Съвременните дигитални журналистически компетенции могат да се операционализират в пет основни стълба. Те функционират като взаимосвързана система за противодействие на различните форми на информационен безпорядък. Първото ниво за защита срещу дезинформацията е проверката на факти, която е една от ключовите елементи за добро противодействие. В дигиталното пространство и не само, се появи тенденцията да се публикува дадена информация бързо, но много забравиха именно елемента fact-checking. То изисква проследяване първоизточника и проверка в няколко източника. Както се посочва в доклада на Digital News Report 2025 на Reuters Institute именно този елемент е основен инструмент за противодействие на ниското доверие към традиционните медии. Следващото ниво обхваща журналистиката, базирана на данни (data journalism), която представлява умения за работа с данни, които се събират, анализират, филтрират и визуализират големи масиви от данни. В медийната среда, която ни заобикаля това умения е едно от основните, за да могат да се извличат тенденции от сурови данни. На следващо ниво се появяват OSINT техниките. Това е систематичен процес на събиране, анализ и интерпретиране на информация, която е публично достъпна. Европейският съюз дефинира отворените източници, които се използват за тези анализи – обществени медии, интернет, данни за публичното управление, професионални и академични публикации, търговски данни и сива литература. OSINT позволява верификация на снимки, видеа и твърдения чрез геолокация, анализ на метаданни, сравнение с други независими източници и времеви анализ. Следващото ниво стъпва върху алгоритмичната грамотност. С навлизането на изкуствения интелект и неговото развитие е необходимо да се следят тенденциите относно персонализирането на информация. Наблюдава се притеснение в аудиториите на медиите по целия свят, да не пропуснат важна новина, както и интерес към AI, който да персонализира новините на аудиторията. В доклада на Reuters Institute отбелязват, че това прави съдържанието по-бързо и лесно достъпно за потребление. Те подчертават най-желаните функционалности на AI от потребителите – резюмирани версии на статии, които се четат по-бързо (27%), превод на новинарски статии на родния език (24%), препоръки за истории или персонализирани известия (21%), персонализирана начална страница с новини (21%) и AI чатбот, който отговаря на въпроси относно новините (18%). На последно ниво, но не и по важност, стои верификацията на визуално съдържание. Много ключов и критичен елемент за справянето с „deepfakes“. Той включва използването на инструменти за обратно търсене на изображения (reverse image search), анализ на EXIF метаданните на файловете и анализ на снимково или видео съдържание за откриване на манипулации.

Тези пет стълба оформят един нов фундамент на критично мислене, което дигиталните медии, а и не само, трябва да умеят да прилагат. Усилията на журналистите придобиват ясно изразена функция – да помагат на обществото да се ориентира в информационния хаос. В този контекст думите на Руба Ел Хелоу³ придобиват особена тежест: „Преподавателите и журналистите трябва да се присъединят към битката, за да въоръжат хората с необходимите умения за декодиране на различните типове съобщения. Медийната и информационната грамотност помагат за установяване на равновесие между доверието към източниците на информация и необходимата подозрителност, за да бъдат подложени на съмнение.“

Към тези активни компетентности следва да се добави и способността за критично игнориране. Козирева и колеги (2022) въвеждат понятието „критично игнориране“ (critical ignoring) като ключова компетентност за дигиталните граждани:

³ Руба Ел Хелоу е академик в областта на политическата комуникация и медийната грамотност към университета Нотр Дам (NDU), чиито изследователски интереси включват дигиталните свободи и критичното медийно образование.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

съзнателният избор какво да не се чете и където да не се инвестира ограниченият когнитивен ресурс на вниманието. В среда на информационно пренасищане, в която алгоритмите на платформите са проектирани да отвличат вниманието чрез съдържание, предизвикващо любопитство, гняв или възмущение, критичното мислене само по себе си е недостатъчно – необходима е и умелата защита срещу манипулативни източници, преди те да са успели да завладеят вниманието. Фактът, че Wall Street Journal открил тази концепция като „ключово умение за оцеляване за 2026 г.“ (Mims, 2026), свидетелства за нарастващото ѝ значение извън академичната общност.

2. Методология

Методологията в настоящото изследване е изградена от два компонента. Първият подход включва анализ на утвърдени международни статистики, класации и индекси, измерващи свободата на медиите, нивата на медийна грамотност и общественото доверие, като например данни от Евробарометър, Евростат, Reporters Without Borders, Freedom House. Той служи за фактологична обосновка на избора България и Финландия като обекти на изследването, позиционирани в тези доклади като два полюса в рамките на Европейския съюз по отношение на медийната им екосистема.

Вторият подход включва case study approach в рамките, на който ще се изследват и съпоставят образованието по журналистика, фактчекинг инициативи, медийната среда и собственост, както и законодателната рамка. Този анализ ще помогне за проследяването на различията в двете страни.

Ограничението на изследването се отнася до спецификата на качествения анализ и зависимостта му от публично достъпни данни, официални доклади и индекси. Избраните показатели ще очертаят макрорамката на проблема. Използваните данни обхващат най-актуалната налична информация, за да се гарантира по-голям досег до реалността, тъй като дигиталната среда бързо се трансформира – периода от 2022 до 2026 г. включително.

3. Казуси

3.1. България

През последните няколко години България попадна в спиралата на парламентарни избори, които водят до последователни краткотрайни правителства. Това рефлектира освен върху цялото общество и медийната екосистема, която по дефиниция работи в полза на гражданите. Всичко това води до подкопаване на независимата журналистика и ерозиране на общественото доверие към медиите като източник на надеждна информация. Разбирането на политическия контекст е необходимо, за да се анализира пълноценно медийната концентрация, свободата на словото и инициативите за проверка на факти в България. Показателни за продължаващата нестабилност са насрочените парламентарни избори на 19 април 2026 г. За да се гарантира безпроблемното им и лишено от негативни влияния провеждане, Министерството на външните работи отново е отправило покани за международно наблюдение. Тя е до Бюрото за демократични институции и права на човека (ОССЕ/БДИПЧ), Парламентарната асамблея на ОССЕ (ПАОССЕ), Парламентарната асамблея на Съвета на Европа (ПАСЕ) и Парламентарната асамблея на Черноморското икономическо сътрудничество (ПАЧИС) (МВнР, 2026). Такова наблюдение не се случва за първи път в страната – на предсрочните парламентарни избори през април 2021 г. са участвали 92 наблюдатели от 32 държави, представляващи същите организации. В своето официално становище те констатирали, че медиите в България са „силно концентрирани в ръцете на

няколко собственици и са податливи на политическо влияние, което накърнява разнообразието в отразяването“, а натискът върху разследващите журналисти допринася за разпространението на автоцензура. Наблюдателите отбелязват и че липсата на задълбочена разследваща журналистика се е отразила негативно върху възможността на избирателите да направят своя избор (Deutsche Welle, 2021).

Българската медийна среда се характеризира с висока степен на концентрация, като два големи медийни конгломерата, Nova Broadcasting Group и bTV Media Group, доминират едновременно аудиторията и рекламния пазар. Двете групи привличат 77% от зрителите в демографския сегмент 18-49 години, който е и най-желаният от рекламодателите, което от своя страна ги насочва да концентрират над 90% от брутните си рекламни бюджети именно към тях (ГАРБ/Publicis Groupe България, януари-септември 2025 г.). Двойната концентрация на аудитория и на рекламни приходи, създава структурна асиметрия на пазара, която силно ограничава достъпа на по-малките и независими медии до финансиране и поражда траен натиск върху тяхната икономическа жизнеспособност. На ниво обхват на аудиторията, концентрацията поражда парадокс на привиден плурализъм. Българите потрѣбват новини и информация, чрез разнообразна гама от канали, като телевизия, радио и печат, докато на практика тези канали често водят до едни и същи корпоративни структури с едни и същи интереси, възгледи и приоритети. Последствията за демократичното общество са огромни. Когато организациите, отговорни за информирането на обществеността, самите те са вградени в концентрирани структури на икономическа и политическа власт, разнообразието на информация става по-тясна, отколкото предполага повърхностното множество на каналите. Такава среда допринася за дълбоката ерозия на общественото доверие към медиите. Според доклада на Reuters Institute, България се нарежда на първо място сред изследваните страни по избягването на новини и слаб интерес към тях (63%). Това показва, че голяма част от обществото са стигнали до заключението, че наличните източници на информация, не обслужват техните нужди, не отразяват реалността или не могат да им се доверят по отношение на точно и безпристрастно отразяване на новините. Наличните условия създават самоподдържащ се модел на гражданска неангажираност – политическата нестабилност намалява доверието в институциите, медиите се възприемат като инструмент на политически интереси, което задълбочава недоверието, а гражданите реагират като избягват да потребяват новини. Тази динамика е уловена от журналиста Росен Босев, чиито наблюдения, капсулират дълбочината на проблема. Босев твърди, че основното предизвикателство пред българската журналистика не е просто обемът на дезинформация, но и широко разпространеното недоверие – не само в журналистиката, но и в институциите, експертите и дори в самата наука (BROD).

България системно се нарежда сред най-ниско класираните държави членки на ЕС по свободата на печата според „Репортери без граници“. Правната законодателна рамка осигурява минимална защита на журналистите. Тя е силно ограничена от корупцията, недостатъчната съдебна независимост и ниската ефективност на съдилищата, което очертава формални граници за свободата на словото. В този контекст делата SLAPP се утвърждават като ефективен инструмент за натиск върху разследващите журналисти. Икономическата структура и медийния сектор допълнително задълбочават уязвимостта. Към тези два фактора се добавят и социокултурният натиск, заплахи срещу журналисти, корупция и замърсяване на информационната среда.

На фона на институционалната слабост, медийната концентрация и намаляващото обществено доверие, в страната съществуват две инициативи за проверка на фактите. Първата е „Проверено от БНТ“, която функционира в рамките на българската обществена медия. Нейната основна мисия е да разследва твърдения и новинарски

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

истории, за които е подадено сигнал, че има съмнение или по инициатива на телевизията. Методологията им включва идентифициране на оспорвано твърдение, след което журналистите предприемат систематичен процес на проверка, който обхваща проверка на първоначалния източник на информацията, анализират се моделите на разпространение, изискват официални позиции от страните и институциите, посочени в твърдението, проверка на отделни фактически елементи чрез пряк контакт със съответните власти и прилагане на усвоените техники за проверка на визуално съдържание. Втората инициатива е Factcheck.bg, която е единствената платформа в България, посветена само на проверка на фактите и функционира под егидата на АЕЖ-България. Инициативата се фокусира върху проверка на твърденията, които са от обществен интерес и с потенциал за социално въздействие. В методологията им изрично е подчертано, че мненията не подлежат на проверка, защото те не са факти. Проектът има двойно значение, защото е насочен към журналисти, които да разграничават факти от мнения социалните мрежи, традиционните медии и официалните изявления, така и към заинтересовани граждани, които търсят проверена информация по въпроси от социално значение.

3.2 Финландия

Свободата на една нация се пази не само от законите, но и от публичната информация и знания за това как те се прилагат (Anders Chydenius, 1765). Финландският модел за противодействие на дезинформацията се отличава с институционална интеграция между медийна грамотност като образователна политика, независими обществени медии с високо обществено доверие и систематизирани практики за проверка на факти. Въпреки сравнително малкия си пазар, страната последователно се нарежда сред водещите държави в света по ключови показатели за демократично здраве и информационна устойчивост, което е нагледно отразено в редица независими международни индекси.

Класация / Индекс	Издаваща институция	Позиция на Финландия	Резултат / Оценка	Оценени държави
► Доклади 2025				
<i>World Happiness Report (2025)</i>	Wellbeing Research Centre, Оксфорд; Gallup; UN SDSN	1-во място	7.74 / 10	147 държави
<i>World Press Freedom Index (2025)</i>	Reporters Without Borders (RSF), Париж	5-то място	87.18 / 100	180 държави
► Доклади 2024 – 2025				
<i>Corruption Perceptions Index – CPI (2024, публ. февр. 2025)</i>	Transparency International, Берлин	2-ро място	88 / 100	180 държави
► PISA 2022 — последно налично издание на OECD (анализ 2024) *				
PISA 2022 — Четене *	OECD — Programme for International Student Assessment	14-то място	490 точки	81 страни членки на ОИСР
* ЗАБЕЛЕЖКА ЗА PISA: PISA 2025 е проведен, но резултатите се очаква да бъдат публикувани от OECD през декември на 2027 г. PISA 2022 (резултати, публикувани декември 2023 г., официален анализ на OECD — 2024 г.) е последното налично и официално цитирано издание.				

Фигура 1. *Финландия в глобалните класации: позиции в ключови международни индекси (2022–2025)*

Източник: *Визуализацията е авторска*

Данните в таблицата разкриват характерна закономерност: високите позиции на Финландия са отражение на взаимно подсилващи се структурни фактори. Позиционирането на страната в различните индекси очертава институционална среда, в която доверието в публичните институции, прозрачността на управлението и свободата на медиите функционират като взаимозависими елементи на една система. В академичната литература тази взаимозависимост е концептуализирана като „демократично-корпоративен модел“ по типологията на Халин и Манчини (2004) – модел, характеризиращ се с исторически утвърдена журналистическа независимост, силни обществени медии и висока степен на професионална саморегулация.

По данни на Reuters Institute финландската медийна екосистема се характеризира с влиятелна обществена медия (Yle), всекидневник с голям тираж (Helsingin Sanomat), силна регионална преса и два широко разпространени таблоида. Страната поддържа сравнително малък, но все по-концентриран медиен пазар, в който частният сектор е доминиран от издателската група Sanoma. Групата консолидира пазарната си позиция чрез агрегирани абонаментни продукти, сред които платформата „Kaikki+“, обединяваща петнадесет медийни и стрийминг услуги (Reuters Institute, 2025). Тази тенденция към медийна концентрация, наблюдавана и в редица други европейски пазари, поражда легитимни въпроси относно дългосрочното запазване на плурализма в информационната среда, въпреки че към настоящия момент финландското законодателство не предвижда специфична регулация в тази област.

Един от най-значимите показатели за устойчивостта на финландската медийна екосистема е високото равнище на обществено доверие в новинарските институции. Според Digital News Report 2025 доверието в новините достига 67% – стойност, която поставя Финландия на първо място сред всички изследвани пазари. Този резултат е следствие от взаимодействието на няколко структурни фактора – ниски нива на корупция, силна журналистическа саморегулация и стабилен институционален контекст, исторически вкоренен в законодателна традиция за защита на свободата на словото, датираща от 1766 г. Високото доверие обаче не следва да се разглежда единствено като постижение. Както посочва Мико Сало, основател на фактчекинг организацията Faktabaari, именно обществата с висока степен на институционално доверие носят по-голяма отговорност да поддържат бдителност, тъй като имат повече за губене в случай на неговото ерозиране (цит. по The Guardian, 2019).

Дигиталната трансформация на финландската медийна среда протича като постепенен, но необратим преход към онлайн платформите като основен канал за достъп до информация. Данните на Reuters Institute сочат, че 89% от финландците използват онлайн източници за новини, а редакциите все по-широко интегрират инструменти на изкуствения интелект в работните си процеси – от автоматизирана транскрипция и генериране на резюмета до анализ на емоционалния отзвук на заглавията (Reuters Institute, 2025). Автоматизираното съдържание е по-трудно подложено на традиционен редакционен контрол и може да генерира уязвимости в информационната верига, а алгоритмично предаваното потребление на информация създава среда, в която логиката на разпространение на съдържанието е изведена извън редакционния контрол и подчинена на ангажираността като основен критерий за видимост – условие, структурно благоприятно за разпространението на манипулативно съдържание (Wardle & Derakhshan, 2017). Именно тези уязвимости обясняват защо финландската стратегия за информационна устойчивост не се ограничава до регулирането на медийното

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
съдържание, а поставя устойчив акцент върху изграждането на критични компетентности у гражданите.

4. Сравнителен анализ

Настоящият раздел съпоставя казусите на България и Финландия като две контрастни медийни екосистеми. Сравнението ще се проведе в рамките на четири критерия – институционални механизми, журналистическо обучение, редакционни стандарти и технологична подготовка. Задачата на тази част е да се идентифицират причинно-следствените връзки, обясняващи защо двете страни се оформят като противоположни полюса в рамките на ЕС.

4.1. Институционални механизми: доверието като институционална основа

Ключова разлика между двете медийни екосистеми е институционалната среда, в която функционират. Индексът за възприятие на корупцията (CPI) за 2025г. нагледно показват двата полюса – Финландия се нарежда на 2-ро място в света с 88/100 точки, а България е на 84-то място с 40/100 точки, като за сравнение с предходната година, резултатът на България е спаднал с 3 точки. С тази позиция България се нарежда на последно място в рамките на Европейския съюз. Разликата от 48 точки доказва, че институционалната среда определя условията на работа на журналистите, но и се отразява пряко и върху поведението на аудиторията. Gorski (2023), позовавайки се на Toff & Kalogeropoulos (2020), установява, че разликите между отделните страни и по-конкретно нивата на свобода на пресата и на политическа свобода и стабилност, влияят върху това дали хората изобщо консумират новини.

Проучване на Евробарометър на социалните медии (2025) ясно конкретизира тази зависимост, като 48% от респондентите в България заявяват, че „много често“ или „често“ са попадали на дезинформация през последните дни. За сравнение във Финландия 25% от респондентите дават такъв отговор. Данните подкрепят тезата, че в страна с по-ниска степен на корупция и по-висока политическа стабилност, медийната среда е на по-високо ниво и гражданите са изложени на по-малко подвеждаща информация. Те потвърждават и изводите на изследователите (Gorski, Toff & Kalogeropoulos), че средата не само определя работата на журналистите, но и пряко влияе върху това как аудиторията консумира и възприема новинарското съдържание.

Финландският институционален модел се характеризира с три елемента, които работят заедно: (1) законодателна традиция за защита на свободата на словото, датираща от 1766г.; (2) обществената медия Yle с публично финансиране, чиято редакционна независимост е законово гарантирана; (3) независим Съвет за масмедии (СММ). В България аналогични структури липсват, освен Съвета за електронни медии (СЕМ), или са силно ограничени от корупция и недостатъчна съдебна независимост, както установява Freedom House, а медийната концентрация допълнително ограничава средата.

4.2. Обучение по медийна грамотност, като системен подход за справяне с дезинформацията

В методологията на Индекса за медийна грамотност за 2026г., държавите са класирани въз основа на няколко показателя, като най-дълбоко изследвано е образованието (45%). Финландия споделя 1-вото място с Дания, Ирландия и Нидерландия (71 от 100 точки), докато България е на 34-то място от 41 държави и я

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

нарежда отново на последно място в рамките на ЕС. Причината за тази драстична разлика е образователният модел в двете изследвани страни.

Финландският модел прилага медийната грамотност във всички образователни програми, които започват още от ранна детска възраст и обхващат всички възрастови групи. Крайната цел на Финландия за насърчаване на медийната грамотност е да осигури добре функционираща, здрава и устойчива демокрация (Media Literacy and Education in Finland, 2024). Резултати от Евростат 2025г. показват, че 81% от лицата на възраст между 16-74 г., притежават поне базови дигитални умения. Разликата между хората с висше образование и тези с основно или никакво образование е приблизително 21 процентни пункта. Следователно медийната грамотност в страната е приоритет за създаване на силно демократично общество.

В България медийната грамотност е въведена за първи път в учебната програма през 2018/2019 г. от Министерството на образованието и науката. Открояват се няколко проблемни сектора – липса на методика за преподаване на медийна грамотност, недостатъчна подготовка и квалификация на учителите у недостиг на ресурси (Мария Николова, 2022). Според доклада на Коалицията за медийна грамотност (2025) откриват следната зависимост: „колкото по-нисък е резултатът по MLI, толкова по-високо е избягването на новини, и обратно – колкото по-добро е представянето в индекса, толкова по-ниско е избягването на новините. Това може да бъде резултат от влошаващата се медийна среда – контролирани медии, влошаване на качеството на журналистиката, увеличаване на дезинформацията и фалшивата информация, и в крайна сметка – разрушено доверие между медиите и гражданите (MLI, 2026). Разликата между високо и ниско образованите българи в дигиталните умения достигат малко над 50%, което поставя страната на последно място в ЕС, според изследвания критерий.

4.3. Редакционни стандарти

Разликата в редакционните стандарти на двете страни се проявява по-скоро на реалната им приложимост и функциониране, като за целта на настоящото изследване ще сравним обществените медии и регулаторните органи на двете страни.

В двете държави има регулаторни органи, в които се отличават няколко ключови характеристики. Във Финландия Съветът за масмедиите (СММ) е саморегулиращ се орган, който е изграден от хора в областта на масовите комуникации и има за цел да тълкува добрите професионални практики и защитава свободата на словото. Съветът разглежда и методите, по които журналистите получават информация, но те не упражняват съдебна юрисдикция или публична власт. Решенията, взети от СММ, се следят и спазват стриктно. По-голямата част от медиите във Финландия са подписали споразумението на Съвета, в което те се съгласяват да бъдат разглеждани всички жалби, които ги засягат. В някои ситуации, които включват важни принципи СММ може да започне самостоятелно разследване. Еквивалентът на СММ в България се открива в лицето на Съвета за електронни медии (СЕМ). Той е пряк наследник на Националния съвет за радио и телевизия (НСРТ), който функционира в периода 1997-2001 г. Съветът е независим орган, който регулира радио- и телевизионна дейност в страната. Според закона на Република България, съставът на СЕМ е изграден от петима членове, като трима се избират от Народното събрание и двама от президента, а мандатите им са по шест години. Този закон създава предпоставки за политическо влияние върху редакционното ръководство.

Друга съществена разлика се открива в редакционните стандарти на обществените медии в двете страни. Финландската обществена медия Yle се финансира от бюджетни средства, платени от приходи от данък върху общественото

радиоразпръскване и получава приходи от програмни дейности, продажби на услуги и др. Работата им се базира на факти, разнообразно и безпристрастно събиране на информация, които са възможно най-точни. За финландската обществена медия е изключително важно аудиторията им да може да разграничава фактите и тяхната предистория от мнения или измислено съдържание. В работата си те използват изкуствен интелект, но изрично подчертават, че човекът винаги е отговорен за крайния резултат. За да не подвеят аудиторията си, когато създават такова съдържание, им съобщават, че е използван ИИ. Обществените медии в България обхващат Българското национално радио, Българската национална телевизия и Българската телеграфна агенция, но за целите на изследването фокусът ще е върху БНТ. В страната съществува Закон за радиото и телевизията, който описва какви са обществените функции на обществените медии, както и по какъв начин те се финансират. Мисията на обществените медии в България е да създават публично благо, достъпно за всички. Те следва да гарантират обективност, плурализъм. Обществените медии в страната се издържат от смесено финансиране, което включва държавна субсидия и средства от фонд “Радио и телевизия”, собствени приходи от реклама, спонсорство и т.н., а след това управителните съвети разпределят и одобряват парите за регионалните си центрове и другите звена. БНТ, заедно с БНР, са законово задължени да стимулират създаването на нови български произведения. Ръководството на БНТ се състои от петима души с мандат от 3 години. Един човек има право на два мандата максимум. Генералният директор предлага членовете на съвета, а СЕМ ги одобрява или отхвърля.

5. Заключение

Изследването ясно очертава значителна разлика между България и Финландия по отношение на медийната грамотност, функционирането и доверието в институциите, и устойчивостта срещу дезинформация. Докато Финландия заема водещите позиции във всички международни класации, България се нарежда на последните места в рамките на Европейския съюз. Привидно тенденцията за България изглежда необратима, но финландският модел показва, че когато има координирани усилия между държава, институции, медии и гражданско общество, е възможно укрепването на демократичната среда в страната. Въпреки че в България доверието е разрушено, институциите и медиите трябва да предприемат активни действия за неговото възстановяване и прекратяване на омагьосания кръг, в който се намира страната.

Данните показват, че България заема последните места във всички международни индекси, класации, статистики и измервания, с изключение на доклада от Reuters Institute, които разкриват, че българите са на първо място по избягване на новини. Това допълнително усложнява обстановката и повишава риска от манипулация.

Финландският модел предлага успешна стратегия, която може да бъде интегрирана в България – системно и качествено обучение на цялото общество за разпознаване на лъжлива информация, за ориентиране в големия поток от информация, както и как да се борят срещу дезинформацията. Обучението трябва да обхваща всички възрастови групи, от най-малките до най-възрастните, но и да бъде достъпно за малките населени места, а не концентрирано в столицата и големите градове. Политиките на отделните училища в цялата страна могат да допринесат положително към ситуацията. Важно е да не чакат държавата да бъде инициатор, а да създадат обучения по медийна грамотност в учебната си програма – било то като отделен предмет или адаптирано към различните дисциплини.

Гражданите също изиграват съществена роля към подобряването на резултатите на страната, като активно търсят информация, развиват критичното си мислене, задават

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

въпроси и прилагат знанията си на практика. Това са основни механизми, чрез които ще се повиши устойчивостта на обществото. Въпреки това, историческият бекграунд и културните особености, залежали в народопсихологията на българина, забавят развитието на страната спрямо останалите членки на ЕС, което прави необходимостта от ясни и конкретно насочени усилия все по-голяма. В този контекст Европейската комисия предлага насоки за разпознаване и предпазване от манипулация на информацията: (1) спри и помисли; (2) проверка на източника; (3) не се поддавай на емоционална манипулация; (4) проверете фактите отново.

Използвана литература

- Българска национална телевизия. (б.д.). БНТ Проверено – раздел за верификация. <https://bntnews.bg/bnt-provereno-108929tag.html>
- Българска национална телевизия. (б.д.). <https://bnt.bg/>
- Закон за радиото и телевизията. (б.д.). Lex.bg. <https://lex.bg/laws/ldoc/2134447616>
- Капитал. (2025, 17 декември). Разпределение на телевизионния пазар в България. Capital.bg. https://www.capital.bg/biznes/media_i_reklama/2025/12/17/4840221_razpredelenie_na_a_televizionniia_pazar_v_bulgariia/
- Министерство на външните работи на Република България (2026). МВНР покани международни наблюдатели за предсрочните избори за Народно събрание на Република България, насрочени за 19 април 2026 г. <https://www.mfa.bg/bg/izbori-2026/messages/47068>
- Съвет за електронни медии. (б.д.). <https://www.cem.bg/>
- Цанкова, С., Ангова, С., Николова, М., Вълчанов, И., Вълков, И., Минев, Г., & Осиковски, М. (2022). Медийна грамотност. ИК – УНСС. ISBN 978-619-232-675-3
- BROD. (2025). One “thank you” note can keep you motivated for months: BROD fact-checkers and their take on disinformation dynamics in Bulgaria and Romania. European Digital Media Observatory. <https://edmo.eu/edmo-news/one-thank-you-note-can-keep-you-motivated-for-months-brod-fact-checkers-and-their-take-on-disinformation-dynamics-in-bulgaria-and-romania/>
- Data Europa EU. (б.д.). What is OSINT: Open source intelligence. European Commission. <https://data.europa.eu/en/publications/datastories/what-osint-open-source-intelligence>
- Deutsche Welle. (2021, април 5). Медиите в България са "податливи на политическо влияние". <https://www.dw.com/bg/%D0%BC%D0%B5%D0%B6%D0%B4%D1%83%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%B8-%D0%BD%D0%B0%D0%B1%D0%BB%D1%8E%D0%B4%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%BB%D0%B8-%D0%B8%D0%B7%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B7%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B5%D1%82%D0%BE-%D0%BD%D0%B0-%D0%B4%D1%8A%D1%80%D0%B6%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B8-%D1%80%D0%B5%D1%81%D1%83%D1%80%D1%81%D0%B8-%D0%B4%D0%B0%D0%B4%D0%B5-%D0%BF%D1%80%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D0%BC%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE-%D0%BD%D0%B0-%D1%83%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D1%8F%D0%B2%D0%B0%D1%89%D0%B8%D1%82%D0%B5/a-57104275>
- EU DisinfoLab. (2023, May). Disinformation landscape in Finland. https://www.disinfo.eu/wp-content/uploads/2023/05/Finland_DisinfoFactsheet.pdf

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
- Eurobarometer. (б.д.). Media use in the European Union (Survey 2832). European Commission. <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2832>
- European Commission. (2022). A strengthened EU Code of Practice on Disinformation. https://commission.europa.eu/topics/countering-information-manipulation/strengthened-eu-code-practice-disinformation_en
- European Commission. (б.д.). Information manipulation and misinformation. Directorate-General for European Civil Protection and Humanitarian Aid Operations. https://civil-protection-humanitarian-aid.ec.europa.eu/resources-campaigns/information-manipulation-and-misinformation_en
- Eurostat. (б.д.). Skills for the digital age. Statistics Explained. <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?oldid=628712>
- FactCheck.bg. (б.д.). <https://factcheck.bg/en/>
- Faktabaari. (б.д.). <https://faktabaari.fi/>
- Freedom House. (б.д.). Country scores: Freedom in the world. <https://freedomhouse.org/country/scores>
- Gorski, L. C. (2023). Uninterested, disenchanted, or overwhelmed? An analysis of motives behind intentional and unintentional news avoidance. <https://d-nb.info/1309112274/34>
- JSN / Council for Mass Media. (б.д.). What is the CMM? <https://jsn.fi/en/what-is-the-cmm/>
- Kozyreva, A., Wineburg, S., Lewandowsky, S., & Hertwig, R. (2022). Critical ignoring as a core competence for digital citizens. *Current Directions in Psychological Science*. <https://doi.org/10.1177/09637214221121570>
- Laaninen, T. (2025). Fostering a key civic skill in a digital information environment. *European Parliamentary Research Service*. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/772886/EPRS_BRI\(2025\)772886_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/772886/EPRS_BRI(2025)772886_EN.pdf)
- Mims, C. (2026, January 2). Your key survival skill for 2026: Critical ignoring. *The Wall Street Journal*. <https://www.wsj.com/tech/personal-tech/critical-ignoring-social-media-7e236f52>
- National Association for Media Literacy Education. (б.д.). Media literacy defined. <https://namle.org/resources/media-literacy-defined/>
- Nordic Democracy Network EDMO Nordis. (б.д.). Chydenius medal for the Nordic Democracy Network EDMO Nordis – Defending democracy. Karl ja Hedvig Chydeniuksen säätiö. <https://www.chydenius.net/en/news/chydenius-medal-for-the-nordic-democracy-network-edmo-nordis-defending-democracy>
- OECD. (2023). PISA 2022 results (Volume I): The state of learning and equity in education. https://www.oecd.org/en/publications/pisa-2022-results-volume-i_53f23881-en.html
- OECD. (б.д.). PISA 2025: Learning in the digital world. <https://www.oecd.org/en/topics/sub-issues/learning-in-the-digital-world/pisa-2025-learning-in-the-digital-world.html>
- Open Society Institute – Sofia. (2026). Media Literacy Index 2026. <https://osis.bg/wp-content/uploads/2026/01/Media-Literacy-Index-2026.pdf>
- Ratcliffe, R. (2020, January 28). Fact from fiction: Finland's new lessons in combating fake news. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/world/2020/jan/28/fact-from-fiction-finlands-new-lessons-in-combating-fake-news>
- Reuters Institute for the Study of Journalism. (2025). Digital News Report 2025. University of Oxford. https://reutersinstitute.politics.ox.ac.uk/sites/default/files/2025-06/Digital_News-Report_2025.pdf
- RSF – Reporters Without Borders. (2025). Press Freedom Index 2025. <https://rsf.org/en/index?year=2025>
- Sguera, V. (2019, May). Finland is winning the war on fake news. What's its secret? *CNN*. <https://edition.cnn.com/interactive/2019/05/europe/finland-fake-news-intl/>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

This Is Finland. (б.д.). Media literacy and education in Finland. <https://toolbox.finland.fi/life-society/media-literacy-and-education-in-finland/>

Transparency International. (2025). Corruption Perceptions Index 2025. <https://www.transparency.org/en/cpi/2025>

UNESCO. (2020). Journalism, fake news and disinformation: Handbook for journalism education and training. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000265552>

Yle. (б.д.-a). Yle's ethical guidelines for content and publishing. <https://yle.fi/aihe/a/20-10008944>

Yle. (б.д.-b). Yle's finances. <https://yle.fi/aihe/about-yle/finances>

**РАЗСЛЕДВАЩАТА ЖУРНАЛИСТИКА В БЪЛГАРИЯ:
КАЗУСЪТ ИСТОРИЧЕСКИ ПАРК**

ЕЛЕОНОРА РУМЕНОВА КОСТАДИНОВА

Студент, Медии и журналистика , IV Курс, Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Докладът ще разгледа темата за реализирането на разследващата журналистика в нашата страна чрез дългосрочното разследване на журналиста от "Столицата" Йоан Запрянов относно нередностите около създаването на увеселителната атракция "Исторически парк". Целта е да се проследи и анализира отразяването на темата, като се обръща внимание на хронологията на разкритията, методите и инструментите, използвани от журналиста. Методологията на анализа се основава на принципа на "анализ на случаите" за периода от 10.06.2019 г. до 05.12.2025 ще бъдат разгледани публикациите на Запрянов, филмът "Отново исторически – "Царството на освободителя" и научната литература по темата. Въпреки ниското качество на медийната среда в България, разследващата журналистика под формата на определени медии и журналисти продължава да работи в обществен интерес и да разкрива негативни явления.

Ключови думи: разследваща журналистика; Йоан Запрянов "Исторически парк"; "анализ на случаи"; Обществен интерес

Abstract:

The paper will examine the topic of the realization of investigative journalism in our country, through the long-term investigation of the journalist from "Capital" Yoan Zapryanov about the irregularities surrounding the creation of the amusement attraction, "Historical Park". The aim is to trace and analyze the coverage of the topic, paying attention to the chronology of the revelations, the methods and tools used by the journalist. The methodology of the analysis is based on the "case analysis" principle in the period from 10.06.2019. until 05.12.2025 Zapryanov's publications, the film "Historical Again - "The Kingdom of the Liberator" and scientific literature on the subject will be examined. Regardless of the low quality of the media environment in Bulgaria, investigative journalism in the form of certain media and journalists continues to work in the public interest and reveal negative phenomena.

Keywords: investigative journalism; Yoan Zapryanov "Historical Park"; "case analysis"; public interest

Увод

Живеем във времена на корупционни схеми, осъществяването на понятието „дълбока държава“, военни конфликти, организирани престъпни групи за трафик на наркотици и хора, неосветен лобизъм, схеми с държавни средства и тяхното източване, зависимости и други нерегламентирани дейности. Именно в тази несигурна политическа, икономическа и финансова среда, обществото се нуждае от силна журналистика, тъй като тя хвърля светлина върху аномалиите, а благодарение на това може да се стигне и до реални промени. Според Марк Фелдщайн „Разследващите журналисти са реформатори, не революционери. Те се стремят да подобрят (американската) система, като посочват нейните недостатъци [...]. Чрез популяризиране на специфични нарушения на конкретни политики или програми, разследващият

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
репортер дава възможност на политиците да предприемат коригиращи действия, без да се променя разпределението на властта“ (Feldsteint, 2026).

В наши дни разследващата журналистика се намира в застой поради множество причини – намаляване на интереса на гражданите към новини, все по-ниското доверие в медиите, цензура от страна на политици и влиятелни хора, самоцензура в медиите, липсата на финансови средства за създаването на задълбочени журналистически разследвания, както и множеството съдебни дела – дела шамари с цел сплашване и заглушаване на журналисти. Всичко това се доказва и от „Репортери без граници“, в чиято класация страната ни е на 70-то място в индекса за свободата на медиите. В доклада пише: „Свободата на медиите е крехка и нестабилна в страната, която е една от най-бедните и корумпирани в Европейския съюз“ (Reporters Without Borders, 2025) като се добавя, че и малкото независими медии у нас са подложени на натиск.

Въпреки всички изброени трудности, все още има медии и журналисти, които търсят истината, намират и анализират информация, която има обществено значение.

В разработката ще разгледаме дългогодишното разследване на журналиста от „Капитал“ Йоан Запрянов за нередностите около създаването на увеселителния атракцион „Исторически парк“, който се намира близо до село Неофит Рилски във Варненска област.

Целта е да се проследи и анализира отразяването на темата, като се обърне внимание на хронологията на разкритията, методите и инструментариума, използвани от журналиста.

Ще бъдат изпълнени следните задачи: очертаване на контекста и предисторията; анализиране на журналистическия труд на Йоан; проследяване на времевата рамка на разследването; анализиране на обществения и институционален ефект, както и последиците за журналиста.

Методологията на анализа е на принципа „анализ на случай“ като ще бъдат разгледани публикациите на Йоан Запрянов, филмът „Исторически пак – „Царството на освободителя““, книгите: „Журналистическото разследване“ на Константин Ангов и „Разследваща журналистика“ на Хюго де Бърг.

Хипотезата е, че независимо от ниското качество на медийната среда, разследващата журналистика в България в лицето на определени медии и журналисти продължава да работи в обществен интерес и да разкрива отрицателни явления.

Периодът, който ще бъде обхванат, е от първата статия на разследването, публикувана на 10.06.2019 г. „Ханове и пирамиди или какво стои зад Исторически парк край Варна“, до 05.12.2025 г., когато е публикувана статията „Случаят „Исторически парк“ между политиката и правосъдието“.

1. Контекст и описание на случая „Исторически парк“

1.1. Кой е журналистът и коя е медията

Йоан Запрянов е журналист, започнал да се занимава с дейността още в последната година в гимназията. Една година пише за списание „Forbs“, а от 2016г. работи в „Капитал“. Завършва бакалавър по журналистика в Софийския университет.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Продължава образованието си с магистърска степен, завършена в европейския филиал на Шефилдския университет, в областта на управлението на бизнеси и технологии. В момента е докторант в направление „Психология на социалните мрежи“ в Софийския университет (Запрянов, 2026).

„Капитал“ е икономическо издание, което е част от медийната група „Икономедиа“ - най-големият издател на бизнес медии в България. В нея влиза и новинарският сайт – „Дневник“. В сайта на „economedia“ пише: „Мисията на медиите на „Икономедиа“ е да дават достоверна и качествена информация, да създават авторска журналистика, която помага на читателите да правят информиран избор за бизнеса и за личния си просперитет“. Собственици на сегашното издание са Иво Георгиев Прокопиев и Теодор Иванов Захов.

Споменавам тази информация, защото по време на анализа ще стигнем и до последиците за журналиста, където гореспоменатите факти ще бъдат засегнати от отсрещната страна – Ивелин Михайлов, който е главното действащо лице в казуса около „Исторически парк“

1.2. Как възниква идеята за разследването

Както еталоните в разследващата журналистика, така и това разследване започва с наблюдение и съмнение. В началото на юни 2019 г. екипът на „Капитал“ посещава Неофит Рилски – село, намиращо се близо до Варна. Във филма на Любомир Жечев „Исторически парк – Царството на освободителя“, Йоан Запрянов споделя в 46-та минута идеята, с която екипът е отишъл до строящия се тогава, в близост до селото, увеселителен атракцион с културно-историческа идея: „Да напишем един текст, в който обясняваме какво е това нещо, което се строи, защото има някои пробойни в идеята. Те планираха, че част от парите трябва да бъдат върнати чрез даването на Исторически парк като снимачна площадка. Идеите не са лошо и незаконни, но бихме ги отбелязали като наивни идеи.“

В YouTube канала на Исторически парк през юли 2019 г. Ивелин споделя целите на парка - 2 милиона посетители на година, като парка няма да работи целогодишно, а само осем месеца в годината. Идеалът му е да се достига до десетина хиляди човека на ден, като в някои дни, броят им ще бъде около 30 000 - 40 000 посетители.

След посещаването на строителната площадка на Исторически парк, Йоан се прибира в София и започва да търси в Търговския регистър – какво и защо е Исторически парк от юридическа гледна точка. Тогава забелязва много неща, които не се връзват. Така Запрянов започва да се съмнява все повече в утопичните представи, които са били заложени пред обществото в проекта и решава да потърси повече информация. Освен това, журналистът има още една аргументация - в Неофит Рилски му е било казано, че се набира капитал от малки акционери, но такива малки акционери не е имало в документацията. Имало е само един акционер – Анатоли Савов, който е участвал в увеличението на капитала до 1 милион лева и от тогава не се е променял. Увеличавали са се само задълженията на дружеството.

От това да се анализира случващото се и да се опише, се стига до поредица от приблизително 25-27 статии, като в тях включваме и статиите от подкастите на тази тема, в които участие взема Йоан, както и отразяването на награждаването на журналиста за работата му по Исторически парк. Журналистическата дейност на Йоан започва от 2019г., като първата статия се казва „Ханове и пирамиди или какво стои зад Исторически парк край Варна“, която е публикувана на 10-ти юни. В продължение вече на 7 години, темата се върти в медийното пространство, като нейния връх е през 2024 г.

1.3. Предистория и събития

Съмненията на журналиста се зараждат заради определени събития и обграждащата парка среда. Зад името на Ивелин Михайлов стоят множество въпросителни около фирми, които той открито или задкулисно управлява. Съмнения има и около парични трансове свързани с фирми и лица в обкръжението му, както и инвестиционни дейности около акции и облигации.

След проследяване и анализиране на журналистическите материали на Йоан Запрянов както и филма „Исторически парк – Царството на освободителя“, където той участва, разбираме, че работата по създаването на атракционна започва от 2011 г., когато се създава фирмата Трежър ООД - 50 % от нея се притежава от Ивелин Михайлов и 50 % от доцент Николай Нинов. Две години по-късно се създава Исторически парк АД – 60 % на Ивелин и 40 % на Николай. Според информацията - няколко години по-късно, когато Николай Нинов си тръгва от парка, Ивелин отказва да му изплати каквото и да е било. В портфолиото на Михайлов влиза и консултантска фирма Together, както и Българска парична груп АД.

От там нататък нещата започват да се заплитат. Така от документи на бившия кмет на Пазарджик – Тодор Попов, виждаме, че жена му Силвия Попова е продала акции на Исторически парк в размер на 1 милион и 200 хил. лева. Информацията е важна, защото през 2016 г. е извършена проверка по преписка от Варненската окръжна прокуратура, по повод излъчен репортаж по БНТ за финансови нарушения на кмета на община Пазарджик Тодор Попов, членове на семейството му както и Ивелин Михайлов във връзка с дейност по предоставяне на парични заеми, с договорен лихвен процент, осъществени от представители на Българска парична група АД.

В края на 2013 г. е взето решение Исторически парк да бъде построен около село Неофит Рилски, община Ветрино. Малко по-късно е закупена земята и е бил направен демо проект за неолитно селище. През 2014 г. започва и първото набиране на средства от малки инвеститори, което се случва с облигации. През 2016 г. Исторически парк започва да продава и акции. Идва потенциален китайски инвеститор, но не се стига до сделка. Тогава Ивелин и близки до него хора започват да споделят мнението, че е време нормалният човек да влезе в играта на големите – във финансовия сектор, с инвестиции, по-точно в Исторически парк. През 2019 г. – навечерието на откриването на парка, Ивелин Михайлов казва, че облигациите са били закупени от негова фирма и ще са погасени по давност. Към 2019 г. журналистите от „Капитал“ са имали съмнения, че се касае „За предварително източване на дружеството. Защото когато едно дружество фалира и се ликвидира, първо се изплаща на облигационерите и после на акционерите“ – цитат от Йоан Запрянов от филма „Исторически парк – Царството на освободителя“. Всички тези факти от предисторията и ситуацията през 2019 г. относно Ивелин Михайлов, фирмите около него и Исторически парк водят до още по-задълбочените съмнение на Йоан, които са свързани с това дали е нарушен Закона за публично предлагане на ценни книжа при набирането на средства за атракционна. Тоест - как фирмите в България, които искат да наберат капитал от по-широка публика, могат да го направят и какви са законовите рамки за това. Изискванията са: Ако набиращ над 1 милион лева капитал и предлагаш акции на над 150 души ти трябва да минеш през Комисията за финансов надзор, като предоставяш проспект.

2. Цели и изследователска логика

Идеята на разследването е да провери как функционира системата на парка под всичките ѝ форми – икономическа, организационна и юридическа. Първоначално целта

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

е била да се предостави обективна информация на обществото какво представлява въпросният строеж и дали е еквивалентна на реалността огромната визитка, която започва да има Исторически парк още преди да бъде завършен. След проверка в Търговския регистър и несъответствията там, идеите за материалите отиват в друга посока – разследваща. В първата фаза на разследването темата е финансирането на проекта – откъде идват парите, кой е собственик на фирмата, какви са акциите и облигациите и кои лица ги притежават и има ли законови нередности относно предлагането на ценни книжа. Това е частта с проследяване на паричните потоци, както и продаването на акции.

В статия от 26.06.2020 г. „Частно село „Исторически парк“ журналистическата работа е свързана с търсене и намиране на доказателства, че село Неофит Рилски е почти изцяло собственост на приближени лица на хора около парка. Това е свързано и със справки в Имотния регистър, както и в Агенцията по вписванията.

Журналистическото разследване има много аспекти, тъй като покрай община Ветрино се случват още дейности свързани с амбициите на Ивелин. През 12.08.2022 г. излиза материалът „Защо „Исторически парк“ спира вятърен проект за 1.2 млрд. лв.“. Тук журналистът търси, доказва и предоставя на аудиторията информация как и по какъв начин Ивелин Михайлов и паркът участват в причините за неосъществяването на проекта „Добротич уинд“ на международната CWP Europe на стойност 12. Млрд. лв свързан с ветрогенератори.

Исторически парк все повече започва да се асоциира с имотно придобиване, местно влияние и социален контрол върху обществото.

Йоан достига и до „Жертвите на „Исторически парк“ – статия от 21 юли 2023 г. С реални истории и потърпевши хора, които са инвестирали чрез посредници, както в парка, така и в къщите за гости около него. Тук целта на журналиста е да достигне до засегнатите страни и да научи от първо лице за това какво се случва.

Разследването се задълбочава, след като се разбира за нов механизъм, при който физически лица започват да теглят потребителски кредити от множество бански, за да предоставят паричните средства нагоре по йерархичния подел. Идеята – теглене на множество кредити от физически лица в кратък период от време две седмици - времето, което е необходимо за обновяване на ЦКР (Централен кредитен регистър), за да може банките да не засекат, че потребителите имат активни кредити, които са изтеглени преди дни и дори часове, а парите често се дават от ръка на ръка. Повече за това в статията - „Ханове и Понци схеми: Финансовите магии на „Исторически парк“, публикувана на 01.05.2024 г. от Йоан Запрянов.

Важно е да отбележим, че част от статиите имат и за цел да докажат продължителното институционално бездействие, както и да проследят дейността на засегнатите институционални, юридически и правни страни. Някои от тези материали са: 12.07.2019 г. - КФН: Няма проблем с „Исторически парк“, а ако има, не е наш ; 25.07.2019 г. - КФН прехвърли казуса „Исторически парк“ към прокуратурата; 27.05.2024 г. - МВР и ДАНС са започнали проверки срещу „Исторически парк“ ; 12.08.2024 г. - Докладът за „Исторически парк“: измама за 70 млн. лв и връзки с руските служби и други.

В статията „Ветринска народна република „Исторически парк“ се въоръжава“ публикувана на 30.04.2024 г. пише: „Срещу парка и неговия изпълнителен директор има подадени сигнали в прокуратурата, ГДБОП, ДАНС и НАП, но нито една от тях досега не е предприела публично оповестени действия“ (Запрянов, 2024).

Основни хипотези и проблеми: Основната хипотеза се състои в това, че зад представената идея за културно-исторически проект в ползва на обществото, се крие непрозрачен модел за набиране на средства и имоти, както и че задкулисите дейности

заобикалят държавни регулации и законови норми. Има предположения и около това как хората се убеждават да участват в цялостната картина около парка, чрез – организиране на събития, намирането на хора чрез трети лица и посредници, образователни книги на финансова тематика. Моделът за финансиране на парка е по-сложен, отколкото изглежда. Свързан е с продажба на акции, теглене на потребителски кредити и убеждаването на хора да инвестират в парка. Следващото предположение е че Исторически парк е понци схема, като потвърждаването на тази хипотеза идва и от Йоан по време на филма на Любомир Жечев: „ В един момент Исторически парк става понци схема с пирамидален елемент. Най-добре личи това от тяхната иновация, която е да се теглят кредити от физически лица, за да бъдат давани на хората нагоре в йерархията. Като иновациите са две. Първата е, че ги теглят физически лица, а не ги тегли самото дружество. И второто е, че тези лица първо се осигуряват на максималния осигурителен доход, при което те получават много лесни потребителски кредити и съответно те се възползват от една дупка в Централния кредитен регистър, която им позволява в рамките на две седмици да кандидатстват и да изтеглят пари от няколко на брой банки.“ Следващата хипотеза е свързана с това, че вече се говори за политическа, местна и социална зависимост както в село Неофит Рилски, така и в цялата община. Тук вече става въпрос за „притежанието“ на цяло село и евентуален натиск върху гласуване на местно ниво за осъществяване на проект за ветрогенератори.

3. Структура и жанр

3.1. Жанрова форма

В разследването наблюдаваме различни журналистически, но и научни похвати, които са познати на разследващата журналистика. Наблюдаваме репортажни въведения, финансови анализи, документални справки, критично мислене и съмнение върху публични твърдения относно Исторически парк. В самото начало на журналистическата история – първата статия, наблюдаваме журналистическата логика – от познатата за обществото информация и предизвиканите от реалността впечатления, до задкулиските финансови модели и документация. В течение на времето към тези характеристики се добавят и: интервю – когато се свързваме с потърпевшите; коментар по темата; създаването на епизоди в подкастите на „Капитал“ както и цели вмъквания и дори отделни обобщаващи материали. Начините, по които темата достига до аудиторията са разнообразни, а последователността е на първо място, като има ретроспекция в статиите и/или препратки към предишни такива.

В статията „Коментар/ Сектор Б vs Алпийска фирма „Исторически парк“ от 25.08.2024 г., Йоан дори споделя, че казусът е – „ нишова тема, която през годините се превърна в цял отделен жанр в "Капитал" (Запрянов, 2023). Това показва, че разследването вече попада в нова графа по критерии обем и продължителност.

3.2. Организация на разследването

Интересно е да се наблюдава как всяка следваща публикация, свързана с разследването, стъпва на вече налична информация от предишните, както и наличната предистория. Етапите в разследването са последователни. Вече споменахме, че от началото всичко тръгва от въпроса „Как се финансира ?“ и дали дейностите, свързани с продажбата на акции и облигации, отговарят на регулаторната рамка или напротив – заобикалят я. След това минаваме към населеното място близо до Исторически парк и съмнението за придобиването на цялото село от близки до собствениците на парка.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Обхвата на разследването се увеличава и с проследяване на други казуси свързани пряко и непряко с Ивелин Михайлов, а именно – казусът в община Ветрино с ветрогенераторите и натискът на местно ниво, частни силови структури и въоръжаването на хора. Отново ще споменем и важността на препратките към предишни статии и/или ретроспекцията в материалите. Интересно е да се види как публикациите могат да бъдат разгледани като самостоятелни, но и като част от мащабно разследване.

Методологията на разследването започва от формирането на темата и хипотези, като в по-горната точка определихме основните по времевата линия. Втората стъпка е предварително проучване, търсене на контекст и предистория чрез анализ на публични данни, нормативна рамка и наблюдения. Създаването на карта на случая е от голяма полза – това са взаимовръзките между хората, събитията, фирмите и паричните потоци. Работата с източници е една от най-важните части в хода на разследването, която е свързана с идентифицирането на хора и документи, както и преценката на журналиста до каква степен всеки от източниците може да даде правдоподобна информация и каква е неговата мотивация да иска да говори.

Източниците биват: официални - говорителите на институции, органи, официални лица, хора и институции, които имат информация. В разследването това са писмените отговори, официални позиции, парламентарни изслушвания и данни от МВР, НАП, ДАНС, КФН, прокуратурата и други. Вторият вид са неофициалните – жителите на Неофит Рилски, бивши служители във фирмите, които са и засегнати страни като Ваня Кирицова – инвеститор и Стефан Калчев - собственик на фирмата отговаряла за охраната на парка. Експертите също са от голямо значение за разследването, защото в статиите на Йоан присъстват и анализи от юристи, финансисти и други компетентни лица. Източник са и самите журналисти със собствените си наблюдения и породилите се съмнения на терен. Други източници, които са в същината на разследването, са всички документи, данни и снимкови материали. Това е информация от Търговския регистър, протоколи и документи на акционери, годишни финансови отчети, договори за покупко-продажба, Имотен регистър, справки от Агенцията по вписванията, изтекли вътрешни документи, подадени сигнали от жителит на Неофит Рилски, Закон за публично предлагане на ценни книжа, писмени отговори от КФН, МВР и други институции, сигналите до прокуратурата, НАП, ДАНС, решения по съдебни дела и свидетелски показания, анализ на парламентарни изслушвания.

В **инструментариума** попадат гореспоменатите публични регистри, база данни, търсачки, инструменти за аудио и видео – подкастите и снимките на място. Инструменти за мрежов анализ с цел намиране на връзки между лица, фирми и парични потоци.

4. Канал за разпространение, аудитория и обществен отзвук

Журналистическите материали се разпространяват в цялата медийна екосистема на „Капитал“. Основен канал се явява изданието в онлайн варианта, както и физическото такова. Разследването се пренася и в подкаста „Гласът на Капитал“, който е наличен в YouTube, Spotify, Apple Podcast, Google Podcasts и други. Информацията от материалите се включва и във формати като „Бизнес закуска“, „Вечерни новини“ както и други обобщени нюзлътъри. През 2024 г. се случва нещо още по-интересно в разпространението на разследването, след като Йоан Запрянов взема участие във филма на Любомир Жечев „Исторически парк – Царството на Освободителя“. Във филма се проследява работата на Запрянов от 2019 г. до 2024 г. В него Жечев разказва не само контекста и предисторията около парка, но и подробности около неговия изпълнителен директор Ивелин Михайлов – фирмите, дружествата и предишните му начинания, като има и интервюта с бивши и настоящи приближени около него.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Аудитория: Първоначално аудиторията са били читателите на вестника, както и тези на онлайн изданието. Това са хора, които се интересуват от финанси, политика и икономика. Тази публика чете материали на теми като – финансови разследвания, задълбочени коментари и анализи на работата на държавни органи, институции и местна власт, както и новини от света на иновациите.

Логично е, че с навлизането на темата в аудио и видео вариант – подкастът на „Капитал“, то публиката да се увеличи. Така разследването достига до хора, които нямат абонамент към сайта и не си купуват вестника. Освен това в подкаста информацията е предоставена по лесен начин, описващ цялата хронология на събитията. Ще добавим думите на Запрянов отново, че историята покрай парка се е превърнала в цял отделен жанр в „Капитал“. Разследването от нишово с малка аудитория и не толкова голям интерес, придобива все повече широкообхватност като неговия пик е през 2024 г., когато темата започва да получава все по-голям медиен, институционален и обществен отзвук. Допълнително се разширява аудиторията с филма на влогъра Любомир Жечев. Премиерата се е осъществила в зала 1 на НДК, а след това филмът е качен в YouTube канала на Жечев, където достига до цялата потенциална заинтересована аудитория в платформата.

4.1. Обществен отзвук, резултати, последствия за журналиста и институционален ефект

Ще започнем още от 2019 г., когато Йоан праща запитване до Комисията за финансов надзор относно наличната информация около Исторически парк. Отговорът тогава е бил, че дейността, която се случва зад фасадата на парка не е публично предлагане, защото те продават акции от физически лица на физически лица, което се води частна търговска сделка. Излиза още една статия с име „КФН: Няма проблем с „Исторически парк“, а ако има, не е наш“, а малко по-късно и „КФН прехвърли казуса „Исторически парк“ към прокуратурата“. Във филма на Любомир Жечев, Запрянов споделя, че след публикуването на статиите Комисията за финансов надзор все пак е приела, че вероятно има нарушение на закона, а след това казусът се прехвърля на прокуратурата. От това, което се знае, прокуратурата отказва да образува досъдебно производство и Комисията за финансов надзор обжалва това. След което прокуратурата вече финално през 2022 г. отново отказва да образува досъдебно производство. Така този сигнал умира три години след като е подаден.

Йоан не се отказва от разследването, а напротив – все повече задълбочава. Така през 2020 г. пише статията „Частно село „Исторически парк““, след която има последици за журналиста. Ивелин Михайлов обвинява в публичното пространство и в социалните мрежи, че Йоан участва в организирана престъпна група свързана с незаконно сметище и хора от БСП. Запрянов споделя пред Жечев: „Първото нещо, което се случи, е, че на другия ден след репортажа ни в селото бяха разлепени плакати - едни А4 листове, в които има моя снимка, снимка на Елена Кирилова, която е водещ на телевизионно предаване по Блумбърг и още една или две жени, които никога не съм виждал и до ден днешен не знам какво правят точно техните снимки и кои са тези жени, но казвам накратко, това беше плакат - „Търси се!““, ако видите тези хора, се обадете.“

Ивелин Михайлов е записвал и множество видеа срещу журналиста и постоянно е споменавал името му. Говорил е, че Йоан е началото и края на всичко, което за онзи момент е логично, тъй като преди 2024 г. по време на записването на филма, той е единственият човек, който е разследвал задълбочено Исторически парк. Йоан споделя още: „И в един момент обаче през тази година (2024) всичко това се промени, без аз да съм направил нищо в тази посока. Просто в един момент много хора осъзнаха, че това,

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
което се случва, е по-голямо, отколкото изглежда, въпреки че е добре прикрито от факта, че се случва в едно много малко село близо до Варна. Даже и не толкова близо до Варна.“

Общественият и медийният натиск стават толкова големи, че казусът стига до парламента през август 2024 г. Тогава има комисия, която проверява факти, обстоятелства и данни за извършени престъпления във връзка на дейността на Ивелин Михайлов и Исторически парк.

Преди 2024 г., по време на разследването на Йоан в община Ветрино, се пускат слухове, че Запрянов изпълнява поръчки с Иво Прокопиев с въпросните статии и че неговото име е свързано с организирана престъпна група и влиятелни лица. Във филма Йоан споделя: „Никога като журналист не съм приемал така наречените поръчки и отговорът накратко е не. Тук има нещо много важно, което аз искам да обясня. Ивелин Михайлов във всичките си интервюта, във всичките си записи, във всичките си лайв стриймове го изкарваше сякаш Иво Прокопиев, който е създател на „Капитал“ има пряк интерес, че едва ли не е съсобственик на този потенциален парк. Това е изцяло 100 % невярно, но беше направено внушението.“

През 2024 г. се извършват проверки от МВР и ДАНС след множеството сигнали и натрупания публичен отзвук. През същата година има и последици за Любомир Жечев. През октомври полиция и прокуратура започват да търсят хората, които са закупили билет за филма му. Повече за това пише в статията на Йоан „Полиция и прокуратура търсят хора, купили билети за филм за „Исторически парк“.

През 2025 г. се стига и до наказателна фаза като вече има повдигнати обвинения, съдебни мерки и публични дебати от институции покрай Ивелин Михайлов и имунитета му.

Въпреки, че все още наблюдаваме липса на поета отговорност, то краят за Йоан може да се нарече щастлив. След години на липса на обществено внимание към работата му, то през 2024 г. журналистът получава голямата награда на Антикорупционния фонд - „Червена линия“ за разследваща журналистика. Йоан Запрянов е награден и от фонд „Валя Крушкина“ в категория „пишещ журналист“ за материала „Ветринска народна република: „Исторически парк“ се въоръжава“.

5. Заключение

Дългогодишното разследване на журналиста от „Капитал“ Йоан Запрянов е едно от най-последователните, задълбочени и продължителни разследвания през последните години у нас. Впечатляващ е журналистическият нюх на журналиста – от това да опише случващото се покрай строежа на атракционна Исторически парк, близо до варненското село Неофит Рилски, до последователно, задълбочено и дългогодишно разследване, в което се преплитат тематика като финанси, пирамидни структури, имотни измами, зависимости на местно ниво, окупиране на цяло село, манипулация на хора и заобикаляне на законови наредби. Интересно е самото проследяване как от едно малко съмнение, може да се достигне до такъв голям мащаб на разкрития.

Инструментариумът, методологията и източниците му са използвани като по учебник по разследваща журналистика. Самите връзки, които той прави между хората, фирмите и парите, са сложна мрежова система. Анализът на толкова много база данни и регистри е бавен и сложен процес. Комуникацията с хора – също. Въпреки обвиненията от страна на Ивелин Михайлов, Йоан печели доверието на обществото, особено в община Ветрино, където местните се обръщат за помощ към журналиста заради казуса с ветрогенераторите. Подобен тип разследвания показват смелост и непримиримост към нередностите. В поредицата наблюдаваме упреци към работата на институциите и властите, които малко или много са позволили да се достигне до такъв голям мащаб на заобикаляне на норми.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Всички изказани думи от страна на Ивелин Михайлов за Йоан Запрянов в онлайн средата и извън нея, обвиненията за купени статии, разлепените плакати с „Търси се“ и друг вид оказан натиск, са само малък пример за условията на разследващата журналистика в България. Ако зад Запрянов не беше медия като „Капитал“, която да има ресурсите и имиджа на морална медия, този тип разследване нямаше да просъществува. Още в началото щеше да има опит за натиск, цензура, самоцензура или дело шамар. Друг важен момент е, че въпреки от началото да не е имало голям обществен отзвук, то в крайна сметка след 5 години задълбочена работа, трудът на Запрянов е оценен от обществото, журналистическата гилдия, Антикорупционния фонд и фонд „Валя Крушкина“.

Използвана литература

Книги и академични статии

Feldstein, M. (2006). A muckraking model: Investigative reporting cycles in American history. *The International Journal of Press/Politics*, 11(2), 105–131.

Ангов, К. (2001). *Журналистическото разследване*. УИ „Св. Климент Охридски“.
де Бърг, Х. (2005). *Разследваща журналистика*. Апострофи.

Онлайн статии и медии

Запрянов, Й. (2019, 10 юни). Ханове и пирамиди или какво стои зад Историческия парк край Варна. *Капитал*.
https://www.capital.bg/specialni_izdaniia/kapital_gradove/2019/06/15/3915771_hanove_i_piramidi/

Запрянов, Й. (2019, 10 юни). Ивелин Михайлов: Спираме да предлагаме акции след откриването. *Капитал*.
https://www.capital.bg/specialni_izdaniia/kapital_gradove/2019/06/15/3915768_ivelin_mihailov_spirame_da_predlagame_akcii_sled/

Запрянов, Й. (2019, 12 юли). Откриване, закриване и нови въпросителни около „Исторически парк“. *Капитал*.
https://www.capital.bg/biznes/kompanii/2019/07/12/3937060_otkrivane_zakrivane_i_novi_vuprositelni_okolo/

Запрянов, Й., & Стоянов, Н. (2019, 12 юли). КФН: Няма проблем с „Исторически парк“, а ако има, не е наш. *Капитал*.
https://www.capital.bg/biznes/kompanii/2019/07/12/3936090_kfn_niama_problem_s_istoricheski_park_a_ako_ima_ne_e/

Запрянов, Й., & Стоянов, Н. (2019, 25 юли). КФН прехвърли казуса „Исторически парк“ към прокуратурата. *Капитал*.
https://www.capital.bg/biznes/kompanii/2019/07/25/3942998_kfn_prehvorli_kazusa_istoricheski_park_kum/

Капитал. (2020, 22 юни). „Исторически парк“ разлепи плакати „Wanted“ за журналист от „Капитал“. *Капитал*.
https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2020/06/22/4081830_istoricheski_park_razlepi_plakati_wanted_za_jurnalist/

Запрянов, Й. (2020, 26 юни). Частно село „Исторически парк“. *Капитал*.
https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/gradove/2020/06/26/4083076_chastno_selo_istoricheski_park/

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
- Капитал. (2020, 27 юни). „Исторически парк“: как се купува село [Подкаст]. *Капитал*.
https://www.capital.bg/podcast/glasat_na_kapital/2020/06/27/4083864_istoricheski_park_kak_se_kupuva_selo/
- Запрянов, Й. (2022, 12 август). Защо „Исторически парк“ спира вятърен проект за 1.2 млрд. лв. *Капитал*.
https://www.capital.bg/biznes/kompanii/2022/08/12/4378181_chuma_ot_viaturna_energiia_zashto_istoricheski_park/
- Запрянов, Й. (2023, 21 юли). Жертвите на „Исторически парк“. *Капитал*.
https://www.capital.bg/biznes/kompanii/2023/07/21/4508944_jertvite_na_istoricheski_park/
- Запрянов, Й. (2023, 25 август). Коментар | Сектор Б vs. Алпийска фирма „Исторически парк“. *Капитал*.
https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/redakcionni_komentari/2023/08/25/4521790_komentar_sektor_b_vs_alpiiska_firma_istoricheski_park/
- Запрянов, Й. (2024, 30 април). Ветринска народна република: „Исторически парк“ се въоръжава. *Капитал*.
https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2024/04/30/4620465_vetrinska_narodna_republika_istoricheski_park_se/
- Запрянов, Й. (2024, 1 май). Ханове и Понци схеми: Финансовите магии на „Исторически парк“. *Капитал*.
https://www.capital.bg/biznes/kompanii/2024/05/01/4620489_hanove_i_ponci_shemi_finansovite_magii_na_istoricheski/
- Пенкова, С. (2024, 2 май). Подкаст | Исторически парк: от туристическа атракция до въоръжена автономна територия [Подкаст]. *Капитал*.
https://www.capital.bg/podcast/glasat_na_kapital/2024/05/02/4620837_podkast_istoricheski_park_ot_turisticheska_atrakciia/
- Запрянов, Й. (2024, 27 май). МВР и ДАНС са започнали проверки срещу „Исторически парк“. *Капитал*.
https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2024/05/27/4630241_mvr_i_dans_sa_zapochnali_proverki_sreshtu_istoricheski/
- Мадоф, Б. (2024, 18 юли). Медийна сергия | Сгъвай парката и да си ходим. *Капитал*.
https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/sedmicata/mediina_sergiia/2024/07/18/4652314_mediina_sergiia_sguvai_parka_i_da_si_hodim/
- Запрянов, Й. (2024, 12 август). Докладът за „Исторически парк“: измама за 70 млн. лв. и връзки с руските служби. *Капитал*.
https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2024/08/12/4662324_dokladut_za_istoricheski_park_izmama_za_70 mln_lv_i/
- Запрянов, Й. (2024, 21 октомври). Полиция и прокуратура търсят хора, купили билет за филм за „Исторически парк“. *Капитал*.
https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2024/10/21/4691522_policia_i_prokuratura_tursiat_hora_kupili_bilet_za/
- Капитал. (2024, 9 декември). Йоан Запрянов от „Капитал“ получи голямата награда на АКФ за разследванията за „Исторически парк“. *Капитал*.
https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2024/12/09/4715605_ioan_zapria nov_ot_kapital_poluchi_goliamata_nagrada_na/
- Капитал. (2024, 17 декември). Йоан Запрянов и Анина Сантова от „Капитал“ с награди за разследванията за „Исторически парк“ и паркингите по границата. *Капитал*.
https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2024/12/17/4719389_ioan_zapria nov_i_anina_santova_ot_kapital_s_nagradi_za/

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- Запрянов, Й. (2025, 23 август). Кредит по кредит и запор по запор, схемата „Исторически парк“ се разпада. *Капитал*.
https://www.capital.bg/biznes/kompanii/2025/08/23/4820539_kredit_po_kredit_i_zapor_po_zapor_shemata_istoricheski/
- Пенкова, С. (2025, 23 август). Подкаст | Разпадът на „Исторически парк“ [Подкаст]. *Капитал*.
https://www.capital.bg/podcast/glasat_na_kapital/2025/08/23/4820890_podkast_razpad_ut_na_istoricheski_park/
- Запрянов, Й. (2025, 28 ноември). Кой влиза в ОПГ „Исторически парк“ според прокуратурата: съдружникът, счетоводителят, адвокатът, архитектът. *Капитал*.
https://www.capital.bg/biznes/kompanii/2025/11/28/4857509_sudrujnikut_schetovodite_liat_advokatut_arhitektut_koi/
- Запрянов, Й. (2025, 29 ноември). Съдът остави в ареста седемте обвинени за ОПГ „Исторически парк“. *Капитал*.
https://www.capital.bg/biznes/kompanii/2025/11/29/4858330_sudut_ostavi_v_aresta_se_demte_obvineni_za_opg/
- Запрянов, Й. (2025, 5 декември). Случаят „Исторически парк“ между политиката и правосъдието. *Капитал*.
https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2025/12/05/4860492_sluchaiat_is_toricheski_park_mejdu_politikata_i/
- Запрянов, Й. (2025, 27 февруари). „Капитал“: Не за нас правим разследваща журналистика. *Кариери.бг*. https://www.karieri.bg/news/41407_yoan-zapryanov-kapital-ne-za-nas-pravim-razsledvashcha.

Филм

Жечев, Л. (Режисьор). (2024). *Исторически парк – Царството на Освободителя* [Документален филм].

Институционални уебсайтове

Икономедиа. (б.д.). *Икономедиа*. Посетен на 21.03.2026 г., от <https://www.economedia.bg/>
Reporters Without Borders. (2025). *Bulgaria*. Посетен на 24.03.2026 г., от <https://rsf.org/en/country/bulgaria>

МЕЖДУ ИНФОРМАЦИЯ И МАНИПУЛЦИЯ: НИВА НА МЕДИЙНА ГРАМОТНОСТ СРЕД ГИМНАЗИСТИТЕ В БЪЛГАРИЯ

ЕМИЛИ БОРИСЛАВОВА СТОИЧКОВА

Студент, Специалност „Медии и журналистика“, III Курс, Университет по национално и световно стопанство (УНСС)

Резюме:

В ерата на социалните медии и изкуствения интелект механизмите за консумация на информация претърпяват фундаментална трансформация. Този доклад разглежда нивата на медийна грамотност сред българските гимназисти и се фокусира върху способността им да се ориентират в дигитален свят, все по-доминиран от алгоритми и автоматизирано съдържание. Изследването има за цел да идентифицира разликата между технологичната компетентност на учениците и реалните им умения за критично мислене. Чрез количествено проучване изследването разглежда основните източници на новини на студентите и тяхната зависимост от нововъзникващи AI технологии за извличане на информация. Ключово откритие е "парадоксът на увереността", при който високата самоувереност при откриване на дезинформация контрастира с липсата на систематични методи за верификация. Докладът заключава, че медийната грамотност трябва да се развие от теоретично обучение в класната стая към практически "социален имунитет". Тази промяна е от съществено значение, за да даде възможност на младите хора да се противопоставят на рисковете от дигитална манипулация, информационна умора и стесняване на перспективите в алгоритмичните филтърни балони.

Ключови думи: медийна грамотност, дезинформация, ученици в гимназията, изкуствен интелект, критично мислене

Abstract:

In the era of social media and artificial intelligence, the mechanisms of information consumption are undergoing a fundamental transformation. This report explores the media literacy levels among Bulgarian high school students, focusing on their ability to navigate a digital landscape increasingly dominated by algorithms and automated content. The study aims to identify the gap between students' technological proficiency and their actual critical thinking skills. Through a quantitative survey, the research examines students' primary news sources and their reliance on emerging AI technologies for information retrieval. A key finding is the "confidence paradox," where high self-assurance in detecting disinformation contrasts with a lack of systematic verification methods. The report concludes that media literacy must evolve from theoretical classroom instruction toward a practical "social immunity." This shift is essential to empower young individuals to counter the risks of digital manipulation, information fatigue, and the narrowing of perspectives within algorithmic filter bubbles.

Keywords: Media literacy, Disinformation, High school students, Artificial Intelligence, Critical thinking

Увод

В ерата на социалните мрежи и изкуствения интелект, начинът, по който приемаме и преработваме информация, се променя из основи. За днешните млади, които са израстнали с дигиталните технологии, светът се усеща на един клик разстояние. Тази

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

лесна достъпност обаче крие сериозни рискове. Границата между обективната истина и манипулацията става все по-невидима, а алгоритмите на платформи като TikTok и Instagram често ни затварят в т. нар. „информационни балони“. В този контекст медийната грамотност вече не е просто модерно понятие. Тя се е превърнала в необходимост, фундаментално умение, което определя способността на младия човек да мисли критично и да се ориентира в хаоса от реални и фалшиви новини.

Тук виждаме и ролята на средното образование. Училището е основна институция, чиято мисия е да подготви младежта за пълнолетния живот, като ѝ предостави нужните знания и умения. Ролята на образователната система не се изчерпва само с предоставянето на суха теория. Тя включва и развиването на критично мислене и умения за справяне с базови ситуации. Българското средно училище е призвано да бъде важен филтър срещу дезинформацията. Това предполага интегриране на медийната култура в учебния процес не само чрез предаване на факти, но и чрез изграждане на методология за оценка на източници, разпознаване на пропагандни техники и разбиране на етичните норми на комуникацията. Основната цел на настоящата разработка е да се измери реалното ниво на медийна грамотност сред гимназистите и да се анализира отговорът на образователната система и гражданския сектор на техните нужди.

Обект на изследването са учениците в гимназиален етап на средното образование в България, разглеждани като активни потребители на дигитално и медийно съдържание.

Предмет на изследването е нивото на медийна грамотност на тези ученици, както и ефективността на образователните подходи и програми, прилагани в българското училище за изграждане на умения за критично мислене и филтриране на информация.

Актуалността на настоящото изследване се основава на факта, че макар съвременните ученици буквално да са израснали пред екраните, те изпитват нужда от специализирано обучение за това как да филтрират и анализират съдържанието, което им предлагат устройствата. Фактът, че един млад човек умее да използва дадено приложение, не означава автоматично, че той притежава когнитивния инструментариум да разпознае скритите намерения зад дадено съдържание онлайн. Проблемът е сериозен, защото липсата на критичен поглед върху информацията може да доведе до формиране на погрешни нагласи и лесно манипулируемо обществено мнение. Значимостта на темата се крие в нуждата от съвременно образование, което не просто предава знания, но и изгражда устойчиви защитни механизми у гражданите.

Изследването си поставя следните задачи:

- 1) Изясняване същността на понятието медийна грамотност и неговите компоненти в дигиталната ера;
- 2) Критичен преглед на темите, свързани с медийната грамотност в учебните програми в България;
- 3) Разглеждане приноса на неправителствените организации чрез техните инициативи и кампании в сферата;
- 4) Провеждане на емпирично проучване сред ученици и анализиране на техните практически умения за разпознаване на дезинформация.

Хипотезата на настоящото изследване е, че въпреки постоянната дигитална активност българските гимназисти демонстрират незадоволително ниво на медийна грамотност. Предполага се, че липсата на системно обучение в училище и фрагментарното присъствие на темата в учебните програми ги прави уязвими към дезинформация, алгоритмична манипулация и неспособност да различават надеждни от ненадеждни източници.

Изследването използва комбиниран подход, включващ теоретичен анализ на научна литература и нормативни документи и емпирично проучване чрез структурирана анкета с количествени показатели.

1. Теоретична рамка

1.1. Медийна грамотност – дефиниции и модели

Понятието медийна грамотност е сравнително ново. Неговите теоретични основи могат да бъдат открити още през 60-те години на XX век., когато теоретикът Маршал Маклуън лансира тезата, че „Медията е съобщението“ (The medium is the message). Той анализира как медиите като средства за комуникация (по онова време телевизията, печата и радиото) оформят човешкото възприятие и структурират социалните отношения, независимо от конкретното съдържание, което пренасят. Маклуън разглежда медиите като „невидима среда“, която променя когнитивните навици на индивида, което прави критичното им разбиране въпрос на интелектуално оцеляване.

Директното адаптиране на тази идея към образованието се осъществява от неговия сътрудник Джон Кълкин, който през 1967 г. въвежда термина и предлага една от първите дефиниции за медийна грамотност в. В своя труд „A Schoolman's Guide to Marshall McLuhan“ Кълкин разглежда медийната грамотност като способността на човека да разбира езика на медиите, да разчита техните специфични кодове и да осъзнава начина, по който те манипулират времето, пространството и психологическото състояние на индивида. Той подчертава, че „в свят, в който образите доминират, трябва да се научим да ги четем така, както четем думите“ (Culkin, J. M., 1967).

През 1982 г. е направено и първото признание на глобално ниво за необходимостта образователните системи да подготвят гражданите за критично разбиране на медиите. Тогава ЮНЕСКО приема Декларацията от Грюнвалд за медийното образование. В нея се признава, че светът е станал „медиатизиран“ и че индивидът не може да бъде пълноценен гражданин без умения за анализ на информационния поток (UNESCO, 1982).

С течение на годините различни изследователи на медийната среда дават свои дефиниции, допълвайки и разширявайки термина. До началото на 90-те години в САЩ и Европа съществуват множество разпокъсани дефиниции и подходи към медийното образование. Повратен момент в прецизирането на понятието е Конференцията в Аспен от 1992 г., организирана от института „Аспен“, посветена на предизвикателствата пред новите демокрации от бившия социалистически блок. На нея участниците утвърждават една от най-влиятелните и кратки дефиниции, която днес се счита за класическа: **медийната грамотност е способността за достъп, анализ, оценка и създаване на медийно съдържание в различни форми** (Aufderheide, 1993). Този „четиристепенен модел“ се превръща в основа за по-нататъшните трудове на изследователите в сферата.

През 2011 г. ЮНЕСКО официално налага интегрираното понятие „Медийна и информационна грамотност“ (Media and Information Literacy - MIL). Тази дефиниция премахва изкуственото разделение между различните информационни среди и ги обединява в единен холистичен модел за гражданско овластяване.

Според съвременната концепция на ЮНЕСКО, медийна и информационна грамотност е термин, който интегрира в себе си няколко вида критични умения:

- **Информационна грамотност:** основно човешко право в дигиталния свят, което позволява на хората да търсят, оценяват, използват и създават информация за постигане на своите лични, социални и професионални цели;
- **Медийна грамотност:** анализ на функциите на медиите и другите доставчици на информация, критична деконструкция на съдържанието и разбиране на ролята на аудиторията;
- **Библиотечна грамотност:** разбирането на функциите на институциите, съхраняващи памет и информация (архиви, музеи, библиотеки);

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- **Дигитална и етична грамотност:** технически умения, съчетани с разбиране на правото на свобода на изразяване и отговорността при споделяне на съдържание

Към настоящия момент ЮНЕСКО дефинира „Медийна и информационна грамотност“ (MIL) като „набор от взаимосвързани компетенции, които помагат на хората да максимизират предимствата и да минимизират рисковете в днешната бързо променяща се информационна екосистема“ (UNESCO, 2021). Тя се разглежда като универсално човешко право, което позволява на индивида да бъде автономен участник в обществото.

На европейско ниво Европейският съюз (ЕС) надгражда тази визия, като поставя акцент върху практическата сигурност и демократичната устойчивост. Най-актуалната рамка DigComp 3.0 (European Digital Competence Framework) конкретизира медийната грамотност в контекста на хибридните заплахи и изкуствения интелект. Визията на съюза е насочена към изграждане на когнитивна защита срещу хибридни заплахи. В нея медийната грамотност се определя като способност за навигация в среда на „постистина“. Това включва не само разпознаване на дезинформация, но и алгоритмична грамотност – разбиране на алгоритмите на социалните мрежи и начина, по който изкуственият интелект манипулативно подрежда информационния поток в т.нар. „информационни балони“ (European Commission [online]).

ЕС също така поставя акцент върху формалното образование като основен стълб за постигането на тези цели. В своите насоки Европейската комисия съветва медийната грамотност да бъде систематично интегрирана в училищното обучение, като посочва, че училището е единствената институция, която може да осигури равен достъп до тези критични умения за всички млади хора (Digital Education Action Plan 2021-2027).

1.2. Медийна грамотност и критично мислене

В съвременната научна литература се налага разбирането, че критичното мислене е основно за медийната грамотност. Именно критичният рефлекс позволява на индивида да премине от пасивно потребление към активен анализ на информацията, която получава от различни информационни канали.

Фундаментален принос в това разбиране има изследователят Лен Мастърман. В своя труд „Teaching the Media“ от 1985 г. той посочва, че критичното мислене е единственият инструмент, чрез който може да се преодолее „непрозрачността“ на медиите. То позволява на аудиторията да разпознае, че медийните съобщения не са неутрални факти, а конструкции, подлежащи на интерпретация. В този смисъл критичното мислене в медийната среда според Мастерман включва: Анализ на източника (оценка на надеждността на информацията и идентифициране намеренията на автора); Разпознаване на логически грешки (пропагандни техники, емоционално заредени съобщения и предразсъдъци); Разбиране на контекста (Способност за анализ на икономическата и политическата ситуация, в която се произвежда информацията (Masterman, 1985).

Друг изследовател Соня Ливингстън разглежда тази връзка през призмата на гражданското участие в дигиталната ера в своя труд „What is media literacy?“. Тя твърди, че критичното мислене е това, което разграничава чисто техническото боравене с платформите от истинската медийна грамотност. Ливингстън акцентира върху три нива на критичен анализ: разбиране на контекста на производството, оценка на съдържанието и разпознаване на социалните последици от медийната консумация. Според нея без критичен рефлекс индивидът не може да упражнява своите демократични права в една медиатизирана среда (Livingstone, 2004).

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

В глобален мащаб ЮНЕСКО институционализира тази обвързаност чрез рамката за Медийна и информационна грамотност (MIL). Организацията я дефинира като набор от компетенции, които овластяват гражданите да взаимодействат с информацията по критичен, етичен и ефективен начин. Според организацията критичното мислене е гарант за демократична устойчивост и социално включване в сложната информационна екосистема (UNESCO, 2021).

1.3 Дезинформация и дигитална среда

В съвременната информационна екосистема дезинформацията се определя като съзнателно създадена и разпространявана невярна информация с цел извличане на икономическа полза или подвеждане на общественото мнение. В дигитална среда тя се разпространява значително по-бързо чрез алгоритмите на социалните мрежи, които приоритизират сензационното и емоционално наситеното съдържание, за да генерират по-голям ангажимент. За учениците е критично важно да разпознават тези манипулативни техники, тъй като те са най-активната група в мрежата. По данни на Евростат за 2024 г. (Eurostat, 2024) 97% от младежите в ЕС използват интернет ежедневно, като прекарват средно между 4 и 5 часа в социални платформи. Това присъствие увеличава риска от сблъсък с подвеждащо съдържание.

Последните проучвания на Евробарометър от 2025 г. Eurobarometer (2025) показват, че 76% от младите хора на възраст 15 - 24 години са се сблъскали с дезинформация или фалшиви новини в рамките на последната седмица. Според доклада на Reuters Institute - Digital News Report за 2025 г. (Reuters Institute, 2025) младите потребители остават силно уязвими пред новите форми на визуална манипулация. Според доклада, те често прилагат критичен филтър към текстовите новини, но са склонни да приемат видеоклиповете като автентични „доказателства от първо лице“. Тази когнитивна нагласа ги прави лесна мишена за дълбоки фалшификати (Deepfakes) - генерирани от ИИ образи и гласове на публични личности, които са почти неразличими от истинските без специализирана подготовка.

В българския контекст ситуацията е още по-предизвикателна. Индексът за навлизане на цифровите технологии (DESI 2025) поставя България на едно от последните места в ЕС по критични дигитални умения, като едва 35% от населението успява успешно да подложи на проверка информацията, която консумира онлайн (European Commission, 2025). Тази статистическа картина обосновава острата нужда от качествено и систематично образование по медийна грамотност у нас. Вярваме, че изграждането на аналитични умения в училище е единственият начин българските гимназисти да се превърнат от пасивни потребители в информирани граждани.

2. Национален контекст

2.1. Учебни програми

Ще започнем анализа на националния контекст от нормативната уредба. В Закона за предучилищното и училищното образование (ЗПУО) „медийната грамотност“ не присъства като самостоятелна дисциплина, а е интегрирана в рамката на ключовите компетентности. Съгласно чл. 5, ал. 1, т. 4 от ЗПУО тя е част от дигиталната компетентност, което в административен и педагогически план поставя акцент основно върху техническите умения за работа с информационни технологии. В резултат на това критичният анализ на медийната среда остава по-слабо развит в рамките на формалното образование.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Според мониторинговия доклад „Media Literacy Context in Bulgaria: Mapping Report 2024“ (Media Literacy Coalition, 2024), изготвен от Коалицията за медийна грамотност, в българската образователна система се прилага т.нар. „инфузионен модел“. При него темите, свързани с медийната грамотност, са разпределени в различни учебни дисциплини, но често без ясна координация между тях. Анализът на учебните програми в гимназиалния етап (VIII–XII клас) показва, че темата за медийната грамотност присъства частично в няколко основни предмета – български език и литература, информационни технологии, философия и гражданско образование. Въпреки това тя не е системно структурирана като самостоятелна област на обучение.

В първия гимназиален етап (VIII–X клас) медийната грамотност се засяга предимно в рамките на предметите български език и литература и информационни технологии. В обучението по български език и литература фокусът традиционно е поставен върху изучаването на публицистичния стил и неговите жанрове, като интервю, репортаж и коментар. Учениците анализират езиковите средства, характерни за тези текстове, но според Mapping Report 2024 (Media Literacy Coalition, 2024) анализът често остава предимно лингвистичен. Те се обучават да разпознават метафори, епитети и други стилистични средства, но рядко се насърчават да анализират по-задълбочено самите медийни послания или да разпознават емоционално натоварения език, който често се използва за манипулиране на аудиторията в реалната медийна среда.

В часовете по информационни технологии вниманието е насочено предимно към техническите аспекти на дигиталната среда. Учениците усвояват умения за безопасно поведение онлайн, включително създаване на силни пароли, защита на личните данни и разпознаване на фишинг атаки. Докладът обаче посочва, че учебното съдържание рядко обхваща социалните и комуникационните аспекти на технологиите. Липсват практически задачи, насочени към анализ на алгоритмичното подреждане на съдържанието в социалните мрежи, както и разбиране на начина, по който алгоритмите и изкуственият интелект влияят върху информационния поток, който достига до потребителите.

По-съществено надграждане на темата се наблюдава във втория гимназиален етап (XI–XII клас). В предмета гражданско образование учениците се запознават с ролята на медиите в демократичното общество, механизмите на обществен контрол и опасностите от пропаганда и манипулация на общественото мнение. Учебната програма поставя цели, свързани с разбирането на медийната среда и ролята на медиите като обществен коректив.

Въпреки това изследванията показват, че тези теми често остават на теоретично равнище. Според Mapping Report 2024 (Media Literacy Coalition, 2024) на темите, свързани с медийната грамотност и анализа на информацията, се отделят между два и четири учебни часа в рамките на учебната година. Това време се оказва недостатъчно за провеждане на практически упражнения, свързани с проверка на факти, анализ на новинарски източници или разпознаване на дезинформация.

Подобна теоретична изолираност се наблюдава и в обучението по философия. В рамките на предмета учениците изучават логически грешки и софизми, които представляват важен инструмент за критичен анализ на аргументацията. Въпреки това тези знания рядко се свързват с конкретни примери от съвременната медийна среда, като например манипулативни заглавия, кликбейт съдържание или дезинформационни кампании в социалните мрежи.

Пропуските в системното обучение се отразяват и върху използването на Часа на класа, който формално позволява разглеждането на теми като медийна грамотност, дигитална безопасност и критично използване на интернет. На практика обаче този потенциал често остава неизползван. Според доклада основните причини са липсата на

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

интерактивни образователни ресурси и недостатъчната подготовка на учителите за преподаване на подобни теми.

Анализът на учебните програми показва, че медийната грамотност присъства в българското средно образование предимно като междупредметна тема. Макар отделни елементи на критично мислене и дигитална култура да са интегрирани в различни дисциплини, липсата на системна структура и достатъчно практически упражнения затруднява изграждането на устойчиви аналитични умения у учениците.

2.2. НПО инициативи

В българския контекст неправителственият сектор играе съществена роля в развитието на медийната грамотност, особено сред учениците в гимназиалния етап. Докато медийната грамотност често присъства фрагментарно в учебните програми по предмети като български език и литература, информационни технологии и гражданско образование, неправителствените организации разработват целенасочени образователни инициативи, които адресират директно уменията за критично мислене, анализа на медийно съдържание и разпознаването на дезинформация. Тези инициативи включват обучения, разработване на образователни ресурси, интерактивни уроци, ученически медии и национални кампании.

Една от най-активните организации в тази област е Асоциацията на европейските журналисти – България (АЕЖ-България). Организацията реализира редица проекти, насочени към повишаване на медийната грамотност сред ученици и учители. Сред ключовите инициативи е проектът „Медийна грамотност в класната стая“, който се реализира в партньорство с Българо-американската комисия за образователен обмен „Фулбрайт“ и с подкрепата на фондация „Америка за България“. В рамките на проекта са включени до 30 гимназии в различни региони на България, където се въвеждат специализирани образователни модули по медийна грамотност. Програмата включва няколко основни компонента: интерактивни уроци за анализ на новини и медийно съдържание; обучения за учители за интегриране на медийната грамотност в учебния процес; създаване на ученически журналистически клубове; разработване на ученически медии. В рамките на инициативата е създадена и националната онлайн платформа sCOOL Media (sCOOL Media, 2024), която функционира като ученическа медия. Платформата предоставя възможност на ученици от гимназиален етап да публикуват журналистически материали, като работят под менторството на професионални журналисти и редактори. Основната цел на инициативата е учениците да придобият практически опит в създаването и проверката на информация, както и да развият умения за критичен анализ на медийно съдържание.

Училищата, участващи в проекта, са разположени в различни региони на страната, включително: София, Пловдив, Варна, Бургас, Велико Търново, Русе, Стара Загора, Благоевград. Програмата цели да достигне както до учениците, така и до учителите, които могат да продължат да развиват темата в училищна среда.

Друга важна организация в областта на медийната и дигиталната грамотност е Центърът за безопасен интернет (Национален център за безопасен интернет, 2026). Той е част от европейската мрежа Safer Internet Centres (Better Internet for Kids, 2026), която се финансира от Европейската комисия и има за цел да насърчава безопасното използване на интернет сред деца и младежи. Основните дейности на центъра включват обучения за ученици относно рисковете в дигиталната среда, образователни кампании срещу онлайн дезинформация, обучения за учители и родители, както и разработване на образователни материали. Центърът организира и националното отбелязване на Деня за

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

безопасен интернет, в което участват стотици училища в България чрез уроци, работилници и дискусии за безопасното използване на интернет.

Друг важен участник в екосистемата на медийната грамотност е Фондация „Медийна грамотност“, която разработва образователната платформа „Грамотни ли сме?“ (Media Literacy Foundation, 2026). Платформата предлага онлайн тестове и обучителни ресурси, които позволяват на учениците да проверят своите умения за разпознаване на манипулативна информация, пропаганда и фалшиви новини. Освен онлайн ресурси, организацията реализира и образователни събития, състезания и кампании в училища. Част от дейностите се реализират в партньорство с Министерството на образованието и науката, както и с международни организации като УНИЦЕФ (UNICEF).

Особено важна роля в координацията на усилията на различните организации има Коалицията за медийна грамотност (Media Literacy Coalition Bulgaria, 2026), създадена през 2017 г. Коалицията представлява мрежа от организации, работещи в областта на образованието, журналистиката и гражданското участие. Сред участниците в нея са организации като Център за безопасен интернет, Асоциация „Родители“ (Parents Association, 2026), Център за творческо обучение (Център за творческо обучение, 2026) и други образователни инициативи. Основната цел на коалицията е да насърчи интегрирането на медийната грамотност в образователната система и да координира дейността на различните инициативи в страната. Сред най-значимите инициативи е „Дни на медийната грамотност“ (Media Literacy Coalition, 2025), която включва десетки събития в училища, университети и културни институции – работилници, лекции, дискусии и обучения за ученици и учители. Целта на инициативата е да популяризира значението на критичното мислене и отговорното потребление на медийно съдържание. Коалицията работи с множество образователни институции и неправителствени организации и участва в инициативи, които могат да достигнат до стотици училища чрез различни образователни кампании и обучения. Важно е обаче да се отбележи, че коалицията не работи с фиксиран брой училища, а по-скоро чрез мрежа от партньорски организации и събития, които се провеждат в различни региони на страната.

Част от инициативите за медийна грамотност в България се реализират и с подкрепата на международни организации като УНИЦЕФ и институциите на Европейския съюз. Тези организации финансират образователни програми, които подпомагат развитието на критично мислене, дигитални умения и медийна грамотност сред младите хора. Често тези инициативи се реализират в партньорство между неправителствени организации, училища и държавни институции, което позволява по-широко разпространение на образователните ресурси.

Въпреки активността на неправителствения сектор, инициативите за медийна грамотност често имат проектен характер и ограничен обхват. Това означава, че достъпът до подобни програми не е равномерно разпределен между всички училища. Някои проекти достигат до десетки училища или стотици ученици, но рядко постигат пълно национално покритие. Това показва, че неправителствените организации често изпълняват компенсираща функция спрямо образователната система, като предоставят образователни ресурси и обучения, които все още не са системно интегрирани в учебните програми. В този контекст сътрудничеството между държавните институции, образователните организации и неправителствения сектор е ключово за устойчивото развитие на медийната грамотност в България.

3. Методология на изследването

Проучването се базира на количествен дескриптивен анализ, осъществен чрез метода на анкетното допитване, като изборът на този подход е обусловен от необходимостта за събиране на стандартизирани данни, които позволяват статистическа обработка и извеждане на общи тенденции за изследваната социална група. Инструментариумът на изследването се състои от структуриран въпросник, включващ 13 затворени въпроса, разпределени в няколко основни групи: интензивност на потребление на интернет съдържание, канали за информиране, механизми за верификация, роля на формалното образование и внедряване на генеративен изкуствен интелект в информационния процес. Анкетното изследване е проведено сред целева група от 60 респонденти, възпитаници на СУ „Св. Климент Охридски“, град Костенец, които се намират в гимназиален етап на обучение. Демографският профил на извадката показва подчертано представителство на учениците от 8. клас (46,7%) и 10. клас (35,0%), което позволява фокус върху нагласите в ключови моменти от гимназиалния цикъл. В извадката преобладава отговорите на представителите от женски пол (приблизително 75%). Анкетното проучване е проведено в контролирана среда чрез дигитална платформа, гарантираща анонимност и доброволност на участието.

4. Резултати от изследването

Резултатите от първия въпрос показват, че 43.3% от анкетираните прекарват над 5 часа дневно в интернет, което в съчетание с групата от 3 до 5 часа (40%) формира 83.3% от извадката, която прекарва голям брой часове на ден онлайн. Това означава, че повечето ученици прекарват немалка част от своето ежедневие в дигиталното пространство. За тях то не е алтернативна реалност, а по-скоро част от заобикалящата ги среда. Имайки предвид бързината на информационния поток онлайн, може да се предположи, че те редовно са изложени на голям обем от съдържание. Тази постоянна експозиция води до риск от т.нар. „информационна преумора“, при която способността за критичен филтър отслабва под натиска на непрекъснатия поток от данни (Toffler, A., 1970).

Уточняващият въпрос „Колко от това време прекарвате в социалните мрежи?“ показва, че те са основният „консуматор“ на дигиталното време на учениците, като близо 60% от тях прекарват там повече от 3 часа дневно. Аналитично погледнато, престоят в тези платформи е свързан с работата на алгоритмите, които често затварят потребителя в „информационни балони“, които ограничават достъпа до гледни точки, различаващи се от неговите собствени предпочитания, както и от новини, които въпреки своята обективна важност, не са интересни за конкретния потребител. Това създава риск за учениците да не бъдат качествено информирани за важни актуални събития, както и да бъдат подлъгвани от различни профили онлайн.

На въпрос „Кой е основният ви източник на информация за новини от страната и света?“ 76.7% от респондентите са посочили социалните мрежи (Instagram, TikTok, Facebook) като основен източник на новини. Фактът, че едва 6,7% разчитат на телевизия, а 8,3% на новинарски сайтове и само 1.7% на радиото, подчертава деинституционализацията на информацията. Новината вече не се търси в нейния оторизиран източник, по-скоро тя сама „намира“ ученика с помощта на алгоритмите на различните приложения. Това създава риск от фрагментирано знание, при което информацията се възприема извън нейния контекст и дълбочина. Съществува и опасността значимите новини въобще да не се появят пред учениците, тъй като личните им алгоритми не са тренирани да им ги показват.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Отговорите на въпроса „На кои от изброените медии имате доверие и следите редовно“ разкриват интересна тенденция. Въпреки че учениите не гледат телевизия толкова често, те все още я възприемат като еталон представителност и вид медия, която заслужава доверие. Близко 60% от респондентите са посочили bTV като една от медиите, които следят най-често, след нея е Нова телевизия с близо 50%, след тях се нарежда и Българската национална телевизия с 20% посочвания. Популярните информационни сайтове, които са изброени като опции за отговор събират по под 10% отбелязвания (Capital.bg събира 5%, Offnews.bg – 6.7%, 24 часа – 8.3%, Vesti.bg – 6.7, Dir.bg – 5%, Actualno.com – 5%, Свободна Европа – 6.7%). Изключение прави информационният уебсайт Dnevnik.bg с 11.7%. Това показва, че учениците рядко влизат в уебсайтове онлайн, за да четат новини, а и също, че уебсайтовете не се ползват с особено голямо доверие сред тях. Радиата също не се ползват с голям интерес. Българското национално радио, както и Дарик радио събират по 6.7% посочвания като медии, които респондентите често следят и на които вярват.

На въпрос „Случвало ли ви се е попаднете на фалшива новина онлайн?“ 67.8% са сигурни, че им се случвало, 18.6% мислят, че да, 3.4% не знаят, 5.1% смятат, че не и 5.1% са сигурни, че не. Тези отговори свидетелстват за висока степен на осъзнатост относно разпространението на фалшиви новини в дигиталната среда сред респондентите. На следващото запитване към учениците доколко са сигурни, че могат да разпознаят фалшива новина - близо 15.3% отговарят, че са сигурни в това си умение и близо 50%, че са по-скоро сигурни. Този процент разкрива лека неувереност в собствените способности за разпознаване на дезинформация у почти половината от учениците. 28.8% пък посочват, че не знаят дали биха познали фалшива новина, което говори за несигурност в способностите, а по 3.4% отговарят, че са не особено сигурни и напълно несигурни, че биха познали фалшива новина. Заключение от този конкретен въпрос е, че у повечето ученици има различни нива на неувереност относно уменията им за разпознаване на лъжливи новини онлайн. Това е проблем, тъй като не малка част са посочили, че прекарват доста време в мрежата.

На въпрос по какъв начин проверяват новина, в която не са сигурни малко над 50% са отговорили, че сравняват с други източници. Това е класическа техника за верификация, което е добър атестат за критичното мислене на групата. Тревожен е обаче фактът, че над 20% се доверяват на коментарите под новината. Това разкрива склонност към търсене на „социално доказателство“ (social proof) – ако много хора твърдят нещо, то вероятно е вярно. В епохата на бот-фермите (организиранни групи от голям брой фалшиви профили в социалните мрежи, които се управляват автоматизирано (чрез софтуер) или от реални хора с цел манипулация) това е най-лесният начин за легитимиране на лъжата. 5% посочват, че търсят името на автора, а 2%, че разчитат на интуицията си. Близко 12% използват повече от един подходи, за да проверят достоверността на една новина. На въпрос „Какво би ви усъмнило най-много в една новина онлайн?“ 45% са дали отговор, че биха се усъмнили едновременно от сензационно заглавие, неподходящи снимки, съмнителен или липсващ източник на информация, както и от наличието на правописни грешки. 20% отговарят, че биха се усъмнили, ако в текста има правописни грешки, което показва, че учениците не вникват толкова в самата информация, колкото в повърхностните ѝ белези, 8.3% са отбелязали, че биха се усъмнили от твърде сензационно заглавие, което показва рефлекс за разпознаване на жълти новини у част от учениците, 10% смятат, че източника на информация сам по себе си би могъл да се окаже съмнителен. Останалата част от респондентите посочват, че има други фактори, които биха ги усъмнили в една новина.

На следващия въпрос „Колко често ви се случва да използвате изкуствен интелект, за да проверите дали дадена информация е вярна?“ близо 40% са отговорили,

че им се случва често. Този процент представлява риск, тъй като се случва изкуственият интелект да генерира отговори, които съдържат неточности, а понякога и абсолютно неверни твърдения. Ако учениците се доверяват изцяло на неговите отговори, рискуват да бъдат подвеждани. Близко 20% са посочили, че проверяват информация с изкуствен интелект от време на време, 6.7% твърдят, че го правят рядко, 16.7% са отговорили, че не им се случва почти никога, а 20%, че не им се случвало да ползват изкуствен интелект за проверка на факти. Това показва, че все пак за немалка част от учениците не е основно средство за проверка на информация и че те биха предпочели да я верифицират и по друг начин.

На въпроса „Какво правите най-често, когато искате бързо да получите някаква информация?“, 48.3% са отговорили, че задават въпроса си на някой чатбот. Предпочитанието към чатботовете пред традиционните търсачки показва промяна в когнитивното поведение. Търсенето в Google изисква активен подбор и сравняване на резултати, докато чатботът предлага готов, синтезиран и често достоверно изглеждащ отговор. Този преход към пасивно информиране може сериозно да атрофира уменията за самостоятелно изследване и критичен анализ на първични източници. Той създава и риск учениците да бъдат подвеждани, тъй като чатботовете невинаги дават верни отговори. 28.3% от учениците са посочили, че най-често пишат въпроса си в някоя търсачка, което предполага преглеждането на няколко източника, 8.3% разчитат на информацията в утвърдените новинарски сайтове или в Wikipedia. 10% се доверяват на информацията, които получават от близките си.

На въпрос „В кои предмети в училище най-често сте обсъждали темата за медийната грамотност?“ над 45% от учениците са отговорили, че най-често обсъждат темата в часа по информационни технологии, а над 30% - по български и литература. Този отговор се очаква, тъй като в програмите по тези два предмета има заложен тематичен блок, който частично обхваща знания, свързани с медийната грамотност. 3.4% твърдят, че са обсъждали темата в „Час на класа“, а над 15%, че не са я обсъждали в училище, което подсказва, че ако са предавани такива уроци в час, то темата не е достатъчно добре описана или разяснена, така че учениците да разберат, че тя е свързана с медийната грамотност. На следващия въпрос „Доколко темите, свързани с медийната грамотност, дискутирани в час, са представени ясно и разбираемо за вас?“ 30% посочват, че темите са предадени ясно и разбираемо и близо 42%, че е по-скоро ясно и разбираемо. Това говори за добро предаване на уроците от страна на учителите сред по-голямата част от учениците. Тоест, ако съществува проблем с медийната грамотност на учениците, той по-скоро се дължи на факта, че тя не е достатъчно ясно интегрирана в учебните програми. На последния въпрос от анкетата „Във вашето училище съществуват ли програми или проекти, свързани с медийната грамотност?“ отговорите показват, че липсва ангажираност на учениците по медийна грамотност извън учебния план. Близко 20% твърдят, че в училището няма инициативи, свързани с медийната грамотност, 43.3% не са сигурни съществуват ли такива, 30% знаят за такива инициативи, но предпочитат да не участват, а едва 8,3% участват в такива. Това показва сериозно разминаване между институционалните намерения и реалното им въздействие. Медийната грамотност се възприема като „училищно задължение“, а не като лична кауза или интересно занимание. Без активното включване на учениците в практически изследователски проекти, знанията им ще останат само теоретични и лесно приложими само в контролирана среда.

Заклучение и препоръки

Проведеното изследване на нивата на медийна грамотност сред групата гимназисти позволява да се направят няколко извода за начина, по който младото

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

поколение навигира в съвременната дигитална среда. Резултатите потвърждават хипотезата на изследването, че въпреки постоянната си дигитална активност българските гимназисти демонстрират незадоволително ниво на медийна грамотност. За подрастващите интернет се е превърнал от инструмент за информиране в цялостна жизнена среда, в която границата между обективната реалност и алгоритмично подбраната манипулация е почти заличена. Доминацията на социалните мрежи като първичен източник на новини поставя учениците в риск от системна изолация в т.нар. „информационни балони“, където критичният поглед върху алтернативни гледни точки е силно ограничен.

Особено внимание заслужава миграцията към инструменти на изкуствения интелект и чатботове за бързо получаване на информация. Този преход от активно търсене към приемане на синтезирани отговори създава предпоставки за по-лесно поддаване по-сложни, технологично генерирани форми на дезинформация.

Въз основа на направените изводи, за подобряване на медийната грамотност и дигиталната устойчивост на учениците, се препоръчват следните стъпки:

- Актуализиране на учебните програми по ИТ и БЕЛ с цел преминаване от чисто техническо и граматично обучение към практически модули за проверка на факти, разпознаване на достоверни информационни източници.

Обучение по правилно използване на изкуствен интелект, което да учи учениците как да верифицират генерираните от чатботове отговори и да разпознават AI-манипулирано съдържание

- Създаване на училищни медийни клубове и насърчаване на участието в национални инициативи (като sCOOL Media), които да превърнат медийната грамотност в интерактивен процес, а не в пасивно слушане на уроци.
- Провеждане на обучения за учители за работа с нови методи за дезинформация, за да могат те да бъдат адекватни наставници в бързо променящата се технологична среда.

В заключение, медийната грамотност не може да бъде разглеждана само като отделно умение, а като необходимо знание за съвременния човек. Нейното успешно усвояване изисква колаборация между образователните институции, неправителствения сектор и предполага активното участие на самите млади хора, за да се гарантира, че те ще бъдат не просто потребители, а информирани и критични граждани.

Използвана литература:

Асоциация Родители. (2026) <https://roditeli.org/>

Закон за предучилищното и училищното образование. (2015).

Национален център за безопасен интернет. (2026). Мисия, дейности и образователни ресурси за дигитална грамотност <https://safenet.bg/>

Център за творческо обучение (ЦТО). (2026) <https://cct.bg/>

Aspen Institute (1992). National Leadership Conference on Media Literacy. Conference Report by Patricia Aufderheide. <https://www.aspeninstitute.org/publications/national-leadership-conference-media-literacy/>

Association of European Journalists – Bulgaria. (2018). Media Literacy in the Classroom Project. <https://aej-bulgaria.org/media-literacy-in-the-classroom/>

Better Internet for Kids (BIK). (2026). Safer Internet Centres network <https://better-internet-for-kids.europa.eu/en>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
- Culkin, J. M. (1967). A Schoolman's Guide to Marshall McLuhan. Saturday Review. <https://www.unz.com/print/SaturdayReview-1967mar18-00051/>
- Education Plus. (2024). Association of European Journalists – Bulgaria initiatives. <https://educationplus.bg/aej-bulgaria-media-literacy/>
- Eurobarometer (2025). Flash Eurobarometer: Media Habits and Disinformation among Young Europeans. <https://europa.eu/eurobarometer/screen/home>
- European Commission (2021). Digital Education Action Plan (2021-2027).
- European Commission (2022). DigComp 3.0: The Digital Competence Framework for Citizens. Joint Research Centre. https://joint-research-centre.ec.europa.eu/projects-and-activities/education-and-training/digital-transformation-education/digital-competence-framework-digcomp/digcomp-30_en
- European Commission (2025/2026). Digital Economy and Society Index (DESI): Bulgaria Country Profile. <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/desi-bulgaria>
- Eurostat (2024). Digital economy and society statistics - households and individuals. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Digital_economy_and_society_statistics_-_households_and_individuals
- <https://education.ec.europa.eu/focus-topics/digital-education/action-plan>
- https://eprints.lse.ac.uk/1027/1/What_is_media_literacy.pdf
- <https://gramoten.li/map/>
- <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000041604>
- <https://www.lex.bg/bg/laws/ldoc/2136641509>
- <https://www.routledge.com/Teaching-the-Media/Masterman/p/book/9780415039321>
- Livingstone, S. (2004). What is media literacy?. Intermedia, 32(3).
- Masterman, L. (1985). Teaching the Media. London: Comedia/Routledge.
- McLuhan, M. (1964). Understanding Media: The Extensions of Man. McGraw-Hill. https://archive.org/details/understandingmed0000mclu_q4m2
- Media Literacy Coalition Bulgaria. (2026). Interactive map and national initiatives.
- Media Literacy Coalition. (2024). Mapping Media Literacy Initiatives in Bulgaria / Mapping Report 2024. <https://gramoten.li/coalition/mapping-report-2024/>
- OFFNews. (2023). Media literacy and civic education in Bulgaria. <https://offnews.bg/obshtestvo/medijna-gramotnost-v-uchilishte-kakvo-se-sluchva-801234.html>
- Reuters Institute (2025). Digital News Report 2025. University of Oxford. <https://reutersinstitute.politics.ox.ac.uk/digital-news-report>
- sCOOL Media. (2024). About the student media platform. <https://schoolmedia.com/about-us/>
- Toffler, A. (1970). Future Shock. Random House https://books.google.bg/books/about/Future_Shock.html?id=atGCm-nvJVEC&redir_esc=y
- UNESCO (1982). Grünwald Declaration on Media Education.
- UNESCO (2011). Media and Information Literacy Curriculum for Teachers. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000192971>

ВЛИЯНИЕТО НА ИНСТАГРАМ ВЪРХУ ОТРАЗЯВАНЕТО НА НОВИНИ

ЙОАННА ЙОСИФОВА ГЕОРГИЕВА

Студент, Специалност „Медии и журналистика“, III Курс, Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Това изследване разглежда как Instagram влияе върху начина, по който новините се представят и възприемат от аудиторията. През последните години социалните медийни платформи се превърнаха в значими източници на информация и играят важна роля във формирането на общественото мнение. Основната цел на изследването е да се изследват възприятията на потребителите за новинарското съдържание, споделяно в Instagram, и да се оцени дали аудиториите смятат тази информация за достоверна. Изследването прилага методология на анкета, проведена сред различни потребители на Instagram. Изследването разглежда въпроси, свързани с доверието в новините, влиянието на визуални формати като истории и кратки видеа, както и рисковете от дезинформация. Резултатите целят да подчертаят както предимствата, така и предизвикателствата при използването на Instagram като новинарска платформа. Ограниченията на изследването включват размера и разнообразието на извадката.

Ключови думи: социални медии, Instagram, консумация на новини, медийна достоверност, дигитална журналистика

Abstract:

This study examines how Instagram influences the way news are presented and perceived by audiences. In recent years, social media platforms have become significant sources of information and play an important role in shaping public opinion. The main objective of the research is to explore users' perceptions of news content shared on Instagram and to evaluate whether audiences consider this information credible. The study applies a survey methodology conducted among different Instagram users. The research addresses questions related to trust in news, the influence of visual formats such as stories and short videos, and the risks of misinformation. The findings aim to highlight both the advantages and the challenges of using Instagram as a news platform. Limitations of the study include the size and diversity of the survey sample.

Keywords: social media, Instagram, news consumption, media credibility, digital journalism

1. УВОД

Първоначално създадена като социална мрежа за споделяне на снимки и видеоклипове, Инстаграм преминава през значителни промени и разширява ролята си до важен инструмент за информираност и комуникация. Днес приложението се използва не само като пространство за забавление, но също е и значим източник на информация за глобални събития и новини.

Инстаграм дава възможността на своите потребители да споделят новини и събития чрез визуални формати, като изображения, видеоклипове и истории. Това помага на много журналисти, медийни организации и инфлуенсъри да достигнат до голяма аудитория и да представят своята информация по един по-атрактивен и достъпен

начин. Въпреки това с нарастващото значение на платформата за новинарско съдържание се поставят въпроси за достоверността на представената информация. Предизвикателствата пред журналистите, които публикуват съдържание в платформата, включват необходимостта да се справят с ограниченията на формата, както и да гарантират, че новините, които споделят, са достоверни. Съществена роля в този процес играят и инфлуенсърите, които с големия си брой последователи също могат да влияят на общественото мнение, като понякога показват своето разбиране за дадено събитие или налагат своите възгледи. С нарастващото значение на визуализацията и краткото съдържание, платформата променя динамиката на новинарския бизнес, поставяйки нови стандарти за бързина, достъпност и публичност. Това поставя сериозни въпроси относно качеството на новинарското съдържание и възможността за манипулация на информацията, както и за отговорността на самата платформа за контролирането на разпространението на фалшиви новини.

1.1 Развитието на Инстаграм като платформа за новини

Инстаграм стартира през 2010г. като приложение за споделяне на снимки и видеа, но бързо се утвърждава като една от основните социални платформи, използвани за комуникация и споделяне на съдържание. Платформата използва визуални елементи – изображения и видеа - за разпространение на информация, което я прави изключително привлекателна за потребителите, които търсят бърза и достъпна информация. През последните години Инстаграм започна да играе важна роля в разпространението на новини и актуални събития, като много новинарски медии започват да използват платформата за публикуване на кратки новини. Сред основните функции на Инстаграм са: Истории (Stories): кратки видеа и снимки, които изчезват след 24 часа, подходящи за актуални събития; Feed: основната линия за публикации, която може да включва както изображения, така и дълги текстове и съобщения; Reels: кратки видеоклипове, които също могат да се използват за разпространение на новини и актуални събития.

1.2 Възприемането на новините в Инстаграм

Един от основните фактори, които определят влиянието на Инстаграм върху възприемането на новини, е начинът, по който потребителите взаимодействат с платформата. Новините, публикувани в Инстаграм, често се възприемат по-скоро като визуално съдържание, отколкото като подробни и задълбочени журналистически репортажи. Платформата позволява бързо да се възприеме информацията чрез изображения и видеоклипове, които обикновено са съкратени и понякога извадени от контекста. Това води до определени предимства, но и също така до някои предизвикателства.

Положителни ефекти:

- Бързо възприемане на информацията: Визуалният характер на Инстаграм позволява на потребителите да получат бърза представа за събитията, дори ако не разполагат с време да четат дълги статии.
- Достъп до новините в реално време: Инстаграм дава възможност за бързо разпространение на новини, като например видеоклипове и снимки от местопроизшествия или обществено значими събития.
- Ангажираност на аудиторията: Интерактивността на платформата позволява на потребителите да коментират, харесват и споделят новини, което води до по-голямо участие в обсъждането на актуални теми.

Негативни ефекти:

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- Фалшиви новини и манипулация: Инстаграм е податлив на разпространение на фалшиви новини и манипулации, което е сериозен проблем за истинността на представената информация.
- Филтърни балони: Алгоритмите на платформата показват новини, които са в съответствие с предпочитанията на потребителите, което води до създаване на „филтърни балони“ – състояние, при което потребителя получава само информация, която потвърждава неговите възгледи.

1.3 Ролята на алгоритмите в Инстаграм:

Алгоритмите в Инстаграм играят съществена роля в начина, по който новините достигат до потребителите. Платформата използва сложни алгоритми, които персонализират съдържанието, което виждат потребителите, в зависимост от техните интереси, взаимодействия и поведение в приложението. Това е от значение за възприемането на новини, тъй като алгоритмите не само избират какви новини да бъдат показани, но също така определят дали и как те ще бъдат видени от различни потребителски групи.

Положителни аспекти:

- Персонализирано съдържание: Платформата показва новини, които са свързани с интересите на потребителите, което може да увеличи ангажираността им с актуални събития и теми.
- Подобряване на достъпа до важни новини: Алгоритмите могат да подчертаят новини, които са от обществено значение, като политически събития или катастрофи.

Негативни аспекти:

- Потенциал за манипулация: Алгоритмите могат да предпочетат сензационни или привлекателни новини, които е възможно да не са достоверни, но генерират висока ангажираност.
- Затворени “балони” на информация: Потребителите могат да бъдат изложени само на информация, която потвърждава техните убеждения, като по този начин намалява обективността на новините.

2. МЕТОДОЛОГИЯ

Цел на изследването: Целта на изследването е да се анализира влиянието на Инстаграм върху начина, по който новините се отразяват и възприемат от аудиторията. Анкетата изследва възприемането на новинарско съдържание в Инстаграм, както и влиянието на визуалните елементи и социалното взаимодействие върху възприемането на потребителите за новините.

Обект и предмет на изследването:

- Обект на изследването: Платформата Инстаграм като канал за разпространение на новини.
- Предмет на изследването: Възприятията на потребителите за новини, публикувани в Инстаграм.
- Метод на изследването: Използвана е анкета като основен инструмент за събиране на данни. Проведени са две анкети – през 2025г. и 2026г. Анкетите са проведени онлайн сред активни потребители на Инстаграм, с цел да се съберат данни относно представата им за новините в социалните мрежи.
- Целева популация: Потребители в Инстаграм, които активно следят новини и са запознати с новинарското съдържание на платформата.
- Размер на извадката: 30 участници, на възраст между 16 и 50 години.

3. РЕЗУЛТАТИ

Графика 1



собствено проучване – март 2025г. и март 2026г.

Първият въпрос е свързан с това колко често потребителите използват Инстаграм. На анкетата, проведена тази година, 73% от отговорилите са посочили всеки ден, 17% - няколко пъти в седмицата, а останалите 10% са посочили – веднъж месечно. На същия въпрос през 2025г. 87% от анкетираните са посочили всеки ден, а останалите 13% процента – няколко пъти в седмицата. Тенденцията показва спад в използването на Инстаграм като източник на информация всеки ден с 14%.

Графика 2



собствено проучване – март 2025г. и март 2026г.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

На следващия въпрос, дали използват Инстаграм за следене на новини, през 2026г. 57% от анкетираните са отговорили с Да, 40% са посочили Понякога и 3% са отговорили с Не. През 2025г. 58% са посочили Да, 29% - Понякога и 13% са отговорили с Не. Сравнението между 2025 г. и 2026 г. показва относително стабилен интерес към Инстаграм като източник на новини, но с промяна в честотата на използване. Делът на хората, които активно използват платформата за новини, остава почти без промяна – лек спад от 58% на 57%. По-голяма е промяната при отговора Понякога, където има значително увеличение от 29% на 40%, което показва, че повече хора използват Инстаграм по-непостоянно за тази цел. В същото време рязко намалява делът на хората, които изобщо не използват платформата за новини от 13% на 3%. Това означава, че Инстаграм достига до по-широка аудитория, но не непременно като основен източник – по-скоро като допълващ канал за информация.

Графика 3



собствено проучване – март 2025г. и март 2026г.

На анкетата проведена тази година 27% са отговорили влиятелни личности (инфлуенсъри), 54% са посочили новинарски медии (напр. БТВ, НОВА, БНТ) и 19% са избрали лични профили на журналисти. През 2025г. на първо място анкетираните са посочили инфлуенсъри с 46%, след това новинарски медии с 33% и на последно място лични профили на журналисти с 21%. Сравнението между 2025 г. и 2026 г. показва съществена промяна в доверието към източниците на новини в Инстаграм. Най-значимата разлика е рязкото намаляване на влиянието на инфлуенсърите – от 46% през 2025 г. до 27% през 2026 г. За сметка на това новинарските медии отбелязват силен ръст - от 33% на 54% - и се превръщат във водещ източник. Това показва връщане към по-традиционни и утвърдени канали за информация. Общата тенденция ясно сочи отдръпване от по-неформални източници като инфлуенсърите и засилване на доверието към професионалната журналистика и официалните медии.

Графика 4



собствено проучване – март 2025г. и март 2026г.

На въпроса – Какъв тип съдържание Ви привлича най-много за новини в Инстаграм? – има разнообразни отговори. Тази година 25% от анкетираните са посочили постове, 14% са отговорили с Reels, с по 22% има два отговора – снимки и истории и 17% са посочили видеа. През 2025г. 25% са посочили Reels, с по 21% има три отговора – постове, видеа и снимки, а 12% са посочили истории. Сравнението между 2025 г. и 2026 г. показва ясна промяна в предпочитанията към типовете съдържание в Инстаграм. Най-силно се откроява спадът при Reels – от 25% през 2025 г. до едва 14% през 2026 г., което подсказва намаляващ интерес към този формат за новини. За сметка на това постове запазват стабилна позиция, 25% и в двете години, като дори се превръщат в най-предпочитания формат през 2026 г. Интересът към историите нараства значително, от 12% на 22%, което показва, че по-краткото и изчезващо съдържание става по-привлекателно. Общата тенденция сочи отдръпване от динамичните видеоформати и насочване към по-традиционни или по-бързо консумирани формати като постове и истории.

Графика 5



собствено проучване – март 2025г. и март 2026г.

От анкетираните през тази година 53% са посочили новините в Инстаграм са полезни, но понякога неточни; 23% от хората смятат, че те са точни и надеждни; 20% от отговорилите смятат, че новините в платформата често съдържат фалшива информация и 3% не ги възприемат сериозно. На същия въпрос миналата година 71% са избрали, че новините са полезни, но понякога неточни, 21% - те често съдържат фалшива информация и 8% са посочили, че не ги възприемат сериозно. Данните показват ясна промяна в нагласите към новините в Инстаграм. Делът на хората, които ги смятат за полезни, но понякога неточни, е намалял значително - от 71% на 53%, което подсказва спад в умереното доверие. За сметка на това се появява нова група с 23%, която ги определя като точни и надеждни, каквато не е отчетена предходната година – знак за известно поляризиране на мненията. Общата тенденция показва разместване от по-скептични към по-разнообразни оценки, с едновременно намаляване на крайното недоверие и на умереното доверие.

Графика 6



собствено проучване – март 2025г. и март 2026г.

93% от анкетираните през 2026г. смятат, че е много важно да се проверяват източниците на новините в Инстаграм, а 7% от тях смятат, че не е важно. През 2025г. 67% от хората са посочили, че е много важно, останалите 33% от анкетираните, че не е важно. Данните показват силна промяна в нагласите към проверката на източниците на новини в Инстаграм. През 2026 г. огромното мнозинство от 93% смята, че това е много важно, което е рязко увеличение спрямо 67% през 2025 г. Същевременно делът на хората, които не считат проверката за важна, намалява значително – от 33% на едва 7%. Това показва ясно повишаване на критичното мислене и информираността относно риска от неточна или фалшива информация. Общата тенденция сочи, че потребителите стават много по-внимателни и отговорни при консумацията на новини в социалните мрежи, като осъзнават нуждата от проверка на достоверността.

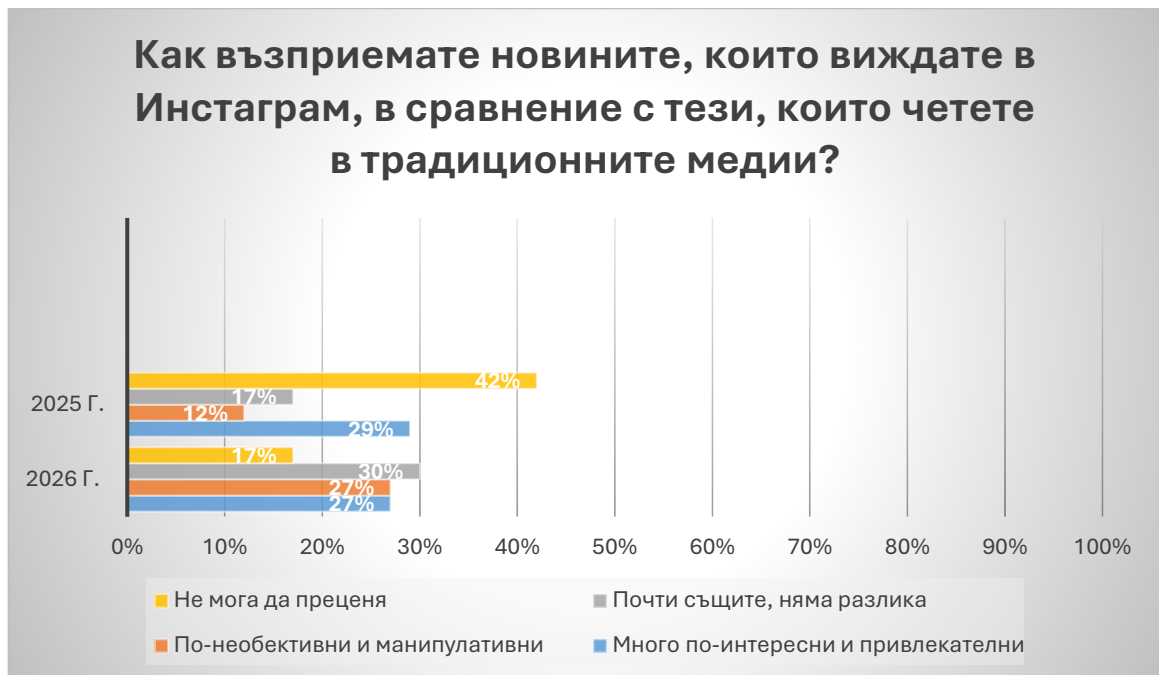
Графика 7



собствено проучване – март 2025г. и март 2026г.

На анкетата от тази година - 43% от отговорилите смятат, че алгоритмите на Инстаграм влияят неутрално на новините, които виждат, а 57% смятат, че те влияят положително, като им показват важните новини. През 2025г. 54% са избрали – неутрално, а 46% положително. Сравнението между 2025 г. и 2026 г. показва промяна към по-позитивно възприятие на алгоритмите на Инстаграм. Делът на хората, които смятат, че алгоритмите влияят положително, се увеличава от 46% на 57%, което подсказва нарастващо доверие, че платформата им показва важни и релевантни новини. За сметка на това намалява делът на възприемащите влиянието като неутрално, от 54% на 43%, което означава, че все повече потребители имат ясно изразено мнение, вместо да остават безразлични. Общата тенденция показва засилване на положителното отношение към ролята на алгоритмите и по-голяма увереност в тяхната полезност при подбора на новинарско съдържание.

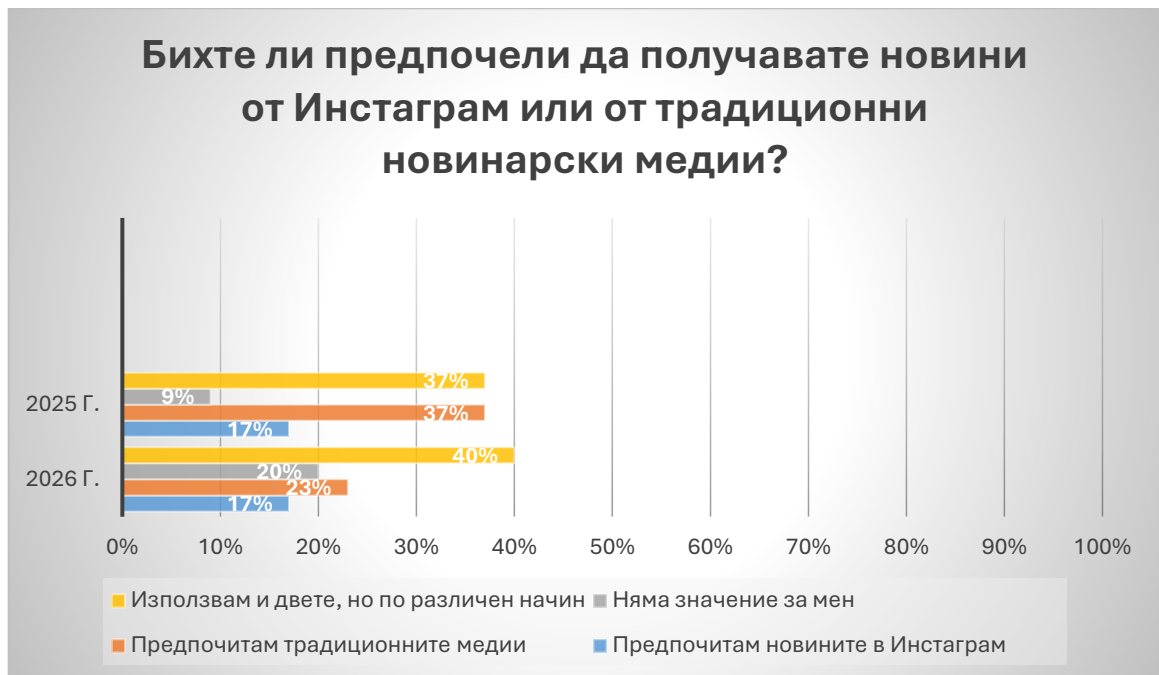
Графика 8



собствено проучване – март 2025г. и март 2026г.

Тази година - 17% от анкетираните не могат да преценят как възприемат новините, които виждат в Инстаграм, в сравнение с тези, които четат в традиционните медии. 27% са на мнението, че новините в Инстаграм са много по-интересни и привлекателни и, че новините са по-необективни и манипулативни от тези в традиционните медии, а 30% смятат, че няма разлика. През 2025 г. 42% от анкетираните не могат да преценят как възприемат новините, които виждат в Инстаграм, в сравнение с тези, които четат в традиционните медии. 29% са на мнението, че новините в Инстаграм са много по-интересни и привлекателни. 17% смятат, че няма разлика, а 12% мислят, че новините са по-необективни и манипулативни от тези в традиционните медии. Налице е съществена промяна в нагласите. Делът на колебаещите се рязко спада - от 42% през 2025 г. на 17%, което показва по-ясно формирани мнения. Увеличава се и делът на хората, които не виждат разлика, от 17% на 30%, както и тези, които възприемат новините в Инстаграм като по-необективни и манипулативни - от 12% на 27%. Това сочи към по-критично и по-осъзнато отношение към съдържанието в платформата.

Графика 9



собствено проучване – март 2025г. и март 2026г.

На въпроса тази година 40% от анкетираните са посочили, че използват и двете, но по различен начин; 23% предпочитат традиционните медии; 17% предпочитат новините в Инстаграм и за 20% от анкетираните няма значение. През 2025 г. с еднакъв брой проценти – 37% – анкетираните са избрали съответно, че предпочитат традиционните медии и използват и двете, но по различен начин; 17% предпочитат новините в Инстаграм и за останалите 9% няма значение. Наблюдава се преразпределение на предпочитанията. Към традиционните медии те значително намаляват, от 37% на 23%. Увеличават се тези, за които няма значение - от 9% на 20%. Това показва отслабване на доминиращата роля на традиционните медии и по-гъвкаво, неутрално отношение към източниците на информация.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение, Инстаграм оказва съществено влияние върху начина, по който съвременната аудитория възприема, търси и консумира новини. Социалната мрежа постепенно променя традиционния модел на журналистика, като поставя силен акцент върху визуалното съдържание, кратките формати, както и върху бързото и масово разпространение на информация. Функции като сторита, кратки видеа и визуални карусели насърчават медиите да представят новинарските теми по по-достъпен, динамичен и атрактивен начин. Това води до трансформация в начина, по който журналистическото съдържание се създава, структурира и поднася на аудиторията.

От една страна, тази трансформация създава нови възможности за медиите. Благодарение на платформата журналистическите организации могат да достигат до значително по-широка и преди всичко по-млада аудитория, която традиционно консумира по-малко новини чрез класическите медии като телевизия, радио и печат. Социалните мрежи дават възможност и за по-непосредствена комуникация между медиите и техните последователи чрез коментари, анкети, реакции и директни

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

съобщения. По този начин се изгражда по-активна и интерактивна връзка между журналистите и аудиторията, което може да повиши ангажираността и интереса към новинарското съдържание.

От друга страна обаче, динамичната, бързо променяща се и често слабо регулирана среда на социалните мрежи създава и редица предизвикателства. Скоростта на разпространение на информацията често надвишава възможностите за нейното задълбочено проверяване. Това увеличава риска от разпространение на дезинформация, подвеждащо съдържание, манипулирани новини или публикации, базирани на непроверени източници. Визуалният характер на платформата също може да улесни манипулации чрез подвеждащи изображения, извадени от контекст видеа или сензационни заглавия, които привличат внимание, но не винаги представят обективно фактите.

Поради тази причина ролята на журналистите и медийните организации става още по-ключова в дигиталната среда. Професионалната журналистика трябва да продължи да се основава на принципи като точност, проверка на фактите, обективност и прозрачност на източниците. Медийните институции следва да адаптират своите формати към новите комуникационни платформи, без да правят компромис с качеството и достоверността на информацията. Изграждането на доверие между медиите и аудиторията се превръща в основен фактор за устойчивото развитие на журналистиката в ерата на социалните мрежи.

Същевременно и самите технологични платформи носят значителна отговорност за информационната среда, която създават. Компании като Мета, която притежава Инстаграм, разработват различни механизми за ограничаване на разпространението на фалшиви новини и манипулативно съдържание. Сред тези механизми се включват алгоритми за откриване на подозрителни публикации, партньорства с организации за проверка на факти, както и политики за модерирание на съдържанието. Въпреки това, предвид огромния обем от информация, която се публикува ежедневно, ефективното регулиране на подобни проблеми остава сериозно предизвикателство.

Не на последно място, изключително важна е и ролята на медийната грамотност на потребителите. В съвременната дигитална среда всеки човек има възможност не само да получава, но и да разпространява информация. Това прави критичното мислене и умението за оценка на източниците особено важни. Потребителите трябва да бъдат насърчавани да проверяват достоверността на информацията, да разпознават манипулативни техники и да подхождат внимателно към съдържание, което предизвиква силни емоционални реакции или изглежда сензационно.

В този контекст образователните институции, медиите и обществени организации могат да играят съществена роля, като развиват програми и инициативи за повишаване на медийната грамотност. Подобни усилия биха помогнали на аудиторията да се ориентира по-лесно в сложната информационна среда и да взема по-информирани решения относно съдържанието, което консумира и споделя.

В крайна сметка, само чрез съчетаването на отговорна и професионална журналистика, ефективни политики и механизми за регулиране от страна на платформите, както и по-висока медийна грамотност сред обществото, социалните мрежи като Инстаграм могат да се превърнат в надежден и полезен канал за

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
разпространение на качествена, проверена и обществено значима новинарска информация. По този начин те биха могли не само да допълват традиционните медии, но и да допринасят за развитието на по-информирано, активно и критично мислещо общество.

ИЗПОЛЗВАНА ЛИТЕРАТУРА

- Dashpande, R. (2024). „The Role of Social Media in the Spread of Misinformation and Fake News“
- Dunn, Madeleine (2023). „The Needs that Instagram Satisfies for People Seeking News & How this Displaces Time Spent with Traditional Media” Fuchs, C. (2014). „Social Media and the Public Sphere“
- Foreign Press (September 12, 2024). „How Journalists Can Use Instagram Stories to Their Advantage”
- Hootsuite (2023). „Social Media Trends Report 2023”
- Rodriguez, Diogo (May 10, 2019). „How journalists can use Instagram to engage and inform”
- The school of journalism (2021). „How to use Instagram as a journalist”

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
**РЕКЛАМАТА НА ХАЗАРТ ОНЛАЙН: РИСКОВЕ И РЕГУЛАЦИЯ В
БЪЛГАРИЯ**

КАТРИН КАБИР МАДЖИДИ

Студент, Катрин Маджиди, Специалност „Медии и журналистика“, II Курс,
Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Този доклад разглежда трансформацията на рекламата за хазарт в дигиталната екосистема на България след законодателните ограничения на традиционните медии от 2024 г. Изследването има за цел да деконструира онлайн маркетинговите стратегии в YouTube, Instagram и Threads, като идентифицира прехода от директна промоция към интеграция на "лайфстайл" чрез инфлуенсъри. Използвайки методологичен анализ на рекламните формати, изследването изследва как "нативното" съдържание и геймификацията нормализират хазартното поведение сред младите аудитории. Резултатите подчертават значителни социални рискове, включително ерозията на критичното мислене и ескалацията на хазартната зависимост. Докладът завършва с необходимостта от засилени регулаторни рамки от Националната данъчна агенция (NRA) за защита на общественото здраве в дигиталната епоха.

Ключови думи: хазарт, ограничения, влияние, реклама

Abstract:

This paper examines the transformation of gambling advertising in Bulgaria's digital ecosystem following the 2024 legislative restrictions on traditional media. The study aims to deconstruct online marketing strategies across YouTube, Instagram, and Threads, identifying the transition from direct promotion to „lifestyle“ integration through influencers. Utilizing a methodological analysis of advertising formats, the research explores how „native“ content and gamification normalize gambling behavior among young audiences. The findings highlight significant social risks, including the erosion of critical thinking and the escalation of gambling addiction. The report concludes with a necessity for enhanced regulatory frameworks by the National Revenue Agency (NRA) to protect public health in the digital age.

Keywords: gambling, restrictions, influence, advertising

Увод

През последните години онлайн хазартът се утвърди като една от най-бързо развиващите се индустрии в рамките на дигиталната икономика. Паралелно с този растеж се наблюдава и значително увеличаване на присъствието на хазартната реклама в интернет пространството. Социалните мрежи, спортните сайтове и различни онлайн платформи постепенно се превърнаха в основни канали за популяризиране на хазартни услуги, което поставя редица въпроси, свързани с тяхното въздействие върху аудиторията.

В контекста на България проблемът придобива още по-голяма актуалност, особено след въвеждането на рестриктивни законодателни промени, насочени към ограничаване на присъствието на подобни търговски съобщения в традиционните линейни медии. Тези регулации водят до пренасочване на рекламната активност в

дигиталната среда, това поражда необходимост от по-задълбочен анализ на механизмите, стратегиите и ефектите на онлайн хазартната реклама.

Въпреки предприетите нормативни мерки за държавна регулация, се наблюдава съществено пренасочване на рекламните бюджети към дигиталната екосистема. В тази среда контролът върху съдържанието и таргетирането на аудитории е значително по-труден, което създава предпоставки за прилагане на по-сложни и интензивни маркетингови стратегии от страна на операторите. Сред тях се открояват използването на агресивни бонусни механизми за привличане на нови потребители, персонализирани промоционални предложения, стратегически партньорства със спортни организации, както и ангажирането на популярни публични личности като рекламни лица.

Подобни практики могат да повлияят върху възприемането на хазартните услуги, като в определени случаи отслабват критичното мислене на аудиторията и създават внушения за лесна печалба и висока достъпност на хазартното участие.

Настоящата разработка има за цел да деконструира спецификата на онлайн маркетинга в хазартния сектор и да идентифицира потенциалните социални рискове, произтичащи от неговото неконтролируемо разпространение. За да бъде постигната тази цел, ще бъдат разгледани следните изследователски въпроси: (1) да се установи по какъв начин образът на хазарта фигурира в дигиталната среда; (2) в кои канали се среща най-често рекламата на хазарт; (3) каква е таргетираната аудитория и как влияе хазартът върху поведението на консуматорите на съдържание; (4) съществува ли риск за поведението на потребителя вследствие на силното рекламно съдържание?

Обект на настоящото изследване са рекламните стратегии на хазартния бизнес в дигиталната среда в България. Предметът е влиянието над и реакциите на аудиторията и рисковете, които следват.

Методология на изследването включва анализ на рекламните формати на хазартната индустрия в три основни социални мрежи - Youtube, Instagram, Threads. Анализът се осъществява въз основа на следните критерии: рекламно послание, целева аудитория, визуални елементи, рекламни слогани и използвани лица, както и потенциални рискове (като се следват следните критерии: послание, целева аудитория, визуални елементи, рекламни слогани и лица, потенциални рискове.) Фокусът на настоящото изследване е мотивиран от специфичното влияние на рекламната семиотика (слогани) и инфлуенсър маркетинга, които, чрез асоциации с популярни личности, целят ефективно проникване в сегменти от аудиторията, характеризиращи се с по-висок риск от патологична хазартна зависимост.

В рамките на изследването възниква хипотезата, че ограничението на хазартната реклама в традиционните медии води до засилено присъствие и по-агресивни маркетингови стратегии в дигиталната среда, което увеличава риска от по-широко и по-интензивно въздействие върху уязвими аудитории, особено младите хора.

Теоретична рамка

За целите на настоящото изследване е необходимо да се дефинират ключовите понятия, които ще бъдат засегнати в текста : медийна реклама , реклама на рискови продукти , отговорна реклама . Построяването на ясна теоретична рамка чрез детайлно разясняване на ключовите понятия е задължителна стъпка към обективното извеждане на научните изводи.

Медийна реклама и потребителско поведение

Медийната реклама представлява стратегически насочена форма на комуникация, използваща платени медийни канали за предаване на убеждаващи послания. В съвременната дигитална екосистема рекламата от инструмент за информиране се превръща в средство за психографиране на потребителите. С използването на алгоритмичното таргетиране се достига до по-масивни потребителски сегменти и се максимизира въздействието върху тях. По този начин индивидите изграждат своята идентичност, социален статус и своите предпочитания. Медиите насърчават хората за какво да мислят, чрез подбора на теми и честотата на отразяване се диктува какви теми и тенденции са значими. Рекламата предава нормите на потреблението. Повечето съвременни рекламни стратегии са изградени върху емоционалното убеждаване, а не върху логическото изтъкване на предимства. Създава се среда, в която потребителя действа ирационално, заради илюзията от изкуствен дефицит с водещи послания: „лимитирана серия“, „ексклузивни намаления“ и т.н. Реципиентите се влияят от новото, което е обвързано с позната личност или предмет.

Според канадския психолог Алберт Бандура, индивидите усвояват модели на поведение чрез наблюдаване на „модели за подражание“. В медийните реклами този тип фигури с масова популярност успяват да повлияят на поведението на потребителите и така се увеличат продажбите, както и популярността на даден продукт. Психологията също доказва, че колкото по-често публиката е изложена на даден бранд, слоган и тенденция, толкова по-вероятно е да се развие предпочитание към някои от тези стимули. Не е необходимо за слоганите, брандовете и популярните продукти да бъдат подкрепени от логически аргументи, защото самото присъствие в полето на зрителя е достатъчно, за да внуши чувството на „фамилиарност“ и „безопасност“. Този метод описан от Бандура като социално учене чрез рекламата показва, че тя може да има негативен отзвук. Подобен механизъм лишава целевите групи от рационален контрол и мислене. Медийната реклама налага стандарти за успех и статус, които често са непостижими. Тя внушава на зрителя, че има „липса“ или „недостатък“ от определена фигура, а рекламираният продукт се представя като единственото решение. От друга страна, познатостта създава илюзия за доверие. А когато в тези рекламни сценарии на център е хазартът, тогава се извличат само негативи. Когато потенциалният потребител реши да заложи, той инстинктивно ще избере букмейкъра, чието лого е виждал най-често, тъй като мозъкът му го интерпретира като „по-сигурен“ или „утвърден“ избор. За подрастващите, които са в процес на изграждане на своите ценности, системното излагане на хазартни послания, с познати за тях лица, може да култивира трайни нагласи, че хазартът е не само нормален, но и желан социален атрибут. Поради тези причини от изключително значение е есенцията, както и съобщението, което се изпраща в рекламния сегмент.

Реклама на рискови продукти

Рекламата се превърна от чисто комерсиален инструмент в инструмент с публична отговорност. От изключително значение е какво се показва на широката аудитория. Рекламите на рискови продукти оказва влияние върху общественото здраве и изисква етика от страна на маркетинга. Промотирането на хазартни игри в телевизията достигна своя апогей през 2024 година. Масовото повтаряне на хазартни залози и услуги по най-гледаните телевизии допринесе за пълната забрана на реклами на хазартни игри в медиите. Забрани се рекламата на хазартни игри:

1. в радио- и телевизионни програми,

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

2. в печатни произведения и електронни медии, включително и интернет страници;

Тези ограничения са част от Закона за изменение и допълнение на Закона за хазарта, обнародвани в “Държавен вестник” (ДВ, бр. 42 от 14 май 2024 г.). Това изменение доведе до повишаване популяризирането на тези дейности в социалните мрежи. В профилите на редици известни личности започна показването на кратки реклами под формата на рийлове (reels) и постоянно отбелязване на спонсорството, което различните хазартни компании предлагат. В полето на дигиталните платформи най-лесната цел са подрастващите групи, чрез инфлуенсъри, както и хората с ниски доходи, на които им се обещава “лесни печалби”, “бърз успех” и “бягство от реалността”. Термин като “Залагай разумно” се приема като форма на прехвърляне на вината върху потребителя, вместо да се отбележи пристрастяващия характер на самия продукт. Подобни негативни черти присъстват и в рекламите на порочни стоки като алкохол и цигари. Популяризирането на дадените продукти в дигиталните среди е специфично, защото трябва да се заобикалят строгите алгоритми на технологичните гиганти (“Мета” и “Гугъл”). Кампаниите на марките гиганти в бирата разчитат на футболните първенства като акцентират върху емоцията от играта. Класическите цигари са почти напълно изчезнали от интернет пространството, но техен заместител със засилено присъствие са електрическите цигари и вейпове. Различни известни певци се снимат с електрически цигари в ръка, докато вършат обикновени ежедневни дейности. Отскоро се появи реклама на електронните вейпове във видеоклиповете с анкетирането на случайни хора по улиците. Тук отново таргетираните са млади, дори и непълнолетни младежи. В този формат вейповете са представени като възнаграждение след правилно отговорени въпроса. По този начин се размива границата между забавление и търговско съобщение. Превръщането на порока в лайфстайл изисква спешно преосмисляне на маркетинговите стратегии и завръщане към основите на професионалната етика. Именно тук се появява концепцията за отговорната реклама, която поставя благополучието на потребителя пред мимолетния успех на кампанията.

Отговорна реклама -дефиниции

Рекламата представлява съществен елемент от съвременната комуникационна среда и играе значима роля в икономическите, социалните и културни процеси на обществото. Нейната цел е да информира, да влияе върху нагласите и поведението на масовия потребител. По тези причини от важно значение е всеки рекламодаделец да полага усилия в рекламните послания да присъстват освен естетични, също и етични послания и апели, свързани с предлаганите продукти. Това се постига най-ефективно чрез саморегулация: доброволно прилагане от страна на рекламната индустрия на широко признати етични правила. Фундаменталната полза от саморегулирането произтича от неговата способност да създава, запазва и развива доверие у потребителите и обществото към рекламираните продукти. И към цялата рекламна индустрия. Тези стандарти в България се защитават от Национален съвет за саморегулация и са залегнали в Етичния кодекс на рекламната и търговската комуникация в страната. Социално отговорната реклама не е просто ограничение, а критичен инструмент за устойчиво развитие на пазара.

Онлайн хазартната реклама в България

През последните години България се утвърди като един от най-агресивните пазари по отношение на хазартната реклама в Югоизточна Европа. Дигитализацията на сектора превърна онлайн пространството в основно бойно поле за привличане на нови

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

потребители, като се възползва от законовите „вратички“ и високата степен на проникване на социалните мрежи.

Основни канали

Разпространението на хазартно съдържание в българското интернет пространство придобива всеобхватен характер, като се осъществява чрез основни социални мрежи като YouTube, TikTok, Instagram и Threads.. Това са каналите с най-динамична среда на въздействие. Рекламите са маскирани като “lifestyle” съдържание, като начин потребителя да “убие времето си”, запълване на празнината от еднаквото ежедневие. В България Националната агенция за приходите (НАП) и Съветът за електронни медии (СЕМ) приемат тълкуването, че социалните мрежи като Instagram и Facebook не са „електронни медии“ по смисъла на Закона за радиото и телевизията. Докато рекламата по телевизията е забранена, инфлуенсърите в Instagram могат законно да публикуват хазартно съдържание, стига операторът да е лицензиран и да са спазени базови етични норми. Използват се алгоритми, с които се заобикалят рестрикциите чрез спонсорирани постове на известни личности: успешни спортисти, певци, инфлуенсъри в социалните мрежи, риалити звезди. Постовете се появяват в каналите на казината и в профилите на създателите на съдържание като колаборация. По този начин са видими не само за редовните последователи на хазартните компании, но и за феновете на определена известна личност, с очакването, че те ще откликнат на това съдържание, когато разглеждат потока от постове. В платформата Instagram потокът е обситан с реклами от този тип, когато потребителят разглежда истории на различни личности, между сменянето на историите се появяват реклами за „ексклузивни печалби и бонуси“. Основно чрез Stories и Reels. Инфлуенсърите показват луксозни почивки, скъпи коли или присъствие на ВИП събития, спонсорирани от казина. Тук е концентрацията на „посланици на бранда“. Те използват личния си авторитет, за да популяризират тази дейност, да я представят като безобидна. Използването на промо кодове и директни линкове в сторитата, които често заобикалят филтрите за непълнолетни чрез „наивно“ изглеждащо съдържание. Това е един от най-влиятелните начини за разпространяване на хазартните услуги.

Друг източник на разпространение са спортните сайтове и портали (като Sportal, Gong). Това е естествената среда за аудитория със силно изразен интерес към спорта. За букмейкърите това е висококачествен трафик, тъй като потребителят вече е в състояние на „спортна еуфория“ или търси информация, която да потвърди неговото предчувствие за изхода на даден мач. За разлика от стандартните банери, тук рекламата е структурно вградена в интерфейса на сайта. Използва се секторно брендиране и спонсорство на рубрики. Сайтовете са визуално брендиращи с цветовете на конкретен букмейкър. Това създава илюзията, че медията и операторът са едно цяло, което прехвърля авторитета на новинарския източник върху хазартния бранд. Докато спортните сайтове таргетират нишова аудитория, големите новинарски платформи (като Nova.bg, bTV Новините, 24 часа, Dir.bg и др.) достигат до широки слоеве от обществото, включително до хора, които не се интересуват пряко от залагания. В различните новинарски сайтове излизат рор-уп реклами, които препращат читателя към сайт за залози с активни игри. Реклами за казина или бонуси се появяват в секции „Общество“, „Култура“ и дори „Здраве“. Този факт е парадоксален предвид съществуващите сериозни рисковете от развиването на зависимост. Новинарските сайтове често използват формати, които е трудно да бъдат игнорирани от потребителя като Wallpaper реклама-най-скъпият и видим формат, при който целият фон на сайта се заменя с рекламно послание на букмейкър. По този начин, дори потребителят да чете сериозна политическа новина, периферното му зрение е постоянно заето с бранда. Друг рекламен елемент са Sticky Banners-банери, които

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

„залепват“ за горната или долната част на екрана и остават там при скролване, осигурявайки 100% видима експозиция.

В съвременната българска медийна среда YouTube придоби ролята на „алтернативен ефир“, който успешно заобикаля рестрикциите на традиционните канали. Използването на видео съдържание за промотиране на хазартни услуги се характеризира с различни елементи. В България подкастите се превърнаха в основен канал за хазартна легитимация. В множество формати се среща ярко изразена реклама с брендиран интериор, облекло, техника, логото е позиционирано зад водещите върху банери, присъства и като елемент от декора в помещението. Най-често водещият изразява благодарност към спонсорите си, уведомява зрителя за предстоящи събития в хазартните среди и по този начин насърчава посещенията на онлайн казината. В риалити форматите като „Битката на поколенията“ и „Къщата на инфлуенсърите“ интензивно обръщат внимание на казината, които ги спонсорират.

Риалити формата „Къщата на инфлуенсърите“, който се радва на широка популярност в YouTube и оглавява класациите по гледаемост към днешна дата вече има четири сезона. В последните два от тях се появиха реклами на хазартна компания, която беше заявена като спонсор на предаването. В епизодите на „Къщата на инфлуенсърите“, преобладават игри, наподобяващи залози, крайната цел е да се спечели бюджет за участниците. С тези действия се „опростява“ залагането и се насърчава под претекст, че следващата кутия с определена сума може да е „печеливша“, а в други игри с помощта на флагове тип „крило“/„перо“ се изобразява логото на казиното. Хазартът се представя като безобидно забавление. Когато залогът е маскиран като „игра за бюджет“, той губи своя отрицателен икономически заряд и се превръща в социално приемливо умение. Интеграцията на хазартни брандове в подкасти и риалити формати като „Къщата на инфлуенсърите“ не е просто форма на спонсорство, а дълбоко психологическо вграждане на залагането в тъканта на забавлението. Тъй като Threads е текстово ориентирана платформа, рекламата там е по-различна, но също се допускат и видеоклипове. В тази платформа се срещат видеоклипове, които не се публикуват в инстаграм, а са единствено и ексклузивно в това приложение. В публикациите се срещат предимно сюжети, които известната личност се опитва да „убие времето си“ и следователно отваря сайт на казино и започва да залага, като в края на клипа уведомява зрителите за своя промо код и ексклузивни печалби.

Използването на известни личности за промотиране на хазарт под маската на непринудено съдържание е изключително рисковано за подрастващите. То подкопава критичното мислене и подменя представата за хазарта като икономически риск с илюзията за лесно забавление.

Рекламни стратегии

Рекламните стратегии в съвременния маркетинг се основават на внимателно подбрани техники, чиято цел е да привлекат вниманието на аудиторията, да създадат положително отношение към предлаганата услуга и да стимулират потребителското поведение.

Един от най-често използваните подходи е предлагането на бонуси и безплатни залози, които действат като силен първоначален стимул за включване. Преобладават игри с празничен повод-годишнина на казиното-като в този случай наградата е масивна сума и убеждава потребителя, че „всичко е възможно“. Този тип стимули намаляват усещането за риск у потребителя, създават чувство за допълнителна стойност и пораждат усещане за печалба още преди реалното участие. Психологическият ефект се засилва чрез внушението, че потребителят получава ексклузивно предимство или специално

отношение, което увеличава вероятността той да изпробва услугата и впоследствие да продължи да я използва.

Друга широко разпространена стратегия е използването на известни личности, които чрез своята популярност и обществен авторитет пренасят доверие върху рекламирания продукт. Когато аудиторията разпознава познато лице, тя подсъзнателно свързва неговия успех, престиж и социален статус с марката. Това изгражда усещане за надеждност и качество, а също така създава емоционална връзка с потребителите, които се идентифицират със своя идол. Използва се доверието, което аудиторията има с надеждата тя да последва примера на популярното лице в рекламната кампания.

Съществен елемент в рекламните стратегии са и емоционалните послания, които въздействат пряко върху чувствата на аудиторията. Вместо да се акцентира единствено върху рационални аргументи, рекламата често цели да създаде настроение, преживяване и асоциации, свързани с удоволствие, вълнение, принадлежност или успех. Чрез внимателно подбрани визуални елементи, музика, динамика и сюжетни линии се изгражда емоционална среда, в която потребителят започва да свързва продукта с положителни изживявания. Това прави въздействието по-дълготрайно, тъй като решенията често се основават именно на емоции, а не само на логически съображения.

Силно влияние оказват и спортните асоциации, които свързват рекламното послание със света на съревнованието, адреналина и колективната емоция. Спортът носи символика на успех, сила, престиж и честна надпревара, което автоматично прехвърля положителен имидж върху рекламираната услуга. Свързването с големи спортни събития, отбори и първенства създава усещане за мащаб и значимост. Партньорства със спортни организации, спонсорство на турнири и присъствие по време на големи първенства допринасят за засилена видимост и доверие сред феновете. Например асоциирането с мащабни състезания като Световно първенство по футбол, турнири под егидата на УЕФА, български мачове подсилва усещането за легитимност и престиж. Като присъствие хазартните реклами доминират българския футбол. Средната телевизионна аудитория на български футболен мач през 2025 г. е 58 хил. души, сочат данните на ГАРБ, предоставени на "Капитал" от "Publicis Groupe България" (Капитал, ноември 2025). Толкова души са видели освен любимия си отбор по телевизията също и индиректна реклама на хазартни компании, които са предпочитан спонсор на футбола. С постоянно изскачащите постове в социалните мрежи за завишените коефициенти се подсилва участието на футболните фенове и се замъглява ясната преценка.

Съвременните рекламни стратегии демонстрират висока степен на психологическа прецизност и умело съчетаване на стимули, които въздействат едновременно на рационално и емоционално ниво. Чрез привлекателни бонуси, силата на популярните личности, въздействащите емоционални послания и асоциациите със спорта, рекламата успява ефективно да привлича вниманието, да изгражда доверие и да насочва потребителските решения. Тези подходи обаче имат и по-сложни измерения, тъй като интензивното им въздействие върху нагласите и поведението поражда въпроси относно възможните негативни последици.

Потенциални вреди от онлайн хазартната реклама

Анализът на онлайн хазартната реклама изисква комплексен подход, тъй като тя засяга фундаментални аспекти на социалното поведение и психологическото здраве. В центъра на проблема е уязвимостта на младежката аудитория, за която дигиталната среда е основен източник на информация и социализация. Лесната достъпност на съдържанието не само усилва рекламното въздействие, но и създава сериозни рискове за обществената ценностна система. Продължителното излагане на атрактивни хазартни

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
послания деформира нагласите и поведението, превръщайки маркетинговия инструмент в деструктивен фактор с дълготрайно отражение върху социалната тъкан.

Влияние върху младите аудитории

Младите хора са една от най-уязвимите групи по отношение на дигиталното въздействие. Онлайн средата улеснява техния достъп както до хазартни платформи, така и до агресивна и често персонализирана реклама. Социалните мрежи и видео платформите използват алгоритми, които насочват съдържание според интересите на потребителите, което увеличава вероятността младежите да бъдат многократно изложени на подобни послания. В резултат рекламата се превръща в част от ежедневно им медийно потребление и постепенно намалява критичната им дистанция към рисковете. Създават се предпоставки младите хора да възприемат залаганията като естествено продължение на развлекателните дейности. Липсата на достатъчно житейски опит и финансова грамотност допълнително засилва риска, тъй като младежите по-трудно преценяват вероятностите за загуба и дългосрочните последици. Допълнителен проблем е, че дигиталните платформи позволяват сравнително лесно заобикаляне на възрастовите ограничения. Дори при съществуващи регулации, регистрационните процеси често могат да бъдат формално изпълнени без реален контрол, което увеличава достъпността на хазарта за непълнолетни. Така рекламата не само информира за съществуването на услугите, но и реално улеснява включването в тях.

В крайна сметка, най-големият риск при подрастващите е възпитателната функция на дигиталните платформи и съдържанието, което преобладава. Липсата на рационално мислене и самоконтрол предизвиква зависимостта да се превърне в реалност, а не само предупреждение в края на рекламите.

Нормализиране на хазарта

Паралелно с влиянието върху младите хора, масираното присъствие на хазартни брандове в социалните мрежи води до системно нормализиране на хазарта в общественото съзнание. Честото присъствие на онлайн хазартни реклами създава усещането, че залаганията са обичайна и социално приемлива част от ежедневието. Когато потребителят ежедневно среща рекламни банери, спонсорирано съдържание и видео реклами, темата за хазарта постепенно губи своята изключителност и започва да се възприема като стандартна форма на развлечение. Рекламните послания често представят хазарта в позитивна светлина, акцентирайки върху печалбите, емоцията от играта и социалния престиж на победителите. Рядко се споменават реалните рискове, вероятността от загуба или възможните финансови и психологически последствия. В резултат се създава изкривена представа, че печалбата е лесна, бърза и достъпна за всеки. Това води до нереалистични очаквания и подценяване на опасностите. Когато залогът е представен чрез ярки графики, звукови ефекти и виртуални бонуси, психологическата болка от загубата на реални финансови средства се притъпява, което е ключов фактор за преминаването от епизодично към компулсивно залагане. Кое то води до най-тежката и коварна стъпка, а именно развиването на зависимост.

Риск от зависимост

Най-сериозната вреда се корени в пряката връзка между интензивността на рекламата и повишения риск от развитие на патологична хазартна зависимост. Дигиталната реклама е проектирана да бъде „тригер“ – моментен стимул, който изисква

незабавно действие. В Instagram или YouTube това се постига чрез директни линкове и промо кодове, които позволяват на ползвателя да започне игра само с няколко клика, без време за рационална преценка на риска. Тази импулсивност е в основата на пристрастяването. В първоначалната фаза се започва с лесните печалби, които стимулират залагащият „да си пробва късметът“ отново и отново. Следващите стъпки от „стълбата на пристрастяване“ се състои от „етапното залагане“, когато конкретния индивид не се е отдал напълно, но си оставя време и средства да се пробва отново. След няколко успешни и още толкова неуспешни опита, се формира зависимостта, която става част от ежедневието на зависимия потребител.

За лицата, които вече имат склонност към зависимост или са в процес на възстановяване, онлайн средата се превръща в „рекламен обръч“, от който е почти невъзможно да се избяга. Получава се непрекъснат цикъл, в който потребителят „бяга“ от тези навици, но заобикалящата го интернет среда го „връща“. Хазартната зависимост е нож с две остриета, тя вреди както на залагащия, така и на близките му. В моменти на слабост той е склонен да заложи имоти, спестявания, имуществата си. Дори индивидът да е предприел стъпки за самоограничаване, алгоритмите на социалните мрежи продължават да му доставят съдържание, свързано с неговите минали интереси, често чрез лица, на които той се възхищава.

По този начин рекламата не само привлича нови играчи, но и активно саботира усилията за превенция и лечение на зависимите. Тя е фактор с осезаемо въздействие върху общественото поведение. Нейното влияние върху младите аудитории, процесът на нормализиране на хазарта и рискът от зависимост очертават необходимостта от по-строги регулации, медийна грамотност и отговорни комуникационни практики.

Регулация и етични проблеми

Регулирането на хазартната дейност в България преминава през критичен етап, белязан от засилен надзор от страна на Националната агенция за приходите (НАП) и нови законодателни рестрикции.

В изготвените от Българската асоциация на комуникационните агенции (БАКА) и приети като стандарт „Националните етични правила за реклама и търговска комуникация“ се казва, че рекламното послание: 2.4. Няма да внушава, че участието в хазартни игри е благоприятно за социалния успех на личността. (Националните етични правила за реклама и търговска комуникация (Етичен кодекс)).

В дигиталните платформи този стандарт не се спазва напълно. С присъствието на реклами, които потребителят е „шампион“, „победител“, е невъзможно да се запази критичната оценка на зрителя. Чрез тези внушения се губи смисъла и целта на етичните правила, защото дори индиректно се внушава просперитет в мисленето на аудиторията. За неизпълнението на този тип правила отговаря НАП. Отговорностите на НАП в дигиталната среда включват: 1) Мониторинг на онлайн операторите-Следене дали лицензираните сайтове не насочват съдържанието си към непълнолетни; 2) Поддържане на Регистъра на уязвими лица-агенцията администрира списък с лица, които са поискали доброволно ограничаване на достъпа си до хазарт. Етичният проблем тук е, че дигиталната реклама (през алгоритмите на социалните мрежи) често продължава да „преследва“ тези лица, дори когато те са вписани в регистъра, което е директно нарушение на защитната функция на закона; 3) Санкциониране-НАП има правомощия да налага тежки финансови глоби на организатори, които използват деца в рекламните си послания или внушават, че хазартът е начин за решаване на социални и финансови проблеми. Успехът на тази регулация обаче зависи от способността на Агенцията да адаптира своите контролни механизми към динамиката на социалните платформи.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Въпреки усилията и на НСС за налагане на стандарти, инфлуенсър маркетингът в България често нарушава етичните норми чрез липса на прозрачност, използването на поп културата и елементи от нея за привличане на младежи. Проблемът се задълбочава от факта, че хазартните оператори използват инфлуенсъри като „човешки щит“. Когато една известна личност сподели в Threads, че залага, за да се развлича, тя формално изразява „лично мнение“. Етично обаче, това е скрита реклама, която влияе на хиляди последователи без да носи отговорността, която носи една лицензирана медия. Липсата на единни санкции за рекламните лица (а не само за операторите) оставя вратата отворена за системни нарушения на етичните правила за хазартни игри. Сдружението НСС подчертава, че всяка търговска комуникация трябва да бъде ясно идентифицирана. В българския интернет обаче масово се наблюдава липса на тагове като #ad или #реклама при постове за хазарт. За социално отговорна реклама, операторите трябва активно да включват предупреждения за риска от пристрастяване. В дигитална среда тези предупреждения често се поставят с малък шрифт в края на видеото или в „скритото“ описание под поста. Вместо тези практики, трябва да се наложи надпис преди започването на видеото, с удебелен шрифт, на централно място, за да е първото нещо, което вижда зрителят.

Ролята на Националната агенция за приходите надхвърля рамките на обикновения фискален надзор, превръщайки институцията в централен стълб на социалната превенция в дигиталната ера. Чрез ефективното управление на Регистъра на уязвимите лица и активния мониторинг на онлайн пространството, НАП е длъжна да служи като филтър срещу агресивната хазартна експанзия. Успехът на тази регулация обаче зависи от способността на Агенцията да адаптира своите контролни механизми към динамиката на социалните платформи, като по този начин гарантира, че технологичният прогрес няма да бъде платен с цената на общественото здраве и сигурността на най-младите потребители.

5. Заключение

Настоящата разработка изследва сложната динамика на онлайн хазартната реклама в България, като анализира нейните механизми, канали на разпространение и потенциални рискове. Резултатите потвърждават хипотезата, че всеобхватността на хазартното съдържание в дигиталната екосистема функционира като мощен двигател за нормализация на хазарта и засилване на потребителската ангажираност.

Проучването посочва примери, които затвърждава тенденцията, след въвеждането на рестриктивни промени в Закона за хазарта през 2024 г., за мащабна миграция на рекламните бюджети към социалните мрежи като YouTube, Instagram и Threads. В тези платформи рекламата често е маскирана като lifestyle съдържание или непряко „убиване на времето“, което ефективно заобикаля традиционните регулаторни филтри. Използването на инфлуенсъри като „лица на марката“ създава илюзия за доверие и безопасност, деактивирайки критичното мислене на аудиторията.

Основните рискове са свързани с влиянието върху младата аудитория. Тъй като дигиталната среда улеснява достъпа на подрастващи до агресивна реклама, която култивира нагласи, че хазартът е желан социален атрибут. Нормализацията и агресивното излагане на дейностите на тази индустрия притъпяват възприятието за риск и създава нереалистични очаквания за лесна и бърза печалба. Както и ескалацията на зависимостта, чрез най-различни игри за печалби и „залози за шампиони“ спомага за импулсивното поведение на потребителя.

Настоящата разработка изследва сложната динамика на онлайн хазартната реклама в България, като деконструира нейните механизми, канали на разпространение

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
и потенциални рискове. Анализът потвърждава основната хипотеза, че всеобхватността на хазартното съдържание в дигиталната екосистема функционира като мощен двигател за нормализация на хазарта и засилване на потребителската ангажираност.

Използвана литература

- Асоциация на игралната индустрия в България. (2023). Хазартният бранш и НСС работят върху правила за отговорна реклама. <https://agib.bg/bg/igralnata-industriya-i-nss-rabotyat-varhu-pravila-za-otgovorna-reklama/>
- Дичев, И. (2022). Потребяване на култура онлайн. Медиалог/Medialog.
- Закон за хазарта. (2024). Държавен вестник, бр. 42, 14 май 2024 г.
- Национална мрежа за децата. (2022). Четири предложения за законодателни промени за рекламата на хазарт. <https://nmd.bg/chetiri-predlozheniya-za-zakonodatelni-promeni-za-reklamata-na-hazart/>
- Национален съвет за саморегулация. За социално отговорна реклама на хазарт. <https://www.nss-bg.org/za-soциално-отговорна-реклама-на-хаза/>
- Национален съвет за саморегулация. Правила за хазартни игри. <https://www.nss-bg.org/pravila-za-hazartni-igri/>

**НЕЗАВИСИМОСТ НА ОБЩЕСТВЕНИТЕ МЕДИИ:
СТРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ НА БЪЛГАРСКАТА НАЦИОНАЛНА ТЕЛЕВИЗИЯ И
ИТАЛИАНСКАТА ОБЩЕСТВЕНА ТЕЛЕВИЗИЯ**

КРИСТАЛИНА ГАЛИНОВА ДОЙНОВА

Студент „Медия икономика“, III Курс,
Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Докладът анализира предизвикателствата пред обществените телевизионни медии. Основният изследователски въпрос е за независимостта на публичните медии въз основа на техния финансов модел и управленски регулации. Хипотезата на изследването е, че липсата на устойчиви институционални механизми прекъсва автономията на публичните медии, последвана от политически и икономически зависимости. Вестникът представя и сравнява моделите, използвани в обществените телевизии в България и Италия. Значимостта на темата е свързана с новите европейски регулации и дигиталната трансформация на медийната екосистема. Методологията включва сравнителен анализ, регулаторен преглед, прилагане на индикатори за медийен плурализъм и подход на казус. Основният резултат е, че и двата модела изграждат граници на независимост, но позволяват различни форми на зависимости – финансови или управленски.

Ключови думи: Медийен плурализъм; Медийна независимост; Обществени медии; Телевизия; БНТ

Abstract:

The paper is analyzing the challenges in front of the public television medias. The main research question is about the independence of the public medias based on their financial model and management regulations. The research hypothesis is that the lack of sustainable institutional mechanisms interrupts the autonomy of the public medias followed by political and economic dependences. The paper is presenting and comparing the models used in the public televisions in Bulgaria and in Italy. The relevance of the topic relates to the new European regulations and the digital transformation of the media ecosystem. The methodology includes comparative analyze, regulatory review, application of media pluralism indicators and case study approach. Main result provides that both models are building borders of independence but they both allow different forms of dependences as well – financial or managerial.

Keywords: Media pluralism; Media Independence; Public media; Television; BNT

Увод

Обществените медии са ключов инструмент за гарантиране на плурализъм и предлагане на достоверна информация. Чрез сравнението на БНТ и РАЙ (RAI), ще се представят различните модели на управление и политическото влияние над тях. В условията на информационното пренасищане и дезинформация, обществото се нуждае от медийни индустрии с ясна обществена мисия.

Обектът на изследването са обществените медии като институционализирана форма на демократичната държава, разгледани чрез сравнителен анализ на Българска национална телевизия и Радиотелевизионе Италия- РАЙ (Radiotelevisione Italiana- RAI).

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Предмета на изследването е съпоставката между обществената мисия и политическата зависимост за медиите, проявяващи се чрез моделите на финансиране, продуциране за назначаване на ръководство и институционалния дизайн на управленските органи.

Целта на изследването е да се оценят моделите на финансиране и управление на обществените медии. Гарантира ли се институционална независимост и медиен плурализъм.

Задачите, които ще се засегнат в доклада са:

- Да се анализира нормативната рамка, регулираща дейността на обществените медии в България и Италия.
- Да се разгледат механизмите за избор и мандатност на управленските органи (СЕМ при БНТ и бордът на RAI).
- Да се изследва моделът на финансиране и степента на неговата предвидимост и устойчивост.
- Да се приложат индикатори за медиен плурализъм и институционална независимост в сравнителен план

Основната хипотеза на изследването е, че при отсъствието на институционална защита на механизмите за финансиране и управление на обществените медии води до повишена зависимост от политически и икономически интереси.

Методологията на изследването включва сравнителен анализ на данни и индикатори за дейността на двете обществени медии. Изследването разглежда правната рамка на национално и европейско ниво, като се използва Монитор за медийния плурализъм (Media Pluralism Monitor- MPM). Казусният подход обхваща избора и мандатството на ръководствата на БНТ и RAI.

Изследването обхваща периода 2007- 2025г., като ще се засегне и новоизбрания генерален директор на БНТ през 2026г., с фокус към България и Италия, като включва институционалните механизми на финансиране и управление на обществените медии. Направените анализи се базират на публично достъпни документи и инструментариуми, поради което не включва вътрешни редакционни практики или непублична финансова информация.

Избраните държави са със сходни функции, но са с различно финансиране, управление и политическо влияние.

1. Исторически контекст

Промените и развитието на политиката, институциите и технологиите в обществото са ключови за различните периоди. Улеснява се проследяването на процесите при съвременното развитие на обществените медии.

1.1. Периодизация

Избраният период от 2007 до 2025 г. за сравнение на двете национални телевизии е обоснован както от институционални, така и от регулаторни фактори. За България годината 2007 е ключова, заради включването ѝ като член в Европейския съюз (ЕС). С присъединяването си страната поставя медийната си политика и регулаторна рамка в контекста на европейските директиви, стандарти и механизми за мониторинг. В европейската медийна политика едно от основните значения е нормативната рамка, регулираща аудиовизуалния сектор. Основният инструмент е Директивата за аудиовизуалните медийни услуги (AVMSD).

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

През разглеждания период се засилва европейският фокус върху гаранциите за медийна свобода, плурализъм и прозрачност на собствеността (Цанкова, Ангова, Николова, Вълчанов, Вълков, Минев, Осиковски, 2022). През 2024 година влиза в сила европейският акт за свободата на медиите (European Media Freedom Act- EMFA), който определя институционалните граници за медийна свобода, но по- голямото му въздействие започва през 2025 година. Той поставя правила за защита на редиционната независимост, прозрачност на медийната собственост и устойчиви механизми на управление. Европейският съюз прилага регламент, в дигиталната регулаторна политика, където държавните членки определят кординатори за цифровите услуги, който следят изпълнението на правилата.

В началото България среща затруднения в изпълняването на европейските изисквания, особено при осъществяването на условията за ефективността и независимостта на националните регулаторни органи и ролята на Съвета за електронни медии. Препоръчва се засилване на вътрешните механизми за заюита на журналистите от неправомерна намеса и подобряване на прозрачността и отчетността в управлението на обществените медии.

Трансформацията на медийното съдържание в България и Италия се дължи, заради дигитализацията и създаването на нови платформи. Създават се и нови модели на финансиране. Общественият телевизион са подложени на икономически натиск, който е създаден от конкуренцията на глобалните платформи, за зависимост от публично финансиране.

През определеният период, се позволява да се оцени дали националните модели на финансиране и управление на обществените медии спазват новите европейски стандарти и вече съществуващите институционални механизми за реална независимост.

1.2. Основни етапи в развитието

Развитието на обществените телевизион в България и Италия в периода 2007 – 2025г. може да бъде разделено на три основни етапа, които отразяват трансформациите в регулаторната среда, управленските модели и икономическите условия на функциониране. Анализът на етапите дава възможност за проследяване на влиянието на европейската регулаторна рамка и въздействието на дигиталната трансформация на обществените медии върху помените над институцията и политиката. По този начин могат да се разгледат процесите на адаптация и реформи на управлението, пред които са изправени обществените медии в условията на променящата се медийна среда.

Европейска интеграция и дигитална трансформация (2007 – 2013)

Периода след 2007 година представлява адаптацията на българската медийна система към европейската правна рамка, включително Директивата за аудиовизуалните медийни услуги. Българската национална телевизия започва да функционира в среда на засилен медиен регулаторен надзор от Съвета за електронни медии (СЕМ) и съобразяване с европейските стандарти за плурализъм и обществена мисия. Променя се начина на излъчване и разпространение на телевизионният сигнал към по- широк дигитален медиен пазар.

В Италия RAI се финансира чрез лицензионна такса (Канон РАИ, Canone RAI), което осигурява относителен сигурен финансов ресурс. Въпреки това, управленската структура на RAI остава тясно свързана с политическите институции чрез механизмите за формиране на борда на телевизията, който е съставен от двама членове от Камарата на

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
депутатите, двама от Сената, двама от Министерството на икономиката и финансите и един член от служителите на RAI.

Управленски реформи и засилена политическа чувствителност (2014 – 2019)

През 2015 година, италианската телевизия променя своята управленска структура, като се засилва ролята на изпълнителния директор. Макар да се стреми към модернизация, тя поражда критики за потенциална политизация на избора на управлението от парламентарното мнозинство.

През този период, България поставя дебати за избора на генерален директор на БНТ и ролята на СЕМ в този процес. Това започва да се свързва с политическата среда, където се включва въпроса за устойчивостта на институционалните граници за независимост. Проблемата, който се засяга, е дали нормативната рамка и процедурите за управление реално защитават обществената мисия или са под политическо влияние.

Европейски регулаторен натиск и нова фаза на оценка (2020 – 2025)

Засилването на европейските механизми за мониторинг на медийната свобода и плурализъм, е след 2020 година. Приемането на Европейския акт за свобода на медиите от 2024г., въвежда допълнителни изисквания за гарантиране на редакционна независимост и прозрачност на обществените медии. Икономическата среда на медийния сектор остава нестабилна заради засилената конкуренция от глобални дигитални платформи и намаляващите традиционни рекламни приходи. В Италия дебатът за финансирането на RAI се оформя чрез промени в размера на лицензионната такса, докато в България въпросът за устойчив и предвидим модел на финансиране на БНТ продължава да бъде предмет на дискусия без структурна реформа. През 2025 година се прави по-завършена оценка, която отчита доколко институционалните механизми в двете държави съответстват на европейските изисквания за независимост и плурализъм.

2. Обществените медии- същност, нормативна рамка и механизми

Обществените медии изпълняват публична мисия, която включва легитимност произтичава от отговорността им да гарантират плурализъм, достоверна информация и културно разнообразие. Независимостта им се отразява в прозрачни назначения и разграничение между политическа власт и редакционна дейност. Обществените медии не изпълняват само формална автономия, а и институционални механизми.

Анализът се основава на политическата икономия на медиите, които трябва да функционират в среда на равномерно разпределени ресурси и власт. Влиянието върху редакционната политика, може да се определи, заради контрола върху финансовите ресурси и управленските назначения.

Медийният плурализъм се определя чрез прозрачността на собствеността, защитата срещу концентрация на влияние и границите за редакционна автономия.

Външният стандарт, за оценка на националните модели, се определя от ЕС и неговите регулаторни инструменти за защита на медийната свобода. Ключовият фактор за степента на независимост се разглежда чрез нормативната рамка и институционалния дизайн. Това позволява сравнението на БНТ и RAI да се направи спрямо различните модели на финансиране и управление структурират възможностите за политическо влияние и съответствие на общите европейски критерии.

В България дейността на БНТ се регулира от Закона за радиото и телевизията, който предоставя на СЕМ да избира и освобождава генералният директор. Процедурата

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

формално включва конкурс, публично изслушване и гласуване, което създава нормативна рамка за прозрачност. Независимостта на БНТ зависи пряко от институционалната автономия на самият решаващ регулатор, а именно СЕМ.

Към 2025г. е избран за генерален директор, на БНТ, Емил Кошлуков от Съвета за електронни медии (СЕМ) на 05 юли 2019г. за три годишен мандат. Той продължава да изпълнява функциите на длъжността, дори и след изтичането на мандата през 2022 година, докато не се избере нов генерален директор. При създамата се ситуация, се отразяват особеностите на институционалният модел, при който водещата роля е изразена в лицето на СЕМ в избора на ръководство. Ефективността на нормативната рамка и стабилността на управление на обществените медии, е под въпрос, заради забавянето или неуспешното провеждане на избори

На 20 февруари 2026 година СЕМ избира нов генерален директор, в лицето на Милена Милотинова, на Българската национална телевизия. Това решение е край на продължителния процес за избирането на ново ръководство и открива нов управленски цикъл на обществената телевизия.

В Италия управлението на RAI към 2025 година изпълнителният директор е Джампаоло Роси, който е назначен от съвета на директорите на RAI през юли 2023г. за три годишен мандат. Бордовият модел на управление, позволява да се оцени доколко институционалната структура осигурява управленска независимост и стабилност.

Таблица 1.

Сравнителен анализ на управленските механизми на БНТ и RAI

Критерий	БНТ	RAI
Орган, който избира ръководството	СЕМ	Борд (CdA)
Мандат на ръководството	3 години	3 години
Процедура	Конкурс и публично изслушване	Решение на борда
Политически елемент	Концентриран в регулатор	Разпределен чрез институционални квоти
Основен риск	Процедурен блокаж	Политизация на борда

Източник: (авторова - Кристалина Дойнова)

Данните показват, че в българския модел управленската власт е концентрирана в регулаторния орган, докато в италианския модел влиянието е институционално разпределено. В двата случая съществуват формални гаранции за прозрачност, но начинът на формиране на управленските органи оставя възможност за политическо влияние.

Управленската структура на БНТ включва Управителен съвет, подпомагащ генералния директор при стратегическите решения, докато при RAI управлението се осъществява чрез борд от директори, чиито членове се формират по институционален ред с участие на парламентарни механизми. Съставът и мандатността на тези органи са съществени за оценката на степента на реална независимост.

Нормативната рамка съдържа формални гаранции за обществена мисия и автономия. Формирането на управленските органи, разкрива потенциални канали за влияние. Чрез институционалният дизайн се определя дали обществената мисия е реализирана независимо или остава уязвима към политико икономическите зависимости.

3. Ролята на политическата икономия – ресурси, интереси и стимули

Обществените телевизии не са в класическа конкурентна среда, а са с цел към създаването на обществено благо. Осигуряват достъп до информация, културно съдържание, образователни програми и регионално правителство, което не привлича икономически търговските оператори. В период на политически и социални кризи, двете телевизии, БНТ и RAI, трябва да изпълняват стабилизираща функция в демократичната среда.

Обществените телевизии създават положителни външни ефекти, които информират обществото, насърчават културното многообразие и изграждат равен достъп до медийното съдържание. Подтиква се развитието на инвестиции в собствената продукция и подкрепа към независими продуценти. Тази обществена функция позволява на анализа да постави акцент върху разпределението на ресурси и институционалната власт, тъй като независимостта им не се определя единствено от нормативните гаранции, а от контрола върху финансирането и управленските назначения.

При българският модел финансирането е обвързано с държавния бюджет, което създава възможност за политическо влияние чрез бюджетните решения. Съвместно с ролята на СЕМ при избора на генерален директор това оформя модел, при който институционалната независимост е тясно свързана със стабилността и автономията на регулатора.

При италианският модел на финансиране се изразява чрез лицензионна такса. С участието на политически институции във формирането на управителния борд се определя като друг тип зависимост, чрез стратегия, а не директно бюджетно влияние.

Политическата икономия представя обществените медии като структура на ресурси и назначения. Механизмите определят обществената мисия дали е независимо реализирана, или е под политическо икономически натиск.

Таблица 2.

Финансов модел и ресурсна зависимост

Критерий	БНТ	RAI
Основен източник на финансиране	Държавен бюджет	Лицензионна такса (Canone RAI)
Допълнителни приходи	Ограничена реклама	Ограничена реклама
Предвидимост на финансирането	Зависимо от годишния бюджет	Относително стабилно
Политически риск	Бюджетен натиск	Влияние чрез управленски назначения
Тип зависимост	Пряка бюджетна	Индиректна управленска

Източник: (авторова - Кристилина Дойнова)

Сравнителният анализ показва, че българският модел на финансиране е в по-голяма степен зависим от динамиката на бюджетния процес, което създава предпоставки за пряко политическо въздействие. От друга страна италианският модел изгражда по-голяма финансова сигурност чрез лицензионната такса, което осигурява по-висока степен на автономия на ресурсното обезпечение. Тази финансова устойчивост не обещава институционална независимост, заради управленската структура на RAI, която запазва изразен политически компонент чрез механизмите на назначаване и контрол.

Очертават се два независими модела на зависимост. Единият е пряк, който е реализиран чрез бюджетното финансиране, а другият е индиректен, който се проявява чрез управленски и институционални механизми. Ключовият фактор за независимост на

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

медиите не е само от източника на финансиране, а и от структурните връзки между ресурсите, управлението и политическата власт.

Двата модела на обществени телевизии са зависими от основния си финансов механизъм. Устойчивостта и независимостта са функция и на ресурсите и на финансирането между регулацията и управлението, което се свежда до институционалната автономия.

Концентрираната роля на СЕМ в избора на генерален директор и зависимостта от държавния бюджет, е ключов фактор при БНТ за институционалната уязвимост. Това създава пряка връзка между политическата среда и управленската стабилност на обществената телевизия.

При РАИ бюджетният натиск е ограничен, заради лицензионната такса. Участието на политическите институции във формирането на управителния борд, създава индиректен канал за влияние. Институционалният риск се проявява не толкова чрез финансиране, колкото чрез стратегическо управление.

Сравнителните европейски индикатори за медиен плурализъм наблягат върху прозрачността на назначенията, предвидимостта на финансирането и защитата на редакционната автономия като ключови фактори за ограничаване на институционалния риск. В контекста на анализа на нормативната рамка, регулираща дейността на обществените медии в България и Италия, показва наличие на формални механизми за осигуряване на обществената мисия и институционалната автономия, което прилагане остава определящо за тяхната ефективност.

Паралелно с това моделът на финансиране и степента на неговата предвидимост и устойчивост се характеризира като фактор за институционалната стабилност. Българският модел е обвързан с държавния бюджет и с динамиката на политическите решения. Докато италианският модел осигурява по-голяма предвидимост чрез лицензионна такса, без да се елиминира влиянието на управленския механизъм. Разликите показват, че устойчивото финансиране не е достатъчно условие за пълна независимост, ако управленските процеси са податливи на политическото влияние.

Използваният сравнителен инструментариум, е изграден на индикаторите за медиен плурализъм и институционална независимост. Организационният модел е ключов фактор за сигурна автономия на обществените медии. Въпреки че, са различно структурирани двете медии, се свеждат до това, че има възможност за влияние, което доказва, че структурната уязвимост при липса на стабилни и деполитизирани механизми за финансиране и управление.

Заклучение

Доклада разглежда, до каква степен моделите на финансиране и управление на Българската национална телевизия и на Италианската обществена телевизия предоставят институционална независимост и медиен плурализъм на обществото. В сравнителният анализ се определи, че нормативната рамка на двете телевизии съдържа формални граници за автономия, прозрачност и обществена мисия, но чрез функционирането на механизмите се разкри структурни уязвимости.

В българският модел зависимостта от държавния бюджет и концентрираната роля на СЕМ в избора на генерален директор, създава условия за политическо влияние. Управлението след изтичане на формален мандат демонстрира как процедурните слабости могат да се превърнат в фактор за институционална несигурност.

В италианският модел по-голяма финансова стабилност, осигурена чрез лицензионната такса, която няма пълна институционална независимост, а влиянието се отчита в индиректна форма. Проявява се чрез управленски структури и механизмите за

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
назначаване, в които са членове политически и институционални актьори, което дава възможност за въздействие върху стратегически решения. Институционалният риск се измества от финансирането към управлението.

В практическо измерение това предполага необходимост от засилване на прозрачността при назначенията, въвеждане на по-устойчиви и предвидими финансови модели и хармонизиране на националните механизми с европейските стандарти, заложиени в Европейския акт за свободата на медиите. Общественият медиите могат да упражняват своята демократична функция и да запазят общественото доверие ако се поставят реални институционални граници. По-стабилното финансиране не елиминира напълно риска от политизация, а го трансформира в управленски канал.

Анализът на външните ефекти показва, че обществените медиите изпълняват социална, културна и демократична функция, която не позволява да се замени изцяло от пазарните оператори. Заради обществената им роля, се повдига въпросът за независимостта им. Ключовите фактори за реална автономия се определят от разграничението между политическа власт и редакционно управление, което е обвързано с устойчивото финансиране, прозрачните процедури за назначения.

Хипотезата на изследването се потвърждава, че при липсата на стабилни политически неутрални механизми за финансиране и назначаване на ръководство, обществените медиите са под влияние от управленските мнозинства и икономически интереси. Различията между БНТ и РАИ показват вариации в степента и формата на зависимост, но не и пълна институционална изолация от политически фактори.

Засиляването на прозрачността при назначенията в обществените телевизии е ключова за създаването на нови устойчиви модели на финансиране и укрепване на границите за редакционна автономия. Ефективността на прилагането на ЕМФА е ключово за влиянието на дигиталните платформи и ролята на вътрешните редакционни практики.

Използвана литература

- Закон за радиото и телевизията. Retrieved from <https://lex.bg/laws/ldoc/2134447616>
Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията. (2016). https://www.mtc.government.bg/upload/docs/2016-08/ZAKON_za_radioto_i_televizija_bg_kym_05_08_2016.pdf
- Съвет за електронни медиите. (2019). *Решение № 80/2019 г. за избор на генерален директор на БНТ.* Retrieved from https://www.cem.bg/files/1562940367_rebenie_80_2019_gendir_bnt.pdf
- Съвет за електронни медиите. (n.d.). *Официален уебсайт.* Retrieved from <https://www.cem.bg/>
- Цанкова, С., Ангова, С., Николова, М., Вълчанов, И., Вълков, И., Минев, Г., Осиковски, М. (2022). Интегриране на обучителни практики по медийна грамотност в средните и висшите училища в България, Алтернативи, УНСС, 103-119
- BNT News. (2019). *Emil Koshlukov is the new director general of the public broadcaster BNT.* Retrieved from <https://bnt.bg/news/emil-koshlukov-is-the-new-director-general-of-the-public-broadcaster-bnt-234324news.html>
- Bulgaria Media Capture Monitoring Report. (2024). *Media capture monitor: Bulgaria report.* Journalism Research. Retrieved from <https://journalismresearch.org/wp-content/uploads/2024/12/Bulgaria-Media-Capture-Monitoring-Report.pdf>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
Centre for Media Pluralism and Media Freedom. (n.d.). *Media pluralism monitor – Bulgaria*.
European University Institute. Retrieved from <https://cmpf.eui.eu/country/bulgaria/>
- Counter Hate. (n.d.). *European Union Digital Services Act keeps people safe online explained*.
Retrieved from <https://counterhate.com/blog/european-union-digital-services-act-keeps-people-safe-online-explained/>
- European Commission. (2023). *Rule of law report: Country chapter on Bulgaria*. Retrieved from https://commission.europa.eu/document/download/bf8ab464-f2c9-4ddc-a3bd-cda819467b8b_en
- European Parliament & Council. (2018). *Directive (EU) 2018/1808 amending Directive 2010/13/EU on audiovisual media services (AVMSD)*. Official Journal of the European Union. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2018/1808/oj>
- European Parliament & Council. (2022). *Regulation (EU) 2022/2065 on a Single Market for Digital Services (Digital Services Act)*. Official Journal of the European Union. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>
- Eur-Lex. (n.d.). *Audiovisual media services directive (AVMSD) – Summary*. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/BG/legal-content/summary/audiovisual-media-services-directive-avmsd.html>
- FormatBiz. (2025). *RAI governance update*. Retrieved from <https://www.formatbiz.it/dettNews.aspx>
- Normattiva. (2015). *Legge 28 dicembre 2015, n. 220 – Riforma della RAI*. Retrieved from <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2015-12-28;220~art2>
- RAI. (2025). *Announcement of governance decision (02 July 2025)*. Retrieved from https://www.rai.it/dl/doc/1751523963421_Announcement%20del%2002.07.2025.pdf

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
**ЗАБРАНА ИЛИ РЕГУЛАЦИЯ? - ДЪРЖАВНИТЕ ПОЛИТИКИ КЪМ
СОЦИАЛНИТЕ МРЕЖИ**

МАРИА АТАНАСОВА КИРОВА

Студент, Специалност: Медия икономика , III Курс, Университет за национално и
световно стопанство

Резюме:

Нарастващото влияние на социалните медии върху психическото и физическото благосъстояние на младите хора засили дебата за необходимостта от регулиране или ограничаване на тези платформи. Докладът има за цел да изследва дали се появява глобална тенденция за ограничаване на достъпа на непълнолетни до социалните медии и да идентифицира основните причини зад такива политики. Изследването анализира развитието и ролята на социалните мрежи, техните потенциални рискове и политиките, приети или предложени в различни страни между 2020 и 2026 г. Той също така преглежда съществуващи изследвания и статистически данни, както и възможните социални и психологически ефекти върху подрастващите. Резултатите потвърждават хипотезата за нарастваща тенденция към по-строга регулация, като подчертават сложността на баланса между защита, свобода и ефективни дългосрочни резултати.

Ключови думи: социални медии, ограничения, тийнейджъри, световни, психологически ефекти

Abstract:

The increasing influence of social media on the mental and physical well-being of young people has intensified the debate on the need for regulation or restriction of these platforms. The report aims to examine whether a global trend toward limiting minors' access to social media is emerging and to identify the main reasons behind such policies. The study analyzes the development and role of social networks, their potential risks, and the policies adopted or proposed in various countries between 2020 and 2026. It also reviews existing research and statistical data, as well as the possible social and psychological effects on adolescents. The findings confirm the hypothesis of a growing trend toward stricter regulation, while highlighting the complexity of balancing protection, freedom, and effective long-term outcomes.

Keywords: social media, restrictions, teenagers, worldwide, psychological effects

Увод

Нарастващото влияние на социалните мрежи върху психическото и физическото състояние на младите хора актуализира дебата за необходимостта от тяхната регулация или ограничаване. През последните години се наблюдава засилено обществено и политическо обсъждане на възможни ограничения върху използването на платформи като Facebook, Instagram, Tiktok, YouTube и други социални мрежи от непълнолетни. Макар в много от случаите предложенията да са на етап обществен дебат, в много европейски държави законодателните процедури вече са задействани, а на места дори одобрени в по-долните камари на националните парламенти (например във Франция). Темата постепенно придобива все по-голяма обществена значимост в световен мащаб. Основните аргументи в подкрепа на подобни политики са свързани не само с ограничаване на времето, прекарано пред екрана, но и с предпазване на тийнейджърите

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

от потенциални негативни последици като онлайн насилие, зависимости и увреждане на психичното здраве. Предлаганите мерки са както като превантивна мярка, така и необходима промяна, която да служи като защитна бариера за вече пострадалите от влиянието на социалните мрежи.

Показателен пример е Австралия, която през декември 2025 г. прие официален закон за забрана на използването на социални платформи от лица под 16 години. Така страната се превърна в първата държава в света, предприела подобна стъпка на национално ниво. Този случай постави началото на по-широк международен дебат относно необходимостта от по-строга регулация и по-ефективна защита на непълнолетните от потенциалните негативни въздействия.

Главният обект на изследването са социалните мрежи, а предмет на анализа са държавните политики, свързани с ограничаването или регулацията на тяхното използване от непълнолетни.

Целта на доклада е да се опита да се даде отговор на важни въпроси: Действително ли сме свидетели на тенденция за въвеждане на по-строги мерки за ограничаване или регулация на достъпа до социални мрежи? Какви са основните причини за приемането на подобни политики? Изследването си поставя за цел да анализира потенциалните обществени и социални последици от подобни мерки.

Задачите за постигането на поставените цели са: да се проследи хронологично развитието на социалните мрежи и тяхното влияние; да се анализират политиките на държавите, които вече са въвели или обмислят да въведат регулации или ограничения; да се разгледат направените вече научни изследвания и да се представят статистически данни по темата; да се изложат и анализират възможните психологически и социални ефекти от използването на социалните мрежи сред подрастващите; както и да се направят изводи до колко ефективни могат да бъдат подобни ограничения в дългосрочен план.

Текстът поставя фокус върху държави, които вече са предприели конкретни мерките (към момента на писане е само Австралия – бел. автора), както и към тези, които обсъждат или целят в бъдеще да въведат такива в местното си законодателство, като: Франция, Испания, Португалия, Великобритания, Дания, Норвегия, Италия, Австрия, Гърция, Китай, Иран, Русия, Индия и други. Анализът на тези случаи има за цел да изясни основните причини и мотиви за въвеждането на ограниченията. В рамките на изследването са разгледани различни казуси и политики по целия свят за периода 2020-2026 г. Този обхват на анализа дава възможност за по-цялостно и обективно разбиране на разглеждания проблем.

Главната хипотеза на изследването предполага, че съществува нарастваща глобална тенденция към ограничаване на достъпа на непълнолетни до социалните мрежи чрез забрани и регулации. Тази тенденция се обуславя от засиленото акцентиране върху рисковете, свързани с използването им, сред които се открояват развитието на зависимост, онлайн насилието и редица негативни социални и психологически ефекти.

Нарастващия брой статистически и научни изследвания по темата през последните години потвърждават нейната сериозност и актуалност. Много от тези анализи подчертават увеличаващите се рискове за психичното и физическо здраве на подрастващите, което допълнително засилва актуалността и важността на доклада.

1. Теоретична рамка на изследването

1.1. Развитие и роля на социалните мрежи в съвременното общество

Преди социалните мрежи да се утвърдят като основна екосистема, в която младите хора прекарват значителна част от свободното си време, те преминават през

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

продължителен процес на развитие и трансформация. Историята на предшествениците на днешните социални платформи, всъщност започва още в края на XX век.

През 80-те години на миналия век се появява Bulletin Board System (BBS). Това са онлайн места за среща, където чрез независимо качени линкове, информация и постове потребителите ефективно комуникират с централна система, от която могат да смъкват игри, програми или да си пишат с други потребители. (Калейнска, Ц., 2013) Тогава новосъздадените малки онлайн общности с различни комуникационни цели биват определяни като изключително предразполагащи и подходящи за по-антисоциалните потребители, които от своя страна се превръщат във виртуално социални чрез използването им.

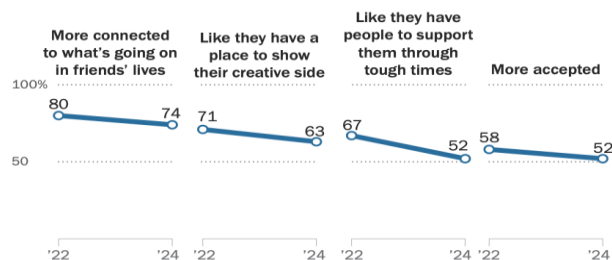
Десетилетие по-късно настъпва интернет бумът, който води със себе си появата на SixDegrees.com. Сайтът разширява значително модела на социалните мрежи, използвайки популярната теория за „Шестте степени на разделение“. В нея се смята, че всеки се намира на разстояние „шест или по-малко запознанства“ от всеки друг в света. Така SixDegrees.com въвежда принципа на разделението на „социални кръгове“ в медийното пространство (Калейнска, Ц., 2013). Едва през 2002 г. започва общуването чрез социални мрежи, приличащи на тези които познаваме и днес, с първия по рода си сайт – Friendster. Той използва принципа на SixDegrees и промотира идеята, че голямо и устойчиво онлайн общество е възможно само при наличието на интерперсонални връзки, като тези между приятелите.

Следва появата на платформата LinkedIn, която е официално открита през май 2003 г. и е базирана на спецификата на бизнес комуникациите. Истинският бум обаче настъпва с възникването на Facebook през 2004 г. Създаден от студенти за студенти като нова онлайн младежка организация само за елитния американски университет Харвард, Facebook става достъпен за широката аудитория през 2006г. Новото при него е интерактивната функционалност, която до момента е липсвала (Калейнска, Ц., 2013). Twitter се появява също през 2006 г. и е насочен основно към бързото споделяне на новини между потребителите. Четири години по-късно възникват Instagram и Pinterest, които биват определяни като силно визуални социални мрежи. Опцията за публикуване на снимки и видеа в профилите на потребителите на Instagram, е революционна и доста привлекателна за аудиторията. Така стъпка по стъпка, интернет и по-точно социалните мрежи, еволюират и оформят новия медиен свят.

Според определението за социални медии, те са форма на масмедийна комуникация в интернет, чрез която потребителите споделят информация, идеи, лични съобщения и друго съдържание като например видеоклипове. (Britannica, 2026). Въпреки значителното си развитие, до голяма степен те са запазили основната си функция – комуникация между отделни потребители, която е заложена още при създаването им. Благодарение на улесненото общуване, социалните мрежи успяват да се превърнат в подходящо средище за социализиране със семейство и приятели, романтика и флирт, взаимодействие между компании и потребители, както и за търсене на работа или професионално изграждане на мрежа от контакти. Тийнейджърите от своя страна използват платформите, за да поддържат приятелства, да се „борят“ със скуката и за да търсят забавления. Чрез тях те се чувстват по-свързани с останалите, успяват да следят „трендовете“ и да бъдат актуални.

Since 2022, drop in teens saying social media make them feel supported; but about half still say this

% of U.S. teens ages 13 to 17 who say that, in general, what they see on social media makes them feel **a lot/a little** ...



Note: Those who did not give an answer or gave other responses are not shown.

Source: Survey conducted Sept. 18-Oct. 10, 2024.

"Teens, Social Media and Mental Health"

PEW RESEARCH CENTER

Фиг.1. Процент на тийнейджъри, които измерват положителните ефекти от социалните мрежи 2024 г. спрямо 2022 г.

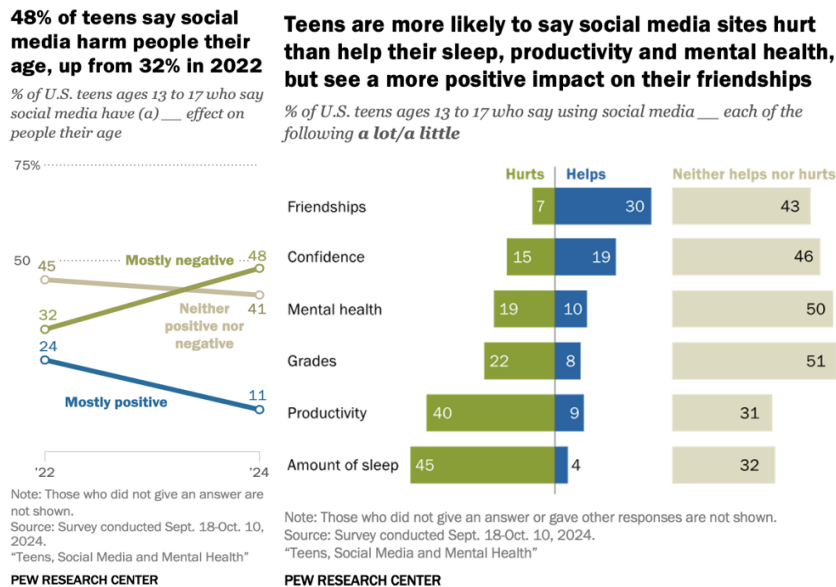
Източник: Pew Research Center

Все по-малък дял от тийнейджърите възприемат социалните медии като източник на подкрепа. Данните от изследване на Pew Research Center направено в периода 2022–2024 г. показват, че дялът на младежите, които смятат, че платформите им помагат да се справят в трудни моменти, е намалял от 67% през 2022 г. до 52% през 2024 г. В сравнение с 2022 г. по-малко млади хора посочват, че социалните мрежи им позволяват да изразяват своята креативност, да поддържат връзка с приятелите си или да се чувстват приети.

Въпреки това, приблизително половината от тийнейджърите продължават да отчитат подобни положителни ефекти. Същевременно дялът на онези, които съобщават за негативни преживявания в социалните мрежи, остава относително стабилен в сравнение с 2022 г.

1.2. Потенциални рискове и негативни ефекти

Според друг доклад на Pew Research Center от 2022 г. - около 95% от тийнейджърите в САЩ имат достъп до смартфон, а над 90% използват социални мрежи редовно (Pew Research Center, 2022). В изследването на американския институт от 2025 г. се посочва, че социалните мрежи остават централна част от ежедневието на младите хора, като около една пета от тийнейджърите съобщават, че използват платформи като TikTok и YouTube почти постоянно. Огромният брой на непълнолетни потребители в социалните мрежи не е учудващ, но е индикация за сериозността на проблема със злоупотребата и потенциалните негативни ефекти от него.



Фиг.2. Процент тийнейджъри, които оценяват ефектите на социалните мрежи върху благосъстоянието им 2024 г.

Източник: Pew Research Center

Около 45% от тийнейджърите посочват, че социалните медии оказват отрицателно влияние върху продължителността на съня им, а 40% – върху тяхната продуктивност. По отношение на академичните резултати, 22% от анкетираните възприемат въздействието като негативно, докато 19% отчитат отрицателен ефект и върху психичното си здраве. Същевременно най-голям дял от респондентите определя влиянието на социалните медии като неутрално както по отношение на психичното здраве (50%), така и на академичните постижения (51%). Единствено при социалните взаимоотношения се наблюдава превес на положителните оценки, като 30% от тийнейджърите отчитат положително влияние върху приятелствата си, срещу 7%, които го оценяват като отрицателно (Pew Research Center, 2025).

Световната здравна организация (СЗО) публикува важен доклад през септември 2024 г. Той обобщава резултатите от анкета проведена в 44 държави и региони в Европа, Централна Азия и Канада. Анкетирани са около 280 000 млади хора на възраст между 11 и 15 години като изследването е проведено през 2022 г. Данните разкриват рязко увеличение на проблемното използване на социални медии сред подрастващите (от 7% през 2018 г. до 11% през 2022 г.). Повече от 1 на 10 юноши показва признаци на проблемно поведение в социалните медии, опитвайки се да контролира използването им и изпитвайки негативни последици (Световна здравна организация, 2024). Докладът определя проблемното използване на социалните медии като поведенчески модел, наподобяващ пристрастяване. То се характеризира с невъзможност за контрол върху употребата, чувство на дискомфорт или „абстиненция“ при липса на достъп, пренебрегване на други дейности заради социалните мрежи и възникване на негативни последици в ежедневието вследствие на прекомерната им употреба. Изследване на СЗО за 2022 г. сочи, че от страните на Балканите, България е водеща с най-висок дял на тийнейджъри, които имат рисково или проблемно използване на социалните мрежи. Около 17% от българските ученици показват признаци на зависимост, изразяващи се в прекомерно време онлайн, трудност да ограничават употребата и негативно влияние върху съня, концентрацията и емоционалното им състояние.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

В статията „Teenagers who report addictive use of screens at greater risk of suicidal behaviour, study shows” на The Guardian от 2025 г. се споменава, че според изследване тийнейджърите, които показват признаци на пристрастяване към социалните платформи са изложени на по-голям риск от суицидно поведение и емоционални проблеми. Проучването, проследява над 4000 юноши в продължение на четири години, показва, че почти един на всеки трима развива все по-пристрастяваща употреба на социални мрежи или мобилни телефони, като при тези младежи рискът от суицидно поведение в края на изследването е приблизително два пъти по-висок. Резултатите не доказват пряка причинно-следствена връзка между използването на екрани и проблемите с психичното здраве, но показват, че компулсивната употреба, която е сравнително разпространена, представлява значителен рисков фактор, за който родителите и здравните специалисти трябва да бъдат информирани. (Devlin, H. for The Guardian, 2025).

1.3. Позицията на родителите и аргументи по отношение на ограниченията

Важно е да се отбележи, че негативните страни на социалните мрежи понякога се възприемат от младите хора като положителни, според изследванията. Предоставянето на пространство за изразяване на креативност, възможност за общуване и създаване на контакти, образователни инициативи, социална осведоменост, това са само част от ползите, които подрастващите мога да получат от там. Дали обаче опитът им ще се определи като положителен или отрицателен зависи от начина и времето, което те прекарват там. Както се споменава в доклада на СЗО от 2024 г. : „Има много ползи от социалните мрежи, особено когато се използват умерено. Сред ползите е свързаността. Тийнейджърите могат да срещнат други, които споделят техните страсти и интереси.“ споделя момиче на 17 години от Полша.

25% от тийнейджърите на възраст 13-18 години, анкетирани от BBC Bitesize и BBC Radio 5 Live през 2024 г., съобщават, че използват смартфоните си средно по 5 часа и половина на ден. Други данни на Американската психологическа асоциация за 2024 г. отчитат, че подрастващите в Америка прекарват средно около 4,8 часа дневно в социалните мрежи. Сред младежите с най-висока употреба 41% оценяват психичното си здраве като лошо или много лошо, в сравнение с 23% при тези с най-ниска употреба. Изследването подчертава и значението на семейната среда – силните родителски отношения и контрол значително намаляват риска от проблеми с психичното здраве сред тийнейджърите, дори при по-продължително използване на социалните мрежи.

В статия на BBC се споменава, че британските депутати са изправени пред повече от 235 000 писма от родители, които настояват за забрана на социалните медии под 16 години. Пол Арнолд, баща на ученик в средно училище в Северен Есекс, подкрепя по-строги мерки отвъд забраната на социалните медии. Той настоява за пълна забрана на смартфоните в училищата, заменяйки ги с устройства без интернет достъп. „Ако се стигне до забрана на социалните медии и това ще извади децата от интернет, чудесно, но те все пак ще намерят други неща, в които да се потопят“, добавя Арнолд.

По време на едно от емблематичните дела, заведено от млада жена с инициали К.Г.М. срещу Meta в Лос Анджелис, Марк Зукърбърг, собственика на Facebook, Instagram, Messenger, WhatsApp и Threads, бива посрещнат на входа на съдебната зала от родители на деца, пострадали от социалните мрежи. Самата Кейли Г.М. завежда дело срещу четири компании за социални медии още през 2023 г., твърдейки, че ранния ѝ достъп до платформите е довел до увреждане на психичното ѝ здраве. В съдебната зала присъстват опечалени родители, а пред съда се събират поддръжници на семействата, чиито деца са пострадали от пристрастяващите ефекти на социалните медии. Включително Лори Шот, майка на Анали, която се самоубива на 18-годишна възраст.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Извън съдебната зала е и Джулиана Арнолд, която свързва смъртта на 17-годишната си дъщеря Коко с Instagram след години апели към компанията за промени. (Hays, K. for BBC, 2026)

От друга страна The National Society for the Prevention of Cruelty to Children (NSPCC), Childnet и Molly Rose Foundation са сред общо 42 организации, които смятат забраната за „грешно решение“, тъй като създава фалшиво чувство за безопасност и може да премести децата към по-скрити онлайн пространства, криещи сериозни заплахи. В крайна сметка дебатът показва необходимостта от баланс между регулации, образование и отговорна употреба.

2. Държавните политики към социалните мрежи

2.1. Австралия и първият закон за забрана

Австралия е пионер във въвеждането на национално ниво на забрана на социалните мрежи за непълнолетни. Страната прие законодателство, ограничаващо напълно достъпа на деца под 16 годишна възраст до социалните платформи като при неспазване технологичните компании бяха заплашени с глоби до 50 милиона долара.

На 10 декември 2025 г. този закон влезе официално в сила и всички платформи, посочени в списъка на правителството, бяха принудени да деактивират акаунтите на потребители под 16 години и да следят за това те да нямат достъп до социалните мрежи. В списъка са платформите: Facebook, Instagram, TikTok, Snapchat, X, YouTube, Reddit, Twitch, Kick, както и Threads. Правителството заяви, че е възможно да бъдат добавяни на по-късен етап още платформи, ако се забележи ръст на интереса на непълнолетните потребители към тях след забраната. По време на официалното въвеждане всички австралийски потребители трябваше да докажат възрастта си като проверката ставаше по различни начини в зависимост от платформата. Единственото изискване на правителството беше свързано с това, че само документ за самоличност не е достатъчен за проверка на възрастта. (Taylor, J. for The Guardian, 2025)

Законодателството е въведено отчасти в отговор на нарастващите опасения относно негативното им въздействие върху психичното здраве и благополучие на младите хора. (Champion, K., Birrell, L., Smout, S., Teesson, M., Slade, T., 2025) Като други причини са посочени дезинформацията, онлайн тормоза и нереалистичните стандарти за външен вид. Австралийското правителство се основава на проучване от 2025 г., цитирано от BBC, в което се достига до заключението, че 96% от децата на 10-15 години използват социални мрежи, като 7 от 10 са се сблъскали с вредно съдържание, окуражаващо женомразство, насилие и дори самоубийство. (Свободна Европа, 2025)

Мненията по темата са разнопосочни, някои тийнейджъри приемат забраната, но масата се бунтуват и търсят начини да заобиколят забраната. Момиче на 14 години от Бризбейн споделя пред BBC, че е лесно да се заблудят процесите на удостоверяване и да се остане онлайн. Технологията за разпознаване на лица се разглежда като потенциално решение за контрол на възрастта, но разследвания на австралийския телевизионен оператор ABC показват, че тя може да определи възрастта в рамките на 18-месечен диапазон само в 85% от случаите. Много от технологичните компании определят мерките като „обща забрана“ и добавят, че ще има неблагоприятни последици, които могат да доведат до изолиране.

Премиерът на Австралия Антъни Албанезе споделя, че премахнатите акаунти от декември 2025 г. до сега са общо около 4,7 милиона за десетте платформи в списъка. Австралийският комисар по електронна безопасност Джули Инман Грант отбеляза, че реалното въздействие на забраната няма да се измерва след седмици или месеци, а

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

вероятно след цяло поколение. Тя подчерта, че платформите използват различни подходи според обстоятелствата си, което води до вариации в данните и резултатите. Въпреки че някои положителни промени са видими още днес, дългосрочните ефекти върху австралийските деца и семейства може да отнемат години, за да се проявят напълно. (Euronews, 2026)

2.2. Други държави и техните методи за регулация

Държавите от Европейския съюз също предприемат стъпки към създаване на обща регулаторна рамка за социалните мрежи. Част от тези усилия включват разследвания дали определени елементи от дизайна на платформите – като автоматичното възпроизвеждане на видеа или т.нар. „безкрайно скролване“ – не са създадени по начин, който стимулира продължителната и потенциално пристрастяваща употреба. В този контекст Европейският съюз се стреми да задължи технологичните компании да предприемат мерки за по-добра защита на непълнолетните потребители, включително чрез ограничаване на функции, които насърчават прекомерното време онлайн, както и чрез по-строг контрол върху съдържанието, което се показва на младата аудитория (Стоилова, З., Книговище 2026).

Ако вникнем на национално ниво, европейските държави се намират на различни етапи от пътя си към ограничаване на социалните мрежи. Според проучване на Statista, Франция и Обединеното кралство са сред държавите, които са напреднали най-много в законодателните инициативи по темата, като към началото на февруари съответните законопроекти вече са били одобрени в една от камарите на техните двукамарни парламенти. Докато Обединеното кралство обсъжда забрана по австралийски модел за използването на социални мрежи от лица под 16-годишна възраст, както и по-строги правила за безопасност на чатботовете с изкуствен интелект, заяви министърът на технологиите Лиз Кендъл. Предложеното законодателство във Франция предвижда подобно ограничение за потребители под 15 години като основните причини за забраната са нарастващите опасения относно онлайн тормоза и рисковете за психичното здраве.

Редица други държави също обсъждат или подготвят по-строги ограничения върху използването на социални мрежи от непълнолетни. Индонезия, Малайзия, Нова Зеландия и Испания разглеждат възможността за въвеждане на по-рестриктивни разпоредби за потребители под 16-годишна възраст. В Малайзия правителството обяви през ноември, че планира да въведе забрана за достъп до социални мрежи за лица под 16 години, която се очаква да влезе в сила през 2026 г. В Испания премиерът Педро Санчес заяви в началото на февруари, че страната възнамерява да ограничи достъпа до социални мрежи за непълнолетни под 16 години и да задължи платформите да въведат системи за проверка на възрастта.

В същото време в Гърция се обсъжда по-ниска възрастова граница – забрана за лица под 15 години. Според правителствен източник, цитиран от Reuters на 3 февруари, страната е „много близо“ до обявяване на подобна мярка. В Австрия пък се разглежда възможността за ограничаване на достъпа до социални мрежи за деца под 14-годишна възраст. По-умерен модел на регулация се прилага в Германия, където непълнолетни на възраст между 13 и 16 години могат да използват социални мрежи само със съгласието на родителите си. Въпреки това организации за защита на децата критикуват тази система, като подчертават, че реалният контрол върху спазването на правилата остава недостатъчен.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

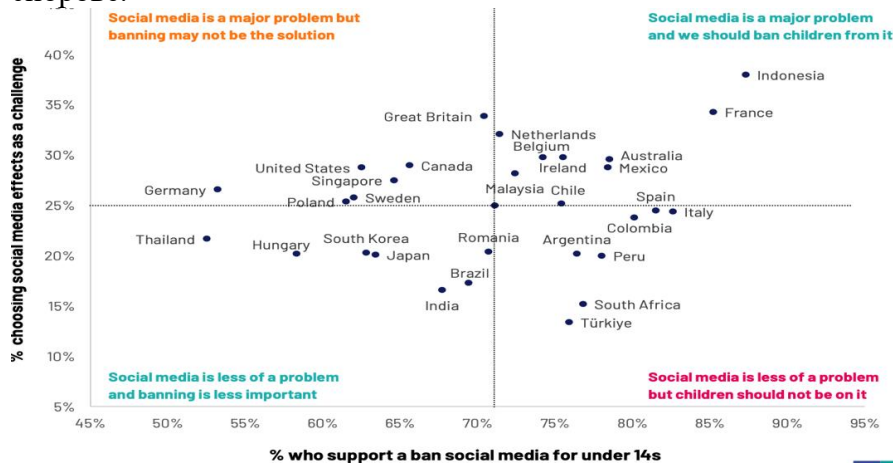
Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026



Фиг.3. Карта на държавите, които обмислят забрани на социалните мрежи – 2026 г.
Източник: Statista

В Европа, Португалия и Дания планират регулации, които позволяват достъп на деца с родителско съгласие, подобно на практики във Франция, Италия и Бразилия. Докато пълните забрани, като австралийската, изискват строга проверка на възрастта, родителското съгласие може да се осъществява чрез свързване на акаунти, както вече прави Instagram за тийнейджъри между 13 и 15 години. В ЕС социалните мрежи са подложени на допълнителни ограничения от 2018 г. насам относно персонализираните реклами за непълнолетни. (Statista, 2026)

Списъкът с държавите продължава, като Reuters допълва: Норвегия предлага повишаване на възрастта за самостоятелно използване на социални мрежи от 13 на 15 години и въвеждане на минимална възрастова граница; в Полша управляващата партия подготвя закон за забрана на социалните медии за деца под 15 години и задължение платформите да проверяват възрастта; Словения разработва закон за ограничаване на достъпа до социални мрежи за лица под 15 години; докато в САЩ законът COPPA забранява събирането на лични данни от деца под 13 години без родителско съгласие, като някои щати въвеждат допълнителни ограничения, които обаче са обект на съдебни спорове.



Фиг.4. Държавите и техния процент подкрепа за забрана на социалните мрежи под 14 г.
Източник: Ipsos Education Monitor

На графиката се вижда разпределението на държавите спрямо забраната на социални мрежи, като данните са събрани между 20 юни и 4 юли 2025 г. Изследването е на Ipsos Education Monitor и е проведено между 23 700 възрастни до 75 г. от 30 държави. Нагласите на някои държави като Великобритания са се изменили от средата на 2025 г. до началото на 2026 г. - и ако тогава забраната не е била решение, сега целта е забрана,

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

наподобяваща австралийската. Други данни от изследването показват, че средно 71% от анкетираните смятат, че деца под 14 години не бива да имат достъп до социални медии, като сходна позиция споделят и 74% от родителите на деца в училищна възраст. Обществената подкрепа за ограничения върху социалните мрежи за деца е значителна в много държави, но съществуват различия в това доколко обществата възприемат забраната като ефективно решение. Това обяснява защо в международен план се наблюдават разнообразни политики – от пълни забрани до по-умерени регулаторни механизми.

2.3. Регулация на социалните медии в различни политически режими

В Китай от април 2025 г. съществува „режим за непълнолетни“, който предоставя на родителите по-голям контрол върху онлайн активността на децата чрез настройки на мобилните устройства. Той е дело на Администрацията за киберпространството на Китай - Cyberspace Administration of China (CAC) и включва дневни ограничения за използване, блокиране на приложения през нощта, напомняния за почивка, филтри за неподходящо съдържание и възможност за ограничаване на контактите. Тези мерки съществуват паралелно с по-широката дигитална политика на Китай, която се характеризира със строг държавен контрол и цензура в интернет. (ITIF, 2025)

В Индия интернет цензурата се осъществява както от централното, така и от щатските правителства. Чрез филтриране на Domain Name System (DNS) и насочено обучение на потребителите, властите регулират и ограничават достъпа до интернет съдържание в голям мащаб. Въпреки стабилната демокрация и традицията на свободата на печата, селективната цензура, особено под предлог за сигурност, среща значителна обществена опозиция. Интернет доставчиците продължават да блокират уебсайтове, посочени от властите. (Saini, K. 2026)

В Русия западни социални мрежи като Facebook и Instagram са блокирани и означени като „екстремистки“, а други платформи, включително YouTube и WhatsApp, са ограничени или подложени на технически ограничения. Мерките са част от стратегията за „суверенен интернет“ и насърчават използването на държавно контролирани алтернативи. (Reuters, 2025) В Иран се наблюдава нещо подобно – правителството там периодично блокира интернет и социални мрежи, особено по време на протести или политически кризи. Популярни платформи като Facebook, Twitter и Telegram често са недостъпни, а потребителите използват VPN, за да ги заобиколят. (Reuters, 2022)

Регулациите в различните политически режими показва ясно различие в подходите на държавите. Докато Китай цели контрол върху конкретни групи, Индия избира да постави цензура върху съдържанието, а Иран и Русия – блокират конкретни социални мрежи поетапно и на периоди. Разликите са основно поради различията в политическата и социална система на страната, но са ясен знак за осъзнат опит за контрол и ограничаване на съдържанието.

3. Забрана, регулация и последиците

3.1. Забрана или регулация

Анализът на наличната информация и изследвания до този момент показва ясно разделение между пълна забрана и регулация на социалните мрежи.

Повечето държави предпочитат въвеждане на строги ограничения и пълна забрана като в списъка на тези страни са Дания (за лица под 15 г.), Норвегия (за лица под

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
15 г.), Великобритания (забрана като в Австралия), Франция (за лица под 15 г.), Испания (за лица под 16 г.), Гърция (за лица под 15 г.), Малайзия (за лица под 16 г.), Полша (за лица под 15 г.), Словения (за лица под 15 г.), Индонезия (за лица под 16 г.), Нова Зеландия (за лица под 16 г.). Подходът със забраните е категоричен и еднозначен – достъпът е напълно ограничен, без възможност за гъвкавост или адаптация към индивидуални случаи. Въпреки това от гореизброените Дания, Франция и Норвегия планират забрани, но оставят и опцията родителите да дават съгласие за използване на определени платформи.

В Германия лицата между 13 г. и 16 г. се нуждаят от родителско съгласие, а в Италия – лицата под 14 г. Китай, Индия, Русия и Иран са пример за страни, които използват и прилагат регулации спрямо политическите си режими. Много други държави обсъждат подобни регулации и забрани, но все още са само на ниво дебат – Албания, Австрия, Канада, Чехия, Египет, Финландия, Япония, Холандия, Нигерия, Пакистан, Южна Африка, Швеция, Швейцария и други. Европейският съюз също демонстрира регулация, която включва ограничения според възрастта, алгоритмичен контрол, родителски надзор и филтриране на съдържание. Тези мерки не блокират платформите изцяло, а ги насочват да се съобразяват с определени стандарти и правила. Така се очертава ясна линия: пълната забрана предлага строг контрол, но е трудно приложима, докато регулацията позволява гъвкавост, по-лесна реализация и по-широко обществено приемане.

Макар и методите да са разнообразни, целите на държавите са еднакви. Притесненията за бъдещото поколение и влиянието, което социалните мрежи оказва върху тяхното емоционално и психично здраве, са в основата. Някои държави се възползват от регулациите, за да наложат цензура, но те са значително по-малък брой от останалите. Фокусът се измества към по-важния въпрос: „Ефективни ли ще са тези ограничения и какви биха били последиците от тях?“.

3.2. Потенциални последици

В статия на Science Media Center са предоставени различните мнения и коментари на експерти по отношение на вредите и ползите от забрана на социалните мрежи за младите. Професорът по детско и юношеско обществено здраве в Университета в Бирмингам, Миранда Палан, споделя: „трябва да имаме предвид, че има потенциални нежелани последици от въвеждането на забрана за социални медии за лица под 16 години, следователно, ако бъде въведена забрана в тази страна, ще бъде наложително стриктно да се оцени нейното прилагане и въздействие, като се гарантира, че са оценени както потенциалните вреди, така и ползите.“. Според нея е изключително важно да се обърне специално внимание по време на прехода на младите хора, навършващи 16 години, към свят, където използването на социални медии е повсеместно в социалните и професионални пространства. Професор Крис Фъргюсън, професор по психология в университета Стетсън, смята, че забраната би била загуба на време и ресурси, и осакатява младите от възможността да се научат как да използват отговорно социалните мрежи. Професор Дейвид Елис, председател на катедра „Поведенчески науки“ в Университета в Бат, допълва, че подобни забрани могат да доведат до нови рискове онлайн.

Прекомерно строгите ограничения върху използването на социални мрежи могат да имат противоречиви ефекти. Когато ограничаването на онлайн активността е личен избор, например като форма на дигитален детокс, то може да има положително влияние върху психичното и емоционалното състояние на младите хора. В случаите обаче, когато подобни ограничения са наложени принудително, съществува риск те да доведат до

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
негативни реакции, като социално недоволство или търсене на начини за заобикаляне на правилата, което може да намали ефективността на самите мерки.

4. Заключение

В заключение мога да обобща, че някои държави разглеждат забраната като възможен инструмент за ограничаване на вредните ефекти и за насърчаване на по-балансирано използване на дигиталните технологии. Въпреки това, пълната забрана не винаги се възприема като най-ефективното решение, тъй като съществува риск тя да доведе до заобикаляне на правилата или до ограничаване на достъпа до полезни информационни и социални ресурси. По тази причина много правителства се насочват към по-гъвкави политики на регулация, включващи възрастови ограничения, родителски контрол и по-строги изисквания към платформите за защита на непълнолетните.

В близкото бъдеще е важно да се проследи как ще се развият заявените ограничения от различните държави и в кои от случаите те ще бъдат приети под формата на пълна забрана и в кои – като по-умерени регулаторни мерки.

Едно е сигурно, социалните мрежи вече доминират във всекидневието на непълнолетните и в много случаи те са единствената реалност в техния живот. Прекомерната употреба на различните платформи не само влияе негативно на психиката им, но и ги ограничава от реалния свят изпълнен с трудности, които предстоят. Превръща ги в асоциални същества, които трудно реагират на предизвикателствата в реалния свят. И макар решението за забрана да не е напълно правилно, то е стъпка, която цели да им помогне да осъзнаят какво ги чака отвъд екраните.

Последиците от ограниченията още не са напълно ясни и ще отнеме доста време, докато се проследи тяхното реално въздействие върху младите хора и обществото като цяло. Основният въпрос остава доколко предприетите мерки ще бъдат ефективни в защитата на непълнолетните, без да ограничават прекомерно свободата им на изразяване и достъп до информация. Именно намирането на баланс между защита, образование и отговорно използване на дигиталните технологии може да се окаже ключов за бъдещите политики в тази област.

Използвана литература

БНТ. „СЗО: Все повече тийнейджъри в България имат проблеми със социалните мрежи“, 2026

Available from:

<https://bntnews.bg/news/szo-vse-poveche-tiynейjari-v-balgariya-imat-problemi-sas-socialnite-mrezhi-1377808news.html>

БТА. „Деца и социални медии – как е на Балканите“, 2025

Available from:

<https://www.mediapool.bg/detsa-i-sotsialni-medii-kak-e-na-balkanite-news379978.html>

Калейджинска, И. „История на социалните мрежи“, 2014

Available from:

<https://nauka.bg/2014/61/Istoriq-na-socialnite-mrezi-Kalejnska-2014.pdf>

Кирова, М. „Светът следи Австралия, която първа забрани социалните мрежи“, 2025

Available from:

https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/sviat/2025/12/13/4863832_svetut_sledi_avstraliia_koiato_purva_zabrani/

Свободна Европа. „Поведенчески наркотик". Защо Австралия забрани социалните мрежи за деца под 16 години“, 2025

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Available from: <https://www.svobodnaevropa.bg/a/avstraliya-zabrana-sotsialni-mrezhi-pod-16/33612918.html>

Стоилова, З. „Защо все повече държави искат социалните мрежи да бъдат забранени за деца“, 2026

Available from:

<https://www.knigovishte.bg/vijte/7227-zashto-vse-poveche-darzhavi-iskat-sotsialnite-mrezhi-da-badat-zabraneni-za-detsa>

Adams, L. „Why are parents flooding MPs with demands to ban social media?“, 2026

Available from:

<https://www.bbc.com/news/articles/c93vdx3kxlo>

Aichner, T., Grünfelder, M., Maurer, O., Jegeni, D. „Twenty-Five Years of Social Media: A Review of Social Media Applications and Definitions from 1994 to 2019“, 2021

Available from:

<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC8064945/>

Ashar, L. „Social Media Impact: How Social Media Sites Affect Society“, 2024

Available from:

<https://www.apu.apus.edu/area-of-study/business-and-management/resources/how-social-media-sites-affect-society/>

Birrel, L., Champion, K., Smout, S., Slade, T., Teesson, M. „Debate: Social media in children and young people – time for a ban? Beyond the ban – empowering parents and schools to keep adolescents safe on social media“, 2025

Available from:

<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC12573062/>

Britannica. „Social media“, 2026

Available from:

<https://www.britannica.com/topic/social-media>

Buchholz, K. „More Nations Are Mulling Social Media Bans for Teens“, 2026

Available from:

<https://www.statista.com/chart/35822/laws-banning-or-restricting-social-media-for-minors/>

Cambridge University, YouTube. „How can we keep children safe on social media?“, 2026

Available from:

<https://www.youtube.com/watch?v=Y4RUNJVFx68>

Davies, P. „Australia under-16 social media ban: How is it going one month since law took effect?“, 2026

Available from:

<https://www.euronews.com/next/2026/01/15/australia-under-16-social-media-ban-how-is-it-going-one-month-since-law-took-effect>

DeAngelis, T. „Teens are spending nearly 5 hours daily on social media. Here are the mental health outcomes“, 2024

Available from:

<https://www.apa.org/monitor/2024/04/teen-social-use-mental-health>

Devlin, H. „Teenagers who report addictive use of screens at greater risk of suicidal behaviour, study shows“, 2025

Available from:

<https://www.theguardian.com/society/2025/jun/18/teenagers-social-media-mobile-phones-video-games-mental-health>

Faverio, M., Anderson, M., Park, E. „Teens, social media and mental health“, 2025

Available from:

<https://www.pewresearch.org/internet/2025/04/22/teens-social-media-and-mental-health/>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
Faverio, M., Sidoti, O. „Teens, social media and technology 2024“, 2024
Available from:
<https://www.pewresearch.org/internet/2024/12/12/teens-social-media-and-technology-2024/>
- Hays, K. „, Zuckerberg defends Meta in landmark social media addiction trial “, 2026
Available from:
<https://www.bbc.com/news/articles/c5y42znjnjo>
- Ipsos. „Education Monitor 2025“, 2025
Available from:
https://resources.ipsos.com/rs/297-CXJ-795/images/Education_Monitor_2025.pdf
- Ipsos. „Ipsos Education Monitor 2025: Majorities in all countries now support banning under-14s from using social media “, 2025
Available from:
<https://www.ipsos.com/en-ro/ipsos-education-monitor-2025-majorities-all-countries-now-support-banning-under-14s-using-social>
- Jahangir, R., Hendrix, J.. „, Tracking Efforts To Restrict Or Ban Teens from Social Media Across the Globe “, 2026
Available from:
<https://www.techpolicy.press/tracking-efforts-to-restrict-or-ban-teens-from-social-media-across-the-globe/>
- Johnson, A. „China’s minors mode: Blueprint or cautionary tale?“, 2025
Available from:
<https://itif.org/publications/2025/05/09/chinas-minors-mode-blueprint-or-cautionary-tale/>
- Lam, L. „, 'I feel free': Australia's social media ban, one month on “, 2026
Available from:
<https://www.bbc.com/news/articles/c0mpmgn3jv2o>
- Maryville University. „Evolution of social media“, 2020
Available from:
<https://online.maryville.edu/blog/evolution-social-media/>
- Osborn, A., Dey, M.. „, Russia fully blocks WhatsApp, talks up state-backed alternative “, 2026
Available from:
<https://www.reuters.com/technology/russia-blocks-metas-whatsapp-messaging-service-ft-reports-2026-02-12/>
- Reuters. „, As unrest grows, Iran restricts access to Instagram, WhatsApp” 2022
Available from:
<https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-restricts-access-instagram-netblocks-2022-09-21/>
- Reuters. „, From Australia to Europe, countries move to curb children's social media access “, 2026
Available from:
<https://www.reuters.com/world/asia-pacific/australia-europe-countries-move-curb-childrens-social-media-access-2026-03-06/>
- Reuters. „, Russian lawmakers say 'security threat' WhatsApp should prepare to leave Russia “, 2025
Available from:
<https://www.reuters.com/business/russian-lawmakers-say-security-threat-whatsapp-should-prepare-leave-russia-2025-07-18/>
- Reuters - YouTube. „, What does a social media ban look like? “, 2026
Available from:
<https://www.youtube.com/watch?v=R8DANzOv6Uc>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Saini, K. „Poisoned Wells: Examining the scale of DNS censorship in India“, 2026

Available from:

<https://dnsblocks.in/assets/report.pdf>

Science Media Centre. „expert comments on evidence on benefits and harms of social media and social media bans on young people“, 2026

Available from:

<https://www.sciencemediacentre.org/expert-comments-on-evidence-on-benefits-and-harms-of-social-media-and-social-media-bans-on-young-people/>

Seitz, L. „History of Social Media (It's Younger Than You Think)“, 2026

Available from:

<https://www.broadbandsearch.net/blog/complete-history-social-media>

Shah, S. „The history of social networking“, 2022

Available from:

<https://www.digitaltrends.com/computing/the-history-of-social-networking/>

Vogels, E., Gelles-Watnick, R., Massarat, N. „Teens, social media and technology 2022“, 2022

Available from:

<https://www.pewresearch.org/internet/2022/08/10/teens-social-media-and-technology-2022>

World Health Organization. „Teens, screens and mental health“, 2024

Available from:

<https://www.who.int/europe/news/item/25-09-2024-teens--screens-and-mental-health>

МУЛТИМЕДИЙНИЯТ ЛОНГРИД КАТО ИНСТРУМЕНТ ЗА ПРЕОДОЛЯВАНЕ НА КРИЗАТА НА ВНИМАНИЕТО В ОНЛАЙН МЕДИИТЕ

НИКОЛЕТА ДИМИТРОВА КОЛЕВА

Студент, Специалност “Медии и журналистика”, III Курс, Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Дигиталната среда значително промени начина, по който аудиториите консумират информация. Нарастващото количество онлайн съдържание доведе до явление, често описвано като криза на вниманието, при което потребителите прекарват по-малко време, фокусирайки се върху дълги и сложни текстове. Тази статия разглежда мултимедийния дълъг преглед като потенциален инструмент за преодоляване на това предизвикателство в онлайн журналистиката. Целта на изследването е да се анализира как комбинацията от разказване на истории с мултимедийни елементи като изображения, видеа, инфографики и интерактивни функции може да увеличи ангажираността на аудиторията и да поддържа вниманието. Изследването прилага теоретичен анализ и примери от съвременни практики в дигиталните медии. Резултатите показват, че мултимедийните дълги четива могат да подобрят потребителското изживяване, да насърчат по-дълбокото четене и да подобрят ефективността на дигиталното разказване на истории. Въпреки това, форматът изисква значителни ресурси, технологична експертиза и редакционно планиране.

Ключови думи: мултимедийно дълго четене, онлайн журналистика, криза на вниманието, дигитално разказване на истории, ангажираност на аудиторията

Abstract:

The digital environment has significantly changed the way audiences consume information. The growing amount of online content has led to a phenomenon often described as an attention crisis, where users spend less time focusing on long and complex texts. This paper examines the multimedia longread as a potential tool for overcoming this challenge in online journalism. The aim of the study is to analyze how the combination of narrative storytelling with multimedia elements such as images, videos, infographics, and interactive features can increase audience engagement and sustain attention. The research applies theoretical analysis and examples from contemporary digital media practices. The results indicate that multimedia longreads can enhance user experience, encourage deeper reading, and improve the effectiveness of digital storytelling. However, the format also requires significant resources, technological expertise, and editorial planning.

Keywords: multimedia longread, online journalism, attention crisis, digital storytelling, audience engagement

Увод

В съвременната медийна среда дигитализацията на новините и съдържанието води до съществени промени в начина, по който се възприема и консумира информация. Онлайн средата се характеризира с постоянен поток от информация, борба за четения и внимание. Конкурентната среда е голяма и това води до писането на все по-кратки новини, с цел всяка онлайн медия да бъде първа и най-четена.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Динамиката и промените в световен план са ежедневие, съответно и обемът от новини. От маймунка, която цял свят заобича до бедствия и войни всяващи страх, всякаква информация ни залива постоянно. Живеем в ерата на бързите новини и информация, в социалните мрежи консумираме кратко видео съдържание ежедневно - тези фактори водят до дефицит на вниманието.

Парадоксално, но в свят, изпълнен с толкова промени, лонгрийдът като жанр в медиите е необходим. Всички тези важни новини трябва да бъдат обяснени и разнищени. В големия ни свят се случват големи неща и те трябва да бъдат представени подробно.

1. Но какво всъщност е лонгрийд?

Лонгрийд е формат за представяне на съдържание в интернет, който се характеризира с дълги, подробни и задълбочени текстове, съчетани с мултимедийни елементи.

За разлика от кратките новинарски бележки, лонгрийдът цели да потопи читателя в темата, като предоставя цялостен анализ, история или разследване.

Според (The SAGE Encyclopedia of Journalism - Longform Journalism), лонгрийдът е част от лонгформ журналистиката или така наречената “подробна журналистика”. Към нея причисляват: “Литературната, повествователната журналистика, репортажа, художествена документалистика, журналистическо разказване на истории и други. Материали в този формат могат да бъдат открити в традиционни издания като вестници, списания и книги, както и в специализирани онлайн платформи като longform.org или longreads.com – агрегатори, които подбират истории от различни източници.”

(Borchard, G. A. (2022). *The SAGE Encyclopedia of Journalism*)

Твърдят, че лонгформът се е появил, защото журналисти търсили начин да обхванат различни видове писане и да ги направят достъпни за мобилни устройства в мрежата. Той съществува още от XIX век и сега е просто адаптиран за съвременното ни. Най-доброто описание на този жанр, според The SAGE, е повествователна журналистика, тъй като включва елементи като: персонаж, сюжет, описателни детайли и гледна точка. Целта е да създаде пълно потапящо изживяване за читателя.

И след като стана ясно какво е лонгформ и лонгрийд, можем да заключим, че парадоксалното е голямата нужда от подобен тип съдържание и все по-малкият attention span (задръжане на вниманието) на читателите.

2. Трансформация на вниманието в онлайн средата.

Вниманието се дефинира със способността на ума ни да се фокусира върху определена задача. Има два вида внимание - непроизволно, което е автоматична реакция при шум, светлина и т.н. и фокусирано внимание, което е способността да останем концентрирани върху задача за определено време. Според статия на National Geographic, в изследване от 2003 г. хората сме си задръжали фокуса средно 2,5 минути, а днес само около 40 секунди.

В публикация от 2022 г. на The Guardian, написана от Johann Hari се развива тезата как вниманието ни не е изчезнало, защото хората са станали мързеливи или немотивирани, а защото ползването на смартфони и приложения пълни с бърза информация - умишлено “открадват” нашето внимание. Авторът твърди, че това не е индивидуален проблем, а социална криза, която има последици за начина ни на мислене, работата ни и личния ни живот.

Хари решава да живее три месеца без интернет и смартфон на отдалечено място и споделя резултатите: спокойствие, повече време с мислите си, съответно и осъзнаване

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

на вътрешния си свят. Почувствал е възможност да се фокусира за по-дълго и по-дълбоко. Това доказва тезата му, че фокусът ни не изчезва и може да се възстанови. Но заключава, че проблемът със загубата на внимание е голям и губи способността ни да мислим дълбоко.

3. Мултимедията лонгрийд

Едно от основните предимства на мултимедията лонгрийд е способността му да ангажира различни сетива на потребителя. Докато текстът предоставя информация и анализ, визуалните и аудио елементи създават емоционално въздействие.

Примери като Snowfall на The New York Times показват ново лице на лонгрийда. Статията е от 6 части с множество интерактивни визуални елементи. Има графики, сателитни снимки, видеа, сторимап-ове и подробен текст. Правенето ѝ е отнело месеци и екипа се състои от 16 души. Печели награда “Пулицър” и вдъхновен от него се създава терминът “to snowfall”, използван за описване на такъв вид дълги текстове с мултимедийно съдържание. Тя е патентован пример за това как традиционната журналистика може да се развие в интернет среда. Точно такъв тип мултимедийни формати са бъдещето на лонгрийда. Визуални и интерактивни материали помагат за привличане и задържане на вниманието, само че за сравнително кратък период от време. Освен това интерактивните елементи създават усещане за участие и контрол върху начина на потребление на съдържанието. Това повишава ангажираността на читателите и подпомага по-доброто възприемане на информацията.

4. Емпирично изследване върху потреблението на онлайн новинарско съдържание

4.1. Цел и методология на изследването

С цел да се установят нагласите на аудиторията към дългите журналистически формати и да се провери наличието на тенденции, свързани с фрагментирано внимание* в онлайн среда, беше проведено анкетно проучване сред 59 респонденти.

Изследването обхваща участници на възраст от под 18 до 50+ години, като 73% от тях са жени. Анкетата е разпространена онлайн и включва въпроси, свързани с източниците на информация, предпочитанията към дължината на новинарските материали и готовността за четене на задълбочени анализи.

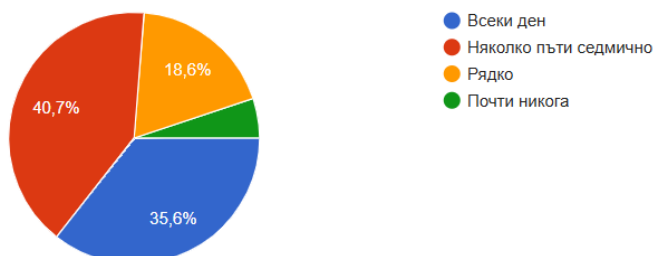
фрагментирано внимание - Фрагментираното внимание е състояние, при което способността за фокусиране върху една задача за продължителен период от време е нарушена, а вниманието е разкъсано между множество различни стимули, дейности или източници на информация.

4.2. Резултати

Колко често четете новини?

59 отговора

 Копиране на диаграмата



Фиг. 1

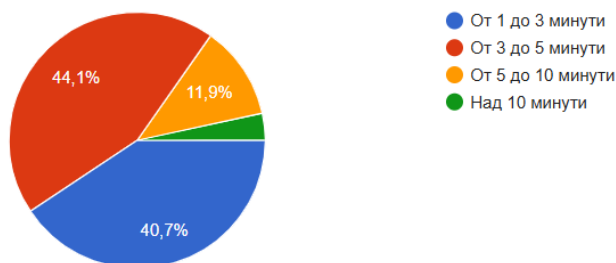
Източник: Собствено проучване на автора, март 2026 г.

Повечето хора (над 75%) четат новини редовно – всеки ден или няколко пъти седмично, което означава, че анкетата обхваща активни потребители на новинарско съдържание.

Средно колко време отделяте за четене на една новина?

59 отговора

 Копиране на диаграмата



Фиг. 2

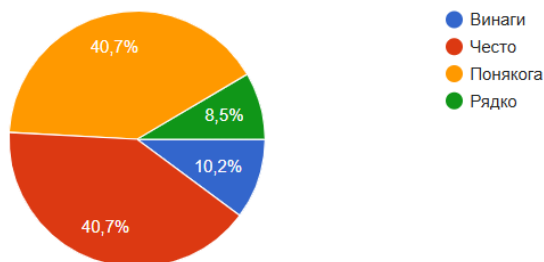
Източник: Собствено проучване на автора, март 2026 г.

Над 84% от анкетираните отделят между 1 и 5 минути на новина, което показва, че средното време за задържане на вниманието върху един текст е кратко. Само малък процент (около 15%) отделят повече от 5 минути.

Често ли прочитате новината докрай?

59 отговора

[Копиране на диаграмата](#)



Фиг.3

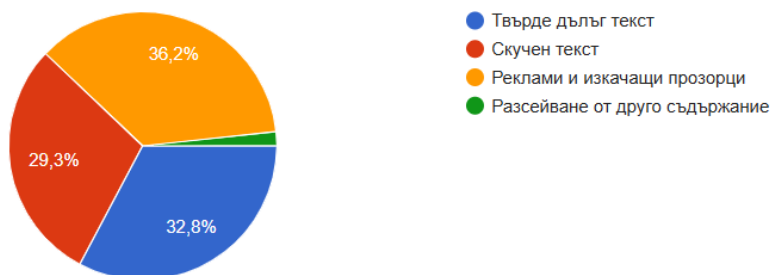
Източник: Собствено проучване на автора, март 2026 г.

Близо половината от анкетираните (около 50%) четат новините, често или винаги до край, докато останалите по-рядко завършват текста. Това подкрепя наблюдението, че много потребители губят интерес преди края, особено ако материалът е по-дълъг.

Какво най-често ви кара да прекъснете четенето?

58 отговора

[Копиране на диаграмата](#)



Фиг. 4

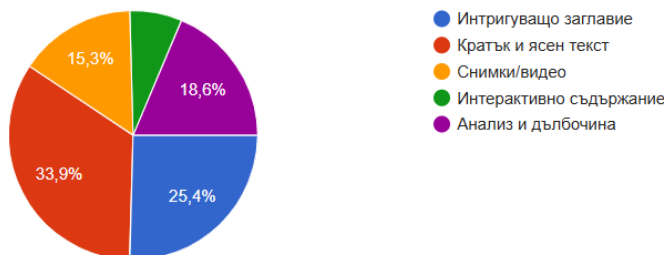
Източник: Собствено проучване на автора, март 2026 г.

Близо половината от анкетираните (около 50%) четат новините, често или винаги до край, докато останалите по-рядко завършват текста. Това подкрепя наблюдението, че много потребители губят интерес преди края, особено ако материалът е по-дълъг.

Кое най-много задържа вниманието ви?

[Копиране на диаграмата](#)

59 отговора



Фиг. 5

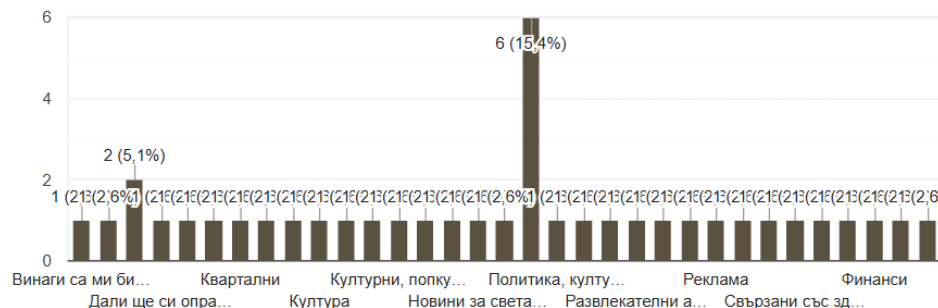
Източник: Собствено проучване на автора, март 2026 г.

Най-висок процент предпочита кратък и ясен текст, което потвърждава тенденцията към по-сбито и достъпно съдържание. Следва интерактивното съдържание, което заема още подкрепа в останалите отговори. Анализът и дълбочината означава, че част от аудиторията търси по-сериозен текст. Снимките и видеото имат значение, но не са водещ фактор.

От какви теми се интересувате най-много?

[Копиране на диаграмата](#)

39 отговора



Фиг. 6

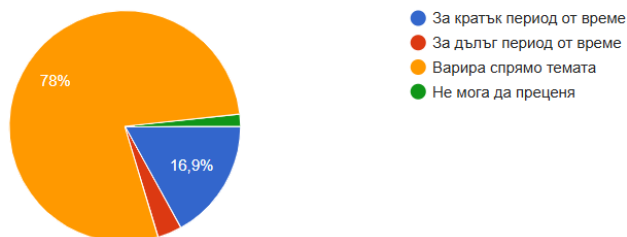
Източник: Собствено проучване на автора, март 2026 г.

Анкетираните показват голямо разнообразие от интереси, като политиката е преобладаваща, следвана от култура, спорт и здравеопазване.

Според вас вие задържате вниманието си:

 Копиране на диаграмата

59 отговора



Фиг. 7

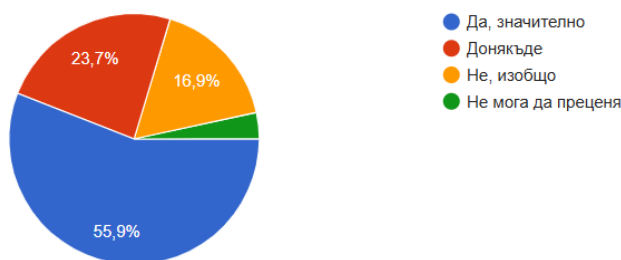
Източник: Собствено проучване на автора, март 2026 г.

Това е важен резултат и показва, че повечето хора не смятат, че имат проблем с вниманието, а че зависи от интереса им към темата. Това показва, че вниманието не е изчезнало, а по-скоро селективно. Ако съдържанието е ангажиращо, хората са склонни да останат по-дълго. Резултатите подкрепят идеята за мултимедийния лонгрийд - ако темата и формата са добре изградени, вниманието може да бъде задържано.

Смятате ли, че социалните мрежи влияят върху способността ви да се концентрирате върху дълги текстове?

 Копиране на диаграмата

59 отговора



Фиг. 8

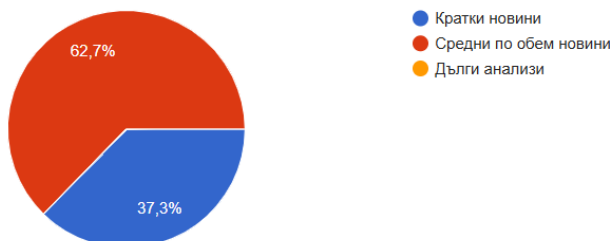
Източник: Собствено проучване на автора, март 2026 г.

Над 79% признават, че социалните мрежи влияят върху концентрацията им. Резултатът е силен и показва, че респондентите осъзнават влиянието на скролването в интернет и кратките видео и текстови формати. Тук се намесва и икономиката на вниманието. Тя е модел, при който човешкото внимание се третира като скъп ресурс, а дигиталното съдържание и платформите искат да го привлекат и монетизират. Живеем в свят на така наречения “излишък” от информация и насава състезание за ограниченото ни внимание чрез алгоритми, социални медии и ангажиращо съдържание, превръщайки фокуса ни в разменна валута.

Вие предпочитате:

 Копиране на диаграмата

59 отговора



Фиг. 9

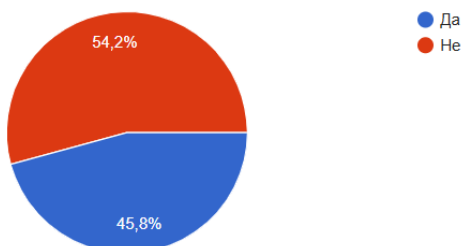
Източник: Собствено проучване на автора, март 2026 г.

Хората не търсят нито много кратко, нито прекалено дълго съдържание. Това доказва, че разковничето е в балансираната дължина на текста. Масовият мит за търсенето на само бърза и кратка информация не се потвърждава и е аргумент в полза на добре структуриран лонгрийд с дълбочина и мултимедия.

Склонни ли сте да четете дълги анализи на новини?

 Копиране на диаграмата

59 отговора



Фиг. 10

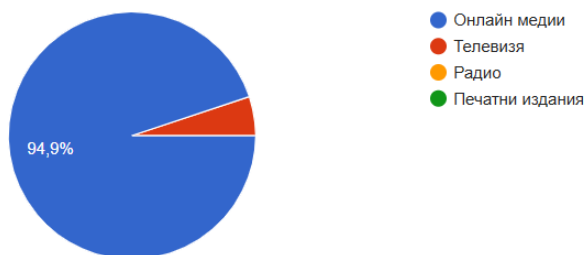
Източник: Собствено проучване на автора, март 2026 г.

Резултатът е почти балансиран и означава, че голяма част от аудиторията е отворена към дълги текстове, доказвайки, че проблемът не е самата дължина, а начинът на представяне на информацията.

От какъв тип медия се информирате най-често?

 Копиране на диаграмата

59 отговора



Фиг. 11

Източник: Собствено проучване на автора, март 2026 г.

Респондентите са категорични - онлайн медиите са техният най-предпочитан избор за информиране. Както стана ясно, лонгрийдът е предимно онлайн или печатен формат, което доказва неговата актуалност и значимост.

И на въпроса със свободен отговор “Как според вас медиите могат да подобрят задържането на вниманието на аудиторията?”, мнозинството отговори:

- “Без много излишна информация.”
- “Повече примери, по-просто представени неща вместо сухи факти и много термини.”
- “Без подвеждащи заглавия.”
- “Чрез ясно, добре структурирано, напълно обективно и независимо от външни фактори и хора съдържание.”
- “С достоверна информация.”
- “Медиите могат да задържат вниманието на аудиторията чрез интересно и ясно представяне на информацията, използване на визуално съдържание, което отговаря на интересите на хората.”
- “Когато една медия иска да предостави информация на аудиторията си, тя трябва да бъде ясна, без излишни пълнежи в нея. Информацията трябва да не е отежителна и прекалено дълга, защото някои хора бързо се изморяват от много текст.”
- “Като обръщат повече внимание на мнението на обществото по водещи теми.”
- “С добавяне на интересни факти.”

От тези отговори и всички останали, става ясно - доверието е ключово за задържане на вниманието. Ако аудиторията не вярва в истинността на новината, то просто няма да си губи времето да я чете. Хората искат да бъдат чути и медиите да се съобразят с мнението и интересите им. Ключово е съдържанието, аудиторията не обича текст “пълнеж”, а търси точна и ясна информация. Част от тази излишна информация

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
става ясно, са и термините. Липсата на примери и кратки обяснения също отежават потребителя.

5. Заключение

Настоящото изследване разглежда мултимедийния лонгрийд като възможен инструмент за преодоляване кризата на вниманието в онлайн медиите.

Анализът показва, че дигиталната среда се характеризира с голяма конкуренция за вниманието на аудиторията, голям информационен поток и непрестанни стимули, които фрагментират концентрацията. Изследванията в сферата на когнитивната психология и медийните науки подчертават, че способността да запазим фокуса си за дълъг период от време е подложена на риск, особено в сферата на социалните мрежи и мобилните технологии.

Емпиричните резултати от проведената анкета сред 59 респонденти показват, че голяма част от тях (около 75%) четат ежедневно новини или няколко пъти седмично. Не винаги прочитат новината до край, а над 84% отделят между 1 и 5 минути на публикация. Мнозинството признава, че социалните мрежи оказват негативно влияние върху способността им да се концентрират върху дълги текстове.

Въпреки това резултатите не показват напълно отричане на задълбочените текстове. Почти половината от респондентите (45,8%) показват склонност за четене на дълги формати, а над 60% предпочитат средна дължина текстове. Още по-важен фактор - 78% посочват, че способността им да задържат вниманието варира спрямо темата. От тези данни става ясно, че кризата с вниманието не е непреодолима, а по-скоро е въпрос на представяне на съдържанието и доверие към медиата.

Освен краткия и ясен текст, значителен дял от аудиторията посочва интерактивното съдържание и дълбочината без излишна информация и термини като фактори, задържащи вниманието. Данните очертават възможност за съчетаване на ясна структура, визуализации и обстойно съдържание - характеристиките на мултимедийния лонгрийд. С тези характеристики лонгрийдът се превръща в цялостно преживяване, намаляващо когнитивното натоварване чрез структуриране на информацията и стимулиране на ангажираността с разнообразни медийни елементи.

Следователно кризата на вниманието в онлайн средата не означава край на задълбочената журналистика, а поставя изискване за промени и адаптиране към съвременните нужди. Данните от изследването подкрепят тезата, че аудиторията не се отказва от дълбочината, а търси по-достъпни и ангажиращи начини за нейното представяне. Мултимедийният лонгрийд може да се разглежда като балансирано решение, което отговаря едновременно на нуждата от бърза ориентация и на стремежа към детайлно разбиране на сложни теми.

В заключение може да се твърди, че бъдещето на онлайн журналистиката не е в съкращаването на форматите, а в баланса между текст, мултимедия и структурата им. Именно в тази посока се очертава възможност за устойчиво развитие на качествена журналистика в условията на икономика на вниманието.

Исползвана литература:

- Borchard, G. A. (2022). *The SAGE Encyclopedia of Journalism*. <https://share.google/C7lFT0Wt5eU4ieLR5>
- Giraldo-Luque, S., Aldana Afanador, P. N., & Fernández-Rovira, C. (2020). The Struggle for Human Attention: Between the Abuse of Social Media and Digital Wellbeing. *Healthcare*, 8(4), 497. <https://doi.org/10.3390/healthcare8040497>
- Hari, J. (2022, January 2). *Your attention didn't collapse. It was stolen*. The Guardian; The Guardian. <https://share.google/3oH7RSWEe3Pue9bku>
- Lo, K. (2025, August 3). *Your brain on scroll: how endless content is reshaping attention, thinking, and memory* - SFI Health. SFI Health. <https://sfihealth.com/news/your-brain-on-scroll-how-endless-content-is-reshaping-attention-thinking-and-memory>
- Relation, S. P. (2026, February 2). *The Decline of Attention Span in the Digital Era*. Swiss German University. <https://share.google/AALeozwWef8piXcAT>
- Shainin, J. (2018, April 7). *How we make the Long Read: from the rise of the sandwich to the meaning of neoliberalism*. The Guardian; The Guardian. <http://www.theguardian.com/membership/2018/apr/07/long-read-how-we-make-it-guardianshainin>
- The average attention span has shrunk to roughly 40 seconds. Here's how to get it back. (2026). Health. <http://nationalgeographic.com/health/article/attention-spans-shrinking-how-to-regain>

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
**СОЦИАЛНИТЕ МРЕЖИ КАТО ИНСТРУМЕНТ ЗА СЪЗДАВАНЕ НА
ОБЩНОСТИ И ПОПУЛЯРИЗИРАНЕ НА КУЛТУРАТА**

СИМОНА ДИМИТРОВА ЗАРКОВА

Студент в специалност „Медии и журналистика“ - IV курс, Университет за национално
и световно стопанство

Резюме:

Днес повечето хора вярват, че социалните медии имат негативно въздействие върху уменията за комуникация и психичното здраве на младите хора, правейки ги несигурни и изолирани. Въпреки това, все повече профили се появяват, които целят точно обратното – да създават връзки не само между приятели, но и между непознати.

Целта на моето изследване е да анализирам ролята на профилите в Instagram и Facebook в изграждането на местни общности, особено в Русе, България. Друг аспект на изследването е тяхната роля в насърчаването на културата и развитието на регионалната журналистика.

Ключови думи: социални медии, общности, култура, регионална журналистика

Abstract:

Nowadays, most people believe that social media has a negative impact on the communication skills and mental health of young people, making them insecure and isolated. However, more and more profiles have appeared that aim to do exactly the opposite - to create connections not only between friends, but also between strangers.

The purpose of my research is to analyze the role of Instagram and Facebook profiles in building local communities, especially in Ruse, Bulgaria. Another aspect of the research is their role in promoting culture and developing regional journalism.

Keywords: social media, communities, culture, regional journalism

Увод

Социалните мрежи еволюираха от първоначалната си идея - да служат като средство за свързване на хората - и се превърнаха в канали за разпространение на информация, популяризиране на идеи, развиване на бизнеси и много повече. Всъщност именно първоначалната им цел стана повод за обществени и политически дискусии.

В началото на 2024 година се проведе едно от най-известните изслушвания на Сената в САЩ - на главните изпълнителни директори на пет големи технологични компании, които отговаряха на въпроси, свързани със сигурността на платформите им и методите за превенция на тормоз и пристрастяване сред подрастващите. Ключов момент от него беше извинението на Марк Зукърбърг към родителите на деца, които са станали жертва на сексуална експлоатация и дори самоубийства, вследствие на неработещи механизми за безопасност в социалните мрежи от групата на Meta.

Темата беше имплементирана и в психологическия драматичен минисериал Adolescence ("Юношество"), който проследява разследването на 13-годишно момче, обвинено в убийството на негова съученичка. От една страна, сериалът впечатли аудиторията и критиците и спечели редица престижни награди като "Златен глобус" и "Еми". От друга, повдигна интересни обществени въпроси за идеите, които се

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
разпространяват в социалните мрежи, тормоза и последиците от тях върху психиката на децата.

Тези дискусии доведоха до реални нормативни промени. Австралия стана първата страна в света, която забрани достъпа до социални мрежи на лица под 16 години. През февруари 2026 година Испания я последва, като подобна мярка обмислят още Великобритания и ЕС.

Изненадващо е, че част от децата приветстват решението на институциите. Експеримент в няколко училища във Виена показва, че премахването на телефоните и социалните мрежи за период от три седмици подобрява благосъстояние и съня на учениците и повишава увереността в собственото им тяло, като предстои разширяването на обхвата му до 40 хиляди учаци в цялата страна. Това кореспондира и с все по-популярната идея сред младите за "дигитален детокс" - отказ от мобилни устройства и социални мрежи за определен период от време, като някои дори предприемат по-драстични мерки и се отказват от смартфоните си в полза на телефоните с копчета.

Въпреки гореизброените негативи, положителните ефекти от социалните мрежи не могат да се отрекат. Макар да допринасят значително за разрастването на бизнеса, **целта** на настоящото научно изследване е да анализира ролята им в създаването на общности, като се концентрира основно върху географския фактор, и припокриване с задачата на медиите за разпространение на култура.

Задачи на изследването:

- Дефиниране на основните понятия; ограничаване на предмета на научната разработка;
- Наблюдение и анализи на дейността на местни групи и канали в социалните мрежи;
- Анализиране на взаимодействието с местните потребители;
- Сравнение на въздействието на подобни канали и регионални медии върху местната общност;
- Анализ на ролята на подобни местни акаунти при разпространението на култура;
- Анализ на ролята на социалните мрежи в развиването на регионалната журналистика.

Обект на изследването са социалните мрежи, а **предметът** – ролята им в създаването на общности и възпитаването на културни навици в аудиторията. За целите на изследването ще бъде поставено **ограничение** – разглежданите профили и медии ще са приоритетно Facebook и Instagram, като ще обхващат основно региона на град Русе.

5. Изложение

1.1. Видове социални групи

Видовете социални групи могат да се класифицират по различни начини в зависимост от няколко критерия, базирани на взаимоотношенията на членовете.

Според американския социолог **Чарлз Кули** психологическият подход за класификация, който разглежда контактите между членовете, ги разделя на две групи – **първични и вторични**. При първите членовете общуват директно, докато при вторите комуникацията е опосредствана, а понякога дори липсва.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

От друга страна, класификация на **Хърбърт Хайман** разглежда формалната принадлежност на хората към дадена група, според която първата включва индивиди, които реално членуват в нея, а втората - **референтна група**, която служи като еталон на поведение.

Като взема предвид фактора власт, **Елтън Мейо** разделя групите на **формални** (властта е предварително разпределена и има официален лидер) и **неформални** (липсват властови зависимости, но е възможно да има емоционален лидер). Интересното при това разпределение е, че разглежданата група може да бъде едновременно формална и неформална, в зависимост от личността на официалния и емоционалния лидер.

Ако вземем за пример страницата в Instagram на определен бранд, то последователите биха формирали група, която притежава следните характеристики според класическия модел на разделение: неформална (възможно е наличието на емоционален лидер), вторична (комуникация между последователите липсва или е опосредствана в редките случаи, в които съществува), група на членството (последователите сами избират да се „присъединят“).

Тази характеристика до голяма степен отговаря на всеобщото разбиране на обществото за взаимодействието на потребителите с непознати, инфлуенсъри и бизнес профили. В настоящия научен доклад **ще анализирам трансформирането на социалните групи в платформите от вторични в първични.**

Макар да липсва официална класификация на **видовете онлайн общности**, мнението на експерти в областта се обединява около следните няколко типа:

- **Общности на марките** – в центъра им е определен бранд, с който хората имат емоционална връзка или общи интереси (например марка маратонки и бягане, определено издателство и четенето);
- **Общности за подкрепа** - хората, които търсят съвет относно предстояща покупка или за справяне с проблем;
- **Образователни общности** – членовете им искат да учат, да споделят идеи и да търсят различни мнения и обратна връзка;
- **Мрежови общности** – фокусирани са върху свързването на един човек с друг за определена цел (например бизнес мрежите);
- **Социални общности** – сама по себе си целта им е общуването - провеждане на дискусии по разнообразни теми (пример: форуми);
- **Фен общности** – те се обединяват около любима личност, филм, книга и други.

Наскоро платформи като Instagram, TikTok, YouTube и други добавиха нова функция, която позволява на създателите на съдържание да направят свои чатове-каналы, до които достъпът е ограничен. От една страна, целта им е да засилят връзката си с част от своите последователи – в този случай достъпът е свободен (нужна е единствено покана). От друга, предоставят ексклузивност, която някои създатели използват като възможност за получаване на допълнителни доходи.

Макар това само по себе си да създава нов вид онлайн общност, в повечето случаи общуването отново е едностранно, като достъп до публикуване има само съзателят на канала, а потребителите нямат пряк контакт помежду си.

Поради тази причина обект на изследването ще бъдат конкретни страници в Instagram, които успяват да оформят общности, в които участниците не само изграждат пряка комуникация, но пренасят и връзката си в реалния свят.

1.2. Местни профили като средство за формирането на общности (case study)

За разлика от местните групи във Facebook, където всеки може да публикува и коментира (с позволение от модератора), а основната им цел е търсене на информация за обекти и събития в града, страниците в Instagram не изпълняват подобна роля. Това се дължи на естеството на платформите, като втората разчита на един модератор на страница и не предоставя опция за директно публикуване от повече потребители, а разчита на интеракция в коментарите. Оформлението също не предполага подобен тип съдържание, като ограничава количеството текст и разчита основно на аудиовизуалното.

През последните години се наблюдава **появата на профили в Instagram, които реферират към определен град**, публикуват съдържание, свързано с него, а целевата аудитория са жителите му. За целите на доклада ще анализирам примери по следните критерии: брой публикации, брой последователи, честота на публикуване и естеството на съдържанието.

Данните в Таблица 1 разглеждат четири профила, свързани с град Русе, като ще бъдат анализирани два по два заради вида на съдържанието и целите на създателите им. *ruse.on.the.dunabe* е най-популярният профил, свързан с града, което позволява анализ на съдържанието, което се харесва и достига до възможно най-широката местна аудитория. То включва снимки - авторски или в колаборация, наземни или с дрон – на ключови места и събития.

Макар значително по-малък, *rusenskijivot* публикува подобно съдържание, което позволява сравнителен анализ на двата акаунта. За разлика от първия обаче, той използва и формати, които се доближават до журналистиката.

Независимо от това, че тематиката на *menofruse* и *womenofruse* е различна (съответно спорт и изкуство), целите на двата профила съвпадат и в най-голяма степен отразяват идеите на изследването, а именно – създаването на общности.

Таблица 1.

Страници, чиято целева аудитория са гражданите на Русе

Страница	Присъединяване	Брой последователи	Брой публикации	Честота на публикуване	Съдържание	Източници
ruse.on.the.dunabe	Януари 2023 г.	11,6 хиляди	2320	Няколко публикации на ден	Снимки, карусели, ленти, истории, събития	Авторско съдържание, съвместни публикации с потребители и организации, събития
rusenskijivot	Октомври 2023 г.	853	272	Няколко пъти в седмицата	Снимки, ленти	Авторско съдържание, съвместни публикации с потребители

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

						и организации, събития
menofruse	Януари 2026 г.	969	16	Веднъж-два пъти в седмичката	Ленти, затворена група, събития	Авторско съдържание
womenofruse	Май 2024 г. (промяна на името)	698	52	Променлива честота	Снимки, ленти, събития	Авторско съдържание, съвместни публикации с партньори

Източник: Instagram (данни към 21.03.2026 г.)

Първите два примера споделят подобно съдържание - според вида и автора, като единствената разлика в този аспект са така наречените ленти в профила на **rusenskijivot**, в които собственикът споделя новини от мястото на събитието или прави коментар по определена тема. Така от гореизброените примери той се доближава в най-голяма степен до stand-up в телевизионен репортаж.

От друга страна, **ruse.on.the.dunabe** има най-голяма и разнообразна аудитория - 11,6 хиляди последователи (към 19.03.2026 г.) спрямо 145 хиляди души население (по данни на НСИ към 31.12.2024 г.). Визията на профила е професионална (кадри с високо качество), следва се определена тематика, включително с предоставените от потребителите материали. Това не се забелязва в другия подобен канал.

Впечатление прави и голямата разлика в броя последователи (над 13 пъти), независимо от сравнително малката на този етап разлика в датата на създаване на профилите. Това може да се дължи на призива на администраторите за отбелязване на страницата и препубликуването на постове на отделни лица, което влияе и на по-високата честота на постове. Впечатление обаче прави, че ангажираността на аудиторията (на база харесвания и коментари) спрямо някои публикации не отговаря на нейната големина.

Двата профила имат съвместни публикации и интеракции помежду си. Акаунтът **ruse.on.the.dunabe** има голям брой сътрудници (местен подкаст, неправителствени организации, местни бизнеси и други), с които **организируют съвместни събития** (понякога само в ролята на медиен партньор). Те са **както социокултурни, така и образователни, благотворителни и граждански ангажирани** (срещи на жителите с предложения за решаване на проблеми в града и развитието му). В някои случаи те помагат на малкия бизнес, в други – на града, но цялостно спомагат за изграждането на местна общност. **Профилът дори има свой мърч** с логото, което изобразява силует на Статуята на свободата, прави giveaway и публикува кадри от други места в България и по света на хора, които го носят.

Според описанието на **womenofruse** акаунтът е създаден именно с цел **създаване на по-близка връзка между жените в града**, както и подкрепа на жени предприемачи. Впечатление обаче прави, че през годините името му е променяно два пъти, но няма достъп до предишните му названия. От броя на публикациите и честотата на публикуване може да се заключи, че акаунтът няма достатъчен ресурс за поддръжка.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Въпреки това, екипът, който стои зад него, е представен ясно, визуалното оформление е приятно и професионално, а комуникацията - приятелска. Събитията, които се организират и промотират, са свързани с изкуство, личностно развитие, спорт и други. От публикациите се вижда, че има интерес към тях.

Макар на този етап страницата да не е развита в по-големи мащаби, посланията и мотивите са ясно формулирани, а заявката на администраторите е по-активно участие в бъдеще.

Най-новият акаунт сред примерите е **menofruse** - едва от началото на годината. Макар ниския брой публикации, той има вече близо 1000 последователи. Тематиката му е изцяло спортна, а целта му е да **обедини спортуващите момчета и мъже в града, като организира групови тренировки**. Съдържанието е изцяло авторско - основно вижда на събитията.

За разлика от останалите примери, menofruse следва нашумяла тенденция в социалните мрежи. **Подобни акаунти има и в други градове в страната** като Пловдив, Мездра и София. Най-успешен е този във Варна с близо 8250 последователи, 139 публикации и участие в „100% будни“ по БНТ. Оказва се, че именно от тях започва това „движение“ (по думи на създателя му пред националната телевизия). Освен тренировки, menofvarna имат и свой **читателски клуб**. Това излиза извън спортната тематика на страницата и преминава към културната.

Съществуват и подобни спортни страници за жени в същите градове (с изключение на Мездра), като тази във Варна отново има най-много последователи - над 2330 за три месеца. Всяка от тях си има герб, а някои - дори флаг.

Достъпът до тренировките е свободен - всеки може да се включи. Наличието и развитието на тези акаунти показват, че социалните мрежи служат като такива не само в дигиталното пространство, но създават връзки в реалния свят, основавайки се на общи интереси и в този случай – на здравословни навици.

1.3. Припокриване на функциите на страниците в социалните мрежи с тези на медиите в сферата на културата

Естественото навлизане на масовата култура промени общественото възприятие за самата ѝ същност. В една степен това повлия на сектора и артистите, като принуди част от тях да комерсиализират изкуството си, за да привлекат аудитория и съответно - приходи.

Това се случва не само в България, но и в световен мащаб. Пример е изказването на американския актьор Тимъти Шаламе, който обяви операта и балета за „мъртви“ и за изкуства, за които „на никого не му пука“. Подобни изявления от артисти е красноречив индикатор за пренебрегването на цели културни сектори, включително от техни колеги. Негативната обществена реакция след коментара му обаче свидетелства за обратното.

Освен комерсиализиране в изкуството, такова се наблюдава и в медиите и най-вече - в телевизията. Основните задачи да възпитават и образоват се припознават най-вече от обществените, в голяма степен заради нормативната рамка, която ги поставя като критерии. Дори в този случай се наблюдават опити за заобикаляне на съществото на подобни изисквания, като предаванията се позиционират във времеви диапазон, който няма аудитория.

При частните медии, особено по-големите, темите за култура са поместени в няколко минутен репортаж в сутрешните блокове и публицистичните предавания. **Границата между културното и лайфстайл съдържанието става все по-невидима,** създавайки илюзорна представа както в самите телевизии, така и на аудиторията. В търсене на по-големи публики, които предпочитат развлекателно съдържание, медиите

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
правят компромис при избора на теми. Така културата не само не съществува самостоятелно, но не се интегрира и в политематичните издания.

Дори малкото медии на българския пазар, които пишат на подобна тематика, в голяма степен **не засягат същността и качеството на продукта**, а се ограничават до обявяването и популяризирането на събития и коментар на проблемите в сектора. Тематиката много често се концентрира върху по-популярните през последните години изкуства и продукти (например в музикалната индустрия - концерти и фестивали, докато музикалният театър остава на заден план).

Все по-рядко се срещат жанрове като рецензия и коментар (по тема в тази област). **Те се превръщат по-скоро в информационни агенции и културни афиши, отколкото в медии.**

Ако отново разгледаме като пример град Русе, можем да видим, че регионална медия на изцяло такава тематика липсва. **The site** се самоопределя като „културния гид на Русе“, като включва и теми като спорт и природа. Въпреки че има интересни материали, свързани с историята на града и някои известни артисти, секция „Култура“ се състои от обявени събития, като в повечето случаи е поместено официалното представяне от организаторите. Така в този аспект сайтът не предлага задълбочен или авторски поглед върху съвременното изкуство и културните събития в града.

Подобна е ситуацията и в двете най-популярни политематични онлайн медии в града – **Ruseinfo** и **Dunavmost**.

Съществува още **Ruse Art** - общинско предприятие, създадено с цел популяризиране на града като културна дестинация и стопанисване на ключови за сектора сгради. Общината има още и афиш, който дава само основна информация. Интересното е, че подобен сайт (**Visit Ruse**) има и туристическият информационен център на града, чиято основна цел е да привлича туристи, а културното съдържание се ограничава до това на разгледаните вече примери.

Целта на всички тях е да информират гражданите на града за предстоящите концерти, постановки, четения в библиотеката и други, **като в най-добрия случай публиките им приличат на тези като на информационна агенция, а в най-лошия – само като обяви на основните детайли** (време, място, организатор) или директно поканата от организаторите.

Липсата на задълбочени текстове и анализи аргументира тезата, че голяма част от медиите наблягат на задачата си да информират и оставят на заден план това да образуват и възпитават навици. Проводник на подобно съдържание в града е подкаста „3 кила култура“, който прави интервюта основно с български творци.

От всички тези наблюдения можем да заключим, че подобни страници не са проводник на културна журналистика. Това позволява сравнение между тях и разглежданите акаунти (ruse.on.the.dunabe и rusenskijivot), които предоставят същата информация, като в повечето случаи описанието е авторско.

Липсата на брояч на преглежданията на публикациите на повечето онлайн страници не позволява цялостно сравнение. Според преглежданията на материалите в секция „Култура“ на сайта Русе Медия средният брой четения варира между 30 и 50, като в някои редки случаи (при големи концерти) достига между 100 и 200. Страницата на общинското предприятие Русе Арт също предоставя такава информация, като преглежданията на материалите достигат 300.

За сравнение, голяма част от публикациите на ruse.on.the.dunabe, свързани със събитие в града, имат между 50 и 200 харесвания, като при партньорски пост отбелязват по-високи стойности. Въпреки това, **информацията за събитието достига до значително повече хора**, които не са взаимодействали (например лента, която има едва 30 харесвания, има над 2000 преглеждания).

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Социалните мрежи позволяват подобни акаунти да достигнат до много повече хора, включително такива, които не са последователи. Благодарение на алгоритъма, който отчита интересите и данните за местоположение на потребителя, съдържанието може да достигне до много по-голяма таргет аудитория.

За разлика от тях, **медиите и онлайн страниците**, които разгледахме по-рано, **изискват инициерирано търсене на информацията от аудиторията**, което значително ограничава хората, до които достига. Поради тази причина повечето медии развиват профили в социалните мрежи, но дори тогава голяма част от потребителите не достигат до самия сайт на медията, което подкрепя тезата за социалните мрежи не само като канал за популяризиране на културата, но и като инструмент за изграждане на общност и лоялна дигитална и реална аудитория.

1.4. Социалните мрежи като първа стъпка към медиите

Благодарение на достъпността (финансова и технологична) и възможностите за достигане на широка аудитория, част от гражданите се вдъхновяват да започнат подобна страница или профил, който да отразява случващото се, обикновено на местно ниво (град или дори квартал). От една страна, подобно „репортерство“ **помага на журналистите в редакциите на местни издания** да достигат по-лесно до информация, като едновременно с това използват по-малко собствен ресурс.

От друга страна обаче, това **може да се окаже началото на нова регионална медия**. Макар и не толкова често (заради нужните умения и наличието на друго професионално поприще), се наблюдават случаи, в които подобни страници в социалните мрежи (най-вече във Facebook поради толерантността на платформата към по-дълги текстови формати) се трансформират в онлайн медии.

Това явление си има както позитиви, така и негативи. От една страна - **допринася за развитието на регионалната журналистика**, която среща проблеми поради свръхконцентрацията на медии в столицата и по-големите градове на страната.

От друга страна, **липсата на образование** в сферата може да се окаже предпоставка за разпространяването на мисинформация и дезинформация, както и нарушаване на етичните стандарти на професията.

За да се избегнат подобни опасности обаче, може да се наемат професионалисти или да се организират обучения за редакторите на подобни канали на информация от организации като АЕЖ, СБЖ, Коалиция за медийна грамотност, които да включват проверка на факти, търсене чрез официални регистри, етични принципи на журналистите и други.

Заклучение

Разгледаните примери опровергават частично популярното мнение, че социалните мрежи възпитават ново социално затворено и изолирано младо поколение, което изпитва трудности в комуникацията. Напротив, те свидетелстват за опити за създаване на по-дълбоки връзки не само между приятели, а и между непознати, превръщайки ги в по-големи общности на база общи интереси.

Част от тях са свързани с култура – тема, която често остава встрани от медийното внимание, но с нарастваща популярност сред обществото. Наблюдава се увеличение на броя на профилите, свързани с кино, изобразително и приложно изкуство, музика и книги, като дори формират термини като BookTok и BookTube.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Пътуването също е водеща тема сред създателите на съдържание, което помага за популяризирането на друг аспект от културата – природните, историческите, етнографските и нематериалните забележителности.

Освен образователна и възпитателна стойност, всички тези примери имат и практическо измерение – някои от културните сектори са сред водещите за българската икономика, а сателитните разходи (при фестивали или културен туризъм например) са значителни.

Социалните мрежи дават нови възможности за свързване с потребителите както на бизнеса, така и на медиите. Ангажирането на аудитория на по-малка територия е по-лесно заради възможността за засягане на по-близки до хората теми и дори физически срещи. Именно това и възможността за формиране на общност привличат създателите на страници. Те, от своя страна, помагат директно или индиректно за развитието (и поддържането) на регионалната журналистика, особено в по-малките населени места.

Използвана литература

- БНТ Новини. (2026, February 26). *Три седмици без телефони: експеримент с ученици в Австрия*. БНТ. <https://bntnews.bg/news/tri-sedmici-bez-telefoni-eksperiment-s-uchenici-v-avstriya-1381081news.html>
- Legal Theory Forums. (2007, July 30). *Социална психология - лекции, част 3*. Legal Theory. <https://www.legaltheory-forums.org/phpBB3/viewtopic.php?f=26&t=934>
- DiRose, J. (2021, December 1). *The six types of online communities*. Discourse Blog. <https://blog.discourse.org/2021/12/types-of-online-communities/>
- Menofvarna. (2026, March 5). *[Instagram post]*. Instagram. <https://www.instagram.com/p/DVg2HARjDDV/>
- The Site. (n.d.). *Танцови формации*. <https://thesite.bg/tantsovi-formatsii>
- Рyse Арт. (n.d.). *Рyse Арт*. <https://ruseart.info/>
- Visit Ruse. (n.d.). *Visit Ruse*. <https://visitruse.bg/>
- Рyse Медия. (n.d.). *Рyse Медия*. <https://www.rusemedia.com>
- Дунав Мост. (n.d.). *За нас*. <https://www.dunavmost.com/AboutUs>

ЕТИЧНИ СТАНДАРТИ ПРИ МЕДИЙНО ОТРАЗЯВАНЕ НА ПРЕСТЪПЛЕНИЯ

СИЯНА ИВАЙЛОВА ДИМИТРОВА

Студент, специалност „Медии и журналистика”, III-ти курс,
Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Настоящият доклад разглежда ключовите характеристики на медийното отразяване на престъпленията. Целта ѝ е да се направят изводи относно най-често прилаганите журналистически техники и тяхното въздействие върху обществото. Изследването поставя особен акцент върху етичните стандарти на докладването и тяхното спазване в контекста на настоящи криминални събития. Констатациите от доклада ще допринесат за по-задълбочено разбиране на медийните процеси, свързани с отразяването на престъпления в националната медийна среда.

Ключови думи: медийно отразяване, престъпност, въздействие, възприятие, общество

Abstract:

The present report examines the key characteristics of media coverage of crime. It aims to draw conclusions regarding the most commonly implemented journalistic techniques and their impact on society. The study places particular emphasis on the ethical standards of reporting and their observance in the context of current criminal events. The findings of the report will contribute to a more in-depth understanding of media processes related to crime reporting within the national media environment.

Keywords: media coverage, crime, impact, perception, society

1. Увод

Отразяването на темата престъпност в медиите е значим аспект от съвременната журналистическа практика. Поради своята динамичност и емоционално въздействие върху аудиторията тя има важна новинарска стойност. Играе съществена роля във формирането на обществени възприятия и нагласи и влияе върху усещането за сигурност и справедливост в обществото. В условията на пренаситена с новини публична среда медиите не само информират за случващите се събития, но и активно участват в изграждането на представи у хората за риск и социален ред. Начинът, по който се подбират, интерпретират и представят новините за престъпност, оказва пряко влияние върху общественото мнение. Той може да създаде както реалистична, така и изкривена картина на действителността. Затова е важно качествената журналистика да спазва всички професионални стандарти за точност и обективност на поднесените факти.

Настоящата разработка си поставя за цел да анализира ключовите характеристики на медийното отразяване на престъпления. Да бъдат разучени основните журналистически практики и тяхното влияние върху обществото в различни сфери на техния живот. Разработката поставя фокус върху етичните норми при медийно отразяване на престъпност и дава примери за най-честите нарушения на професионалните журналистически стандарти описани в Етичния кодекс на българските медии. Тезата на доклада е подкрепена с актуални примери, които дават възможност да се анализира съвременната медийна среда в страната.

2. Ролята на медиите в обществото

В съвременните общества медиите имат основна роля в процеса на формиране на общовалидните представи за социалната реалност. Чрез ежедневното разпространение на информация те създават рамките, в които обществото интерпретира политически, икономически, културни и социални процеси. Медийното съдържание индиректно определя социалното конструиране на света. Чрез селекция на теми, интерпретация на събития и структуриране на информационни наративи те поставят акцент за важността на проблемите. Медиите определят кои новини са значими и как те трябва да бъдат възприемани. Този процес се осъществява чрез различни комуникационни механизми, включително рамкиране на новините, акцентиране върху определени аспекти на социалните проблеми и повтаряемост на специфични теми в публичното пространство. По този начин медиите влияят върху начина, по който аудиторията разбира и оценява определени аспекти от обществените процеси. Тези умишлено изградени представи определят начина, по който хората възприемат социални рискове, политически конфликти и културни различия. Медиите функционират като основна платформа за публичен дебат. Те определят дневния ред на обществените дискусии, като насочват вниманието на аудиторията към специфични теми и проблеми. Този процес оказва съществено влияние върху формирането на обществено мнение и върху начина, по който аудиторията определя своите приоритети. В резултат медиите се превръщат в посредник между събитията и общественото разбиране. Заради тях част от реалността се възприема не чрез директен опит, а чрез медийни репрезентации.

Един от най-значимите въпроси по отношение на ефектите върху формирането на обществено мнение е свързан с дългосрочното влияние на медиите върху възприятията на аудиторията. По тази тема е разработена култивационната теория от американския изследовател на масовата комуникация Джордж Гербнер в сътрудничество с Лари Грос (Gerbner & Gross, 1976). Основната идея е, че продължителното излагане на медийно съдържание „култивира” у зрителите специфична представа за социалната реалност. Анализът на Гербнер показва, че „хората, които прекарват повече време „живейки” в телевизионния свят, са по-склонни да виждат „реалния свят” през призмата на образите, ценностите, представянията и идеологиите, които се формират чрез телевизията”. Култивационният подход създава устойчиви модели на възприятие, а не е процес на внезапна промяна в нагласите. Повтарящите се медийни образи могат да предизвикат нереалистични очаквания за това как функционира обществото и какви социални роли съществуват в него.

Медиите имат съществено влияние върху процеса на формиране и трансформация на социалните нагласи и ценности. Чрез постоянния поток на информация, образи и символи те създават културни модели, които определят начина, по който хората възприемат себе си и другите. В този контекст медийните представи могат да допринесат както за създаването, така и за поддържането на социални стереотипи. Избраното съдържание влияе върху нагласите на аудиторията чрез различни психологически механизми. Рамкирането на информацията, което насочва вниманието на аудиторията към определени аспекти на даден проблем, създава специфичен контекст за неговата интерпретация. Повтарящите се образи и наративи могат да създадат устойчиви представи за определени хора, например етнически групи, социални класи или полови роли. От друга страна, медиите имат потенциала да предизвикват стереотипите чрез представяне на по-разнообразни и реалистични образи.

Въпреки динамичните промени в медийната среда, нейното обществено въздействие се основава на устойчиви комуникационни механизми, които не само го поддържат, но го усилват в определени направления.

3. Характеристики на медийно отразяване на престъпления

3.1. Селективност при отразяване на престъпления

Една от ключовите характеристики на медийното отразяване на престъпления е селективността на новинарския поток. В действителност само малка част от всички извършени престъпления получават медийно внимание. Журналистите, редакторите и продуцентите внимателно подбират кои събития да бъдат представени, какво да бъде тяхното място в емисията и как да бъдат изобразени в медийното пространство. Това се случва на базата на определени критерии, сред които са степента на насилие, необичайността на събитието, драматичният характер на ситуацията, наличието на ясно идентифицирани жертви и извършители, както и потенциалът на събитието да предизвика силна емоционална реакция от страна на аудиторията. Престъпленията, които съдържат елементи на сензационност или нарушават установените социални норми, имат по-голяма вероятност да бъдат включени в новинарския поток. Този процес на селектиране води до ситуация, в която медийното представяне на престъпността не съответства напълно на реалната структура на криминални действия. Насилствените престъпления, макар и сравнително по-редки в сравнение с други видове нарушения, често заемат непропорционално голямо място сред медийното съдържание. Такъв пример е актуалният случай „Петрохан - Околчица”, който беше определен като случай „без аналог”.⁴ Неговият безпрецедентен характер даде повод на медиите да го превърнат във водеща новина в продължение на седмици. И докато върху него беше насочено цялото медийно внимание, други криминални събития останаха със значително по-малко покритие. Такъв е случаят от 6 февруари 2026 г. с ареста на учител по география от Пловдив заради опити за блудство с малолетни и непълнолетни. Той беше отразен на официалния сайт на Нова телевизия, но не получи място в централната новинарска емисия. Неговото развитие също остана непроследено.

3.2. Сензационност

Друг съществен аспект при медийното отразяване на престъпността е тенденцията към драматизация и сензационност, която е тясно свързана с икономическата логика на медийната индустрия. В условията на засилена конкуренция за внимание в съвременната среда журналистическите практики често включват използването на въздействащи наративи, драматични заглавия и визуални елементи, които са с фокус към шокиращия характер на престъплението. Телевизионни репортажи, кадри от камери за наблюдение, реконструкции на извършеното престъпление и интервюта със свидетели се използват, за да се засили сензационния характер. Емоционален език често съпътства новините за престъпления. Социологът Стюарт Хол разследва темата като твърди, че „насилието изпълнява желанието на медиите да представят драматични събития по възможно най-графичния начин” (Hall et al., 1978). Този подход се оправдава с интересите и предпочитанията на аудиторията, като се следва принципа „даваме на хората това, което искат”. Тенденция към превръщане на криминални събития в медийни спектакли може да бъде разгледана и през призмата на американския изследовател и преподавател в Ню Йоркския университет Нийл Постман. Според неговите анализи всичко в публичния дискурс има тенденция да се превръща в развлечение, което поставя под въпрос границите между журналистика и забавното

⁴ На 2 февруари 2026 г. три тела бяха открити в хижа в близост до прохода Петрохан, а на 8 февруари 2026 г. беше открито тялото на едно от издирваните лица по случая заедно с още две жертви в кемпер в близост до връх Околчица

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

медийно съдържание. Неговата идея се състои в това, че медиите не просто информират, но и конструират реалността по начин, който е съобразен с логиката на забавлението.

При отразяването на случая „Петрохан – Околчица” станахме свидетели на това явление. Подходът на медиите включваше излъчване на емоционално писмо за майката на една от жертвите, интервюта с техни близки, кадри от камерите за наблюдение в хижата, които показват жертвите часове преди криминалното събитие. На аудиторията беше представена и снимка в близък план, изобразяваща трите тела в близост до прохода Петрохан. Акцентът на случая беше поставен върху неговата „мистериозност”. Заглавията имаха тенденцията да съдържат драматични определения или емоционални детайли за престъплението. Пример за такива детайли е публикация в официалния профил на Би Ти Ви Новините във Фейсбук, в която заглавието е „15-годишното момче е било клекнало и със сплетени пръсти на двете ръце, казаха разследващите”.

3.3. Персонализация

Медийното представяне на престъпността често се характеризира с персонализация на криминалните събития. Вместо да бъде разглеждана като социален феномен, медиите обикновено се фокусират върху конкретни индивидуални случаи и лични истории на участниците в тях. Този подход прави криминалните събития по-емоционално въздействащи с цел привличане на аудитория, а това от друга страна води до ограничаване на възможностите за анализ на структурните причини за деянието.

Такъв пример е интервюто с бащата на едно от тогава издирваните деца по случая „Петрохан – Околчица”. На 6 февруари 2026 г. в предаването „Здравей, България” по Нова телевизия е поканен той, за да разкаже повече за взаимоотношенията на жертвите помежду им. Бяха му зададени и въпроси свързани със изчезналия му син, на които да отговори като „родител, който си е поверил детето”. Такъв тип детайли по-често имат за цел да провокират по-емоционална реакция в аудиторията, отколкото да поставят акцент върху фактологичната информация за престъплението.

4. Ефекти върху обществото

4.1 „Морална паника”

Медийното представяне на престъпления играе съществена роля в процеса на изграждане на обществено възприятие за сигурност и риск. В този контекст за разбирането на начина, по който медиите трансформират социални явления в широко възприемани обществени кризи, ще се върнем през 70-те години на миналия век. Стенли Коен въвежда понятието „морална паника”, което е в резултат от анализ на медийните реакции на младежките субкултури и девиантното поведение. Той прави следния извод: „Обществата изглежда периодично изпадат в състояния на морална паника. Определено състояние, събитие, личност или група от хора се появява и бива определено като заплаха за обществените ценности и интереси; неговата същност се представя от масмедийите по стилизиран и стереотипен начин. (2011 [1972])”

В хода на този социалния процес, какъвто е „моралната паника”, медиите действат като посредник между реалните събития и тяхното обществено възприемане, като придават на конкретни случаи непропорционално значение. Съществен елемент е отношението им към т.нар. „виновни групи”. Те могат да бъдат например младежи, етнически малцинства или маргинализирани групи. Тяхната медийна репрезентация има тенденцията да бъде опростена и стереотипна, което допринася към изграждането на негативни социални образи и засилва обществената стигматизация.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Медиите притежават способността да усилят обществените страхове чрез специфични комуникационни стратегии. Драматизацията на отделните случаи, сензационните заглавия, фокусът върху емоционално въздействащи детайли са пример за такива. Ефектите от тези практики могат да създадат грешно впечатление за широкоразпространен социален проблем, дори когато реалните статистически данни не потвърждават подобна тенденция. В резултат се формира дисбаланс между реалното ниво на риск и общественото възприятие за опасност.

4.2. Медийно влияние върху наказателната политика и политизация

Медийното представяне на престъпността оказва съществено влияние върху процесите на формиране на наказателната политика. В условията на засилена обществена тревожност и усещане за несигурност и безнаказаност се наблюдава генерирането на значителен социален натиск върху институциите в България. В стремежа си да демонстрират ефективност и ангажираност към гарантирането на обществената сигурност, политическите актьори често реагират на тези обществени настроения чрез предложения за затягане на наказателните мерки.

Показателен пример в тази посока са приетите изменения в Наказателния кодекс, свързани с увеличаване на санкциите за сексуални престъпления срещу деца. Тези законодателни промени могат да бъдат разглеждани като резултат както от зачестили криминални случаи, така и от засилен обществен и медиен натиск. Друг пример са предложенията за изменения в Закона за юридическите лица с нестопанска цел и Търговския закон във връзка със случая „Петрохан – Околчица“, насочени към по-ясна регулация на използването на наименования, сходни с тези на държавни институции.

Медийното отразяване на престъпността създава също така предпоставки за политизация на криминалните проблеми. В рамките на публичния дебат престъпността се превръща в централна тема, която политическите субекти използват за легитимиране на свои политики и стратегии. Този процес често се характеризира с опростяване на сложни социални явления, което води до риск политическите решения да се основават не толкова на задълбочен експертен анализ, колкото на медийно конструирани представи за обществен риск.

4.3. Създаване на работещи механизми за социален контрол

В съвременните общества въпросите за сигурността и социалния контрол са тясно свързани с медийната комуникация. Начинът, по който медиите представят престъпността и създаването на усещане за постоянна заплаха, може да допринесе за формирането на обществена подкрепа за различни форми на наблюдение и контрол.

В контекста на повишени обществени страхове се засилва стимулирането на използване на инструменти за предотвратяване на престъпността. Пример за такива са камерите за видеонаблюдение, системите за проследяване и дигиталните бази данни. Медийното представяне на престъпността често подчертава тяхната ефективност и по този начин играе роля в нормализирането на практики за наблюдение, които разширяват обхвата на социалния контрол. Подобни действия могат да доведат до сериозни последици за демократичните стандарти в обществото. От една страна, такива мерки могат да повишат усещането за сигурност сред населението. От друга обаче те могат да доведат до ограничаване на личната неприкосновеност и гражданските права и свободи.

5. Етични проблеми

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Отразяването на престъпления в медиите представлява едно от най-чувствителните полета в журналистическата практика, в което се пресичат фундаментални права и обществен интерес. От едната страна е правото на аудиторията да бъде информирана за събития, свързани с обществената сигурност, а от друга стоят важни аргументи като тези за – правото на личен живот, достойнство и справедлив процес на засегнатите лица. Етичният кодекс на българските медии задава рамката на професионалните стандарти в журналистиката. На базата на описаните в него принципи, които качествената журналистика следва, двата вида фундаментални граждански права следва да бъдат балансирани.

5.1. Обществен интерес

Един от основните етични проблеми е свързан с дефинирането и прилагането на понятието „обществен интерес“. Етичният кодекс на българските медии ясно посочва, че не всяка информация, която представлява интерес за аудиторията, е оправдана от гледна точка на обществения интерес. На практика обаче медиите в стремежа си да се преборят за вниманието на аудиторията размиват тази граница. Не рядко сме свидетели на медийно съдържание със сензационни елементи и дори лични детайли за жертвите на криминални събития, които се представят за обществено значими. Това поражда риск от неоправдана намеса в личния живот на засегнатите лица, включително жертви, свидетели и обвиняеми. Етичната дилема се състои във факта, че престъпленията са събития, които несъмнено имат обществено значение, но степента на разкриване на информация трябва да бъде контролирана и пропорционална на реалната необходимост от информираност.

5.2. Презумпция за невинност

Кодексът поставя ясно изискване за спазване на презумпцията за невинност, като забранява представянето на дадено лице като „престъпник“ преди постановяването на съдебна присъда. Въпреки това в медийната практика често се наблюдава т.нар. „медийно осъждане“. Този подход се осъществява чрез езикови внушения, подбор на факти или визуални средства по адрес на обвиняемите, които могат да допринесат за изграждане на определен медиен образ, който е възможно да не съответства с реалността. Най-често на тези лица им се вменява вина преди да бъдат представени официални данни по случая. Този проблем има сериозни последици както за правата на обвиняемия, така и за доверието в правосъдната система. Медийното внушение за вина може да повлияе върху общественото мнение и дори върху хода на съдебния процес, като поставя под въпрос принципите на справедливото правосъдие.

В тази връзка на 12 февруари 2026 г. с позиция излезе Комисията за журналистическа етика. „На 8 февруари 2026 след трагичната новина за нови смъртни случаи, свързани със случая „Петрохан“, в редовни и извънредни предавания медиите включиха гости и експерти, които коментираха събитията в очакване на повече официална информация. В тези предавания на гостите бяха задавани въпроси за извършителите и дори за вината им, като имаше случаи гостите да внушават версии за конкретни „убийци“ и „педофили“ без доказателства и дори преди специализираните органи да са разгласили информация за броя на смъртните случаи и за резултати от провежданите следствени действия.“ Изказване на криминалния психолог доц. Неделчо Стойчев в новинарската емисия „По света и у нас“ по Българската национална телевизия (БНТ) на 8 февруари 2026 г. е пример за нарушение на презумпцията за невинност. „За мен Ивайло Калусhev е извършител на това престъпление“ са неговите думи. Това

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
изказване е съвсем ясно внушаване на вина и опетняване на името на една от жертвите (Ивайло Калусhev).

5.3. Защита на личния живот и достойнството

Една от най-значимите етични категории в отразяването на престъпления е неприкосновеността на личния живот. Кодексът изисква медиите да проявяват особена чувствителност към жертви на криминални събития, като избягват действия, които могат да засилят тяхната травма или да нарушат достойнството им. Особено проблематично е публикуването на лични данни, изображения или детайли, които позволяват идентифицирането на жертвите, особено в случаи на сексуално посегателство. Подобни практики освен че могат да поставят лицата в опасност могат и да доведат до явление наречено „вторична виктимизация”. То представлява процес, при който жертвата отново преживява травмата чрез публичното ѝ разкриване. Кодексът също така акцентира върху необходимостта от уважение към скръбта и личното пространство на засегнатите лица, което често се нарушава чрез агресивни журналистически практики. За такъв подход може да се възприеме интервюирането на близки на пострадали или жертви на престъпление, на които се задават въпроси, свързани с травмата от последствията от събитието.

Доклад с резултатите от експресното наблюдение на Съвета за електронни медии (СЕМ) установява несъответствие със Закона за защита на личните данни при отразяването на случая „Петрохан – Околчица”. На 9 февруари в предаването „Интервюто в новините” по Нова телевизия водещият разговаря с майката на една от жертвите. Той иска от жената да се идентифицира като покаже личната си карта в национален ефир. Този журналистически подход се разглежда като нарушение, при което би последвало предприемане на необходими мерки.

5.4. Граници на журналистическите методи

Една от най-противоречивите практики при отразяването на криминални събития е използването на скрити камери, микрофони или прикриване на журналистическа идентичност. Кодексът допуска тези методи само при определени условия и те са: липса на друг начин за получаване на информация и наличие на изключително важен обществен интерес. На теория тази формулировка поставя висока бариера пред използването на подобни техники, като ги превръща в крайна мярка, а не в обичаен инструмент. Етичният проблем възниква, когато тези методи се използват за сензационни цели, а не за разкриване на значими обществени проблеми. Допълнително изискване е прозрачността. Аудиторията трябва да бъде информирана, когато са използвани такива средства. Това изискване има за цел да запази доверието в медиите и да предотврати манипулативни практики.

По отношение на работата с източници Кодексът поставя акцент върху следните журналистически елементи: проверка на информацията чрез множество източници, предпочитание към идентифицирани източници, защита на поверителността на източниците и прозрачност относно непотвърдена информация. В контекста на криминалното отразяване тези изисквания имат особена тежест, тъй като непроверената или едностранчива информация може да доведе до сериозни последствия за репутацията и правата на засегнатите лица. Особено проблематична е практиката за използване на анонимни източници, когато тяхната достоверност не може да бъде оценена от аудиторията. Този метод създава риск от манипулация и разпространяване на дезинформация.

6. Заключение

Медиите имат важна роля за формирането на обществени представи за реалността. Чрез подбор, интерпретация и структуриране на информацията те създават рамките, в които обществото възприема и разбира социалните процеси. Това подчертава значението на критичния анализ на медийните практики и тяхното влияние върху общественото знание.

В дългосрочна перспектива медийното потребление представлява важен фактор в изграждането на възприятия за социалната реалност. Чрез процеса на култивация медиите постепенно изграждат когнитивни рамки, чрез които аудиторията интерпретира света. Това подчертава значението на медийната среда като съществен елемент в процеса на социалното и културното развитие. Медиите играят ключова роля във формирането на социални нагласи, ценности и стереотипи. Чрез представянето на определени образи и послания те активно участват в процеса на културна социализация.

Медийното отразяване на престъпления представлява сложен процес, който включва селекция, интерпретация и драматизация на криминалните събития. Това са основните характеристики на този процес, които оказват съществено влияние върху начина, по който обществото разбира престъпността. Тези медийни практики имат за цел не само да информират аудиторията за криминалните събития, но и активно да участват в конструирането на обществени представи за социалния ред и сигурността. В този ред на мисли един от ефектите върху обществото е възникването на „морална паника“. Драматизацията на определени явления трансформира възприятието за риск и сигурност. Чрез усиляване на обществените страхове медиите могат да влияят върху политическите решения и да насочват развитието на публичните политики към по-строги мерки. Поради тази причина анализът на медийното отразяване на престъпността представлява важен елемент от изследването на връзката между медиите, обществото и социалния контрол.

Етичните проблеми при отразяването на престъпления са резултат от сложното взаимодействие между правото на информация и защитата на индивидуалните права на човека. Етичният кодекс на българските медии предлага ясна нормативна рамка за балансиране на тези интереси, но неговото ефективно прилагане изисква не само формално спазване, но и висока степен на професионална отговорност.

Медийната среда се крепи на редица важни принципи, без които качествената журналистика не може да съществува. Отговорното и балансирано отразяване на криминални случаи и престъпления е ключово за изграждането на информирано общество, което е активна част от демократичния процес.

Използвана литература:

Комисия за журналистическа етика. (2026). Позиция на Комисията за журналистическа етика по повод отразяването на трагични събития и на разследването на причините за тях. <https://mediaethics-bg.org/%d0%bf%d0%be%d0%b7%d0%b8%d1%86%d0%b8%d1%8f-%d0%bd%d0%b0-%d0%ba%d0%be%d0%bc%d0%b8%d1%81%d0%b8%d1%8f%d1%82%d0%b0-%d0%b7%d0%b0-%d0%b6%d1%83%d1%80%d0%bd%d0%b0%d0%bb%d0%b8%d1%81%d1%82%d0%b8%d1%87%d0%b5-3/>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Национален съвет за журналистическа етика. (n.d.). Етичен кодекс на българските медии.
<https://mediaethicsbg.org/%D0%B5%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D0%BD-%D0%BA%D0%BE%D0%B4%D0%B5%D0%BA%D1%81-2/>

Съвет за електронни медии. (2026). Доклади от дирекция „Мониторинг и анализи“
относно отразяване на случая „Петрохан – Околчица“.
https://www.cem.bg/files/1773129457_260212_protokol_4_za_publikuvane.pdf

Bryant, J., & Oliver, M. B. (2008). Media effects: Advances in theory and research (3rd ed.).
Routledge.

Cohen, S. (2011). Folk devils and moral panics. Routledge. (Original work published 1972)

Jewkes, Y. (2004). Media and crime. SAGE Publications.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
**ИНФЛУЕНСЪР ИЛИ ЖУРНАЛИСТ: НОВИ ФОРМИ НА МЕДИЙНО
ВЛИЯНИЕ В СОЦИАЛНИТЕ МРЕЖИ**

ФИЛИЯНА ИВАНОВА ЦЕНКОВА

Студент, Медии и журналистика, III Курс, Университет за национално и световно
стопанство

Резюме:

Развитието на социалните медии промени начина, по който информацията се създава, разпространява и консумира. Инфлуенсърите се открояват като личности, които могат да оформят общественото мнение и нагласи чрез широко използвани платформи като Instagram, TikTok и YouTube. Това изследване има за цел да разграничи и анализира ролята на инфлуенсърите като потенциални медийни лидери и журналисти като основен източник на информация, която хората получават ежедневно. Изследването се базира на проучване, проведено сред хора от различни възрастови групи, които често прекарват време в социалните мрежи. Резултатите показват, че въпреки че инфлуенсърите имат силно влияние върху аудиторията и потребителското поведение, обществото предпочита да вярва на журналистите, когато става въпрос за достоверна информация. Изследването подчертава нарастващата роля на инфлуенсърите в съвременната медийна среда.

Ключови думи: инфлуенсър, журналистика, социални медии

Abstract:

The development of social media has transformed the way information is created, distributed, and consumed. Influencers stand out as individuals who are able to shape public opinion and attitudes through widely used platforms such as Instagram, TikTok, and YouTube. This study aims to distinguish and analyse the role of influencers as potential media leaders and journalists as a main source of information that people receive daily. The research is based on a survey conducted among people of different age groups who frequently spend time on social media. The results show that although influencers have a strong impact on audiences and consumer behaviour, journalists remain more trusted by the public when it comes to reliable information. The study highlights the growing role of influencers in the contemporary media environment.

Keywords: influencers, journalism, social media

Увод

В съвременното общество ролята на социалните мрежи става все по-значима, поради начина на разпространяването на информация и по какъв начин обществото я възприема. Благодарение на платформи като Instagram, TikTok, Facebook и YouTube, определени личности успяват да си създадат широка аудитория и да повлияят върху обществените нагласи. В този контекст се появява явлението „инфлуенсър“, което се превърна във важен елемент в комуникационната среда през последните няколко години. Инфлуенсърите често си преписват ролята като лидери на мнение, защото чрез съдържанието, което предоставят на последователите си, те могат да окажат влияние върху възприятията, мнението и поведението на обществото.

Журналистиката от друга страна се разглежда като източник на проверена и достоверна информация, като по този начин изпълнява важна обществена функция.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Това поставя въпроса дали инфлуенсърите могат да превземат функциите на журналистите и да се разгледат като нови медийни лидери, поради голямото им влияние, което притежават в социалните мрежи.

Актуалността на темата се определя от нарастващото влияние на социалните мрежи върху ежедневната информационна среда и изменящите се навици на аудиторията при търсене на информация. Основната цел на изследването е да се определи на кое място са поставени инфлуенсърите, тяхното мнение основен източник на влияние ли е и сравнението с журналистиката като основен източник на информация.

За целта е проведено анкетно проучване сред потребители на социални мрежи от различни възрастови групи. По този начин се определя до каква степен се гласува доверие на инфлуенсери и журналисти, и как те влияят върху аудиторията. Резултатите позволяват да се направят изводи относно мястото на влиятелните личности в съвременната медийна среда и ролята им при формирането на общественото мнение.

1. Въведение

1.1. Кого наричаме инфлуенсър?

Терминът „инфлуенсър“, произлизащ от английската дума „influencer“ в превод е наречен „влиятелна личност“. С този термин се обозначават хора, които притежават способността да повлияят върху мнението, мисленето, вкусовете и предпочитанията на дадена аудитория, най-често тези влиятелни личности са потребители в социалните мрежи. Всеки един инфлуенсър споделя различно съдържание, за да привлече вниманието на повече хора. За разлика от просто известните личности, истинският инфлуенсър се счита за експерт в своята ниша и притежава реална власт да влияе върху решенията на своята аудитория.

В детайлното си изследване Лора Симеонова предлага широка класификация на това, което днес наричаме инфлуенсър в съвременната дигитална среда:

- **Автентични инфлуенсери:** Това са хора, чието въздействие се упражнява естествено в тесния им кръг от приятели, колеги и роднини. Те могат да бъдат „традиционни“ (влиеши само офлайн) или „модерни“ (използващи социалните мрежи, за да разширят влиянието си).
- **Елитни инфлуенсери:** Представители на политическия, интелектуалния или артистичния елит, които използват социалните мрежи за директна комуникация, заобикаляйки по-популярните медии.
- **„Родени в уеб“ инфлуенсери:** Личности, които са натрупали своя социален капитал изцяло онлайн (блогери, влогъри).
- **Звезди (Икони):** Измислени виртуални образи (често сатирични), които трупат популярност чрез специфичен хумор и мистика около своята идентичност.
- **Еднодневки:** Потребители, които стават инфлуенсери за кратко благодарение на създадено от тях „вирусно съдържание“ със социална значимост. (Симеонова 2020)

1.2. Актуалност на темата

През последните години, социалните мрежи са мястото, където хората създават, споделят и се информират. Все по-често се случва аудиторията да се пренасища от информация, предоставена от инфлуенсър в личния си профил. По този начин достига до голям брой последователи, като оказва влияние върху техните мнения и нагласи.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Тази тенденция поставя въпроса за ролята на инфлуенсърите в съвременната медийна среда и къде е тяхното място спрямо традиционните източници, от които хората се информират. Журналистиката се основава на професионални стандарти, бива извършвана проверка на материала, който се изготвя за аудиторията, носи се обществена отговорност за неговата достоверност. Разликата при инфлуенсърството е, че там често се обсъждат обществени теми, изказва се лично мнение по конкретна тема и по този начин хората често започват да подражават освен на личността, но и на нейното лично мнение.

1.3. Цел на изследването

Главната цел на изследването е да се анализира ролята на влиятелните хора в дигиталната среда и това на журналистите като доказани професионалисти с квалификация. В рамките на изследването се разглежда сътворението инфлуенсърите и характеристиките в сравнение с тези на журналистите. Специално внимание се отделя и на анкетното проучване, което доказва кои са основните медийни лидери и как се отразява тяхното влияние над респондентите.

1.4. Изследователски въпроси

В рамките на това изследване се поставят най-основните изследователски въпроси:

- До каква степен се възприемат инфлуенсърите от аудиторията като източник на информация?
- Какво е нивото на доверие на инфлуенсърите в сравнение с това на журналистите?
- По какъв начин се различават инфлуенсърите и журналисти като комуникатори в съвременната медийна среда?
- До каква степен съдържанието на инфлуенсърите оказва влияние върху решенията и потреблението на хората, които често ги следят?

1.5. Методология на изследването

Анкетното проучване е проведено сред респонденти на възраст 18-35 години, като преобладаваща част са ученици и студенти от 18 до 25 години. Проучването показва група, която често употребява социалните мрежи Instagram и TikTok.

Чрез анкетата се изследват възгледите на аудиторията на съдържанието в интернет, което се набавя всеки ден. Получените резултати служат като основа за реалния анализ на ролята на инфлуенсърите и журналистите в медийната среда.

2. Инфлуенсърите в съвременната медийна среда

В България социалните мрежи са се превърнали в основен източник на информация за 78.4% от потребителите, изпреварвайки телевизията. Инфлуенсърите влизат в ролята на „социални редактори“, които диктуват какво би било важно за техните последователи. Проучванията показват, че потребителите, които следват инфлуенсърите, са до два пъти по-склонни да променят мнението си след дискусии в социалните мрежи.

Възходът на тези нови лидери на мнение крие и своите рискове, като създаването на „филтърни балони“ и разпространението на фалшиви новини, които се споделят безкритично заради прилива на техните емоции.

2.1. Развитие на инфлуенсър културата в социалните мрежи

Развитието на тази култура преминава от традиционното лидерство на мнение до съвременната „икономика на създателите“. В тази среда инфлуенсърите не са просто лица, които представят продукти под формата на реклама или изказват лично мнение за

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

конкретна тема, а се утвърждават като дигитални предприемачи, които изграждат собствени брандове, продуцират филми и пишат книги.

Съвременната инфлуенсър култура в България, илюстрирана от класацията Forbes Top 30 Creators, показва висока степен на професионализация. Водещи създатели като Димитър Кирязов (Ванката) и Слави Панайотов (TheClashers) не разчитат само на реклами, а развиват собствени продукти – от настолни игри и книги до напитки и лютеница. Успешните инфлуенсери работят едновременно в няколко платформи (YouTube, TikTok, Instagram, Facebook), като адаптират съдържанието си към спецификите на всяка мрежа, за да поддържат висока ангажираност.

2.2. Ролята на инфлуенсърите във формирането на общественото мнение

Голямото влияние върху младото поколение изисква „отговорно инфлуенсърство“, тъй като повечето инфлуенсери не си дават сметка за това как тяхното съдържание ще повлияе на човека пред екрана, дали наистина е полезна информацията, която предоставя, дали продуктът, който рекламира е достатъчно добър за употреба от аудиторията и т.н.

A1 застана зад Top 30 Creators с инициативата си „Училище за отговорни инфлуенсери“, това е онлайн обучителна програма, която сертифицира създателите на съдържание и инфлуенсърите. Това би бележило нов етап в развитието на културата, където доверието и автентичността стават по-важни от чистия брой последователи. Институционализиране на отговорността подчертава прехода от комерсиално присъствие към формиране на сертифицирани лидери на мнение с ясен отпечатък в обществото. Инфлуенсърите имат способността да изградят „емоционално доверие“ и когато припознаят ролята си като „дигитален медиатор“, те ще започнат да изпълняват функции, които исторически са принадлежали на журналистиката – съвкупност от информация, интерпретация на събития и задаване на етични стандарти.

2.3. Инфлуенсър маркетинг и дигитална аудитория

Инфлуенсър маркетингът се превърна в един от най-ефективните канали за комуникация в дигиталната ера. С нарастването на популярността на инфлуенсърите в социалните мрежи, те започват да си партнират и сътрудничат с различни брандове като правят реклама с цел популяризиране на техни продукти. Поради създамата се силна връзка между личностите и публиката, се привлича от честността, полезната информация и личните истории. Истинският инфлуенсър се възприема като експерт в това, което сътворява, което му дава власт да убеждава, за разлика от просто популярните лица.

Съвременната комуникационна и маркетингова среда показва как влиятелните личности могат да въздействат, за да изградят доверието на своите зрители и едновременно с това да си взаимодействат с различни видове бизнеси.

3. Журналистиката като традиционен медиен авторитет

Журналистиката се определя като „пазач на информационния вход“, притежаващ правото да събират, анализират и предоставят проверени факти с обективна информация, без намесата на лично мнение. В ролята на журналисти, те се ръководят от професионални стандарти и етични принципи, които гарантират обективност, достоверност и носенето на отговорност към аудиторията. Журналистиката заема ключово място в медийното пространство и важна роля в формирането на обществото.

3.1. Същност и функции на журналистиката

В основата на същността на журналистиката стои социалния обмен на факти, идеи и мнения, който осигурява надеждна информация и позволява на гражданите да участват в процеса на вземане на решения по въпроси от обществено значение. За разлика от създателите на съдържание и инфлуенсърите, за които водещи са личната перспектива и ангажираността, основният продукт на журналиста са проверените факти. Основно задължение на журналистите е да предоставят обективна и безпристрастна информация, която е фундаментална за формирането на общественото мнение. Те трябва да гарантират, че съдържанието им не е повлияно от реклама и PR.

Журналистическата дейност се характеризира със строго спазване на професионални етични стандарти и уважение към човешките права. Качествената журналистика зависи от непрекъснат контрол върху стандартите и конструктивна вътрешна критика в редакциите.

3.2. Професионални стандарти и етика в журналистиката

Професионалните стандарти и етика в журналистиката се основават на мисията да се осигурява надеждна информация чрез качество и достоверност, която предполага проверка на фактите и източниците, от които са взели информацията. Етичните норми включват голямата отговорност която носят, уважение към личността и най-вече, избягването на подвеждаща и непроверена информация. Разграничаването на фактите от личните мнения е от изключително значение като се цели прозрачност и коректност в представянето на събитията.

4. Разграничение между инфлуенсър и журналист

В съвременната комуникационна среда границата между различните източници на информация постепенно се размива. Разграничението между инфлуенсъри и журналисти се основава на няколко фундаментални разлики в тяхната мисия, методи на работа, етика и финансова обвързаност. Сърцевината на журналистическия продукт са проверените факти. Тяхната мисия е да предоставят обективна, надеждна и безпристрастна информация, която е от съществено значение за функционирането на демократичното общество. Професионалната етика изисква журналистиката да бъде независима от реклама и PR. Журналистът няма задължение към брандовете относно това дали или какво ще напише.

Разликите, които се откриват в инфлуенсърството е, че водещото в тяхното съдържание е личната перспектива и ангажираността. Тяхното съдържание е дълбоко субективно и се гради върху личния опит, мнения и харизма, с които аудиторията се свързва емоционално. Влиятелните личности често са директно платени от компаниите и работят по предварително договорени договори за създатели. Тези договори често диктуват структурата и съдържанието на публикациите, като инфлуенсърът носи отговорност да „представи добре“ бранда, който му плаща.

5. Основни прилики между инфлуенсърството и журналистиката

Въпреки че на пръв поглед журналистиката и инфлуенсърството изглеждат като две съвсем различни области, те имат общи черти. И двете се базират на умението да привлекат внимание и да повлияят на мнението на хората. В основата на двете професии лежи ролята на посредник. Както журналистите, така и инфлуенсърите функционират като филтри, които селектират, обработват и предоставят информация – едната подкрепена с факти, а другата с лично мнение. Те споделят колко е важно да се изгради и поддържа общност, която им гласува доверие, тъй като без читатели или последователи, техният глас губи тежест и социална значимост. Втора важна прилика е

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

свързана с умението за разказване на истории, наречено сторителинг. И двамата герои прилагат техники на разказването, за да направят съдържанието по-привлекателно и лесно за разбиране. В съвременния дигитален свят журналистите и инфлуенсърите разчитат на едни и същи платформи за разпространение, като социалните мрежи. Те се борят да привлекат вниманието на аудиторията, чрез алгоритми и визуално съдържание. Освен това, в двете области личният бранд придобива все по-голямо значение – хората често се интересуват от определени личности заради техния уникален стил и излъчване, независимо дали са част от голяма медийна организация или се развиват самостоятелно в социалните платформи. Обобщено, и двете роли включват образователен елемент и информативност като често акцентират върху значими социални въпроси, но с различен подход. Те определят културната обстановка на своето време и действат като връзка между сложните събития и продукти, и крайния потребител, превръщайки се във важни личности в съвременната комуникационна екосистема.

6. Емпирично изследване

Бе проведено социологическо изследване сред респонденти от 18 до 50+ години като голяма част от анкетираните са хора на възраст 18-25 години, които използват ежедневно социалните мрежи и често попадат както на журналистически материали, така и на материали създадени от инфлуенсъри. Главно тази възрастова група „дебне“ ежедневно информация от социалните мрежи и именно те споделиха своето искрено мнение за това на кого можем да гласуваме по-голямо доверие.

От представените данни може да се направи изводът, че съществува значителна разлика между масовото следване на инфлуенсъри и реалното доверие, което им се гласува като източници на информация, в сравнение с журналистите.

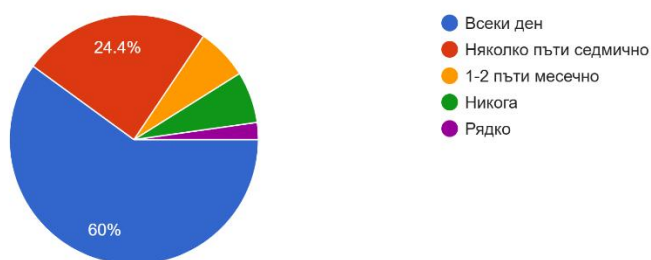
Основните изводи са следните:

Висока ангажираност, но условно доверие към инфлуенсърите: Макар че огромното мнозинство (91,1%) следват инфлуенсъри и повече от половината (60%) консумират тяхното съдържание всеки ден, доверието към тях е силно селективно.

Фигура 1.

3. Колко често гледате съдържание на инфлуенсъри?

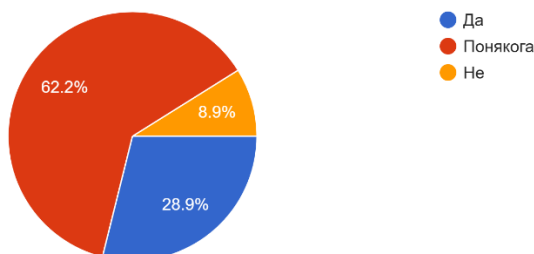
45 responses



Повечето анкетирани (62,2%) заявяват, че доверието им зависи от конкретния инфлуенсър, а 62,2% смятат, че те могат да бъдат източник на новини само „понякога“.

5. Според вас инфлуенсърите могат ли да бъдат източник на новини или обществена информация?

45 responses

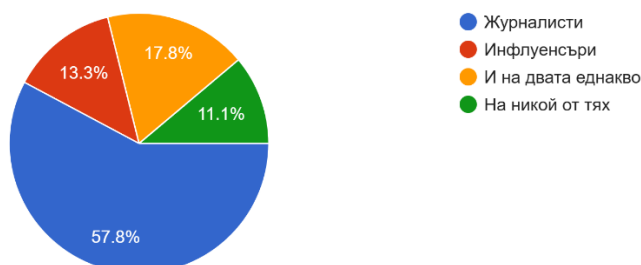


Журналистите остават водещ авторитет за достоверност: Когато става въпрос за доверие в информацията, журналистите водят убедително с 57,8% срещу едва 13,3% за инфлуенсърите. Респондентите ясно разграничават ролите им, като отбелязват, че журналистът се възприема като професионалист, който представя проверени факти и носи отговорност, докато инфлуенсърът се свързва предимно с лично мнение, реклама и субективност.

Фигура 3.

9. На кого имате по-голямо доверие като източник на информация?

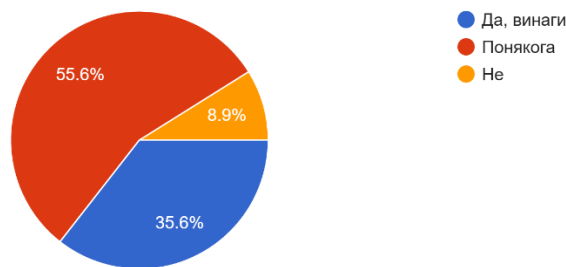
45 responses



Критичен подход към съдържанието: Анкетираните (предимно млади хора на възраст 18-25 г.) проявяват висока медийна грамотност, като 91,2% от тях проверяват информацията, споделена от инфлуенсър, в други източници (винаги или понякога).

6. Когато инфлуенсър сподели новина или информация, проверявате ли я от друг източник?

45 responses

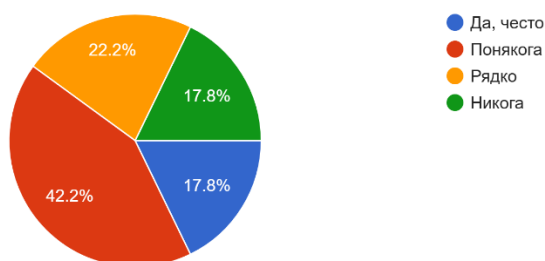


Влияние върху решенията: Влиянието на инфлуенсърите върху личните решения (като покупки или мнение по теми) е по-скоро епизодично – 42,2% отговарят, че се влияят „понякога“, а общо около 40% се влияят „рядко“ или „никога“.

Фигура 5.

7. Влияят ли инфлуенсърите върху вашите решения? (например покупки, мнение по дадена тема)

45 responses



Обобщено, макар инфлуенсърите да са неразделна част от ежедневието на аудиторията в главните платформи, които кореспондентите посочиха – Instagram и TikTok, журналистиката остава предпочитаният и най-надеждният източник на информация. Причината за това е квалификацията, която журналистът притежава, по този начин хората избират на кого да се доверят когато става въпрос за новини.

7. Заключение и препоръки

Получените резултати от изследването показват, че социалните мрежи все по-често влияят на начина, по който информацията се създава и разпространява. Инфлуенсърите стават все по-значими комуникатори в онлайн пространството. Чрез съдържанието си, те имат способността да влияят на мнението, нагласите и поведението на своята аудитория. Присъствието им в социалните мрежи осигурява бърз достъп до голямо количество хора и позволява установяване на по-неформална и непосредствена

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

връзка с техните последователи. Резултатите от анкетата показват, че мнозина следват инфлуенсъри и проявяват интерес към техния „контент“ (съдържание). В същото време журналистите все още се разглеждат като по-достоверен източник на информация, когато става дума за точни и проверени факти. Това подчертава важността на професионалната журналистика и нейното значение за осигуряване на обективна и надеждна информация за обществото. Въз основа на извършения анализ, могат да бъдат предложени няколко препоръки. На първо място е от значение аудиторията да бъде критична към информацията, която среща в социалните мрежи и при нужда да проверява нейната достоверност чрез надеждни източници. Същевременно, инфлуенсърите трябва да бъдат по-отговорни за съдържанието, което разпространяват, особено когато то достига до голям брой хора. От друга страна, медийните организации и журналистите трябва да засилят своето присъствие в дигиталното пространство, за да комуникират по-ефективно със съвременната публика.

Накратко можем да обобщим, че инфлуенсърите и журналистите играят различни, но взаимно подкрепящи се роли в съвременната медийна среда. Въпреки силното влияние на инфлуенсърите и тяхната многобройна аудитория, журналистите остават най-достоверните носители на информация в сферата на медиите.

Използвана литература

- Ангова, С., Николова, М., & Вълчанов, И. (2021). Новите комуникационни професии: Журналистика. Връзки с обществеността. Реклама. Пътеводител в създаването на дигитално съдържание. Авангард Прима.
- Микова, Р. (2024). Изследване на потребителските нагласи по отношение на инфлуенсърите и тяхното сътрудничество с брандове в България. Медии и език, 15(1). <https://doi.org/10.58894/YUJL4292>
- Петрова, М. (2021). Инфлуенсърите като нови комуникационни посредници в дигиталната среда. В Сборник с доклади от международна научна конференция на Русенски университет. <https://conf.uni-ruse.bg/bg/docs/cp21/5.1/5.1-9.pdf>
- Симеонова, Л. (2020). (Р)еволуцията на инфлуенсърите. Фабер. <https://www.newmedia21.eu/content/2015/11/lora-simeonova-revoluyutsiyata-na-influensarite.pdf>
- Социалните мрежи и инфлуенсър маркетинга през 2024 г. (2025). Твоят Бизнес (TB Magazine). <https://www.tbmagazine.net/statia/socialnite-mrezhi-i-influensr-marketinga-prez-2024-g.html>
- Anthony, M. (2024, September 9). Journalists vs influencers — We are not the same. Medium. <https://markanthony1965.medium.com/journalists-vs-influencers-we-are-not-the-same-95e4a31d565a>
- Forbes България. (n.d.). Top 30 creators. <https://forbesbulgaria.com/rankings/top-30-creators/>
- Matsengarwodzi, D. (2025, November 7). Podcasters, content creators and influencers are not journalists. Are they? Al Jazeera Journalism Review. <https://institute.aljazeera.net/en/ajr/article/3446>

ЛОГИСТИКА И ВЕРИГИ НА ДОСТАВКИТЕ

**ВЛИЯНИЕТО НА ВОЕННИТЕ КОНФЛИКТИ ВЪРХУ
МЕЖДУНАРОДНИЯ ТРАНСПОРТ В КОНТЕКСТА НА
ГЛОБАЛНИТЕ ВЕРИГИ НА ДОСТАВКИ**

АЙШЕН ТУНДЖЕЛ КЕРИМ

Студент, специалност „Бизнес логистика“, III курс, УНСС

Резюме

Военните конфликти оказват силно и дълготрайно влияние върху международния транспорт, което се изразява в блокиране на ключови и стратегически транспортни коридори. Ясен пример за това е ефектът, който оказва войната между Русия и Украйна върху международния транспорт. Той засегна ключови черноморски пристанища, транспортни коридори и въздушното пространство над Европа и Азия. Под въздействието на този военен конфликт се наблюдава удължаване на маршрутите, увеличаване на транспортните разходи и значителен скок в международните логистични разходи. Силно засегнат е износът на енергийни ресурси, зърно и други суровини, което допълнително усложнява процесите по веригата на доставките в глобален аспект. Това показва зависимостта на международния транспорт от геополитическата обстановка и съществената му роля за осъществяването и развитието на глобалната търговия.

Ключови думи: международен транспорт, военен конфликт, транспортни разходи, енергийни коридори, Коридори на солидарността

Abstract

Military conflicts have a strong and lasting impact on international transport, which is expressed in the blocking of key and strategic transport corridors. A clear example of this is the effect that the war between Russia and Ukraine has had on international transport. It affected key Black Sea ports, transport corridors and airspace over Europe and Asia. Under the influence of this military conflict, there is an extension of routes, an increase in transport costs and a significant jump in international logistics costs. Exports of energy resources, grain and other raw materials, which further complicates the processes along the supply chain in a global aspect. This shows the dependence of international transport on the geopolitical situation and at the same time how important its role is for the implementation and development of global trade.

Keywords: international transport, military conflict, transport costs, energy corridors, Solidarity Corridors

Увод

С настоящия доклад се анализира връзката на военния конфликт между страните Русия и Украйна с международния транспорт и глобалните вериги на доставки. Целта е да се разкрие до каква степен международният транспорт е уязвим по време на военна обстановка и отражението върху маршрутите, транспортните разходи и международните логистични разходи, като например застрахователните премии. Ще се анализира и какви са препятствията за износа и вноса, пред които се изправят двете държави, и как реагират организации като Европейския съюз и ООН при ескалиращото военно напрежение. Преминаването на напрежението към военни действия нанесе сериозен удар върху международния транспорт, следователно и на веригите на доставки. Настаналата

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

обстановка през 2022 година усложни извършването на ключови международни доставки, като засегнати са, както страни от Европа и Европейския съюз, така и страни от Африка и Близкия изток. Военните действия оказват негативно въздействие освен върху международния транспорт, така и на глобалните хранителни вериги.

Украйна е сред най-големите износители в света на зърно и маслодайни семена, което я прави силно зависима от морския транспорт, който бе блокиран след започването на войната. Това от своя страна доведе до големи усложнения, забавяния и последващи проблеми по веригата на доставките.

За Русия бяха наложени ограничения във въздушното пространство към Европейския съюз, както и до Европейските пристанища, което намали извършващата се търговия чрез европейските коридори. Тези мерки насочиха Русия към засилване на икономическите връзки и партньорства към страните от Азия. Засегната от военните действия е и мобилността на хората, в следствие на ограниченията по сухопътните, морските и въздушни превози и за двете държави. Несигурността и повишеният риск за превозите, причинени от военната обстановка неизбежно доведе до удължаване на маршрута, увеличаване на транспортните разходи и застраховки на товарите. Това покачване на крайните цени на международните превози оказва отрицателно влияние върху гладкото протичане на процесите извършвани в глобалните вериги на доставките.

1. Отражение на войната върху международните вериги на доставки и цените

Преди началото на военните действия между Русия и Украйна страните използваха Черно море като основен морски коридор за износа на различни стоки, като зърно, слънчогледово олио и метали, никел, паладий, алуминий и други.

1.1 Отражение върху хранителните вериги

Ограничените доставки на зърно, олио и селскостопански продукти, заедно с използването на заобиколни маршрути за осъществяването им, показва отражение върху глобалните и локални хранителни вериги. Нарушенията и усложненията в този аспект увеличиха разходите на търговците, което се усети и от крайните потребители като скок в цената на хранителните стоки, зърнените култури (пшеница, царевица), растителни масла, захарта и животинските продукти, отбелязва (FAO, 2022).

1.2 Отражение върху критичните суровини и автомобилната индустрия

Засегнати са и критични суровини, като никел, паладий, алуминий, които са ключови за автомобилната индустрия, електрониката, авиацията. Прямо информация от (Bandura & Timtchenko, 2024) изходните точки за износа им са пристанищата Одеса, Черноморск и Пивденний, Мариупол, Бердянск в Украйна. Затрудненията по отношение на доставките на ключовите метали за автомобилната индустрия и развиването на електромобилите доведе до скок в производствените разходи в сектора. Пример за отражението на войната върху индустрията е временното прекъсване на производство на кабелни системи за автомобилите в Украйна след началото на военните конфликти. Според (Amann, 2022) това е довело до спиране производството на автомобили в европейските заводи включително на марки като BMW, Porsche, Volkswagen и други, поради липсата на компонент, който свързва всички системи в автомобила.

1.3. Отражения върху енергийните доставки и ефектът на санкциите към Русия

Русия изнася петрол, нефтопродукти, газ и въглища, които преминават през пристанищата Новороскийск от Русия към Черно море и Санкт Петербург в Балтийско море. През 2022 година след настъпването на войната последваха санкции от страна на Европейския съюз към Русия, което доведе до намаляването на търговията с енергийни ресурси по море към Европа, а някои европейски страни прекратиха вноса. Продуктите под ембарго включват също и различни видове проводници и тръби, метали, дървесина и хартия, диаманти, злато бижута и т.н. по информация, споделена от (Европейски съвет, 2024). Респективно ембаргото върху тези и много други продукти намалява вноса и води до дефицит на стоки и суровини. Съвсем естествено се наблюдава спад в производството за страните, които досега са внасяли суровините и материалите си от Русия, както и поскъпване на цените за крайния потребител заради дефицита, който се образува.

1.4. Пренасочване на търговията на Русия

Това доведе до пренасочване на търговията на горива на Русия към страните от Близкия изток, Азия и Африка, макар и маршрутът да бе удължен, а застрахователните разходи повишени. По данни от (Bouusso, 2025), основни купувачи на петрол от Русия след 2022 са държави като Китай, Индия и Турция, което и помага да компенсира част от загубите си на европейските пазари

2. Отражението на военните конфликти върху морския, въздушния и сухопътния транспорт

2.1. Морски транспорт

Отражението на военната ситуация върху Украйна се изрази в силното затруднение на доставките по Черноморския коридор. Атаките върху пристанищата, блокадите и минирането на морския коридор направиха корабоплаването почти невъзможно, но износът все пак се осъществи, макар и по-бавно, благодарение на зърнения коридор (Одеса-Босфор). Заедно с подкрепата на ООН и международните организации беше създаден „зърнен коридор“ с цел деблокиране на износа за Украйна. Този коридор осигури стабилизирането на глобалната продоволствена сигурност, заявяват от (United nations, 2023), през този коридор са изнесени над 30 милиона тона зърно.

2.2. Въздушен транспорт

Като отговор към предприетите военни действия към Украйна от страна на Русия, Европейският съюз затвори въздушното си пространство за руските авиокомпаниии, което ги принуди да съставят нови маршрути за полетите си. В отговор към Европейския съюз, Русия също затвори небето си за полети на страни членки в Европейския съюз. Съставените нови маршрути увеличиха времетраенето на полетите, както и разхода за гориво. След ограничението за директни полети от Русия към страни от Европейския съюз се забелязва се увеличаване в броя полетите между Сърбия и Русия, казват от (Цветкова, 2025). Сърбия, която не е част от Европейския съюз, става отворен въздушен коридор - връзка между Русия и Европа.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

С настъпилите обстоятелства, Истанбул се превърна в значителен транзитен център за полетите между Русия и Европа, като поддържа полетите от и до големите градове отбелязва (Bechev, 2024).

2.3. Сухопътен транспорт

Както върху морския транспорт, военните конфликти имат влияние и над сухопътния транспорт, след инвазията на Русия в Украйна освен морския транспорт са сериозно пострадали и железопътните коридори и пътища. Това доведе до създаването на „Коридори на солидарността“ от страна на Европейския съюз, за да може Украйна да продължава да изнася стоки и също така да внася това, от което има нужда. Днес 4 години след началото на военния конфликт „Коридорите на солидарността“ са съществени за икономиката на страната.

2.4. Газопроводен транспорт

Влошаването на отношенията между страните естествено оказва влияние и върху енергийните отношения и газопроводите Nord Stream, през които руският газ преминава за Европа. На фигура 1 е представен маршрута на Nord Stream.



Фиг. 1. Карта на предложения „Северен поток“ и свързващите тръбопроводи

Източник: Wikipedia

В следствие на нарастващата геополитическа несигурност и наложените санкции доставките са ограничени, което води до рязко покачване на енергийните цени. По данни от (Heuck, Kreysel, & Schiffer, 2025) преди войната Русия е доставяла около 45% от природния газ в Европейския съюз, но след началото на войната спада приблизително до 18,9% за 2024 година.

Увеличаването на енергийните разходи оказва пряко влияние и на транспортните разходи на въздушния, морския и сухопътния транспорт, което води до появата на

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
икономическа нестабилност. Освен ключов коридор за преминаването на руския газ, Украйна се намира в стратегическа роля за сухопътния транспорт към Европа.

3. Адаптиране на транспортните маршрути към условия на военни конфликти и ефектът от това върху глобалните вериги на доставки.

Настъпилата геополитическа обстановка дава тласък на Европейския съюз за създаването на „Коридори на солидарността“, чрез които Украйна да осъществява внос и износ. Това са транспортни коридори по суша, чрез железопътен и автомобилен транспорт, речен транспорт по река Дунав и морски Европейски пристанища. Благодарение на тези коридори се осъществява износът на зърнени култури, метали и други стоки, но също се получават и хуманитарни помощи, военна подкрепа и внос на горива. „Коридори на солидарността“ основно свързват страната с Полша, Румъния, Словакия, Унгария, Молдова и България, чрез пристанища и сухопътни връзки. Пристанища като Констанца в Румъния, Гданск и Гдиня в Полша, заедно с Дунавските пристанища се явяват изходни точки за връзката на Украйна със световните пазари (Фигура 2).



Фиг. 2. Коридори на солидарността между ЕС и Украйна
Източник: Европейска комисия

Макар и това преструктуриране на маршрута да води до по-големи транспортни разходи и натоварване на сухопътната и пристанищна инфраструктура на държавите като Полша и Румъния, „Коридорите на солидарността“ помагат да се избегне глобална продоволствена криза и смекчават натиска на Русия върху страната. След като Киев отказва подновяването на 5 годишния договор подписан през 2019 година между „Газпром“ и „Нефтегаз“ след 1 януари през 2025 година транзитът на руския газ през

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Украйна спира. Този отказ доведе до пренасочване на пътищата за доставка на руския газ до Европа. Вследствие на ограничаването на Nord Stream, Ямал-Европа и прекратяване на транзита през Украйна, Русия активно започна да използва Turk Stream, преминаващ под Черно море към Турция за износа си на газ към Европа.

Всички компоненти, посочени по-горе, като блокирането на Черноморските пътища, създаването на „Коридори на солидарността“, пренасочването на пътя на руския газ през Турция и блокирането на въздушното пространство, водят до увеличават логистичните разходи. А промени като прекъсването на енергийните коридори и ограничаването на Nord Stream доведоха до рязко повишаване на цените на горивата за всички видове транспорт. С това разходите по доставките се увеличиха и респективно цените на стоките поскъпнаха, което доведе до дисбаланс в международната търговия.

4. Ескалацията на военни конфликти и връзката с ръстът в международните логистични разходи

Анализи направени за 2025 година съобщават за значително повишаване на международните логистични разходи или в частност застрахователните премии. Според (UrkArgoConsult, 2025) Ескалациите на военното напрежение по Черно море водят до силно осезаем ръст на застрахователните премии за „военен риск“ в размер от 0,4%- 0,5% от стойността на кораба за украинските и от 0,65% до 0,80% за руските портове. Същевременно данни от (Keller, 2026) ни дават сведения за подновени застрахователни оценки с ръст до 1% от стойността на кораба, при нападения с дроне по търговските кораби.

Несигурността за плаване по Черно море, причинена от военното напрежение, кара застрахователите да увеличават размера на застрахователните премии за корабите минаващи през конфликтните зони. Нарастващите рискове от атаки по търговските танкери и щети по корабите налага скок в цените на застраховките за „военен риск“. За сведение от (World insurance, 2023) обявяват, че дванадесет от тринадесет клуба за защита и обезщетяване няма да предоставят покритие на клиентите си поради големи финансови загуби. Прекратяването на покритието „военен риск“ за плавателните съдове в конфликтната зона Русия, Украйна или Беларус значително затруднява собствениците на кораби да осигурят застраховка при плаване в региона. Това иначе казано води до по-високи премии и в някои случаи се стига до плаване без застрахователно покритие. По данни от същия източник става ясно, че се очаква войната между Русия и Украйна да коства на световната застрахователна индустрия от 10 до 12 милиарда паунда. Във връзка с промените в застрахователните компании става ясно, че украинските застрахователи са изправени пред големи трудности при покриването на нанесените поражения от военните действия, поради високия риск и ограниченията във финансовите ресурси.

5. Устойчивост на логистиката и веригите на доставки

Условията, възникнали след войната между Украйна и Русия, показват необходимостта от диверсификация на транспортните маршрути и коридори, както и на доставчиците. Чрез диверсификацията се постига по-добра координация между държавите и максимално намаляване на логистичните бариери, както и на зависимостта от снабдяване само от даден доставчик, какъвто е случаят с руския газ. Създаването на „Коридорите на солидарността“ от страна на Европейския съюз, показват, че може да има гъвкаво управление на логистичните процеси, ефективна координация и комуникация между държавите, дори и в условия на война. Тази инвестиция на Европейския съюз и сътрудничеството между държавите ясно демонстрира как веригите

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

на доставки могат да бъдат устойчиви дори и в контекста на войната. Според доклада на икономическото сътрудничество и развитие (OECD, 2024), за да е възможна устойчивост на веригите на доставки в кризисни ситуации, каквато е войната между Русия и Украйна, е необходим комплексен подход. Това изисква сътрудничество не само между фирмите, но и намеса на правителствено ниво, както и диверсификация на доставчици и транспортни коридори, по-гъвкави регулации и намаляване на логистичните бариери. Предприемането на тези мерки би довело до адаптивност и подобряване на устойчивостта на веригите на доставки при геополитическа нестабилност.

Заклучение

Като заключение може да се каже, военните конфликти и ескалиращо напрежение между страните Русия и Украйна рефлектира сериозно върху международния транспорт. В случая ясно се вижда уязвимостта на международната транспортна мрежа и коридори-морски, въздушни и сухопътни - в условия на геополитически сътресения. Особено изразено е това влияние върху страни основно износители на нефт, нефтопродукти, метали, критични суровини, жито, зърнени култури и слънчогледово олио за огромна част от Европа, Азия и Африка. Блокадите над ключови морски, сухопътни и въздушни коридори, изискват съставянето на нови маршрути, като това води до скок в транспортните разходи и ръста на международните логистични разходи. Последици имаше и върху глобалните вериги на доставките. Алтернативните пътища, освен повисоки транспортни разходи и удължаване на времето за доставки, доведоха и до натоварване на инфраструктурата на транзитните държавите.

В същото време кризата разкри и възможностите за адаптация и устойчивост в логистичен аспект с наравата на „Коридори на солидарността“. Заедно със създаването на нови транспортни коридори и сътрудничество между страните от Европейския съюз, бизнеса и правителствата се доказва, че в възможно международния транспорт и доставки да съществуват и в време на война.

Ситуацията разглеждана по настоящем разкрива колко зависими са международният транспорт и глобалните веригите на доставки от геополитическата сигурност и какво влияние оказват върху глобалната икономика в случаи на военни конфликти и ескалации.

Използвана литература

- Heuck, L., Kreysel, M.-A., & Schiffer, H.-W. (2025). *Geopolitics and Europe's Natural Gas Supply: Aspects and Consequences from a Gas and Electricity Markets Perspective*. Извлечено от <https://www.intereconomics.eu/https://www.intereconomics.eu/contents/year/2025/number/6/article/geopolitics-and-europe-s-natural-gas-supply.html>
- Amann, C. (02 03 2022 г.). *Ukraine invasion hampers wire harness supplies for carmakers*. Извлечено от <https://www.euronews.com/https://www.euronews.com/next/2022/03/02/autos-ukraine-suppliers>
- FAO. (08 04 2022 г.). *Ukraine crisis: the world can still contain the impact on global food security with the right policies, FAO Director-General says*. Извлечено от Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO): <https://www.fao.org/newsroom/detail/ukraine-crisis-the-world-can-still-contain-the-impact-on-global-food-security-with-the-right-policies-fao-director-general-says>
- World insurance. (27 01 2023 г.). *Insurers End War-Risk Cover for Shipping Across Russia, Ukraine & Belarus*. Извлечено от <https://www.worldinsuranceagency.com/https://www.worldinsuranceagency.com/insurers-end-war-risk-cover-for-shipping-across-russia-ukraine-belarus/>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
Европейски съвет. (15 01 2024 г.). *Санкции на ЕС срещу Русия: въпроси и отговори*.
Извлечено от <https://www.consilium.europa.eu/bg/policies/sanctions-against-russia-explained/#importban>
- Bechev, D. (07 02 2024 г.). *Closer Ties to the West Don't Mean Turkey Will Give Up On Russia*.
Извлечено от <https://carnegieendowment.org/>: [https://carnegieendowment.org/russia-
eurasia/politika/2024/02/closer-ties-to-the-west-dont-mean-turkey-will-give-up-on-
russia](https://carnegieendowment.org/russia-eurasia/politika/2024/02/closer-ties-to-the-west-dont-mean-turkey-will-give-up-on-russia)
- Bandura, R., Timtchenko, I., & Robb, B. (08 04 2024 г.). *Ships, Trains, and Trucks: Unlocking Ukraine's Vital Trade Potential*. Извлечено от CSIS | Center for Strategic and International Studies: <https://www.csis.org/analysis/ships-trains-and-trucks-unlocking-ukraines-vital-trade-potential>
- Bandura, R., & Timtchenko, I. (08 04 2024 г.). *Ships, Trains, and Trucks: Unlocking Ukraine's Vital Trade Potential*. Извлечено от CSIS | Center for Strategic and International Studies: <https://www.csis.org/analysis/ships-trains-and-trucks-unlocking-ukraines-vital-trade-potential>
- OECD. (28 11 2024 г.). *Promoting resilience and preparedness in supply chains*. Извлечено от www.oecd.org: https://www.oecd.org/en/publications/promoting-resilience-and-preparedness-in-supply-chains_be692d01-en.html
- Цветкова, М. (15 02 2025 г.). *През "стената" от санкции: Кои страни станеха "врати" на руснаците към Европа*. Извлечено от <https://money.bg/>: <https://money.bg/macro/prez-stenata-ot-sanktsii-koii-strani-stanaha-vrati-na-rusnatsite-kam-evropa.html>
- UrkArgoConsult. (02 12 2025 г.). *War risk insurance rates for ships calling at Ukrainian ports have increased*. Извлечено от <https://ukragroconsult.com/>: <https://ukragroconsult.com/en/news/war-risk-insurance-rates-for-ships-calling-at-ukrainian-ports-have-increased/>
- Bouso, R. (08 12 2025 г.). *G7's Russian oil tanker ban shows teeth, but bite is in doubt*. Извлечено от <https://www.reuters.com/>: <https://www.reuters.com/markets/commodities/g7s-russian-oil-tanker-ban-shows-teeth-bite-is-doubt-2025-12-05/>
- United nations. (2023, 06 01). *Update from the Office of the UN Coordinator for the Black Sea Grain Initiative*. Retrieved from <https://www.un.org/>: <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/update-26-may-2023>
- Keller, Y. (02 02 2026 г.). *War insurance rates spike for Black Sea shipping after tanker drone attacks*. Извлечено от <https://beinsure.com/>: <https://beinsure.com/news/war-insurance-rates-spike-for-black-sea-shipping/>

**ВЛИЯНИЕ НА САНКЦИИ И ЕМБАРГО ВЪРХУ
МЕЖДУНАРОДНИЯ ТРАНСПОРТ С АКЦЕНТ – ВНОС НА
АВТОМОБИЛИ ОТ САЩ**

АЛЕКСАНДЪР ВАЛЕНТИНОВ КИРИЛОВ

Студент, специалност „Бизнес Логистика“, III курс, УНСС

Резюме

Настоящият доклад разглежда влиянието на международните санкции и търговските ембарго на върху международния транспорт, с акцент върху вноса на автомобили от САЩ за България. Доклада анализира историческото развитие на санкционните режими и тяхното отражение върху логистичните вериги, транспортните разходи и международната търговия. Основната цел на доклада е да установи как въведените през периода 2024–2026 г. нови митнически политики от страна на САЩ влияят върху автомобилния внос в България.

Ключови думи: санкции, ембарго, международен транспорт, мита, автомобилен внос

Abstract

The present report examines the impact of international sanctions and trade embargoes on international transport, with a focus on the import of automobiles from the United States to Bulgaria. The study analyzes the historical development of sanction regimes and their effects on logistics chains, transport costs, and international trade. The main objective of the research is to determine how the new tariff policies introduced by the United States during the period 2024–2026 influence automobile imports in Bulgaria. Keywords: sanctions, embargo, international transport, tariffs, automobile imports

Keywords: sanctions, embargo, international transport, tariffs, automobile imports

Увод

През последните години международната търговия все по-често се влияе от санкции, ембарго и нови митнически политики (WTO, 2023). Тези мерки се използват като инструмент за икономически натиск, но същевременно оказват влияние върху международния транспорт и логистичните вериги (OECD, 2022).

Санкциите могат да доведат до увеличаване на транспортните разходи, промяна на маршрутите и забавяне на доставките. Това засяга както големите икономики, така и по-малки пазари като България.

Автомобилният сектор е един от секторите, които са силно зависими от международния транспорт. Въвеждането на нови митнически политики от страна на САЩ през периода 2024–2026 г. поставя въпроса как тези промени влияят върху вноса на автомобили в България (The White House, 2025; Budget Lab, 2025).

1. Същност на санкциите и ембаргото

Санкциите са икономически мерки, които една държава или група държави налагат върху друга държава (Hufbauer et al., 2009). Обикновено това се прави, когато има политически конфликт, нарушение на международни правила или желание да се упражни натиск. Вместо да се използва военна сила, се използват икономически ограничения.

Санкциите могат да бъдат различни по вид. Най-често срещаните са:

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- повишаване на митата върху определени стоки;
- забрана за внос или износ на определени продукти;
- ограничения върху банкови операции и разплащания;
- забрана за работа с определени фирми или лица.

Тези мерки могат да засегнат цели отрасли – например енергетика, транспорт или автомобилна индустрия. Когато това се случи, ефектът не е само политически, а и икономически.

Ембаргото е по-строга форма на санкция. При него се налага пълна или почти пълна забрана за търговия с дадена държава. Това означава, че стоки не могат да бъдат изнасяни или внасяни, а транспортните връзки често се прекъсват. В исторически план ембаргата са водили до сериозни икономически затруднения за засегнатите държави.

Важно е да се отбележи, че в повечето случаи санкциите се налагат от икономически по-развити и по-силни държави върху по-слаби икономики. Това показва, че санкциите са не само икономически инструмент, но и средство за влияние и контрол (de Souza et al., 2024). По-силните държави разполагат с по-голям икономически ресурс и могат да си позволят да ограничат търговията, докато по-слабите страни често усещат по-тежко последствията.

В крайна сметка санкциите и ембаргото водят до промени в международната търговия (WTO, 2023). Те намаляват обемите на обмен, увеличават разходите и създават несигурност за бизнеса. Именно затова тяхното влияние върху транспорта и логистиката е толкова важно за разглеждане.

2. Влияние на санкциите върху международния транспорт

След като разгледахме какво представляват санкциите и ембаргото, следва логичният въпрос – как те влияят върху международния транспорт?

Когато една държава въведе санкции срещу друга, това почти винаги засяга движението на стоки (OECD, 2022). Ако се ограничи търговията, транспортът автоматично се променя. Корабите може да не могат да влизат в определени пристанища, самолетите да нямат достъп до въздушно пространство, а някои компании да бъдат изключени от международни

превози.

Това води до няколко основни последствия:

- промяна на транспортните маршрути;
- увеличаване на разстоянията за превоз;
- повишаване на разходите за гориво и застраховки;
- забавяне на доставките;
- намаляване на обемите на превозваните стоки.

Например, ако една държава бъде санкционирана, компаниите започват да търсят алтернативни пазари. Това означава нови логистични решения, нови партньори и често по-сложна организация на транспорта.

Морският транспорт е особено чувствителен към такива промени, защото по-голямата част от международната търговия се извършва по море (UNCTAD, 2024). Когато санкциите засегнат определени маршрути, товарите трябва да бъдат пренасочени, което оскъпява целия процес.

За да разберем по-добре как санкциите влияят върху транспорта, е важно да видим как това се е случвало и в миналото. Историята показва, че при всяко по-сериозно ембарго или търговско ограничение се наблюдават промени в международните транспортни потоци.

Затова в следващата част ще разгледаме някои примери от исторически план, за

да видим как санкциите са променяли търговията и транспорта през годините. Това ще ни помогне по-лесно да направим връзка със съвременната ситуация и новите митнически политики.

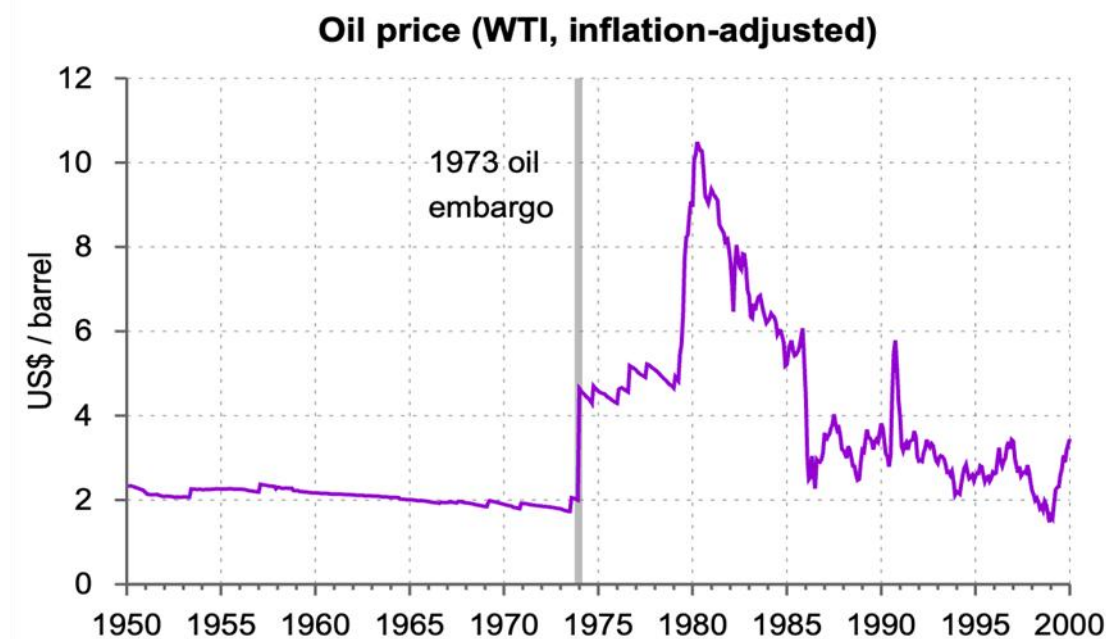
3. Санкциите в исторически план

Санкциите се използват от десетилетия като инструмент за икономически и политически натиск. Макар че често се разглеждат като част от съвременната политика, тяхната употреба има дълга история. Историческите примери показват, че когато се въведат икономически ограничения, те почти винаги водят до промени в международната търговия и транспорта.

3.1. Петролното ембарго от 1973 г.

Един от най-известните примери е петролното ембарго през 1973 г., когато страните от ОПЕК ограничават износа на петрол към САЩ и други западни държави. Това решение води до рязко покачване на цените на горивата и до сериозни икономически сътресения.

Тъй като транспортът зависи пряко от горивото, последиците се усещат веднага. Разходите за превоз на стоки се увеличават, а много икономики изпадат в рецесия. Според Hufbauer et al. (2009), този случай показва как ограничаването на стратегически ресурс може да има глобален ефект.



Фигура 1. Цена на петрола (WTI), коригирана спрямо инфлацията (1950–2000 г.)

Източник: Wikimedia Commons, данни за WTI oil price (1973 oil crisis).

Както се вижда от Фигура 1, след 1973 г. цената на петрола се повишава рязко. Това увеличение оказва пряко влияние върху транспортните разходи, тъй като горивото е основен фактор в международния транспорт. Повишаването на цената на петрола води до поскъпване на превозите и до икономическа нестабилност в световен мащаб.

Този пример е важен, защото показва пряката връзка между икономическите ограничения и транспорта. Когато се ограничи достъпът до основен ресурс, цялата система започва да функционира по-трудно.

3.2. Санкциите срещу Иран

Санкциите срещу Иран също са показателен пример. Те включват ограничения върху износа на петрол, банкови операции и международни разплащания. В резултат на това износа на Иран намалява значително, а транспортните компании започват да избягват търговия с ирански пристанища.

Huang et al. (2024) посочват, че подобни санкции не само намаляват търговията, но и водят до преразпределение на товаропотоците. Част от корабите са принудени да използват по-дълги маршрути или да работят при по-високи застрахователни разходи.

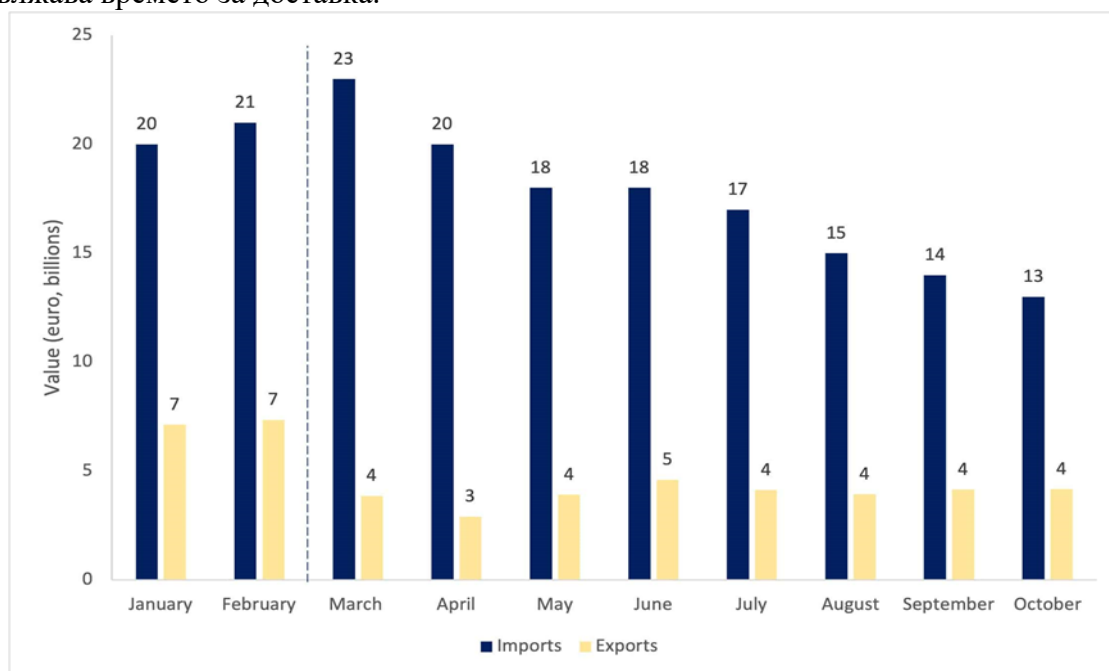
Това означава, че дори когато санкциите са насочени към една държава, ефектът се разпространява върху цялата международна транспортна система.

3.3. Санкциите срещу Русия

След 2014 г., а още по-силно след 2022 г., санкциите срещу Русия доведоха до значителни промени в международната търговия. Ограниченията включват забрана за достъп до пристанища, ограничения върху авиационния транспорт и санкции върху енергийния сектор.

European Commission (2025) отбелязва, че транспортният сектор е директно засегнат от санкционните пакети. Това означава, че определени кораби и авиокомпаниите нямат достъп до европейския пазар.

UNCTAD (2024) допълва, че при подобни ситуации често се наблюдава пренасочване на морските маршрути, което увеличава разходите за транспорт и удължава времето за доставка.



Фигура 2. Месечни стойности на внос и износ между ЕС и Русия (2022 г.)
Източник: ECIPE, по данни от Eurostat (2022).

Както се вижда от Фигура 2, след началото на санкциите през 2022 г. търговията между ЕС и Русия намалява значително. Вноса спада от около 20 млрд. евро до приблизително 13 млрд. евро, а износа също намалява. Това показва, че санкциите имат

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
реален ефект върху търговските потоци, което от своя страна влияе и върху международния транспорт.

3.4. Общи изводи от историческите примери

От разгледаните примери могат да се направят няколко по-обща извода:

- Санкциите почти винаги намаляват обемите на търговия.
- Те увеличават транспортните разходи.
- Водят до промяна на международните маршрути.
- Създават несигурност за бизнеса.

Според de Souza et al. (2024), санкциите често се използват от по-развити икономики като инструмент за влияние върху по-слаби държави. Това подкрепя хипотезата, че санкциите не са само икономическа мярка, а средство за стратегическо въздействие.

Ossa (2023) също подчертава, че нарушенията в глобалните вериги на доставки показват колко силно е свързана световната икономика. Когато една част от системата бъде ограничена, ефектът се разпространява и към други държави.

Историческите примери показват, че санкциите винаги водят до промени в търговията и транспорта. В миналото това се е случвало при петролното ембарго и при различни международни конфликти. Днес обаче световната икономика е много по-свързана и зависимостта между държавите е още по-голяма.

Затова, когато през периода 2024–2026 г. се въвеждат нови митнически политики и търговски ограничения от страна на САЩ, ефектът не остава само на глобално ниво. Той достига и до по-малки икономики, включително България.

В следващата част ще бъде разгледано именно това – как съвременните търговски ограничения и санкционни политики влияят върху международния транспорт и върху автомобилния внос в България.

4 Влияние на съвременните митнически политики върху България

4.1 Новите митнически мерки на САЩ (2024–2026 г.)

През 2025 г. администрацията на САЩ въведе нови мита върху вноса на автомобили и автомобилни части. Според официалната информация от The White House (2025), беше обявено 25% мито върху определени категории автомобили. Тази мярка предизвиква напрежение в международната търговия и доведе до нови преговори между САЩ и Европейския съюз.

Според анализ на Budget Lab (2025), подобно увеличение на митата води до покачване на крайните цени и до намаляване на търсенето. Това означава по-нисък обем на търговия, което автоматично влияе и върху международния транспорт.

4.2 Как това засяга България

България не е сред най-големите търговски партньори на САЩ, но вносът на автомобили от Америка има своето място на пазара. Според информация от Money.bg (Nikolov, 2025), през 2024 г. в България са внесени приблизително 640 автомобила от САЩ.

Макар числото да не изглежда голямо, този пазар е важен за определени търговци и транспортни компании. Автомобилите от САЩ обикновено се доставят чрез морски транспорт, което означава, че всяка промяна в митническите политики или търговските отношения може да повлияе на:

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- транспортните разходи;
- крайната цена за потребителите;
- обема на вноса;
- логистичните срокове.

Според данни на БТА (Evstatiev & Yordanova, 2025), автомобилите са сред основните стоки, внасяни от САЩ в България, като генерират част от митническите приходи.

4.3 Потенциални икономически ефекти

Ако международните търговски отношения се влошат или ако се въведат допълнителни ограничения, България може да усети следните ефекти:

- намаляване на автомобилния внос от САЩ;
- преминаване към алтернативни пазари (например Европа или Азия);
- по-високи транспортни разходи;
- намалено търсене на определени модели автомобили.

Това показва, че макар България да не е основен участник в глобалната търговска политика, тя остава зависима от решенията на по-големите икономики.

4.4 Връзка между историческите примери и съвременната ситуация

Разгледаните исторически примери показват, че санкциите почти винаги водят до икономически сътресения и промени в международния транспорт. Независимо дали става въпрос за петролното ембарго през 1973 г., санкциите срещу Иран или ограниченията срещу Русия, резултатът е сходен – повишаване на разходите, пренасочване на маршрути и намаляване на търговските обеми.

Тези процеси се наблюдават и в съвременния период. Разликата е, че днес международната икономика е много по-свързана и дори по-малки държави като България могат да усетят последствията от решения, взети от по-големи икономики.

Това поставя въпроса доколко новите митнически политики на САЩ през периода 2024–2026 г. могат да окажат влияние върху автомобилния внос в България и върху транспортните разходи.

5 Сравнителен анализ на автомобилния внос от САЩ за България

5.1. Период преди въвеждането на новите мита (2022–2024 г.)

Преди въвеждането на новите митнически политики от страна на САЩ през 2025 г., вносът на автомобили от Америка за България остава сравнително стабилен. Според данни, цитирани от Money.bg (Nikolov, 2025), през 2024 г. в страната са внесени приблизително 640 автомобили от САЩ на обща стойност около 7,5 млн. щатски долара.

Макар обемът да не е много голям в сравнение с европейския автомобилен пазар, този сегмент има значение за определени търговци и транспортни компании. Автомобилите от САЩ се доставят основно по море, което означава, че транспортните разходи и митническите процедури са ключови фактори.

Според БТА (Evstatiev & Yordanova, 2025), автомобилите са сред основните стоки, внасяни от САЩ, като формират част от митническите приходи на България. Това показва, че макар пазарът да е нишов, той има икономическо значение.

5.2. Период след въвеждането на новите митнически мерки (2025–2026 г.)

През март 2025 г. администрацията на САЩ обявява въвеждане на 25% мито върху определени категории автомобили и автомобилни части (The White House, 2025). Това предизвиква напрежение в международната търговия и води до преговори между САЩ и ЕС (Gray & Shalal, 2025).

Според анализ на Budget Lab (2025), подобно увеличение на митата може да доведе до:

- повишаване на крайните цени;
- намаляване на търсенето;
- свиване на обема на международната търговия.

За България това означава потенциално намаляване на вноса от САЩ и възможно пренасочване към други пазари.

5.3. Основни разлики между двата периода

Сравнявайки двата периода, могат да се открият няколко основни тенденции:

Таблица 1

Основни разлики за периода 2022–2024 г. спрямо 2025–2026 г.

Показател	2022–2024 г.	2025–2026 г.
Обем на внос	Относително стабилен	Вероятност за спад
Транспортни разходи	Нормализирани след пандемията	Риск от увеличение
Търсене	Стабилно	Възможно намаляване
Търговска несигурност	Умерена	Повишена

Източник: Собствена изработка

5.4. Конкретни ефекти за България

Макар България да не е основен участник в глобалните търговски конфликти, тя усеща ефектите от тях. Новите митнически политики показват, че решения, взети от големи икономики като САЩ, могат да окажат влияние и върху по-малки пазари.

Това потвърждава и хипотезата на настоящия доклад – че санкциите и търговските ограничения, налагани от по-развити държави, водят до реални промени в международния транспорт и засягат и страни като България.

5.5 Конкретен пример от съвременната ситуация

Възможен сценарий при продължаване на митническите ограничения

Ако митническите ограничения останат в сила или бъдат допълнително увеличени, могат да се развият няколко сценария:

- **Сценарий 1** – Намаляване на автомобилния внос от САЩ. Българските търговци могат постепенно да намалят доставките от Америка и да се насочат към европейски или азиатски пазари.

- **Сценарий 2** – Повишаване на крайните цени. Ако транспортните и митническите разходи се увеличат, това ще се отрази върху крайната цена за потребителя. Това може да намали търсенето.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- **Сценарий 3** – Промяна на транспортните маршрути. Компаниите могат да търсят по-евтини логистични решения, което ще доведе до промяна в товаропотоците и в използваните пристанища.

Във всички случаи става ясно, че решенията на големи икономики като САЩ могат да окажат влияние и върху по-малки пазари като България. Това потвърждава, че международният транспорт е силно зависим от глобалната политическа и икономическа среда.

Заклучение

Настоящият доклад разглежда влиянието на санкциите и търговските ембаргото върху международния транспорт, като постави специален акцент върху вноса на автомобили от САЩ за България. Историческите примери, като петролното ембарго от 1973 г., санкциите срещу Иран и ограниченията срещу Русия, показват, че икономическите мерки почти винаги водят до промени в търговските потоци и транспортните маршрути.

Анализът на съвременната ситуация показва, че новите митнически политики на САЩ през периода 2024–2026 г. създават несигурност в международната търговия и могат да окажат влияние върху автомобилния внос в България. Макар страната да не е основен участник в глобалните търговски конфликти, тя остава зависима от решенията на по-големите икономики.

Сравнението между предходния период и периода след въвеждането на новите мита показва, че съществува риск от намаляване на вноса, повишаване на транспортните разходи и промяна в логистичните решения. Това потвърждава поставената хипотеза, че санкциите и търговските ограничения, налагани от икономически по-силни държави, оказват реално влияние върху международния транспорт и върху по-малки пазари като българския.

В заключение може да се каже, че санкциите не са само политически инструмент, а фактор, който променя икономическите процеси и структурата на международната търговия. Поради динамичния характер на глобалната икономика, бъдещото развитие ще зависи от политическите решения и от способността на държавите и бизнеса да се адаптират към новите условия.

Използвана литература

- Budget Lab, Yale University (2025) *The fiscal, economic and distributional effects of 25% auto tariffs*. Research report, 28 March 2025. Available at: budgetlab.yale.edu/research/fiscal-economic-and-distributional-effects-of-25-auto-tariffs (Accessed: 17 February 2026).
- de Souza, G., Hu, N., Li, H. and Mei, Y. (2024) *Trade war and peace: How to impose international trade sanctions*. Journal of Monetary Economics, 146, 103572.
- ECIPE (2023) *EU-Russia trade since the war*. Available at: <https://ecipe.org/insights/eu-russia-trade-since-the-war/> (Accessed: 9 March 2026).
- European Commission (2025) *Sanctions on transport*. EU Sanctions Map. Available at: commission.europa.eu/topics/eu-sanctions-against-russia (Accessed: 17 February 2026).
- Evstatiev, V. and Yordanova, V. (2025) *Imports from US generate 4% of Bulgaria's revenues from tariffs*. Bulgarian News Agency (BTA), 4 April. Available at: bta.bg/en/news/economy/865851-imports-from-us-generate-4-of-revenues-from-tariffs

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
bulgaria-s-revenues-from-tariffs (Accessed: 17 February 2026).
- Gray, A. and Shalal, A. (2025) *US and EU avert trade war with 15% tariff deal*. Reuters, 28 July 2025.
Available at: [reuters.com/business/us-eu-avert-trade-war](https://www.reuters.com/business/us-eu-avert-trade-war) (Accessed: 17 February 2026).
- Huang, G., Chen, L. and Luo, B. (2024) *International trade sanctions imposed due to the Russia–Ukraine war may cause unequal distribution of environmental and health impacts*.
- Hufbauer, G.C., Schott, J.J., Elliott, K.A. and Oegg, B. (2009) *Economic Sanctions Reconsidered*. 3rd ed. Washington DC: Peterson Institute for International Economics.
- Nikolov, Y. (2025) *Vnosnite koli ot Amerika v Balgariya: Biznes za milioni v syankata na targovskata voyna*. Money.bg.
Available at: money.bg/auto/vnosnite-koli-ot-amerika-v-balgariya (Accessed: 17 February 2026).
- OECD (2022) *Global trade and transport under geopolitical tensions*. Paris: OECD Publishing.
Available at: [oecd.org](https://www.oecd.org) (Accessed: 17 February 2026).
- Ossa, R. (2023) *Today's supply chain disruptions reaffirm the importance of a multilateral trading system based on WTO rules*. WTO Economics Blog, 2 June 2023.
- UNCTAD (2024) *Review of maritime transport 2024*.
Available at: unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024 (Accessed: 17 February 2026).
- Wikimedia Commons (2024) *Oil price (WTI, inflation-adjusted)*.
Available at: <https://commons.wikimedia.org> (Accessed: 9 March 2026).
- World Trade Organization (2023) *World Trade Report 2023: Re-globalization and resilience*. Geneva: WTO Publications.
Available at: [wto.org](https://www.wto.org) (Accessed: 17 February 2026).

**СВЕТОВНА ТЪРГОВСКА ОРГАНИЗАЦИЯ И ВЛИЯНИЕТО НА
ТЪРГОВСКИТЕ БАРИЕРИ ВЪРХУ МЕЖДУНАРОДНИЯ
ТРАНСПОРТ**

НАТАЛИЯ КРАСИМИРОВА КРУМОВА

Студент, специалност „Бизнес логистика“, III курс, УНСС

Резюме

Световната търговска организация (СТО) представлява ключова институция в глобалната търговска система и играе фундаментална роля в оформянето на международните търговски отношения. Основната цел на този доклад е да покаже как СТО влияе върху международния транспорт чрез регулирането и намаляването на търговските бариери, как тарифите, квотите и митническите процедури влияят върху прехвърлянето на стоки между страните и дали тези мерки имат положително или отрицателно въздействие върху глобалните търговски потоци. Ще разгледаме накратко ролята на СТО за улесняване на търговията и връзката между търговските регулации и ефективността на международния транспорт.

Ключови думи: Световна търговска организация (СТО), търговски бариери, международен транспорт, тарифи, митнически регулации

Abstract

The World Trade Organization (WTO) represents a key institution in the global trading system and plays a fundamental role in shaping international trade relations. The report's main target is to show how the WTO influences international transport through the regulation and reduction of trade barriers, how tariffs, quotas and customs procedures affect the transfer of goods between countries, and whether these measures have a positive or negative impact on global trade flows. We are going to take a brief look at the role of the WTO in facilitating trade and the relationship between trade regulations and the efficiency of international transport.

Keywords: World Trade Organization (WTO), trade barriers, international transport, tariffs, customs regulations

Увод

През 1995 г. е създадена “Световната търговска организация” (СТО) като основна международна институция, регулираща световната търговска система. Нейната поява поставя началото на нов етап в развитието на глобалната икономика, основан на ясни, правно обвързващи правила и механизми за уреждане на спорове между държавите. В условията на все по-засилени връзки между държавите и по-тясното икономическо сътрудничество, международната търговия започва да бъде ключова за икономическия растеж, а международният транспорт е основното средство за нейното осъществяване.

Въпреки развитието на световните пазари търговските бариери продължават да оказват влияние върху движението на стоки между държавите. Митата, квотите, администрацията и различните технически изисквания могат да доведат до забавяне на доставките, увеличаване на транспортните разходи и намаляване на конкурентоспособността на предприятията. В същото време определени бариери изпълняват защитна функция, свързана със сигурността, опазването на околната среда и контрола върху качеството на стоките. Тази ситуация създава нужда от балансирани международни правила.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Целта на доклада е да разгледа ролята на СТО в регулирането на търговските бариери и влиянието им върху международния транспорт. А именно чрез основните функции на организацията и връзката ѝ със “Споразумението за улесняване на търговията”.

Докладът изследва както положителните, така и отрицателните ефекти на търговските бариери - защитните им функции, но и увеличените разходи и забавянията по границите. Използвани са официални документи, статистически данни и сравнителен метод. Изследването показва, че СТО има пряко влияние върху организацията на международния транспорт и върху развитието на световната икономика.

Значение на СТО

Ролята на СТО е да създава, променя и налага правила, които всички държави членки са длъжни да спазват. Тези правила гарантират равнопоставеност между страните и ограничават възможността за едностранни и произволни търговски мерки. По този начин се намалява рискът от търговски конфликти и се създават по-добри условия за развитие на международния обмен.

Споразуменията на СТО обхващат стоки, услуги и интелектуална собственост. Те уреждат въпроси, свързани с митата, субсидиите, техническите стандарти и защитата на търговските интереси. Тези споразумения не са статични. Променят се от време на време и към тях могат да се добавят нови споразумения, в зависимост от развитието на световната икономика и новите предизвикателства пред международната търговия. Промените в правилата за търговия изискват съгласието на членовете на СТО, които трябва да постигнат решение чрез преговори, което гарантира баланс между интересите на развитите и развиващите се държави (World Trade Organization, 2024).

СТО повишава стандарта на живот като насърчава по-свободната и справедлива търговия. Осигурява пълна заетост и нарастващ обем на реалните приходи, както и на ефективното търсене. Разширява производството на стоки и услуги и търговията с тях, което води до по-голяма икономическа активност и конкуренция на международните пазари. Организацията насърчава устойчивото развитие и опазването на околната среда, като отчита потребностите на развиващите се държави и им предоставя по-гъвкави условия за участие в световната търговия. По този начин СТО играе важна роля не само като регулатор, но и като фактор за икономическа стабилност и глобално развитие.

Дейности

Прилагането на правилата и целите на СТО се осъществява на национално ниво чрез законодателството и институциите на всяка държава членка. Тоест международните споразумения и стандарти се прилагат чрез националните закони и правила. В България основният орган, отговорен за координацията и прилагането на търговската политика, свързана със СТО е Министерството на икономиката и индустрията. Чрез своите официални документи и политики то следи за спазването на международните търговски правила, както и за прилагането на споразуменията на СТО в националната икономика (Министерство на икономиката и индустрията, 2017).

Дейностите, които се извършват в организацията са: воденето на преговори и залагането на общи стандарти и правила. Също и разглеждане и решаване на международни спорове и намаляване на митата. Следене на публичност и информиране от държавите членки, както и подпомагане на най-бедните и развиващите се страни. СТО улеснява прилагането, управлението и действието на различните търговски споразумения и предоставя форум за многостранни търговски преговори. Организацията

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
също така разрешава търговските спорове чрез Органа за уреждане на спорове (ОУС)⁵. Преглежда и националната търговска политика на своите членове, и си сътрудничи с други международни организации с цел създаване на по-сплотена световна икономическа политика. Чрез тези дейности се постигат и споразумения за мерки за развитие (Union, 1995b).

Официалните документи на Министерството на икономиката съдържат информация за правилата и процедурите, които регулират международната търговия и транспорта. Чрез тях се създава по-голяма яснота и предвидимост в търговските отношения, тъй като държавите не могат да променят внезапно митата или да налагат ограничения без основание. Освен това тези документи дават възможност да се проследи до каква степен се спазват договорените правила и как това влияе върху международния транспорт и преминаването на стоките през границите.

По този начин дейността на СТО не се ограничава само до създаването на правила за търговията, а оказва пряко влияние и върху организацията на международния транспорт. Именно чрез тези правила се определя колко бързо и ефективно могат да се движат стоките между различните държави.

Връзката между СТО и международния транспорт

Търговията и транспортът са взаимнозависими. СТО влияе на транспорта чрез “Споразумението за улесняване на търговията”. То помага за по-бързото преминаване на камионите по границите. СТО предоставя техническо съдействие за улесняване на търговията както чрез собствените си програми, така и чрез своите държави членки и други правителствени организации. Включително Световната банка, Световната митническа организация и Конференцията на ООН за търговия и развитие (UNCTAD)⁶. Прогнозите показват, че пълното прилагане на Споразумението за улесняване на търговията би могло да намали търговските разходи средно с 14,3% и да увеличи световната търговия с до 1 трилион долара годишно, като най-големите печалби ще бъдат в най-бедните страни. За първи път в историята на СТО изискването за прилагане на Споразумението е пряко свързано с капацитета на страната да го направи. Създаден е “Механизъм за улесняване на търговията” (TFAF)⁷, за да се гарантира, че развиващите се и най-слабо развитите страни получават необходимата помощ, за да се възползват максимално от “Споразумението за улесняване на търговията” (TFA)⁸. Това показва как СТО и МТ са свързани, като организацията непрестанно подпомага страните да участват по-лесно и по-ефективно в световната икономика (World Trade Organization, 2024).

Влиянието на СТО върху международния транспорт

“В основата на организацията стоят споразуменията на СТО, договорени и подписани от по-голямата част на търгуващите държави. Тези документи предоставят правната рамка за международната търговия. Те са по същество - договори, обвързващи

⁵ Орган за уреждане на спорове (ОУС) - Орган за управление и съгласуване, който контролира дейността на дадена организация или проект

⁶ Конференция на ООН за търговия и развитие (UNCTAD) - Основен орган на Общото събрание на ООН, насочен към интегрирането на развиващите се страни в световната икономика

⁷ Механизъм за улесняване на търговията (TFAF) - Програма на СТО, която подпомага развиващите се и по-слаборазвитите страни да прилагат правилата за по-лесно и бързо движение на стоки по границите

⁸ Споразумение за улесняване на търговията (TFA) - договор на СТО, който цели да опрости и ускори процедурите за внос и износ между страните членки

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

правителствата да държат търговската си политика в рамките на договорените ограничения” (World Trade Organization, 2024).

Основните принципи, върху които се съставят правилата на СТО са няколко (World Trade Organization, 2024).

На първо място е принципът на недискриминация. Той включва т.нар. “Режим на най-облагодетелстваната нация”, според който всяко търговско предимство дадено на една държава трябва да бъде предоставено и на останалите членки. Съответно една страна не може да налага по-високи мита или по-строги условия само на определен партньор. Това гарантира равнопоставеност при преминаване на граници и при прилагане на митническите режими.

На второ място е принципът на обвързаните места. Държавите поемат ангажимент да не увеличават митническите ставки над договорените нива. Тези митнически норми (ставки) се вписват в официални списъци и създават предвидимост за търговците. Благодарение на това фирмите могат да изчисляват разходите си предварително и да планират логистиката си без риск от внезапни промени.

Третият важен елемент е прозрачността. Държавите са длъжни да публикуват своите търговски правила, процедури и изисквания за документация. Това намалява административната несигурност и ограничава възможността за скрити ограничения. При прозрачност има по-малко забавяния и по-ясни изисквания при митнически проверки.

СТО също така урежда въпроси, свързани със субсидиите, техническите стандарти и санитарните мерки, като поставя рамки, в които държавите могат да ги прилагат. Това предотвратява използването на технически стандарти като скрити форми на търговски ограничения. Това е от изключително значение за превоза на хранителни и индустриални стоки, при които различията в стандартите могат да доведат до спиране на товари по границите.

Не на последно място стои механизмът за разрешаване на спорове. При възникване на конфликт между държави той осигурява институционален път за разрешаването му, вместо да се стига до едностранни санкции или блокиране на търговски потоци. По този начин се създава стабилност и се намалява рискът от внезапни прекъсвания в международните транспортни вериги.

Влиянието на тези правила върху международния транспорт е съществено. Те ограничават възможността за произволни такси, непредвидени проверки и административни забавяния. Без тях разходите за превоз биха били непостоянни и трудно изчислими, а времето за доставка - значително по-дълго. Чрез общата система от договорени правила СТО създава по-стабилна и предвидима среда, в която транспортните компании да могат да функционират ефективно, а държавите да защитават своите икономически и социални интереси в рамките на ясно определените граници.

След като разгледахме влиянието е време да разкрием положителните и отрицателните страни на СТО върху МТ.

Барьерите от една страна влияят положително, защото имат възможността да спрат опасни и технически неизправни превозни средства и такива, които са силно замърсяващи чрез своите вредни емисии. Това гарантира безопасността на транспортните пътища и намалява риска от инциденти, които биха могли да забавят движението на стоки и да повишат разходите за превоз. Освен това проверките стимулират фирмите да поддържат превозните средства в технически изправен вид и да инвестират в по-екологични технологии, което в дългосрочен план подобрява устойчивостта на транспорта.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Предотвратяват също и разпространението на болести по животните и храни, негодни за консумация. Така се защитава здравето на потребителите и се намаляват икономическите загуби. Предотвратяват се и потенциални карантини. В допълнение тези мерки създават доверие между държавите членки. И международният транспорт и търговия се извършват чрез спазването на установени стандарти за безопасност и качество. Това позволява също и по-ефективен контрол върху търговските вериги, което намалява вероятността от контрабанда и незаконен внос на забранени или опасни стоки. По този начин се укрепва цялостната сигурност на международния транспорт.

От друга страна влияят и отрицателно, защото някои документи изискват повече време за обработка и проверка, следователно престоят по границите значително се удължава. Това забавяне не само увеличава времето за доставка, но и създава непредвидими логистични предизвикателства за транспортните компании, които трябва да планират маршрути и ресурси с повече резерв. Последствията се изразяват в допълнителни разходи за гориво, заплати и за стоки с кратък срок на годност, които се налага да бъдат изхвърлени заради забавянията. Освен това, удълженият престой на границите може да доведе до задръствания, което рефлектира върху превозвачите и се увеличава рискът от допускане на грешки. Допълнителните проверки също могат да забавят снабдяването на пазара на време.

В дългосрочен план това влияе на ефективността на международните транспортни вериги и може да повиши цените на крайните продукти като намалява конкурентноспособността на фирмите на световния пазар.

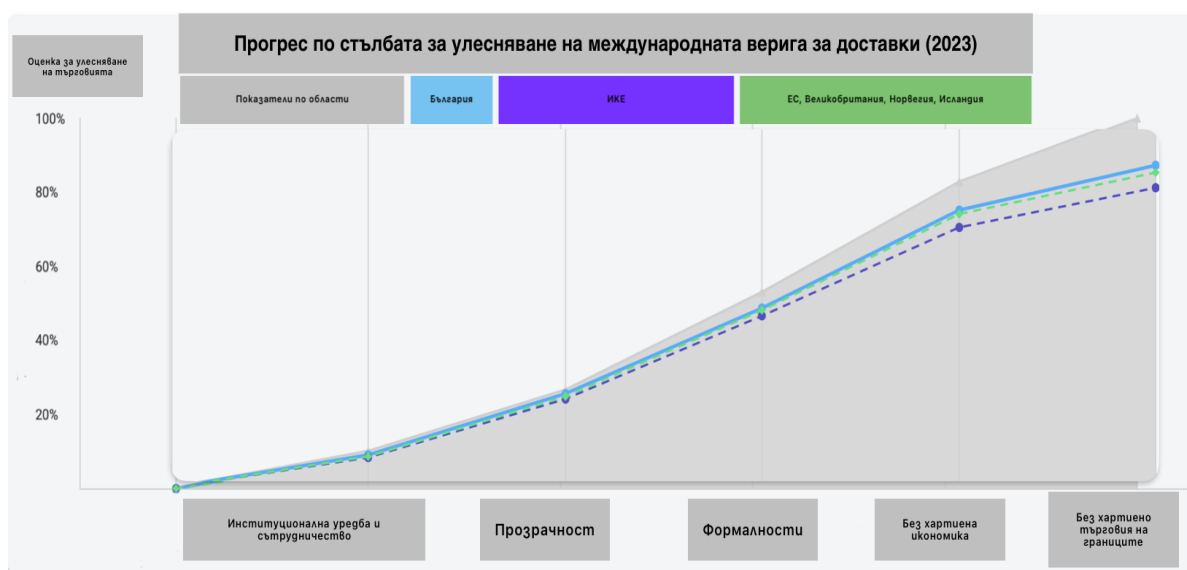
Обобщение за влиянието на СТО върху международния транспорт

Барьерите и проверките в международния транспорт гарантират безопасност. Те опазват здравето и потребителите, и укрепват надеждността на търговските вериги. В същото време удължават престоя на границите. Създават допълнителни разходи и могат да намалят ефективността и конкурентноспособността на фирмите.

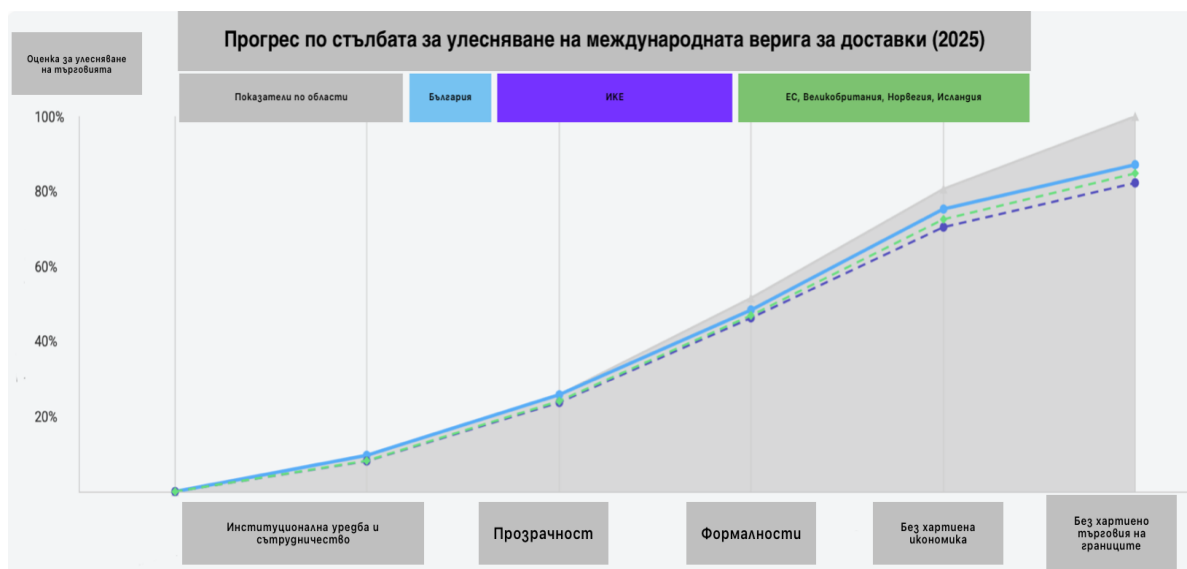
Дигитализацията и нейната ефективност

Данните от Глобалното проучване за дигитализация и устойчиво улесняване на търговията показват, че около 72 % от държавите вече използват мерки за улесняване на търговията, включително дигитални и електронни процедури. Това означава, че стоките преминават границите по-бързо, с по-малко забавяния и по-предвидими срокове за доставка. Дигитализацията помага на фирмите да намалят хартиената документация и да планират логистиката си по-лесно, което води до по-ниски разходи за гориво, персонал и време (Европейски съюз, 2024).

В същото време държавите, които прилагат стандартите на СТО, имат по-ефективни митнически процеси и по-добър контрол върху търговските потоци. Това не само улеснява международния транспорт, но и подобрява цялостната надеждност на веригите за доставки, като гарантира, че стоките достигат до потребителите по-бързо и по-безопасно.



Фиг. 1. Улесняване на търговията и без хартиената търговия в България (2023 г.).
Източник: (ООН, 2023)



Фиг. 2. Улесняване на търговията и без хартиената търговия в България (2025 г.).
Източник: (ООН, 2025)

Графиките (Фигура 1 и Фигура 2) показват напредъка на България в дигитализацията на търговията:

- Фигура 1 (2023 г.) - България се справя добре с прозрачността и административните процедури, но все още изостава в по-сложни области като без хартиена търговия и без хартиена икономика спрямо средното за ЕС.
- Фигура 2 (2025 г.) - България се подобрява във всички области и се доближава до развитите европейски икономики.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

По-високото ниво на дигитализация намалява бюрократията, ускорява преминаването на стоките през границите и прави веригите за доставки по-ефективни. Това повишава конкурентоспособността на България и улеснява интеграцията ѝ в международната търговия.

Сравнителен анализ на значението за международния транспорт от дейността на СТО

Свободното движение на стоки и хора значително подобрява ефективността на международния транспорт. В рамките на ЕС благодарение на Шенгенското пространство, преминаването на границите почти не изисква спиране за паспортни или митнически проверки. Това позволява почти непрекъснат поток от стоки и пътници, минимални закъснения и по-ниски транспортни разходи.

От друга страна границите извън ЕС с контролни пунктове и митнически проверки значително увеличават времето за преминаване. Обикновено между 12 и 48 часа. Това удължава пътуването, повишава разходите за логистика и ограничава ефективността на международната търговия.

Влиянието на търговските бариери е върху потока на стоки и услуги. Намаляването им улеснява глобалния обмен и стимулира икономическата активност.

Таблица 1

Статистика - оскъпяване на стоките заради административни такси

Тип граница	Време за преминаване	Административни и митнически разходи	Оскъпяване на стоките
ЕС (вътрешни граници) - Шенген	Почти без спиране	Минимални	0-2 %
Извън ЕС - контролни пунктове	12-48 часа	Паспортни проверки, митнически формалности, такси	12-18 %

Източник: (Publishing, 2018)

Таблицата представя сравнителни данни за оскъпяването на стоките в зависимост от административните и митническите такси при преминаване на границите. Тя показва разликата между държавите с по-свободен режим на движение на стоки и тези, при които съществуват повече контролни процедури и административни изисквания. Данните илюстрират как степента на регулации и граничен контрол влияе върху крайната цена на стоките и върху ефективността на международния транспорт.

Административните и митнически такси имат пряко влияние върху крайната цена на стоките и ефективността на МТ. В рамките на ЕС благодарение на Шенгенското пространство, липсата на постоянни гранични проверки улесняват преминаването на стоките. Почти без спиране и административни разходи. Следователно това води до минимално оскъпяване - между 0 и 2 %.

Извън ЕС с наличието на контролни пунктове и допълнителна администрация времето за преминаване се удължава с 12-48 часа. Съответно се увеличават и разходите за логистика. В резултат на това цената на стоките се повишава и е между 12-18 % в зависимост от страната и сложността на процедурите.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Тези данни показват, че търговските бариери забавят потока на стоки и услуги. А тяхното намаляване чрез международни споразумения улеснява глобалния обмен и стимулира икономиката.

Ограничения - от 2017 към днешна дата

През 2017 г. влиза в сила “Споразумението за улесняване на търговията”, което има за цел да опрости митническите процедури и да намали времето и разходите за преминаване на стоките през границите. През следващите години се показва колко важно е гладкото и непрекъснато движение на транспортните потоци. Например по време на пандемията от Ковид-19, когато забавянето на логистиката спря доставките и наруши глобалните вериги на доставки.

Към днешна дата се наблюдава преминаване към пълна дигитализация на процедурите, като електронните документи постепенно заменят хартиените формуляри. Това улеснява бързия поток на стоки и информация, намалява риска от забавяния и позволява по-гъвкава и безопасна международна търговия (World Trade Organization, 2024).

Заклучение

Световната търговска организация играе ключова роля за регулирането на международната търговия и за ефективността на международния транспорт. Чрез своите споразумения и правила СТО създава предвидима и прозрачна среда за преминаване на стоки между държавите, намалявайки произволни мита, административни бариери и непредвидени забавяния. Споразумението за улесняване на търговията (TFA) показва, че премахването или намаляването на бариерите води до по-бързо и по-ефективно придвижване на стоки, намаляване на разходите и стимулиране на глобалната икономическа активност.

В същото време търговските бариери имат и защитна функция - осигуряват безопасност, контролират качеството на стоките и намаляват риска от незаконен или опасен внос. Данните показват, че ефективната комбинация от правила, дигитализация и международни стандарти гарантира баланс между сигурността и икономическата ефективност.

СТО допринася за стабилност, предвидимост и развитие на световната търговия, като подкрепя както развитите, така и развиващите се държави да се включват по-лесно в глобалните транспортни и търговски вериги.

В рамките на настоящия доклад беше разгледана ролята на СТО в регулирането на международната търговия и нейното значение за развитието на международния транспорт. Бяха анализирани основните принципи и споразумения на организацията, влиянието на търговските бариери и значението на мерките за улесняване на търговията. Чрез представените примери и статистически данни се показва как намаляването на административните процедури и подобряването на граничните процеси водят до по-ефективно движение на стоки.

Използвана литература

Европейски съюз. (1995). Споразумение на СТО | eur-lex. Europa.eu. <https://eur-lex.europa.eu/BG/legal-content/summary/wto-agreement.html>

Европейски съюз. (2024). Международни организации и многостранни форуми. Shaping Europe's Digital Future. <https://digital-strategy.ec.europa.eu/bg/policies/international-organisations>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Министерство на икономиката и индустрията. (2017). Многостранни Търговски Отношения И ЕС В СТО. Министерство На Икономиката И Индустрията.
https://www.mi.government.bg/?post_type=trade_policy&p=12911
World Trade Organization. (2024). World trade organization - global trade. Wto.org.
<https://www.wto.org>

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
**ТРАНСПОРТНИ ПОСЛЕДИЦИ ОТ БРЕКЗИТ В МИТНИЧЕСКИЯ
КОНТРОЛ И ВЗАИМООТНОШЕНИЯТА МЕЖДУ ЕС И
ВЕЛИКОБРИТАНИЯ**

АНТЪНИ ГАЙ ЗУЕЛ

Студент, специалност „Бизнес логистика“, III курс, УНСС

Резюме

Брекзит, или известен още като официалното напускане на Европейския съюз от Обединеното кралство на 31 януари 2020 г., представлява фундаментална промяна в търговския и транспортен пейзаж. Основната цел на доклада е да покаже как Брекзит влияе върху митническите разпоредби между Обединеното кралство и Европейския съюз, как се отразява на движението на стоки между страните и дали това е положително или отрицателно. Ще разгледаме накратко сухопътния транспорт и отношенията между Обединеното кралство и основните страни от ЕС.

Ключови думи: *Брекзит, Европейския Съюз, митнически разпоредби, движение на стоки*

Abstract

Brexit, or also known as the United Kingdom leaving the European Union at 31st of Jan 2020 officially, constituted a fundamental shift in the trade and transport landscape. The report's main target is to show how Brexit affects the customs regulations between the UK and the European Union, how it impacts the transfer of goods between the parties and if it's positive or negative. We are going to take a brief look at the land transport and the relationship between the UK and the main countries of the EU.

Keywords: *Brexit, European Union, customs regulations, transfer of goods*

Увод

На 31 декември 2020 г. приключи свободното движение на хора, стоки и услуги между Обединеното кралство и Европейския съюз. Преди тази дата търговските сделки между държавите членки на ЕС и Обединеното кралство са били третираны като вътрешнообщностно движение, което означава, че не са подлежали на митнически процедури или мита. Тази система се е основавала на минимална бюрокрация и максимална плавност.

Целта на доклада е да се покаже същността на Брекзит, как влияе на движението на стоките, на митническите регулации и изисквания за нови документи. Също така има за цел да поясни предизвикателствата на Брекзит според Джеймс Хукъм, които са коментирани в Европейския парламент, още преди официалното напускане на Великобритания от ЕС, чиито гледни точки и до ден днешен са актуални, а именно наличието на квоти за превозни средства, разрешения за преминаване на границите и признаването на квалификацията на шофьорите (Хукъм, 2017) и как, чрез практически примери в компанията Rhenus Logistics Limited във Великобритания и в Сухпорт, Германия, са се сблъскали с предизвикателствата, след напускането на Великобритания от ЕС.

1. Въведение на Брекзит

Правителството на Обединеното кралство решава да попита жителите си на референдум дали Великобритания трябва да остане в Европейския съюз или да напусне. Референдумът се проведе на 23 юни 2016 г., като Англия и Уелс гласуват за напускане, а Шотландия и Северна Ирландия - за оставане. Като цяло 51,9% казаха, че Обединеното кралство трябва да напусне ЕС, и 48,1%, че трябва да остане член (Kerridge, 2017). Избирателната активност е била 72,2%, така че 37,5% от електората са гласували за напускане. Референдумът по това време е консултативен и не обвързва парламента. Впоследствие обаче консервативното правителство заяви, че ще уважи решението на гражданите, както и лейбъристката опозиция. Причината за напускане на ЕС произтича от нерешителна подкрепа на британското правителство за ЕС в продължение на много години; правителствена програма за строги икономии и съкращения на разходите от 2010 г. насам; имиграцията увеличи населението, но обществените услуги не успяха да се справят с това. Според Националната статистическа служба на Обединеното кралство, между 2010 и 2016 г. населението нарастна с 1,5% годишно, но разходите за здравеопазване нарастна само наполовина и здравната служба е била подложена на нарастващ натиск. Много хора са акцентирали имиграцията като проблем, а не като част от решението, въпреки факта, че 12% от здравните работници в Обединеното кралство през 2016 г. са били имигранти (5% са били от ЕС), според изчисления на британското правителство. Така че желанието за промяна на посоката е присъствало, тъй като доходите и услугите бяха свити. Като цяло остана усещане за слабо разбиране на ЕС и мрачна кампания за референдум, в чиято кампания за „напускане“ е подчертавала колко много плаща Обединеното кралство на Брюксел (пренебрегвайки да спомене потока в обратна посока или недостатъците от напускането). Кампанията за оставане е била в отбранителна позиция и когато икономистите говореха за разходите от напускането и предимствата на оставането, те бяха отхвърляни като „експерти“, на които не бива да се има доверие, поради политиката на Би Би Си (BBC), която е настоявала да интервюира по един икономист от всяка страна, но чрез този подход оставя впечатлението, че икономистите са разделени. В резултат на тази политика в почти всички техни програми е имало много дебати по BBC.

2. Предизвикателствата при Брекзит във взаимоотношенията между Великобритания и ЕС-27

Говорителят на европарламента Джеймс Хукъм (EPinUK, 2017) акцентира Обединеното кралство и правителствата на Европейския съюз да вземат решение относно следните рискови области, а именно наличието на квота за превозно средство, разрешение за преминаване на граница и признаване на квалификации на шофьорите. Хукъм фокусира важните търговски маршрути и връзки между Великобритания и република Ирландия, като новите проверки на границата ще изискват по-дълги срокове за обработка, като рискът от това е, че ще създаде опашки и забавяния, а целта на европарламента е да се избегне това колкото е възможно повече. Акцентира проблема, че няма физическо пространство в пристанищата, в които да се движат и прехвърлят фериботите, нито в Англия, нито на континенталното крайбрежие и нито в Ирландия, което ще създаде задръствания в тези райони и риск от особено дълги опашки, които има пристанището на Дувър. Била е направена оценка, при която на всеки 2 допълнителни минути забавяне при проверка на превозното средство, през тогавашните текущи системи за обработка, се създава опашка с дължина 27km, като се има предвид само потоците, а камо ли в други континентални ирландски пристанища, като тук отправя, че

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

това е сериозно предизвикателство за правителството на Обединеното кралство и за правителствата на ЕС-27, по конкретно правителствата на Франция, Белгия, Нидерландия, Испания и република Ирландия. Трябва да бъдат въведени нови митнически системи и да се уточняват изискванията за документация им. Говорителят акцентира, че новите служители по правоприлагане ще се нуждаят от съоръжения, които да бъдат обучени в нови процедури, които ще се правят всяка година в Обединеното кралство, чиято стойност възлиза на 300 милиона допълнителни декларации, като настоящото ниво на декларацията(2017) е било само 90 милиона.

Следващата му теза е за необходимост на гаранция за непрекъснатост на транспортните превозни средства. Тъй като правителството на Обединеното кралство е заявило намерение да напусне митническия съюз и единния пазар, което се предполага, че ще сложи край на споразумението за общностни лицензи, което означава, че няма свободно движение на камиони и за разлика от търговските споразумения, при които има резервни позиции с тарифите и процедурите на Световната търговска организация(СТО), няма стандартно определяне за приемане на квоти за камиони за преминаване на границата, старата система ЕСМТ(European Conference of Ministers of Transport), която се е използвала до 1993 година е неефективна, поради факта, че настоящите квотни стойности покриват само 5% от текущия обем на търговия. Обемите на търговия движещи се между Дувър и Кале са достатъчно доказателство за успеха на единния пазар. Веригите за доставки и интегрираните методи на производство отговориха на възможности и ефективността, които единният пазар създаде, но всички държави членки на Европейския съюз трябва да реагират на тази стъпка. Той пояснява ролята на държавните агенции за бързото им адаптиране на Брекзит.

Апелира в дългосрочен план да се опростят и да се автоматизират процедурите, като превозните средства да могат да продължат да преминават граници и че има взаимно признаване на шофьорски квалификации лицензи и да има баланс на търговията на Великобритания. Призовава към сериозна отговорност както за Обединеното кралство така и за ЕС-27.

3. Предизвикателства пред автомобилния транспорт след Брекзит

Според Мартин Керидж (2017), последиците от Брекзит върху автомобилния транспорт са:

- Спиране на каботаж (транспортна дейност, при която превозвач на кораб или камион, регистриран в една държава, извършва вътрешни превози на стоки или пътници между два пункта в рамките на друга държава) от ЕС в Обединеното кралство и обратно.
- Ако няма реципрочни споразумения, автомобилният транспорт между ЕС и Обединеното кралство може да бъде застрашен. Необходимо е взаимно договорено приемане на документи, шофьорски книжки и др.
- Нови гранични проверки в пристанищата на Ламанша, пристанищата на западното крайбрежие (например Ливърпул) и между Обединеното кралство и Ирландия, както и в пристанищата на ЕС.
- Нужда от транспорт между ЕС и Ирландия, за транзитно преминаване през Обединеното кралство.
- Камионите, преминаващи вътрешните граници на ЕС, вече използват лиценз на Общността, но с Brexit камионите може да се нуждаят от двустранни или ЕСМТ разрешителни, за да преминат границата на Обединеното кралство, а те са предмет на квоти.
- Може да са необходими ТИР карнети за митническо преминаване, които са обикновено ограничени по брой

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- Дувър обработва 8500 камиона на ден, 8000 от които до или от ЕС. Много от тях са пресни хранителни продукти. Митническото освобождаване на камиони извън ЕС отнема 20 минути, така че това би валяло за още 8000 камиона, но няма място за повече опашки, като за целта се разработват временни паркинги.

- Недостиг на персонал или превозни средства. 85% от камионите, превозващи през Ламанша, са собственост на граждани на ЕС-27, докато 10% от шофьорите на камиони в Обединеното кралство и 23% от складовия персонал в Обединеното кралство са от ЕС-27.

Последиците от Брекзит, описани от Керидж очертават необходимостта от комплексна трансформация на транспортната система между ЕС и Обединеното кралство в контекста на логистиката. Ограничаването на каботаж, въвеждането на нови гранични проверки и необходимостта от допълнителни разрешителни въздават нови значителни административни и оперативни бариери, нарушаващи съществуващата интеграция на транспортния пазар. Това е особено критично за логистичните вериги, защото те функционират при бърз поток от стоки, при който дори малки забавяния по границите могат да доведат до прекъсване на доставките, увеличаване на разходите и намаляване на ефективността на транспортните операции. Допълнителен проблем представлява зависимостта на сектора от работници от държавите от ЕС-27, тъй като значителна част от шофьорите на камиони в Обединеното кралство са граждани на Европейския съюз и тези нови имиграционни правила и административни изисквания могат да доведат до недостиг на шофьори. Съвкупно тези фактори показват необходимостта от адаптиране на транспортни и логистични системи към новите условия, както и от разработване на политики и механизми за минимизиране на негативни последици от Брекзит върху автомобилния транспорт.

4. Справянето на предизвикателствата, след въвеждането на Брекзит

С оглед на въведените ограничения, разгледани в предишната точка, логистичната компания Rhenus Logistics Limited, по-конкретно фирмите във Великобритания и Сухпорт, Германия(Rhenus Group, 2021) се изправят пред редица предизвикателства, с които трябва да се справят. Интерес представлява автомобилната индустрия поради износа на автомобили в пиковите фази, между двете фирми и също сътрудничеството им след Брекзит.

Фирмата в Германия се натъква на проблеми още от самото начало, като още от първите дни на терминала в Сухпорт, заедно с партньора им от Великобритания, с въвеждането на митнически такси и да се налага всичко това, което трябва да се изпълни, преди стоките да напуснат или да влязат в някой от пазарите. Поради ранната подготовка от немците, задръстванията през терминала са били намалени до минимум. Доброто сътрудничество с местната митническа служба допълнително подпомогна за изясняването на митническите формалности и такси. За да предотвратят дълги опашки от шофьори на камиони, които чакат товари, които не могат да бъдат изпратени до Обединеното кралство, те уведомяват всички участващи страни на веригата на доставките. Основната задача на изпращача, който доставя стоките е да докладва на местната митница в офисите и след това да изпълни цялата верига на доставки с всички митнически формалности, така че стоките да могат да се изпращат през целия ден. Целият персонал са били обучени на новите формалности предварително. Отне около 3 години подготовка, за да стигнат до задоволителен краен резултат.

След Брекзит се увеличава недостига на шофьори във Великобритания, но също и в Европа. Има все повече самостоятелни ремаркета, които са доставени с камиони, които след това се качват от персонала на борда и се изваждат от водата, като тези така

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

наречени непридружени ремаркета допринасят за увеличаване на задръстванията. Има повече време за чакане на камиони и ремаркета, които могат да бъдат изпратени. Компанията има повече складове, впоследствие повече приходи, но за сметка на това има липса на пространство по определен начин. Имат надеждни транспортни услуги, което улеснява дейностите по разтоварване във Великобритания, но не трябва да има прекъсвания в пристанището на разтоварване. Въпреки че пространството е от рядкост, немският и британският поток трябва да бъдат следени внимателно, което допринася за силно сътрудничество.

От гледна точка на дейността на фирмата в Обединеното кралство, започнали са подготовка още три години преди първоначалната дата на Брекзит, като са направили малка качествена информация на клиентската база, като там съдържа изискванията или тълкуването на изискванията въз основа на знанията по тогавашното време, впоследствие но което се е променяло във всеки следващ период. Промените са се случвали многократно и чрез това са били оптимизирани многократно клиентския портал, за да отразяват темите възможно най-добре и да бъде поддържана висококачествена оперативна информация. След като е била ясна датата за Брекзит в края 2020г. въпреки предизвикателствата, те са успели да ги превъзмогнат.

Най-значимата промяна в Брекзит е въвеждането на различни митнически регулации за фирмите, като така излиза, че Великобритания и ЕС стават трети страни и в такъв случай се прилагат общите правила на Световната търговска организация.

На 24 дек 2020г. е подписано Споразумение за търговия и сътрудничество между ЕС и Обединеното кралство, тоест точно преди края на годината, което не им даде възможност да финализират финалните детайли преди новият процес да бъде засегнат от първи януари 2021 година, тоест от гледна точка на клиента всяка експортна или вносна пратка вече изисква митническа формалност. Компанията подпомага клиентите си с настройката на търговската фактура до организиране на процеса за митнически преминавания при пристигане в Европейския съюз или във Великобритания, зависимо от течението. Това е фундаментална промяна за бизнесите, които търгуват с Обединеното кралство, без значение от посоката.

Във фирмата в Германия минават през същите процедури и също за сертификат за произход, който се изисква от митниците, от гледна точка на вноса, потенциално през Великобритания или трета страна е задължително условие. Много правила се отнасят до сертификация, при което има важна роля за проследяване, от гледна точка на вноса за клиенти във Великобритания или изпращачи във Великобритания. Изпращачите, които внасят товари в Европа, трябва да осигурят сертификация което важи. Това допринася за допълнителна документация, но ако се гледа от гледна точка на износа за Великобритания, там има огромна разлика преди и след периода Брекзит.

Забавянията при новите регулаторни изисквания във Великобритания е било още от декември 2020 г., поради предпазна мярка на бизнесите да се подготвят за промените предварително, а освен това се случи и Ковид, при което са изисквали тестовете да бъдат отрицателни преди влизането в страната, като тестове са взимали във влизането на границата и излизането на границата, при което доведе до блокирани пътища във Великобритания преди Коледа. Януари месец е нямало значително забавяне на границите, като основната причина за това е, че понеже се е очаквало масови обеми на превози измежду страните повечето бизнеси са се отказали да транспортират стоки.

В Германия се случва идентична ситуация. През декември месец е имало огромен обем на износ на потребителски стоки и автомобили, но в началото на януари месец са се стопили износите, поради факторите, описани по-рано. От подготовката на фирмата, повечето стоки са били декорирани правилно, като за информиране на изпращачите, така че след като бъдат записани в списъка с резервации са напуснали пристанището

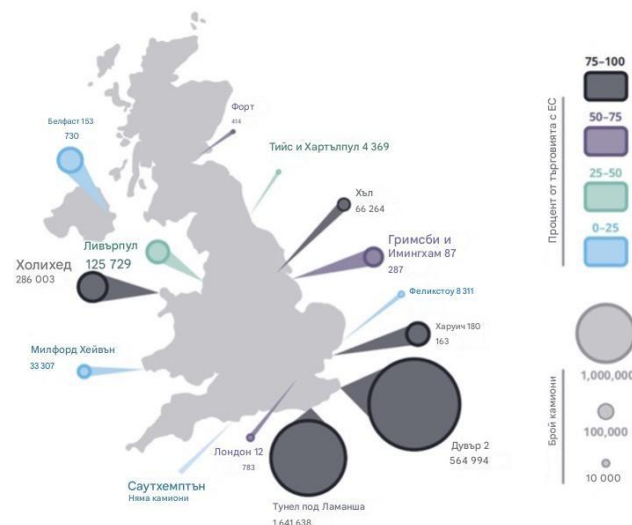
Сухпорт. При митнически решения, ако има проверка на износа, се изчаква за няколко часа. Това което се забелязва след въвеждането на Брекзит е, че има повече митнически обследвания, правят физически проверки на стоките, които ще бъдат изнесени или внесени, чиято дейност се извършва все по-често, поради сертификата за произход. Те също така проверяват какво идва и кога идва и въпреки това е нямало сериозно струпване на границите.

Физическото складово пространство е изиграла ключова роля, като за целта британската фирма са се опитали да освободят колкото се може повече пространство, което се оказва добро решение, поради новите изисквания за складово пространство(2021). Тъй като много бизнеси внасят по-големи обеми се очаква търсенето в Обединеното кралство да се увеличи и поради това са предприели ранни мерки да разширят или максимизират пространството.

От търговията между двете фирми, при износа на автомобили има две пикови фази. Първата е от март до април и втората е от септември до октомври. По време на пиковия период има двоен скок на износа във Великобритания, а извън пиковия период износет е вариращ. Поради Брекзит е имало проблем с полупроводниците в автомобилната индустрия за немската фирма, при които са наели допълнително пространство точно през пристанището от техния съсед 25,000 квадратни метра, точно на място, на което може да осигури зона за изчакване или зона за внос и износ. Благодарение на местната митница, тя е разширила митническата зона и гаража с гаранция и с тази допълнителна зона имат към 400,000 квадратни метра митническо облигационна зона.

5. Предизвикателства пред морския транспорт след Брекзит

4,2 милиона камиона годишно влизат във Великобритания, през района на Дувър или Фолкстоун, чрез ферибот или Тунела под Ла Манш (Фигура 1). Обединеното кралство има малко митнически служители в тези пристанища. Ще са необходими повече митнически служители и от страна на ЕС. Обучението на френски митнически служител отнема две години. Няма място за нови пътни платна или складове в Дувър или Фолкстоун. Тъй като Великобритания има около 50 пристанища, може да има възможност за разпределяне на вноса и износа между тях. Пристанищата на ЕС може да имат подобни проблеми, въпреки че се твърди, че в Кале има място.



Фиг. 1. Трафик на камиони в избрани пристанища на Обединеното кралство.

Източник: Институт на правителството (2015г.)

6. Въздействието на Брекзит върху търговията

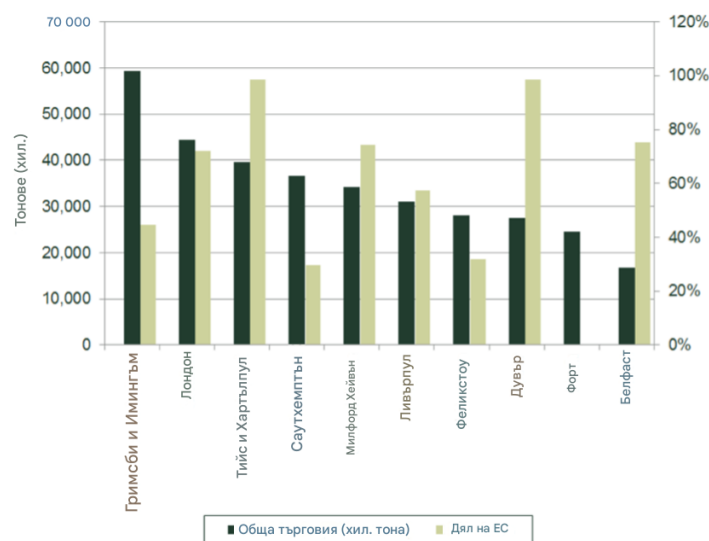
Търговията на Обединеното кралство е обект на тарифи и вносни мита. В сценария на СТО, търговията между Обединеното кралство и държавите членки на ЕС ще се осъществява при тарифи за най-облагодетелствана нация. Според данните за търговия на Евростат през 2014 г. средната тарифна ставка на ЕС е била 5,3.

Търговията в Обединеното кралство ще подлежи на митническо оформяне. Ще има и увеличение на административните разходи. Според СТО около 8% от финансовите разходи за внос на стоки по море идват от митническото оформяне.

Световната банка изчислява, че процесът на митническо оформяне добавя около един ден към процеса на внос за един товарен контейнер. За пътувания с много спирки през Европа обаче ще са необходими отделни митнически проверки за всяка държава, през която е преминал камионът. Вместо безпроблемно пътуване от ферибот до магистрала, камионът ще трябва да чака, докато всеки отделен палет бъде проверен, което ще изисква значителни инвестиции в паркинги в пристанищата на Обединеното кралство и/или дълги опашки във Франция или пристанищни градове на Обединеното кралство.

Като цяло, оценките на Световната банка показват, че допълнителните митнически изисквания ще увеличат разходите за търговията. Обаче обхватът на въздействието е потенциално по-важен. ЕС е най-големият търговски партньор на Обединеното кралство. Около 49% от търговията със стоки на Обединеното кралство е с членове на ЕС според Евростат. Съществуват и доказателства за голямо увеличение на търговията при членство в ЕС. Оценки на Министерството на финансите на Великобритания показват, че членството в ЕС увеличава търговията с членовете на ЕС с между 68% и 85% спрямо базовата позиция на членство в СТО.

Важно е и разпределението на въздействията. Някои пристанища са много по-зависими от търговията с държавите членки на ЕС, отколкото други. Фигура 2 показва обемите на търговията, обработвани от десетте най-големи пристанища в Обединеното кралство, и дела на стоките от ЕС.



Фиг. 2. Товари, обработени от десетте най-големи пристанища в Обединеното кралство

Източник: Данни на Министерството на транспорта и HMRC (2014 г)

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Данните илюстрират значителните разлики в дела на търговията на ЕС между пристанищата, като Саутхемптън и Феликстоу на около 30%, в сравнение с почти целия трафик в Тийс и Хартълпул.

Въпреки че относителната цена на стоките извън ЕС би намаляла, членството предлага и достъп до споразумения за свободна търговия, подписани между ЕС и трети държави. Въпреки това е ясно, че Брекзит, съгласно правилата на СТО, би означавал по-голямо намаляване на търговските модели, отколкото сценарий в рамките на ЕИП (Европейско икономическо пространство).

7. Митнически регулации след Брекзит

След Брекзит всяка търговска сделка между Обединеното кралство и страните от ЕС вече изисква митнически декларации, с потенциални митнически задължения. Това се отнася и за стоки с произход от трети страни (напр. Китай), които, дори и да бъдат оформени в ЕС, те подлежат на митнически такси при влизане в Обединеното кралство. Митническите, акцизните и ДДС процедури вече се прилагат за всички търгувани стоки. Промените засегнаха и правилата за плащане на ДДС и акцизи и възстановяване на суми за стоки като алкохолни напитки и тютюневи изделия.

Въвеждането на тези нови разпоредби дойде с редица нови изисквания за документация. Компаниите, занимаващи се с превоз на стоки между Обединеното кралство и ЕС, трябва да получат EORI номер (Регистрация и идентификация на икономически оператори). Регистрираните по ДДС компании автоматично получиха този номер, докато нерегистрираните компании трябваше да кандидатстват. За износ от Обединеното кралство за ЕС износителите трябва да предоставят своя EORI номер във всяко удостоверение за произход, независимо от стойността на пратката. За износ от ЕС за Обединеното кралство износителите могат да издадат удостоверение за произход с EORI номер за пратки до 6000 евро; над тази сума се изисква номер на регистриран износител (REX). Търговската фактура се превърна в ключов документ за митническите декларации и тя трябва да съдържа удостоверение за произход на стоките. От съществено значение е шофьорите да разполагат с всички необходими митнически документи за своите товари, преди да се опитат да преминат границата.

За автомобилния транспорт са въведени специфични процедури. Транспортирането на стоки до Обединеното кралство вече изисква митнически транзит, което означава, че всеки превозвач трябва да има достъп до един от двата транзитни режима. В сценарий без сделка (въпреки че ТСА (Споразумение за търговия и сътрудничество) е било подписано, предизвикателствата с неговото прилагане остават), транспортът без специални разрешителни ЕСМТ би бил невъзможен, а броят на тези разрешителни е ограничен. Освен това, всички търговски ремаркета над 750 кг и нетърговските над 3500 кг трябва да бъдат регистрирани в Агенцията за лицензиране на водачи и превозни средства (DVLA). Водачите също трябва да носят съответните документи, включително карнети TIR/ATA, (Международен автомобилен транспорт/ Временен внос) в зависимост от избраната транспортна процедура.

Северна Ирландия обаче е различно. За внос на стоки и транспорт на животни тя се третира като държава членка на ЕС. Въпреки това, EORI номер може да е необходим за транспортиране на стоки до или от Северна Ирландия.

Въвеждането на тези изисквания доведе до значително бюрократизиране на процесите, превръщайки се в бариера за навлизане и експлоатация. Умножаването на необходимата документация и процедури за всяка пратка създава огромна административна тежест. Това непропорционално засяга малките и средните предприятия (МСП), които често нямат ресурси или експертиза за справяне със сложни

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

международни търговски разпоредби. За по-големите компании това създава оперативни пречки, увеличавайки режимните разходи и намалявайки ефективността. Тази бюрокрация води до нарастващи разходи (административен персонал, софтуер, митнически агенти) и забавяния, което пряко влияе върху конкурентоспособността и рентабилността на компаниите, участващи в търговията между ЕС и Обединеното кралство. Неправилната документация може да доведе до глоби или задържане на товари, което допълнително увеличава риска. Таблица 1 описва ключовите промени в документацията и митническите процедури след Брекзит.

Таблица 1.

Ключови промени в документацията и митническите процедури след Брекзит

Източник: Multica transport and logistics(2025)

Заклучение

Брекзит предефинира търговията и транспорта между ЕС и Обединеното

Категория на документа/процедурата	Изискване/Описание след Брекзит
EORI номер	Задължително за движение на стоки между Обединеното кралство и ЕС. Издава се автоматично на регистрирани по ДДС компании, останалите трябва да кандидатстват.
REX номер	Изисква се от износителите от ЕС за Обединеното кралство за пратки над 6000 евро да издават декларации за произход.
Митнически декларации (Внос/Износ)	Задължително за всяка търговска сделка между Обединеното кралство и ЕС.
Декларация за произход	Трябва да е посочено във фактурата или друг търговски документ, за да се ползва преференциален (безмитен) статут.
Търговска фактура	Ключов документ за митнически декларации; трябва да бъде правилно форматиран и да съдържа цялата необходима информация.
Митнически транзитни процедури (TIR/ATA)	Превозът на стоки до Обединеното кралство изисква митнически транзит; превозвачите трябва да имат достъп до подходящи режими. Шофьорите трябва да носят TIR/ATA карнети.
Транспортни лицензи	Въведени са нови международни лицензи (напр. „Лиценз за международен оператор на Обединеното кралство“, „Разрешителни за международен автомобилен транспорт на ЕСМТ“) с допълнителни изисквания и такси.
Регистрация на ремарке	Търговските ремаркета >750 кг и нетърговските >3500 кг трябва да бъдат регистрирани в DVLA.

кралство, трансформирайки преди това безпроблемната вътрешнообщностна търговия в сложни международни операции. Анализът на митническите, транспортните и логистични последици показват, че излизането на Великобритания от ЕС доведе до значително усложняване на процеси по трансграничен превоз на стоки.

Въвеждането на нови митнически регулации, задължителните декларации, сертификати за произход, EORI и REX номера, както и специфични транзитни режими,

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

увеличи административната тежест за всички участници във веригата на доставките. Най-засегнати са малките и средните предприятия, поради липса на капацитет за бърза адаптация към сложната нормативна рамка.

От гледна точка на автомобилния транспорт, Брекзит доведе до прекратяване на каботажни превози, риск от ограничени квоти, засилени гранични проверки и необходимост от допълнителна инфраструктура в пристанищата. Проблемите с недостига на шофьори, липсата на складови площи и физическите ограничения на ключови логистични възли като Дувър допълнително са усложнили процеса в транспортната система.

Практическите примери от дейността на логистичните компании Rhenus Logistics Limited и Автомобилната логистика в Сухпорт показват, че с навременна подготовка, инвестиции в обучение на персонала, дигитализация на процесите и тясното сътрудничество с митническите власти могат значително да смекчат негативните ефекти от Брекзит. Въпреки това, дори при добра организация, новата реалност води до по-високи оперативни разходи и по-ниска гъвкавост в сравнение с периода преди 2021 година.

В заключение, след Брекзит, взаимоотношенията между Обединеното кралство и Европейския съюз са преминали от дълбока икономическа интеграция към формализирано и регулирано сътрудничество. Както е било подчертано, още преди официалното напускане на Великобритания от ЕС, от страна на представителя на Европейския парламент Джеймс Хукъм, на практика са се проявили рисковете, свързани с наличието на квота на транспортното средство, разрешение за преминаване на граница и признаване на квалификации на шофьорите. В резултат на това транспортните и търговските отношения между Европейския съюз и Великобритания функционират при по-високи разходи, засилена административна тежест и по-ниска степен на оперативна гъвкавост, което трайно промени характера на двустранното икономическо партньорство.

Използвана литература

- EPinUK. (2017, November 11). Brexit & the Impact on Land Transport. Retrieved February 10, 2026, from You.tube website: https://youtu.be/x9_ivHqWY40?si=ZpVbz3sUzGhQvjXl
- Kerridge, M. (2017). LOGISTICS The Impact of Brexit on the Transport Industry 35 1. WHAT IS BREXIT? *The Impact of Brexit on the Transport Industry*, (4), 35–42. <https://doi.org/10.26411/83-1734-2015-4-40-5-18>
- Multica. (2025, August 4). The Impact of Brexit on Road Transport Between the EU and the UK. Retrieved from Multica website: <https://multica.co.uk/blog/the-impact-of-brexit-on-road-transport-between-the-eu-and-the-uk/>
- Opera. (2016). *Oxera Agenda Advancing economics in business Oxera's independent review of the potential effects of Brexit on transport looked at its effects on the aviation, ports and rail sectors. Market liberalisation.* Retrieved from https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/Brexit-implications-for-the-transport-sector_Final-1.pdf-1.pdf
- Rhenus Group. (2021, December 3). Logistics People Talk I Podcast Episode 4: The impact of Brexit on transport & supply chains. Retrieved February 10, 2026, from You.tube website: https://youtu.be/cSk6kXszunU?si=BD6zbT_grRhoitCL

ЛОГИСТИЧНИ ПРОБЛЕМИ В ЧЕРНО МОРЕ ПО ВРЕМЕ НА ВОЕНЕН КОНФЛИКТ ПО ПРИМЕРА НА УКРАИНА

ДАРЯ ВИТКОВА

Студент, специалност „Бизнес логистика“, III курс, УНСС

Резюме

Логистичните проблеми в Черноморския регион в контекста на военен конфликт демонстрират няколко етапа на трансформация и стабилизиране на логистичните доставки. Основната цел на този доклад е да покаже, че до 2026 г. логистичната архитектура на Черно море най-накрая е преминала от кризисна фаза към устойчива системна трансформация. Въпреки наличието на критични бариери – системни атаки срещу енергийната инфраструктура на пристанищата, минни заплахи и нестабилна военна сигурност – в региона се разработва функциониращ модел.

Ключови думи: морската логистика, военният конфликт, порт, опасност

Abstract

Logistical problems in the Black Sea region in the context of military conflict demonstrate several stages of transformation and stabilization of logistical supplies. The main goal of this report is to show that by 2026 the Black Sea logistics architecture had finally moved from a crisis phase to a sustainable systemic transformation. Despite the presence of critical barriers – systematic attacks on the energy infrastructure of ports, mine threats and unstable military security – a functioning model is being worked out in the region.

Keywords: maritime logistics, military conflict, port, danger

Увод

Към настоящия момент Черноморският регион престана да бъде просто транзитна зона и се превърна в арена за изпитване на стабилността и надеждността на глобалните логистични вериги. Военният конфликт радикално промени правилата на морската логистика в тази акватория: обичайните маршрути, използвани досега, престанаха да бъдат безопасни. Сега те са съпътствани от големи рискове или са напълно блокирани, което постави под заплаха продоволствената сигурност. За страните от Черноморския басейн това се превърна в огромно предизвикателство, изискващо бърза адаптация и търсене на своевременни решения. Изучаването на това как логистиката се трансформира и намира изход в условията на „новата реалност“ на затягания се конфликт, е необходимо за разбирането на бъдещето на световната търговия и ролята на регионалните играчи в новата архитектура на сигурността.

1. Архитектура на морската логистика на Украйна в контекста на конфликта

Морската логистика на Украйна по Черно море е от стратегическо значение за икономиката на страната, тъй като морските пристанища традиционно обработват значителен дял от износните стоки, предимно селскостопански продукти, метали и суровини. От логистична гледна точка, оперативната структура на тази система е комбинация от пристанищна инфраструктура, транспортни маршрути, складове, инструменти за дигитално управление и методи за сигурност на товарите.

Най-важните компоненти на тази структура са пристанищата на Одеска област, така наречените пристанища на Голяма Одеса - Одеско, Черноморско и Южно. Тези пристанища формират основния експортен и логистичен център на черноморската

страна. В рамките на оперативната структура те служат като пунктове за претоварване, центрове за координация на морското корабоплаване, съоръжения за митническо оформяне и временни складови операции. Всяко пристанище има свой специфичен профил: зърнени терминали, контейнерни зони, насипни товари и други съоръжения, които позволяват разпределението на маршрутите и намаляването на натоварването на системата.

Функционирането на тази система обаче е изправено пред глобално предизвикателство. Военният конфликт в Украйна е мащабна въоръжена конфронтация между две съседни държави, започнала през 2014 г. с анексирането на Крим и окупацията на части от Донецка и Луганска области. От 24 февруари 2022 г. този конфликт ескалира в пълномащабно нахлуване от страна на Руската федерация. Той се характеризира с комбинация от конвенционална война, масирани ракетни и дренови атаки срещу гражданска и енергийна инфраструктура и информационна война (пропаганда, шпионска инфилтрация, фалшиви новини и дискредитиране на правителството), което води до нарушаване на общественото доверие. За Украйна това се превърна в изпитание за опита ѝ да защити независимостта си, докато за Европа се превърна в начало на хуманитарна и криза на сигурността.

Последиците от тази агресия създадоха не само опасност на сушата, но и критични рискове в моретата. От началото на 2022 г. Русия окупира Азовско море, правейки пристанищата в региона неизползваеми. В резултат на това оперативната архитектура на логистиката в Черно море се промени значително от 2022 г. насам. Появиха се повишени рискове, водещи до промени в маршрутите на корабите, сроковете за доставка и застраховката на товарите. Военният конфликт доведе до навременното прилагане на алтернативни логистични схеми, включително временни логистични маршрути и засилена координация с международни партньори.

1.1 Трансформация на маршрутите: От блокада към украинския морски коридор.

1.1.1 Кризисна фаза.

Между 2014 и 2022 г. Украйна е управлявала 13 морски пристанища на Черно море, Азовско море и Дунав, шест от които са в експлоатация в момента, което е показано на Фигура 1. Преди пълномащабната инвазия, черноморските пристанища са представлявали над 90% от товарооборота на страната. Освен това, 98% от износа на зърно е преминавал през черноморските пристанища (Bandura, et al., 2024). След февруари 2022 г. достъпът на Украйна до три от 13-те пристанища е бил прекъснат, а операциите в още четири са били спрени поради заплахи за безопасността на плавателните съдове, опасност от мини и редовни атаки срещу пристанищна инфраструктура и търговски кораби. Операциите са били спрени в Николаев, Олва и Херсон, разположени много близо до фронтовата линия, както и в Билгород-Днестровски, където товари все още са били превозвани в незначителна степен през 2021 г. (World Bank, 2025).

В резултат на това товарооборотът в Черно море е намалял значително – до юли 2022 г., когато беше постигнат международен компромис за отваряне на безопасни коридори, на практика нямаше редовни морски превози, което доведе до рязък спад в товаропотоците.



Фиг. 1. Текущо оперативно състояние на морските пристанища на Украйна

Източник: (World Bank, 2025)

1.1.2 Хибридна фаза

Зърнената инициатива отбелязва следващия етап в морската логистика в Черно море в контекста на военния конфликт. Тази инициатива беше подписана на 22 юли 2022 г. между Украйна и Русия, с посредничеството на ООН и Турция (Ministry for Communities, Territories and Infrastructure Development of Ukraine, 2022.). Зърнената инициатива частично възстанови морския транспорт чрез създаване на хуманитарен коридор за кораби, превозващи зърно и храни. Надзорът и координацията бяха осъществени от Съвместния координационен център в Истанбул, а корабът премина през международна проверка.

Въпреки че това позволи възстановяването на значителен дял от износа и намаляването на тежестта върху сухопътната логистика, тази ситуация остана доста несигурна, тъй като беше силно зависима от политически решения и риска от опасност, тъй като това споразумение беше в сила по време на продължаващ военен конфликт.

По време на срока на споразумението Украйна изнесе десетки милиони тонове зърно, което стабилизира световните цени на зърното и осигури на страната паричен поток.

През юли 2023 г. Русия официално и окончателно се оттегли от споразумението, след което инициативата престана да бъде валидна. След това Украйна започна работа по алтернативен морски коридор с международни партньори без участието на страната агресор.

1.1.3 Автономна фаза

През 2023 г. Украйна успя частично да премахне блокадата на Черно море, което позволи стартирането на алтернативен маршрут, наречен Украински морски коридор. Създаването на този коридор за пореден път елиминира проблема с пълната блокада на Черно море и заплахата от пълно спиране на морската логистика в региона. В резултат на това износьт беше възстановен, осигурявайки значителна част от валутните резерви на страната.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Коридорът минава по западното крайбрежие на Черно море, преминавайки през териториалните води на Украйна, Румъния и България, което намалява риска от атака. Маршрутът на новия коридор е показан на Фигура 2. Сигурността се осигурява не само чрез военно възпиране (включително удари срещу вражески флоти), но и чрез противоминни мерки и системи за наблюдение. Корабите плават по определени маршрути без руска инспекция. За разлика от Зърнената инициатива, този коридор позволява транспортирането не само на селскостопански стоки, но и на металургични продукти.



Фиг.2. Зърнени коридори от Украйна в Черно море
Източник: (Nate, 2023)

1.2 Статистически показатели: текущи показатели за товарооборот на пристанищата на Голяма Одеса и пристанищата на Дунав

През 2025 г. украинските пристанища са обработили 76,1 милиона тона товари. През двете години от функционирането на украинския коридор са превозени над 163 милиона тона товари, преминаващи през пристанището Голяма Одеса и Дунавския клъстер (Yuliia, 2025).

Пристанището на Голяма Одеса е основният логистичен център за износ на Украйна, обхващащ пристанищата Южни, Одеса и Черноморск. Преди пълномасштабното нахлуване над 90% от морския износ преминаваше през това пристанище. След пълната блокада през 2022 г. дейността на пристанище беше постепенно възстановена. Сега пристанището възобнови дейността си и износът нараства. През 2025 г. претоварването през пристанището на Голяма Одеса ще възлиза на над 67,8 милиона тона, което е приблизително 89% от общия товарооборот.

Дунавският клъстер включва по-малки пристанища – Измаил, Рени и Усть-Дунайск. Тези дунавски пристанища са се превърнали в частична алтернатива на дълбоководните пристанища и сега служат като значителен резерв за корабоплаването и ключови входни точки. Товарите от дунавските пристанища се транспортират или с баржи по вътрешни водни пътища до Констанца, където се претоварват на по-големи

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

кораби, или директно до крайни дестинации в Средиземно море. През 2023 г. вносът от черноморските пристанища беше блокиран и дунавските пристанища представляваха 19% от общия обем на вноса на Украйна. След стартирането на новия черноморски коридор през август 2023 г. вносът и износът отново се изместиха повече към пристанището на Голяма Одеса, но Дунавският клъстер запазва своята роля. През 2025 г. пристанищата Измаил, Рени и Усть-Дунайск са обработили над 8,2 милиона тона товари, осигурявайки алтернативни маршрути за износ и намалявайки натоварването на сухопътните преминавания (Yuliia, 2025).

2. Черно море през 2026 г.: Преглед на оперативната ситуация

Ситуацията със сигурността в северната част на Черно море продължава да се развива бързо, като търговските кораби са изложени на различни кинетични и оперативни заплахи.

Кинетичните опасности са физически заплахи, включващи директно механично въздействие, насочено към унищожаване, повреждане на обекти или нараняване на човешки живот. В съвременния контекст те включват обстрел, използване на оръжия, експлозии и физическо прихващане.

Военните действия между Русия и Украйна трансформираха средата за морска сигурност в Черно море и отвъд него. Събитията от последните 12 месеца увеличиха оперативните рискове за търговските кораби, особено за тези, които пристигат в пристанища в Украйна и Русия. Потенциалните заплахи варират от военноморски удари и атаки от дронове до минни нападения и широко разпространено заглушаване на GNSS системи.

2.1 Кинетични заплахи и влошаване на пристанищната инфраструктура

Периодът 2025-2026 г. се характеризира с военни операции с ясно изразен фокус върху „инфраструктурата“. Търговските кораби на портите на Голямото одеско пристанище (Одеса, Черноморск и Южни) вече са обект на умишлени, а не на случайни атаки (Hassan, 2026).

Основните цели са подстанции и разпределителни центрове, които поддържат пристанищните кранове и съоръженията за обработка на зърно. Руските сили редовно нанасят удари по пристанищни съоръжения, особено в района на Одеса, а в някои случаи акостирали кораби претърпяват странични щети. Някои търговски кораби също са били директно атакувани по пътя близо до подходите към пристанищата, но подобни инциденти са по-редки от преките атаки срещу самите пристанища.

Кинетичните удари остават една от основните заплахи за търговското корабоплаване. Тази заплаха се характеризира с ракетни атаки срещу пристанищната инфраструктура и плавателни съдове, използването на безпилотни морски дронове и удари срещу пристанищни елеватори и складове. Пристанищата са обект на подобни атаки почти редовно, което значително усложнява дейността им.

Едно от ключовите ограничения, причинени от атаките срещу електропреносната мрежа, е сериозният недостиг на електроенергия. Елеваторите, терминалите и товарните кранове са критично зависими от електричеството, което в момента е силно ограничено, което принуждава операторите да преминат към генератори. Тази практика става особено актуална през зимата, когато ударите срещу електроцентралите стават по-чести. Въпреки усилията за възстановяване, стабилният източник на енергия е недостатъчен и в резултат на прекъсванията пристанищата са принудени да преминат към бавен, последователен процес на товарене – по един кораб наведнъж. Решения за недостига на

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

електроенергия се обсъждат активно от експерти, търсещи нови начини за осигуряване на максимална непрекъсната работа.

Наред с енергийната криза, унищожаването на складове и пристанищна инфраструктура се превърна в значителен разрушителен фактор. Атаките са повредили административни сгради, съоръжения за съхранение на зърно, кейове и хладилни складове. Загубата на такива съоръжения създава сериозни проблеми с организацията на експортните запаси, което от своя страна води до прекъсвания във веригите за доставки и нарушаване на графиците за товарене и превоз. При тези обстоятелства предприятията са принудени да реагират незабавно на възникващите предизвикателства и да търсят алтернативни решения за поддържане на експортния потенциал.

2.2 Мините проблеми и предизвикателства при навигацията:

Проблемът с дрейфувашите боеприпаси в Черно море се е превърнал от локализиран проблем в регионална заплаха със стратегически размери. Мините, незакотвени или поставени в северозападната част на морето, се носят по западното крайбрежие, представлявайки ясна заплаха за териториалните води и изключителните икономически зони, като ефективно парализират съществуващите логистични маршрути.

Борбата с тази заплаха изисква не само бързото разполагане на Черноморската група за разминироване - MCM Black Sea (състояща се от сили от Турция, Румъния и България), но и постоянно визуално наблюдение от страна на граждански кораби. Военноморските мини остават един от най-опасните фактори: значителен брой закотвени и дрейфувачи взривни устройства присъстват във водите от самото начало на инвазията, представлявайки постоянен риск както за търговското корабоплаване, така и за крайбрежната инфраструктура.

Анализ на настоящата ситуация показва, че поради минната заплаха корабите са принудени да плават по строго определени маршрути с безпрецедентно ниво на мониторинг. Тази ограничена маневреност, съчетана с необходимостта от постоянно наблюдение на водите, прави морското корабоплаване в региона изключително сложна и ресурсоемка задача, изискваща максимална концентрация и международно сътрудничество.

Оперативните предизвикателства в Черно море днес далеч надхвърлят непосредствените кинетични заплахи. Един от най-належащите проблеми се е превърнал в нарушаване на навигационната цялост поради редовни смущения и подправяне на GNSS сигнали. Корабите постоянно докладват неправилни координати и нестабилни AIS системи, което пряко влияе върху навигационната безопасност, механизмите за избягване на сблъсъци и правната валидност на електронните данни (Hassan, 2026).

За да се разбере мащабът на проблема, е важно да се вземе предвид ролята на GNSS (Глобална навигационна спътникова система). Това е сложна електронна и техническа инфраструктура, предназначена да определя точното местоположение на обектите, да синхронизира времето и да изчислява параметрите на движение (скорост, посока). В морската логистика системата се използва за начертаване на маршрути, оптимизиране на транзита и управление на пристанищните операции. Данните от GNSS са интегрирани в автоматизирани системи за управление на корабоплаването, което критично намалява риска от инциденти и икономически загуби.

Също толкова важна е и Автоматичната система за идентификация (AIS), използвана за идентифициране на кораби и обмен на навигационна информация. Системата позволява автоматичен трансфер на данни между корабите, което е от решаващо значение за морската безопасност. Освен това, AIS позволява на

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

крайбрежните власти да проследяват движението на флота чрез системите за движение на плавателни съдове (VTS), подобрявайки цялостната ефективност на морския транспорт.

При наличие на дефектни сателитни сигнали и умишлена интерференция, на капитаните се препоръчва да прибегнат до многостранни методи за проверка на данните:

- Кръстосана проверка: потвърждаване на позицията с помощта на радар, визуални ориентири и резервни навигационни канали.
- Документация: задължително записване на всички открити аномалии и интерференции в корабния дневник за последващ анализ и правно потвърждение.

2.3 Икономика на военното застраховане

Хассан (2026) заяви че от гледна точка на застраховката „Гражданска отговорност“ (P&I), северната част на Черно море остава регион с висок риск. Това изисква корабособствениците, капитаните и операторите да имат ясна представа за ситуацията, както по отношение на кинетичните заплахи, така и на свързаните с тях оперативни смущения. Макар че тактическата ситуация непрекъснато се развива, последните инциденти показват постоянен модел на тревожни твърдения: атаки с дронове срещу танкери, повреди по кораби в доковете на Одеса и Черноморск и пожари от отломки. Тези инциденти обикновено включват некатастрофални, но смущаващи навигацията щети, засягащи корпуса на кораба, сигурността на товара, времето на престой и риска от нараняване на екипажа и екологични щети.

Трябва да се обърне специално внимание на благосъстоянието на екипажа и правните рискове. Чуждестранните моряци могат да бъдат подложени на засилена проверка на някои контролно-пропускателни пунктове, така че операторите са задължени да предоставят на капитаните бърз достъп до консулски и правни контакти за проверка на документи. Всеки инцидент, включващ отломки от дронове, ракети или мини – независимо дали са движещи се или неподвижни – изисква незабавни мерки за запазване на доказателства, включително фотографиране и уведомяване на съответните органи.

Анализирайки това, заслужава да се отбележи, че застраховката срещу военен риск е не по-малко важна. Поради критичните рискове, цената на застрахователното покритие се е увеличила значително, а застраховки като WRI (застраховка срещу военен риск) са станали практически задължителни за всички корабособственици. Цената на застраховката срещу военен риск за черноморските пристанища в момента се е увеличила до 1% от стойността на активите, в сравнение с 0,6–0,8% през декември 2025 г. Това увеличение е резултат от ескалацията на атаките с дронове. При настоящите условия застраховката срещу военен риск остава динамична променлива, пряко зависима от нивото на реалните заплахи в региона (UkrAgroConsult, 2026).

2.4 Кадрови и операционни бариери

По време на военната инвазия пристанищата се сблъскаха и с неизбежния проблем с недостига на работна ръка. Някои работници доброволно или бяха призовани във въоръжените сили на Украйна, докато други напуснаха позициите си поради сериозна опасност за живота си, тъй като пристанищната инфраструктура стана мишена за атаки. Най-забележимият недостиг беше липсата на квалифициран персонал.

Както бе споменато по-горе, някои работници напуснаха поради опасността, но за тези, които останаха или току-що започнаха работа, това се превърна в голямо предизвикателство. Работата в пристанищата винаги е била по-трудна, но сега, поради

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

постоянните заплахи, не само физическият, но и психологическият натиск стана много интензивен.

По време на сирени за въздушна тревога работниците са длъжни да напуснат работните си места и да отидат в специални убежища, като по този начин спират работата. Всяка такава пауза, която може да продължи от един час до повече от 10 часа, намалява действителното работно време, което от своя страна забавя товарните превози.

Коменланския час спира персонала и транспортните операции през нощта, считано от 20:00 часа (AgroPolit, 2026), от съображения за безопасност. Изключения се правят за специални пропуски, но корабите, които не напуснат пристанището преди полицейския час, са принудени да останат в пристанището до сутринта; дори 10-15-минутно закъснение се счита за не безопасно. Всичко това води до неравномерни работни периоди – понякога има периоди на престой, докато друг път има пикови натоварвания на инфраструктурата

3. Регионално измерение: Въздействие върху страните от Черноморския басейн

3.1 Турция и проливите

Турция играе ключова роля в осигуряването на регионалната сигурност, тъй като контролира достъпа до Черно море през Босфора и Дарданелите и действа като гарант на Конвенцията от Монтьо. Поради географското си местоположение, Анкара заема специално място в системата за сигурност на Черно море.

От началото на пълномащабната война Турция последователно изразява подкрепата си за Украйна, предоставяйки на Киев дипломатическа, военна и икономическа помощ и осъждайки руската агресия. В същото време Анкара се стреми да поддържа стратегически баланс, структурирайки политиката си така, че подкрепата ѝ за Украйна да не противоречи на по-широките регионални интереси (Harangozo, 2025).

Тази позиция беше най-ясно демонстрирана от посредничеството на Турция в рамките на Черноморската инициатива за зърно. Анкара на практика се превърна във връзка между страните, демонстрирайки способността си едновременно да подкрепя Украйна и да поддържа канали за диалог с Русия.

Турското правителство стриктно спазва разпоредбите на Конвенцията от Монтьо, разглеждайки я като основа на регионалната стабилност.

Конвенцията от Монтьо от 1936 г. е международно споразумение, което възстановява суверенитета на Турция над Босфора и Дарданелите и установява специален режим за тяхното използване. Документът гарантира свободното преминаване на гражданските съдилища, но налага ограничения за престоя на военни кораби на държави извън Черно море и дава право на Турция да затваря проливите в случай на война или заплахи за сигурността. Този механизъм остава един от ключовите фактори за стабилност в Черноморския регион и днес.

3.2 Румъния: Констанца като алтернативен хъб

От началото на пълномащабното нахлуване на Русия в Украйна през февруари 2022 г., пристанището Констанца значително промени ролята си на логистичната карта на Източна Европа. След блокадата на украинските морски пристанища в Черно море, то на практика се превърна в ключов алтернативен маршрут за износ на украинско зърно и други товари към света.

През първите месеци на пълната блокада на пристанищата на Голяма Одеса, украинското зърно започна да се превозва по шосе и железопътен транспорт, както и с

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
баржи по река Дунав, до пристанищата на Констанца. До средата на 2022 г., преди споразумението за Зърнената инициатива, през пристанището са били транспортирани над 1 милион тона украински селскостопански продукти, а общият поток от продукти се е увеличил с десетки проценти.

Проучване, което беше проведено от Световната банка (2025), идентифицира ограничения като недостатъчен складов капацитет, невъзможност за обработка на голям брой вагони и липса на автоматизирано разтоварване в полските пристанища. В началото на 2022 г. железопътната инфраструктура в Констанца беше в лошо състояние: изведените от експлоатация вагони блокираха релсите и ограничаваха капацитета на терминалите. Частните инвестиции в разширяване на капацитета са изправени пред несигурна възвръщаемост поради непредсказуемостта на бъдещото търсене.

Констанца показва своя пиков обем на обработка на товари през 2023 г., включително украинско зърно, с 92,7 милиона тона товарооборот (Port of Constanța, 2026), демонстрирайки значението ѝ като ключов логистичен център в региона. Със създаването на Украинския морски коридор в средата на 2023 г. натоварването на пристанището започна да намалява. Пристанището остава като стратегически важен резервен маршрут, особено в периоди на повишени опасения за сигурността в украинските пристанища.

Заклучение

Логистичните предизвикателства в Черно море между 2022 и 2026 г. доведоха до трансформация и преразглеждане на множество маршрути във акваториите. В началото на този доклад разгледахме ситуацията, възникнала в началото на пълномасштабното нахлуване на Русия в Украйна, и последиците от него за морската логистика. Фазите, през които премина логистиката в региона, бяха резултат от поредица от политически решения и военното положение в страната, което представлява множество предизвикателства и опасности. Разгледахме и положението на основните играчи във водите на Черно море, как те се адаптираха към ситуацията. Този доклад демонстрира значението на морската логистика за икономиката на страната и как могат да се избегнат логистичните блокади, като по този начин се даде пример на бъдещите поколения.

Източници

- Bandura, R., Timchenko, I., & Robb, B. (2024). Ships, Trains, and Trucks: Unlocking Ukraine's Vital Trade Potential. *Www.csis.org*. <https://www.csis.org/analysis/ships-trains-and-trucks-unlocking-ukraines-vital-trade-potential>
- World Bank. (2025). *Ukraine's transport and logistics system: Relief, recovery, reconstruction & reform*. World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099061725033525342/pdf/P502442-346a4fd3-882f-46ca-95c9-ce90c0a71619.pdf>
- Kitsoft. (2022). *Ministry for Communities, Territories and Infrastructure Development of Ukraine*. *Mindev.gov.ua*. <https://mindev.gov.ua/news/33612-deblokada-portiv-dosiagnuto-domovlenosti-pro-eksport-prodovolstva-z-portiv-odesa-cornomorsk-ta-pivdennii>
- Nate Ostiller. (2023, November 13). *US Ambassador: 100th ship passes through Black Sea humanitarian corridor*. *The Kyiv Independent*. <https://kyivindependent.com/100th-ship-passes-through-black-sea-humanitarian-corridor/>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
- Yuliia Shramko. (2025, December 31). *Cargo Transshipment in Ukrainian Ports Reached 76 Million Tons in 2025, 89% in the Ports of Greater Odesa – Deputy Prime Minister* . Ukrainian National News; UNN. https://unn.ua/news/perevalka-v-ukrainskykh-portakh-siahnula-76-mln-tonn-vantazhiv-u-2025-rotsi-89percent-u-portakh-velykoi-odesy-vitsepremier?utm_source=chatgpt.com
- Hassan, R. (2026). *Maritime security in the northern Black Sea: Operational realities and emerging risks*. Skuld.com. <https://www.skuld.com/topics/port/port-news/europe/maritime-security-in-the-northern-black-sea-operational-realities-and-emerging-risks/>
- UkrAgroConsult. (2026, January 14). *The cost of insuring ships in the Black Sea may increase by up to 1%*. UkrAgroConsult -World-class agricultural consulting; Ukragroconsult. <https://ukragroconsult.com/news/vartisty-strahuvannya-suden-u-chornomu-mori-mozhe-zrosty-do-1/>
- AgroPolit. (2026). *Ukraine Strengthens Security Measures in Ports* . Agropolit.com; agropolit.com. <https://agropolit.com/news/31000-ukrayina-posilyuye-zahodi-bezpeki-u-portah>
- Harangozo, T. (2025, April 23). *NATO PA*. NATO PA. <https://www.nato-pa.int/document/2025-black-sea-report-harangozo-017-esctd>
- Port of Constanța, n.d. Statistici port (2026). *Port of Constanța*. Available at: https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_statistici_port (accessed 2.24.26).

ВЛИЯНИЕТО НА НЕДОСТИГА НА ШОФЬОРИ ВЪРХУ ПАЗАРА НА МЕЖДУНАРОДНИ ПРЕВОЗИ

ДИЛЯНА ГЕОРГИЕВА БИЦИНА

Студент, специалност „Бизнес логистика“, III курс, УНСС

Резюме

Недостигът на шофьори има изключително негативно влияние върху пазара на международните превози. За да бъде стабилизирен секторът е необходимо да се подобрят условията на труд, да се увеличи работната заплата и да се удължи времето за обучение на водачите на тежкотоварни автомобили. Целта на днешния доклад е да анализира въздействието на недостига на шофьори върху стабилността на веригата на доставки и транспортния капацитет, за да могат да се намерят най-подходящите логистични и технологични решения за оптимизация на процесите и справяне с проблема.

Ключови думи: Недостиг на шофьори, условия на труд, работна заплата, време за обучение, стабилност на веригата на доставки

Abstract

The driver shortage has a significant negative impact on the international transport market. To stabilize the sector, it is essential to improve working conditions, increase remuneration, and extend the duration and quality of professional training. The purpose of this report is to analyze the impact of driver shortage on the stability of the supply chain and transport capacity in international transportation, to identify the most suitable logistical and technological solutions for optimization.

Keywords: Shortage of drivers, working conditions, remuneration, professional training, supply chain stability

Увод

Международният транспорт е основен стълб в съвременната икономика, тъй като осигурява непрекъснатото движение на стоки между различни точки на света. През последните години, обаче, наблюдаваме как секторът е изправен пред сериозни изпитания, като един от основните проблеми е нарастващият дефицит на квалифицирани кадри. Липсата на шофьори не е само обикновен административен проблем, а се превръща в сериозно предизвикателство, което влияе негативно върху стабилността, ефективността и конкурентоспособността на пазара на международни превози. В продължение на времето това води до забавяне на доставките, значително повишаване на транспортните разходи и затруднения в цялостното организиране и управление на веригата на доставки. Настоящият доклад има за цел да анализира влиянието на недостига на шофьори върху пазара на международните превози, като ще бъдат разгледани внимателно основните причини за създадения се проблем, произтичащите от него негативни последици и ще се опита да намерим най-релевантните логистични и технологични решения за оптимизация в условията на бързо променяща се глобална среда.

1. Текущо състояние и причини за недостига на шофьори на пазара на международни превози

Според доклада на Международния съюз за автомобилен транспорт (IRU) за 2023 година, над 3 милиона позиции за шофьори на тежкотоварни автомобили остават незаети в 36-те изследвани държави (7% от общият брой), като се очаква недостигът да достигне 7 милиона в следващите 5 години, ако не се предприемат необходимите мерки. Статистиката показва, че само 12% от шофьорите в световен мащаб са на възраст под 25 години (в Европа този процент е още по-нисък, като се равни на 5%). Това означава, че дългогодишните водачи се пенсионираат, а същевременно няма кой да ги замени. Причините за този дефицит на млади кадри са няколко. Една, от които е именно възрастовата бариера, тъй като минималната възраст за управление на тежкотоварно превозно средство в голяма част от изследваните държавите е 21-22 години, което кара повечето млади хора да избират други професии след като завършат своето образование, вместо да изгубят времето си в чакане да навършат годините, които се изискват.

Друга пречка за насочването на млади кадри към международния транспорт е свързана именно с факта, че цената за придобиване на лиценз за шофьор на немалко места по света е твърде висока. Такъв пример е Франция, при която общата цена за придобиване на правоспособност за управление на тежкотоварно превозно средство варира средно между 3500 евро и 6000 евро за пълния пакет, което се равни на три месечни заплати и е непосилно за голяма част от младите хора.

Следващата важна причина, довела до наблюдавания дефицит е продължителното отсъствие на шофьорите от домовете им, което често надвишава два месеца. Това изключително много затруднява поддържането на контакт с близките им и води до натрупване на излишен стрес и напрежение. В съвременния свят все по-малко млади хора са склонни да бъдат далеч от своите семейства в продължение на толкова много време, независимо от размера на заплащането. Те предпочитат да работят в сферата на вътрешния транспорт или пък куриерските услуги, при които заплащането е доста по-ниско, но пък за сметка на това прибирането им по домовете и близостта със семействата им е гарантирано, което е много по-значимо за тях. Всичките тези изброени причини по един или по друг начин ограничават голяма част от населението да изберат професията „международен шофьор“ и това се превръща в основен проблем, тъй като оказва изключително негативно влияние върху пазара на международните превози (IRU, 2023).

Недостиг на шофьори на камиони за 2023 г.



Фиг. 1. Недостигът на шофьори в световен мащаб за 2023 година
Източник: (IRU, 2023)

2. Предизвикателства пред доставчиците на логистични услуги във връзка с недостига на шофьори

Недостигът на квалифицирани кадри определено ограничава способността на доставчиците на логистични услуги да изпълняват своите поръчки и така се поставя началото на редица смущения. Един от основните проблеми, произтичащ от недостига на шофьори е именно по- дългият срок за доставки . Когато няма достатъчно водачи на камиони, част от курсовете остават неизпълнени или напълно се отлагат. В резултат на това се удължава времето за доставяне на стоките, нарушават се графици и се начисляват неустойки по договори. С течение на времето това рефлектира изключително негативно върху много клиенти, които отказват поръчките си и следователно транспортните компании губят голяма част от пазарния си дял. Също така неспазването на определените срокове за доставка допълнително уронва репутацията на компанията и значителен дял от клиенти предпочитат да преминат към конкурентна фирма, която би оправдала напълно техните очаквания. В дългосрочен план тези трудности могат да доведат не само до загуба на много редовни клиенти и важни партньори, но и до значително намаляване на приходите и генериране на допълнителни разходи, които се нуждаят от намиране на спешни логистични решения.

Дефицитът на шофьори се превръща в основна бариера за доставчиците на логистични услуги да разширяват дейността си, тъй като те са натоварени с максимален брой курсове и нямат възможност да поемат поръчки на нови клиенти. Тази ситуация би довела до значителни пропуснати ползи, поради причината, че превозвачите са принудени да фокусират единствено и само върху „оцеляването“ си на пазара, вместо да инвестират в разширяването и обновяването на автопарка си.

Проблемите на пазара на международните превози, породени от липсата на шофьори пречат на цялата верига на доставки, предвид факта, че транспортът е основната връзка между производителите, търговците и крайните потребители. При забавянето на доставките, суровините не достигат навреме до производствените предприятия и това може да доведе до временно спиране на производствения процес или до намаляване на темповете на производство. Поради тази причина търговските обекти могат да останат без налични стоки, което се превръща в голямо неудобство както за продавач- консултантите, така и за всички потребители. Освен това забавянето в доставките често води до увеличаването на разходите за складиране, тъй като компаниите се стремят да поддържат по- високо ниво на запасите, за да гарантират непрекъснатост на процесите и да осигурят качествено обслужване на клиентите. В международен план проблемът с недостига на водачи може да създаде нарушения и в международната търговия особено когато става въпрос за бързоразвалящи се стоки и за стоки, които трябва да стигнат непременно бързо до крайните потребители. Така липсата на шофьори се превръща в проблем, касаещ не само транспортния сектор, ами цялата икономика, като създава нестабилност и възпрепятства ефективната работа на целия бизнес.

3. Анализ на логистичните решения за подобряване на обслужването на клиенти

Както вече подчертахме недостигът на шофьори се превръща в сериозна заплаха за транспортния сектор, ето защо все повече логистични компании внедряват интелигентни решения, за да осигурят най- доброто обслужване на своите клиенти. Интермодалният транспорт е много добър пример за такова решение, тъй като позволява на водачите на тежкотоварни автомобили да изминат по- кратко разстояние до най- близкия железопътен терминал или пристанище, вместо да извършват целия международен курс самостоятелно. Благодарение на работата на този модел, човешкият

ресурс се използва много по- ефективно, намаляват се както разходите за гориво, така и вредата от въглеродните емисии, отделяни от превозните средства. Освен икономическите ползи, използването на интермодален транспорт допринася за намаляването на трафика по пътищата и за оптимизиране на транспортния капацитет, което го превръща в устойчива алтернатива в битката срещу недостига на водачи на пазара на международни превози.

Консолидирането на товари също може да бъде една разумна идея, която напълно би помогнала на логистичните компании да осигурят по- добро и бързо обслужване на своите клиенти независимо дефицита на водачи, тъй като чрез консолидирането на товари се намалява броят на необходимите превози, което води до по- малко натоварване на текущия персонал, по- рационално разпределение на работното им време, по- голяма възможност за почивка. Освен това, благодарение на консолидирането, превозвачите успяват да минимизират т. нар. „празни курсове“ и частично запълнените превозни средства, в следствие на което драстично се намаляват транспортните разходи и се оптимизира цялата верига на доставки. Целта на консолидирането е максимална степен на запълване на капацитета на превозното средство, като този подход е особен приложим в ситуацията, в която се намираме в момента с дефицита на шофьори на тежкотоварните автомобили, тъй като той позволява изпълнението на по- голям дял доставки с по- малък брой извършени курсове.

Ориентирането към използване на външни доставчици на логистични услуги, известни още като 3PL (Third- Party Logistics) е силно разпространено в условията на недостиг на шофьори и също е изключително добра алтернатива за справяне с проблема. Този модел дава възможност на транспортните компании да аутсорсват определена част или цялостната си логистична дейност на специалисти, които разполагат с по- голям ресурс и технологична база. Основното предимство, което 3PL доставчиците на логистични услуги предлага е именно повишената гъвкавост, която дава възможност на компаниите да се справят с всяка възникнала ситуация. В период на засилено търсене- например внезапно увеличаване на поръчките или промоционални и сезонни кампании, външният доставчик на логистични услуги може бързо да предостави допълнителните транспортни средства и складови пространства. Това позволява на компаниите да поддържат по-високо ниво на обслужване на клиентите си, без необходимост от дългосрочно увеличаване на общите си разходи. По този начин съвместната работата с външен доставчик на логистични услуги се превръща в ефективно решение за справяне с проблема с липсващия персонал , намаляване на забавянията в доставките и поддържане на висока конкурентоспособност и стабилност на логистичните процеси (Димитров и колектив, 2010).

4. Роля на технологичните иновации в помощ на логистичния сектор

В условия на борба срещу преодоляване на кадровия дефицит, технологиите се превръщат в основно оръжие за компенсиране на недостига на шофьори на пазара на международните превози. Освен това те допринасят за оптимизирането на работата на текущия персонал и за постигането на по- мащабни резултати. Изкуственият интелект участва изключително активно в транспортния сектор , тъй като играе важна роля в планирането на маршрутите, прогнозирането на търсенето и анализирането на транспортните потоци, което позволява на компаниите да разпределят наличния човешки ресурс по най- добрия и разумен начин. Чрез интелигентен анализ на данни, изкуственият интелект оценява и оптимизира транспортните маршрути, като информира водачите на тежкотоварните автомобили за високо ниво на трафик, влошени метеорологични условия, товарни потоци и динамичното поведение на пазара. Подобна

практика като тази периодично намалява процента на закъснели доставки, позволява ефективното използване на транспортния капацитет и увеличава нивото на удовлетвореност от страна на клиентите. AI технологиите, както споменахме подпомагат за прогнозиране на търсенето, като изчисляват бъдещото търсене на транспортните услуги въз основа на данни, свързани с предишни поръчки и пазарни тенденции. По този начин компаниите могат да планират по-добре материалните си ресурси си и да избегнат както недостиг, така и излишък на продукти. Това е изключително важно, тъй като при ограничен брой шофьори, може да се постигне оптимално разпределение на курсовете и работното време на водачите.

Системата за управление на транспорта, известна като TMS (Transport Management System) е неизменна част от всякаква съвременна логистична операция. В ситуация, свързана с недостига на шофьори, TMS не е просто софтуер, който помага на компаниите да управляват транспортната си дейност, ами се превръща в ключов инструмент за оцеляване, който позволява на компаниите да извлекат максимална продуктивност от персонала, с когото работят. Прилагането на TMS допринася за подобряване на качеството на обслужване на клиентите, осигурявайки по-добра видимост на пратките. Благодарение на този подход клиентите могат да бъдат информирани по всяко време на денонощието къде точно се намира тяхната поръчка, което значително повишава удовлетворението им. Друго основно предимство, което системата за управление на транспорта ни предлага е именно способността за планиране на графици, които стриктно да спазват законовите почивки на шофьорите, без да се взима и минута от времето за управление. По този начин се намалява стресът, върху който са подложени шофьорите и се предотвратява рискът от ненужни глоби. Така работата на водачите се превръща в по-предвидима и по-спокойна за тях самите. TMS дава възможност за динамично пренасочване, в случай на непредвидими ситуации като закъсняване на камион поради задръстване или пък, когато даден шофьор е възпрепятстван да извърши своя курс. С помощта на системата, вместо поръчката да остане неизпълнена, се намира най-близкия наличен шофьор, който има възможност да извърши превоза и по този начин се предотвратява нуждата от наемане на допълнителен персонал за извънредни ситуации. Системата е изключително лесна и удобна за ползване, което означава, че служителите няма нужда да прекарват дълги часове в изучаване на ново софтуерно оборудване и това няма да попречи на тяхната работа, а само ще помогне тя да бъде по-успешна. Transport Management System е изключително голямо предимство за всички транспортни компании, тъй като позволява компенсирането на недостига на квалифицирани кадри чрез прецизно планиране, което елиминира голяма част от административните грешки и гарантира условия за по-прецизна работа от страна на водачите на тежкотоварните автомобили (HOGS, 2024).

Изключително съществена е ролята на технологичните иновации не само за справяне с недостига на водачи, ами и за работата на логистиката като цяло, защото те функционират като една система, която свързва всички участници във веригата на доставки-производители, изпращачи, превозвачи, търговци, крайни клиенти и други. Благодарение на успешната им работа се осигурява прозрачност на извършваните процеси, проследимост на пратките по всяко време и по-добра комуникация между всички страни във веригата. Без тяхната помощ, компаниите в транспортния сектор трудно биха се справили с динамичните промени на международния пазар. За това те са неизменна и изключително важна част за успешното функциониране на бизнеса като цяло.

5. Формиране на препоръки/идеи за привличане и задържане на кадри в сферата на международния транспорт

Привличането и задържането на кадри в сферата на международния транспорт е ключова и изключително важна задача, с която логистичните мениджъри трябва да се справят всекидневно. В контекста на глобалните предизвикателства стабилността на веригата на доставки зависи именно от способността на компаниите да задържат и развиват човешкия си капитал. Това включва не само привличане на нови кадри, но и активна инвестиция в обучение и преквалификация на текущия персонал, особено на тези, които се намират в по-напреднала възраст.

Проектът DIRECT е изключително добра алтернатива за справяне с проблема с недостига на шофьори, защото основната му цел е насочена към повишаването на дигиталните умения на по-възрастните служители в логистичния сектор(50г.+), с цел по-добрата им адаптация към процесите на дигитализацията и по-дълго задържане на пазара на труда, както и преодоляване на недостига на квалифицирани кадри, управляващи тежкотоварните автомобили. Този проект помага на водачите да се справят с предизвикателствата, породени от дигитализацията, както и от динамиката на веригата на доставки, изострена от глобални кризи, на които сме свидетели последно време. Програмата включва осем модула, които обхващат теми от основата на дигитализацията до най-новите технологични иновации в индустрията като облачни технологии, управление на данни, киберсигурност и ERP системи. Обучението е лесно за достъп, като се влиза в уеб базирана платформа, която предоставя интерактивни материали, практически казуси и възможности за самостоятелна подготовка. В дългосрочен план проектът DIRECT ще допринесе за по-добра адаптация на по-възрастните шофьори към технологичните промени, като им предостави практически умения за работа с различни платформи. Това ще позволи на компаниите да запазят ценния опит на дългогодишните си служители, като същевременно ще ги интегрира в новите дигитални процеси (*Economy.bg*, 2026).

Друга добра идея, която би помогнала за привличането и задържането на кадри в транспортния сектор е именно подобряването на условията на труд. Това може да се изразява в изготвяне на гъвкави графици за шофьорите и възможности за повече време прекарано външи с близките, изграждане на модерни автопаркове, дигитализация на документите, подобряване на сигурността по време на път и други. Гъвкавите графици и прекарването на повече време у дома е водеща препоръка, за привличане на нови кадри и задържане на старите, защото както вече споменахме, проблемът с недостига на шофьори се корени именно в това, че водачите отсъстват прекалено дълго от своите домове и нямат възможност да прекарват време с роднините си. За това изготвянето на гъвкави графици е от съществено значение за шофьорите, тъй като, ако се въведат маршрути, които позволяват по-често прибиране, ще се намали стресът и професионалното прегряване. По този начин ще се увеличи броят на желаещите за работа на пазара на международните превози. Изграждането на модерни автопаркове и инвестиране в тежкотоварни автомобили с подобрени условия за нормално пребиваване представляват ефективна мярка за привличане на нови квалифицирани кадри към отбора на международните шофьори, тъй като камионът е мястото, на което водачът прекарва огромна част от ежедневието си. Следователно, шофьорите заслужават комфорт и сигурност, за да могат да извършват по най-добрият начин своята работа.

Освен изброените до сега предложения, от съществено значение са финансовите стимули и възможности за развитие, тъй като те са изключително важни за повишаване на мотивацията на водачите на тежкотоварните автомобили. Предлагащото на конкурентна базова заплата и осигуровки представлява един от основните фактори, които

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

привличат интерес към транспортния сектор. В тази връзка изключително важно за поддържането на такъв интерес е именно въвеждането на значителни бонуси за препоръчване на нов служител или пък бонуси за водачи, които работят от дълъг период от време в тази компания. Тези бонуси не само ще подпомогнат за задържането на текущите служители, ами ще привлекат повече млади кадри, търсещи стабилна и добре платена работа, която може да отговаря на техните нужди.

Не на последно място, предлагане на обучителни програми от страна на компаниите представлява ефективен инструмент за задържането на текущия персонал и привличането на нови служители. Покриването на разходите за придобиването на необходимата категория за управление на тежкотоварен автомобил премахва финансовата бариера, която ограничава голяма част от хората, които имат желание да работят в сферата на международните превози, но нямат достатъчно ресурси, за да си го позволят. По този начин компаниите инвестират в персонал, който в дългосрочен план ще им донесе желаната печалба.

В обобщение от идеите, които изтъкнахме до момента, най- добрият начин за привличане на нови кадри и запазване на старите представлява цялостен и балансиран подход, който съчетава финансови стимули, подобрени условия на труд и по- добри възможности за професионално и кариерно развитие. Като по този начин би се гарантирало дългосрочна стабилност и висока конкурентоспособност на пазара на международните превози (IRU, 2023).

Заклучение

В заключение, недостигът на шофьори на пазара на международните превози е не само проблем, касаещ транспортния сектор, а сериозна заплаха за стабилността на цялата верига на доставки. Данните на Международния съюз за автомобилен транспорт (IRU), показващи милионите незаети позиции са само малка част от истинската същност на проблема. Настоящият доклад имаше за цел да покаже, че справянето с недостига на шофьори е дълъг и труден път, по който с малки стъпки можем да стигнем до разумно и благоприятно решение. Това решение се изразява именно в съчетаването на редица технологични, логистични и управленски решения, които съвместно биха помогнали за стабилизиране на сектора. Интермодалният транспорт, консолидацията на товари, използването на външни логистични партньори допринасят изключително много за ефективната работа на транспортните компании. В същото време работата с изкуствения интелект, дигиталните платформи и интегрираните ERP системи оптимизира процесите и намалява зависимостта от човешкия ресурс. Наред с всички технологични иновации, от ключово значение е предлагането на конкурентни възнаграждения, възможности за бонуси, професионално и кариерно развитие. Инвестициите в обучение и преквалификация също играят съществена роля за устойчивото развитие на транспортния сектор. В бъдеще, развитието на международния транспорт ще зависи от способността на сектора да се адаптира бързо към новостите, които динамичната среда налага. Следователно, преодоляването на недостига на шофьори изисква постоянство и търпение, защото това не е просто една краткосрочна задача, а отговорен и продължителен процес, който изисква ефективното използване на човешките ресурси, наред с още други незаменими средства, които вече подробно разгледахме, за да може да се постигне стабилно и конкурентоспособно развитие на пазара на международните превози.

Използвана литература

- Автобуси. (2025, October 16). Недостигът на шофьори блокира транспорта: България и Европа се сблъскват с криза – Автобуси. Retrieved from Avtobusi.com website: <https://www.avtobusi.com/bg/nedostigat-na-shofori-blokira-transporta-balgarija-i-evropa-se-sblaskvat-s-kriza>
- Blog Archive • HOGS. (2025). Retrieved from HOGS website: <https://hogs.live/bg/blog/>
- Driver shortage. (2022). Retrieved from Iru.org website: <https://www.iru.org/what-we-do/being-trusted-voice-mobility-and-logistics/people/driver-shortage>
- IRU. (2023, November 23). Global truck driver shortage to double by 2028, says new IRU report. Retrieved from www.iru.org website: <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/global-truck-driver-shortage-double-2028-says-new-iru-report>
- Как да намерите работни места, за които се търсят кадри и да се обучите за тях. (2025, April 17). Retrieved from EURES (EUROpean Employment Services) website: https://eures.europa.eu/how-find-and-train-jobs-are-demand-2025-04-17_bg
- Остър недостиг на международни шофьори, почти 20% от камионите стоят на паркинга. (2025, October 12). Retrieved from www.24chasa.bg website: <https://www.24chasa.bg/biznes/article/21483237>
- Пазарът на труда в логистичния сектор в България се намира в състояние на нарастващ дефицит - Economy.bg. (2026). Retrieved from Economy.bg website: <https://www.economy.bg/humancapital/view/62811/Pazaryt-na-truda-v-logistichniya-sektor-v-Bylgariya-se-namira-v-systoyanie-na-narastvasht-deficit>
- Димитров, П., Тодоров, Ф., Толев, М., Величкова, Е., & Корбанколева, И. (2010). *Логистични системи*. УИ “Стопанство.”

**ВЛИЯНИЕТО НА ПРОМЕНЕТЕ ПО РЕГЛАМЕНТ 561/2006 (ЕО)
ВЪРХУ МЕЖДУНАРОДНИЯ ТРАНСПОРТ В КОНТЕКСТА НА
ВЕРИГИТЕ НА ДОСТАВКИ**

РУМЯНА ТОДОРОВА ТОДОРОВА

Студент, специалност „Бизнес логистика“, III курс, УНСС

Резюме

Предмет на настоящото изследване са проект измененията на Регламент 561/2006 (ЕО) относно лекотоварните търговски превозни средства над 2,5 тона. Ще бъдат представени предизвикателствата, пред които е изправена динамично развиващата се бизнес среда, както и потенциалните предимства за развитието на транспортния сектор. Ще бъде предложена хипотеза за реструктуриране на управлението на веригата за доставки в отговор на изменената регулаторна рамка. Актуалността на доклада се дължи на прякото въздействие на регулаторния акт върху транспортния сектор в Европейския съюз.

Ключови думи: международен транспорт, Регламент 561/2006, леки търговски превозни средства, вериги за доставки, доставки

Abstract

The subject of this study are the draft amendments to Regulation 561/2006 (EC) concerning light commercial vehicles over 2.5 tonnes. The challenges faced by the dynamically developing business environment will be presented, as well as the potential advantages for the development of the transport sector. A hypothesis will be put forward for the restructuring of supply chain management as a response to the amended regulatory framework. The relevance of the report is due to the direct impact of the regulatory act on the transport sector in the European Union.

Keywords: international transport, Regulation 561/2006, light commercial vehicles, supply chain, supplies

Увод

Регулаторната рамка е неразделна част от средата, в която функционират транспортните операции. Определя условията за осъществяването им и същевременно допринася за повишаване на безопасността и ефективността на предоставяните услуги. Международния транспорт и свързаните с него операции са част от критична логистична връзка, която оперира в сложна правна система. Поради множеството специфики на автомобилната транспортна промишленост се налага интензивно регулиране от страна на националните и международни законодателни органи. Необходимостта от ясно формулирани правила е от съществено значение, за да се гарантира безопасността на пътя и да се предотвратят пътнотранспортни произшествия, в следствие на преумора или неадекватно поведение от страна водача на транспортното средство. Целите на настоящия доклад са да се анализират промените, които ще настъпят в следствие на измененията по Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година /наричан по-долу „Регламента“/, и влиянието им върху международния транспорт. Регламентът е част от вторичното право на ЕС. Прилага се пряко във всички страни членки. Основният фокус в доклада е поставен върху промените в нормативния акт, засягащи лекотоварни превозни средства над 2,5 тона. Представени

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

са предизвикателствата, пред които е изправена динамично развиващата се бизнес среда, както и потенциалните предимства за развитието на транспортния сектор. Също така е изложена хипотеза за реструктурирането на управлението на веригата на доставки, като отзвук от изменената регулаторна рамка. В частност са обхванати доставките на резервни части от Германия до България на компанията за селскостопанска техника Deere & Company.

1. Същност на Регламент 561/2006 (ЕО)

Нормативната уредба има за цел да уеднакви социалното законодателство по отношение на сухопътния транспорт, в частност автомобилния. Регламентирани са общо приложими правила и равнопоставеност между всички транспортни оператори, извършващи превози както на територията на Европейския Съюз, така и между трети страни. Разпоредбите се издават с цел да бъдат приложени ефективно и единно, за да не се компрометира прилагането на правилата. Регламент 561/2006 (ЕО) допринася за повишаване пътната безопасност и гарантира благоприятни условия за труд на водачите. Заложени са ограничения спрямо максималната продължителност на седмичното работно време на водачите на транспортни средства, които да осигурят тяхната пълноценна почивка.

Понастоящем нормативният акт обхваща всички транспортни средства с максимална допустима маса над 3,5 тона, включително и ремаркета или полуремаркета, също така превозни средства, предназначени за превоз на повече от 9 лица (включително водача). Всяко превозно средство, което редовно извозва стоки през националните граници или извършва дейност на вътрешния пазар в рамките на каботажна срещу заплащане, е обект на Регламент 561/2006 (ЕО). Изключения правят превозни средства с максимална разрешена скорост до 40 км/ч, специализирани превозни средства и такива, предназначени за редовен превоз на пътници, в радиус на действие до 50 км (Regulation (EC) No 561/2006, 2006). За да бъде контролирана дейността на водачите е необходимо да бъде монтирано устройство - тахограф, чрез което компетентните органи следят за правоприлагането. През годините са използвани различни видове тахографи като аналогови и цифрови, но с напредване на технологиите е създаден интелигентния тахограф, приложен в Европейския съюз от 2019 г. Интелигентния тахограф служи за регистрация на местоположението на превозното средство по време на дневното работно време. Също така записва информацията свързана с режима на работа, дейността на водача, времето на прекъснато управление и общото време на почивка по време на работа на водача. Обновената изискуема версия за записващо устройство е G2V2 тахограф от втора версия, който предлага подобрени възможности за сигурност и комуникация. Дигиталните тахографи предупреждават водачите за превишаване на максималното допустимо време на непрекъснато управление, за да бъдат в съответствие със законодателството (European Union, 2026).

2. Характеристика на експресни превози

Експресните доставки са част от логистичните способности за справяне с критични доставки и специфичните изисквания на клиенти. Превозите се характеризират с бързина и гъвкавост при доставки на стоки с по-кратки срокове, като се третират с максимален приоритет и прецизност. В контекста на сухопътния транспорт, за извършването на експресни доставки се използват лекотоварни транспортни средства с максимално допустима маса над 2,5 тона, които предлагат мобилност и маневреност на къси разстояния. Разграничението между стандартния товарен транспорт и експресните

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

доставки се изразява в различните стратегически приоритети и организационни цели, които определят начина на планиране и осъществяване на транспортната услуга. Стандартните доставки са целенасочени върху максимално натоварване на превозното средство и извършване на превоз без празен пробег, докато експресните доставки се фокусират върху минимизирането на времето за доставка и гъвкавостта. Превозвачите постигат кратко транзитно време чрез оптимизация на маршрутите и избор на подходящо транспортно средство за доставка. Основните предимства, които предлагат експресните доставки, са осигуряването на бързи и надеждни доставки, намаляване на времето за престой и организацията на директни доставки. Експресните сухопътни превози са от съществено значение за ефективното управление на веригите на доставки, тъй като поддържат стокооборота на производствените цикли, също така обезпечават наличието на запаси при предприятия със стратегия „Точно на време“. Осигуряват безопасно и скоростно доставяне на стоки с критично значение за сектори като здравеопазване, автомобилостроене и други. Гарантират непрекъснати товарни потоци между производствени хъбове и пазари, като поддържат ритмичност на доставките чрез чести релации. Основната причина за растежа на пазара на експресни услуги е интензивното разрастване на електронната търговия и дигиталните търговски канали. Онлайн платформите за търговия на дребно и марките за директно обслужване на потребителите генерират високочестотни пратки, изискващи бърза и надеждна доставка. Доставчиците на експресни услуги са необходими на бизнеса, за да управляват пиковите обеми и сезонните колебания в търсенето. Анализът на индустрията за куриерски експресни и колетни услуги (CEP) подчертава, че очакванията на потребителите за скорост и прозрачност на доставката продължават да нарастват, което засилва търсенето на експресни услуги по вътрешните и трансграничните търговски пътища. Основно ограничение на пазара на експресните услуги са нарастващите оперативни разходи, особено при доставка до последната миля. Нестабилността на цените на горивата, недостигът на работна сила и спазването на регулаторните изисквания влияят пряко върху общите разходи (*Courier Express and Parcel (CEP) Market Size, Share, Forecast, 2035, 2026.*). Промените по Регламента ще засегнат сухопътните превозните средства, с които се извършват голяма част от експресните доставки. Регулаторната рамка ще увеличи административната тежест и крие съществен риск от увеличаване на транзитното време. Промените ще се отразят негативно върху всички етапи и процеси по веригите на доставки на международните бизнес партньори.

3. Ключови промени: анализ на прехода към новата нормативна рамка, считано от 01.07.2026

Чрез сравнителен анализ ще се представи състоянието на международния транспорт преди въвеждането на промените по Регламента, засягащи лекотоварни превозни средства над 2,5 тона и потенциалното му въздействие, след влизането в сила от 01.07.2026 г. Чрез конкретният метод ще съпоставя основните различия в организацията на транспортната дейност и ще се извърши обективната оценка на влиянието им върху транспортните операции в международен план. Към момента нормативният акт се ограничава до правоприлагането върху тежкотоварни превозни средства над 3,5 тона, като леките превозни средства над 2,5 тона подлежат на национални регулаторни режими. Това ще бъде променено с влизане в сила на обновения обхват на Регламента, а именно лекотоварните превозни средства над 2,5 тона, които ще бъдат задължени да спазват регламентирани от Европейския Съюз хармонизирани правила за извършване на международен транспорт. Правилата рамкират основните

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

принципи за извършване на справедлива трудова дейност и изграждането на лоялна конкуренция с равни права и свободи пред закона.

Таблица 1.

Сравнителен анализ на измененията по Регламента

Характеристика	Към момента		След 01.07.2026г.		Практическо отражение
	ППС над 3,5 т	ППС над 2,5 т	ППС над 3,5 т	ППС над 2,5 т	
Обхват на регламента	Прилага се	Не се прилага	Прилага се	Прилага се при международен превоз	Разширяване на обхвата
Дневно управление	9 часа	Без ограничение	Без промяна	9 часа	Ограничение за ЛТПС
Дневна почивка	11 часа	Без ограничение	Без промяна	11 часа	Ограничение на работното време
Седмично управление	56 часа	Без ограничение	Без промяна	56 часа	Ограничение за ЛТПС
Седмично почивка	45 часа	Без ограничение	Без промяна	45 часа	Влияние върху графици
Интелигентен тахограф	Задължителен	Не е задължителен	Задължителен	Задължителен	Нови задължения за ЛТПС

Източник: Адаптирано от (Your Europe, 2026.)

В Таблица 1 са изложени основните характеристики, касаещи обхвата на Регламента, които са разделени на два периода – настоящ и бъдещ, който отразява момента след влизане в сила на промените от 01.07.2026г. Приложено е и практическото отражение на периодите в процеса на преход. Правила за работа на водачите на транспортни средства са изобразени на таблица 1, като могат да претърпят известни промени, според ситуацията. В работното време се включват всички дейности по автомобилния транспорт като шофиране, товаро-разтоварни дейности и тяхното наблюдение, почистване и при необходимост техническа поддръжка, оформление на административни формалности и други. Дневното управление може да бъде удължено 2 пъти седмично на 10 часа на ден, но не бива да се превишават 56 часа работа на седмица. Към дневната почивка се включва и междинна, която се провежда след 4 часа и 30 минути шофиране, в рамките на 45 минути. Пълноценната дневна почивка трябва да бъде минимум 11 часа, в рамките на денонощие. При 6 дни шофиране, независимо от началото и края на работната седмица, се полага почивка от 45 последователни часа. Посочените по-горе правила ще влязат в сила от 01.07.2026г. и за лекотоварните транспортни превозни средства над 2,5 тона. (Your Europe, б.д.)

3.1 Оценка на състоянието на международния транспорт към момента

Към момента регламентиранията правила, отнасящи се за тежкотоварни превозни средства над 3,5 тона, поставят сериозни ограничения относно времето за управление на водачите. Този фактор влияе отрицателно върху планирането на маршрутите и управлението на транспортните операции, което налага оптимизирането им, съобразно ограниченията. Рамката на Регламента не се отразява толкова неблагоприятно на тежкотоварните автомобили, които извършват дълги международни релации на сравнително обемни товари. Реалният икономически ефект се явява при леките и средни превозни средства между 2,5 и 3,5 тона, които обслужват ежедневни или седмични доставки с малък обем, на къси разстояния. Регулациите, прилагани върху тази група превозни средства, добавят административна тежест на операциите. Значителна част от изброените средства оперират в среда на логистичния модел „Точно на време“, което обуславя честотата им на къси маршрути. Късите вериги на доставки в международно равнище имат за цел повишаване на гъвкавостта и понижаване на общите логистични разходи, като компенсират от транспортните такива. Въпреки посочените съображения, бизнеса е бързоразвиващ се и се стреми да бъде адаптивен към промените.

3.2 Отражение на измененията по Регламент 561/2006 (ЕО) върху международния транспорт

Промените по Регламент (ЕО) 561/2006 поставят ограничения за международния транспорт, които ще доведат до повишаване на транспортните и оперативни разходи. Новите условия за работното време и почивките на водачите ще увеличат времето за доставка. Посочените фактори ще наложат реструктуриране на логистичните процеси с цел запазване на нивото на обслужване на крайните потребители.

Според данни на Международен съюз за автомобилния транспорт (IRU, 2026) от промените по Регламент 561/2006 ще бъдат засегнати около 3 милиона транспортни средства, което създава значителен риск за бизнеса. Това би оказало отрицателно въздействие върху функционирането на веригата на доставки в международен план. Ще се наложи навременна адаптация от страна на превозвачите и заинтересованите страни, за да бъдат в съответствие със закона. Автопарковете от леки превозни средства, които не функционират в съответствие с Регламента до момента на неговото изменение, са изправени пред сериозни предизвикателства. Работата с данни от интелигентните тахографи изисква цялостно създаване или разширяване на съществуващата ИТ инфраструктура като архивни системи, контрол на достъпа, интегрирани системи за планиране, мониторинг и други. Освен закупуването на устройството се налага и монтаж в оторизирани сервиси, посочени от ЕС с предварителна резервация. Необходими са актуализации на вътрешните процедури и обучени кадри за съблюдаването на контрола на качеството. Тези актуализации на компаниите, обуславяни от измененията на Регламента, изискват значителни инвестиции и технологично време за приспособяване към средата, което крие риск от забавяне и следователно санкции от компетентните органи. За превозвачи, които не са били засегнати от Регламента, ще се наложи разширяване на архивните системи и запазване на данни за изминалите 56 дни при проверка. Ще възникне потребност от допълнителен персонал, който да планира и оптимизира маршрутите, и същевременно да управлява ефективно работното време на водачите, включително изискуемите дневни и седмични почивки. Изброените изисквания ще доведат до удължаване на времето за доставка и същевременно до намаляване на конкурентоспособността, и понижаване на нивото на обслужване. Тези фактори от своя страна ще повишат общите логистични разходи, което ще постави под

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

въпрос рентабилността на извършваните транспортни операции с леки превозни средства в международен план. Също така от съществено значение е ценообразуването на транспортните услуги, на база измененията и наложените изисквания. Горееизложените фактори ще окажат въздействие върху крайната цена на превозваните стоки.

Положителните ефекти от измененията по Регламента са свързани с повишаване на отчетността и изграждането на хармонизирани правила за всички товарни превозни средства, извършващи международен транспорт или каботаж. Стандартизираните правила ще осигурят сигурна и социално насочена работна среда. По този начин транспортният бранш ще придобие по-атрактивен облик за квалифицирана работна ръка, тъй като прилага социални права, осигуряващи справедливи условия на труд. Правилата осигуряват безопасна работна среда, като понижават злоупотребите с човешкия капитал.

4. Международните транспортни операции на компанията за селскостопанска техника Deere & Company

Deere & Company е американска корпорация, основана през 1837г. от Джон Дир. Понастоящем компанията се нарежда сред световните лидери за производство на селскостопанска техника като трактори, комбайни и други тежки машини за земеделския отрасъл. Deere & Company оперира на световните пазари под марката John Deere, като е основала множество производствени заводи и огромна дистрибуционна мрежа от дилъри на международно ниво (John Deere BG, 2026).

В България официалният представител на марката е „Мегатрон“ ЕАД, който предлага продажба и сервизно обслужване на територията на страната. Представителството разполага с широка мрежа от търговски бази в ключови региони на страната като София, Плевен, Русе, Добрич, Пловдив, Бургас и други. Тези локации осигуряват необходимите оригинални резервни части, консумативи и гаранционни услуги в съответствие със стандартите на производителя. Най-големият логистичен терминал в Европа се намира в Германия (Брукзал), от където се разпределят доставките на резервни части към представителствата в цяла Европа. В България доставките пристигат в град Плевен, където е най-голямата складова база в страната, която се явява като разпределителен пункт на резервните части. Веригата на доставки от Германия до България оперира чрез леко товарни превозни средства над 2,5 тона, като разчита на ежедневни релации на малообемни части за употреба. Те служат като основен входящ поток за последваща дистрибуция към регионалните бази в страната. Политиката на John Deere гарантира навременната реакция и бърза доставка на резервни части до необходимото място. Според нивото на обслужване на компанията се гарантира доставка до 48 часа от заявената поръчка. Като 8 от 10 заявки се изпълняват в определения срок. Установените традиции на компания за гарантиране на определено ниво на обслужване, се обуславят от факта, че доставките на части са от критично значение (“Логистика за части | Части и обслужване | John Deere BG,” 2026).

Въвеждането на обновените регулаторни изисквания ще окаже пряко влияние върху времето за доставка и оперативната гъвкавост на логистичните процеси на международно и национално ниво. Установяването на контрол върху работното време на водачите ограничава времевите диапазони и удължава транзитното време. Въпросните фактори могат да бъдат от критично значение през летния сезон, когато земеделската дейност е най-интензивна и търсенето на резервни части се повишава. В тези периоди забавянето на международните доставки ще повлияе върху вътрешната дистрибуция и съответно ще доведе до понижаване на нивото на обслужване на клиентите. Всяко забавяне би довело до престой на селскостопанска техника, което води

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

до финансови загуби за земеделския производител и същевременно до незадоволително клиентско обслужване. От своя страна по-горе споменатите фактори ще поставят необходимост от допълнителни инвестиции за разширяване на складови наличности, от гледна точка на подсигуриването на доставките. Също така ще се наложи реструктуриране на организацията на доставките и алтернативни решения при избора на транспортни средства.

В този контекст могат да бъдат разгледани две основни хипотези за бъдещото развитие на логистиката и управлението на веригите на доставки за компанията. Първата хипотеза разглежда концепцията за запазване на настоящия модел на работа. Запазването на модела за използването на леки търговски средства над 2,5 за международното транспортиране на резервни части до България, ще доведе до необходимост от капиталовложения. Инвестициите на компанията ще бъдат насочени в оборудване на превозните средства с интелигентни тахографи, обучения на персонала и увеличаването му, предвид настъпилите задължения. Изброените фактори ще доведат до повишаване на оперативните разходи и необходимост от оптимизация на процесите.

Втората хипотеза представя идеята за алтернативен подход, при който компанията реструктурира изцяло веригата на доставки от Европа към България. Като преминава към обемни доставки, с намалена честота и използването на тежки товарни превозни средства. Тежкотоварните камиони вече са оборудвани в съответствие с изискванията на Регламента и не налагат наличието на допълнителен капитал. При този модел се разглеждат предимствата от увеличаване обем на доставка на резервни части с най-висок товарооборот. Така се обезпечават складовите наличности при заявяването на части от висока необходимост и се намалява риска от дефицит. От друга страна, за сметка на транспортните разходи се увеличават разходите за евентуалното разширяване на складовите площи и тяхната поддръжка, включително и за персонал. Наред с посочените аспекти ще се увеличат и разходите за управление на запасите.

Заклучение

В настоящия доклад е представен Регламентът и неговата същност. Поставен е фокус върху ключовите изменения, чрез анализ на прехода към обновената регулаторна рамка. Водещият акцент е съсредоточен върху промените по нормативния акт, засягащи лекотоварни превозни средства над 2,5 тона. Дефинирани са експресните доставки и тяхното значение за ефективното управление на веригите на доставки на международно равнище. Отражено е влиянието на промените върху управлението на доставки с малък обем и чести релации, извършвани по международните пътни артерии. Поставена е оценка на международния транспорт и свързаните с него операции към момента. На база посочена изследователска дейност е поставен въпроса за рентабилността на транспортните операции, извършвани от лекотоварни превозни средства за превоз или каботаж срещу заплащане. Заложена е хипотеза за реструктуриране на управлението на веригата на доставки и алтернативни подходи оптимизиране на общите логистични разходи.

В тази връзка, предвид анализирания данни в доклада, следва да обобщим, че устройството на регулаторните рамки има за цел да определи граници, в рамките на които да функционират транспортните услуги, за да се гарантират безопасност и социална отговорност. Прилагането на единно европейско право има за цел да хармонизира социалните права, но същевременно налага по-голяма административна тежест при управлението на бизнес процесите. Регламентираните изисквания поставят въпроси, относно рентабилността на оперативните процеси и налагат реорганизация при компании с международни транспортни мрежи. Измененията ще доведат до удължаване на транзитното време и ще повлияят върху конкурентоспособността на развиващите се

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

компании. Забавените доставки ще се отразят неблагоприятно и на нивото на обслужване. Разработването и прилагането на хармонизирани правила за превозните средства от различни категории товароносимост, ще се отразят положително върху безопасността на пътя. Стандартизирането на правоприлагането ще осигури социални права, гарантиращи справедливи условия на труд.

Използвана литература

- Логистика за части | Части и обслужване | John Deere BG.* (б.д.). Изтеглен на 24 Февруари 2026, от <https://www.deere.bg/bg/chasti-i-serviz/chasti/logistika/>
- Courier Express and Parcel (CEP) Market Size, Share, Forecast, 2035.* (б.д.). Изтеглен на 04 Март 2026, от <https://www.industryresearch.co/market-reports/courier-express-and-parcel-cep-market-301358?>
- European Union. (2026, Юли 1). *Тахографи в автомобилния транспорт | EUR-Lex.* <https://eur-lex.europa.eu/BG/legal-content/summary/tachographs-in-road-transport.html>
- John Deere BG. (б.д.). *Части и услуги | John Deere BG.* Изтеглен на 09 Февруари 2026, от <https://www.deere.bg/bg/chasti-i-serviz/?>
- Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the Harmonisation of Certain Social Legislation Relating to Road Transport and Amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC) No 2135/98 and Repealing Council Regulation (EEC) No 3820/85 (Text with EEA Relevance) - Declaration, 102 OJ L (2006). <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>
- Your Europe. (б.д.). *Правила на ЕС за работа в сектора на автомобилния транспорт.* Your Europe. Изтеглен на 08 Февруари 2026, от https://europa.eu/youreurope/citizens/work/work-abroad/rules-working-road-transport/index_bg.htm

СВАМ И eFTI ЗА ДИГИТАЛИЗАЦИЯТА В МЕЖДУНАРОДНИЯ ТРАНСПОРТ

ТЕОДОРА ИВАНОВА МЛАДЕНОВА

Студент, специалност „Бизнес логистика“, III курс, УНСС

Резюме

*В този доклад ще научим какво представлява Европейската регулация (EU 2023/956), която е свързана с механизма за корекция на въглеродните емисии СВАМ, как работи този механизъм и какви ползи и предизвикателства носи. Главната цел на механизма е **екологията** и опазването на околната среда. Също така докладът представя и Европейската регулация (EU 2020/1056). Тази регулация е свързана с имплементирането на eFTI системи, чиято цел е елиминирането на хартиените транспортни документи и замяната им с дигитални такива. Докладът излага ползите от въвеждането на системата. Основната цел на доклада е да опише взаимовръзката на СВАМ и eFTI, както и тяхната връзка с международния транспорт и положителното им влияние.*

Ключови думи: СВАМ, eFTI, устойчив транспорт, дигитализация

Abstract

In this report we will learn what EU Regulation (EU 2023/956) about CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism) means, how this mechanism works and what are the benefits and challenges in its integration into the EU. The purpose of this mechanism has roots in environmental concerns. Another topic this report investigates is EU Regulation (EU 2020/1056). This regulation presents the idea and implementation of eFTI system, which will eliminate all of the paper documentation and make it digital. This report shows the benefits of this system. This report main point is to prove that the implementation of CBAM and eFTI has positive effect on international transport.

Keywords: CBAM, eFTI, Sustainable transport, Digitalization

Увод

През последните няколко години международният транспорт е изправен пред редица предизвикателства, които са свързани с драстичните промени в климата и с опазването на околната среда. Други предизвикателства, пред които транспортът е поставен са свързани с дигитализацията на транспортните процеси.

ЕС работи усилено в посока за постигане на устойчиво развитие, повишаване на прозрачността и екологичността и улесняване на транспортните дейности. Както екологичните регулации, така и въвеждането на дигитални транспортни документи, се явяват ключови елементи за модернизацията на международния транспорт.

Докладът представя механизма за корекция на въглеродните емисии СВАМ (Carbon Border Adjustment Mechanism), насочен към ограничаването и контрола на въглеродни емисии при внос на стоки, и системата eFTI (Electronic Freight Transport Information), чиято цел е пълната дигитализация на транспортните документи. Докладът разглежда тяхната същност, начин на работа, взаимовръзката помежду им и влиянието им върху развитието на международния транспорт.

1. Същност на CBAM

Регламент (ЕС) 2023/956 CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism) или Механизмът за корекция на въглеродните емисии се използва при внос на определени стоки в ЕС. Базира се на въглеродните емисии в производствения процес извън ЕС. Според European Commission, 2025, той е създаден така, че да бъде съвместим и с WTO (World Trade Organization). Целите на механизма за корекция на въглеродните емисии са предотвратяване на риска от изтичане на въглерод, редуциране на глобалните въглеродни емисии, чрез насърчаване на операторите от третите страни за намаляване на въглеродните емисии. Въвеждането на CBAM е провокирано от необичайните климатични промени и повишаването на температурите (Министерство на транспорта и съобщенията, 2020).

1.1 Връзката на CBAM с Европейския зелен пакт и Парижкото споразумение

Според информация от Zeroemissionshub от 2025, CBAM е един от главните елементи в Европейския зелен пакт, като целта му е ЕС да стане първият климатично неутрален континент до 2050 година, да се елиминира прехвърлянето на въглеродни емисии от външни страни, да се създават нови „зелени“ работни места и да се укрепи позицията на ЕС в глобалната климатична политика.

От гледна точка на Парижкото споразумение, CBAM допринася за цялостното, глобалното намаляване на вредните емисии, с не само в ЕС, подтиква въвеждане на такъв тип въглеродни мерки извън ЕС и не на последно място механизмът стимулира глобалните цени на въглерода.

1.2 Начин на прилагане на механизма

CBAM задължават компаниите да закупуват въглеродни сертификати, чиято цена е обвързана с цената на квотите по ETS (Emissions Trading System). Като в резултат на това се налага производствените предприятия да отчитат количеството отделени въглеродни емисии, независимо дали стоките се произвеждат в ЕС или се внасят от трети страни.

С въвеждането на механизма, доставчиците, които внасят стоки в ЕС от трети страни, заплащат същите такси за въглеродни емисии, като тези доставчици, които внасят стоки от ЕС. Таксите се плащат чрез европейската система за търговия с емисии - Emissions Trading System (ETS). Системата за търговия с емисии обхваща около 45% от емисиите на парниковите газове в ЕС, но чрез въвеждането на CBAM ЕС ще успее да се справи с по-голяма част от „изтичането на въглерод“. „Изтичането на въглерод“ най-често е в резултат на производствени компании, които изместват производствата си в страни извън ЕС, а след това готовия продукт го връщат обратно. По този начин преди въвеждането на CBAM компаниите са спестявали таксите, които трябва вече да плащат независимо от местоположението на производственото предприятие (Cooper, n.d., Carbon Trust, 2024).

В началната фаза, механизмът покрива само директните емисии, като въглероден диоксид, азотен оксид и перфлуорвъглероди. Индиректните емисии ще бъдат включени на по-късен етап. Вредните емисии, подлежащи на деклариране се изчисляват на тон продукт, като точността на данните е от ключово значение за справедливото ценообразуване при прилагане на механизма.

1.3 Фокус

СВАМ е фокусиран върху контрола на стоки с високи емисионни стойности, като алуминий, стомана, желязо, бетон, електричество, тор и водород. Всеки бизнес, внасящ такъв тип стоки е засегнат и трябва да декларира емисиите по СВАМ и да плати за въглеродни сертификати. Също така неспазването и не декларирането може да доведе до други, големи финансови разходи (Carbon Trust, 2024).

1.4 Въвеждане на механизма

Към момента въвеждането на СВАМ е в началната си фаза. Carbon Trust от 2024, обозначават времевата рамка на въвеждането на механизма.

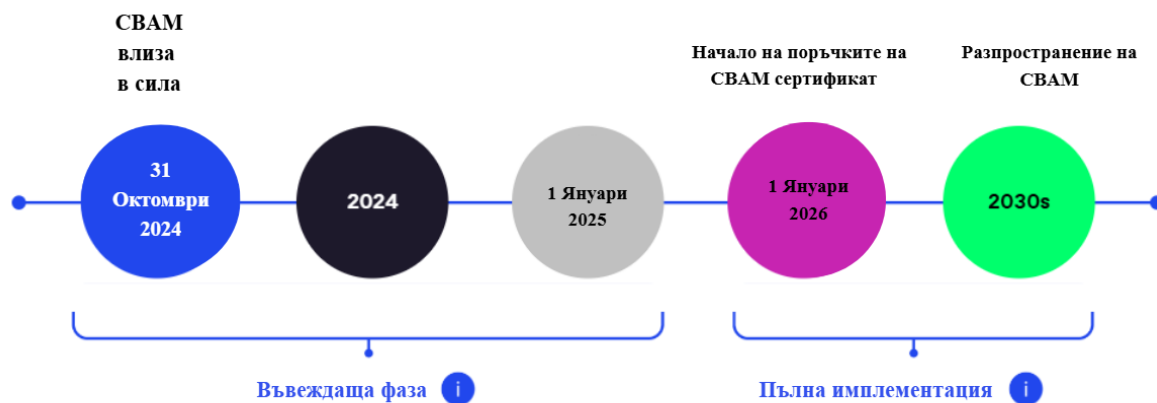
До 1 януари 2026 година не се изискват плащания за въглеродни емисии при внос от трети страни на посочените по-горе стоки. След тази дата – датата на въвеждането на механизма – вносителите започват да декларираат въглеродните си емисии, в противен случай, следват редица глоби и санкции.

СВАМ сертификатите ще имитират средната седмична цена на ETS, като по този начин ще се създават еднакви условия за доставка на вносителите от страни в ЕС и такива извън ЕС.

Поради съществуването на риска от двойно таксуване на емисиите, СВАМ включва разпоредби за данъците върху въглеродни емисии и системи за търговия с емисии извън ЕС. По този начин, в случай че вносителят успее да докаже, че таксата е вече платена при производството, съответната сума ще бъде приспадната.

Очакванията са, че до 2030 година ЕС ще намали въглеродните емисии с до 55%.

Фигура 1 отдолу показва нагледно планираната схема и периоди при въвеждането на механизма за корекция на въглеродните емисии.



Фиг. 1 Времева рамка на СВАМ механизма

Източник: (carbontrust.com, 2025)

2. Същност на eFTI

eFTI (Electronic Freight Transport Information) е Европейска регулация (EU 2020/1056), която цели да трансформира товарния транспорт в ЕС като налага замяна на документацията на хартиен носител с електронни такива, важащо за всички видове

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
извършван транспорт (автомобилен, железопътен, въздушен, морски и речен) (Министерство на транспорта и съобщенията, 2016).

Въвеждането на регламента, довежда до много ползи, като намаляване на административната тежест както за операторите на транспорт, така и за властите, подобряване от страна на сигурността на данните и гарантиране на спазването на разпоредбите на ЕС и националните разпоредби, свързани с националните превози. Държавите членки на ЕС са задължени да приемат регламента и да дигитализират превозните документи.

2.1 Оперативна част

По данни на European Commission, 2025, се използват сигурни и сертифицирани ИТ платформи за съхраняване на бизнес данните, които лесно могат да бъдат интегрирани с вече съществуващите системи за управление на данни на компаниите.

При необходимост от проверка, от страна на контролните власти, могат да им се предоставят данните, само след изрично искане, като това се случва с помощта на уникални връзки за достъп в машинночетим формат (QR код).

Платформите на eFTI притежават опцията за персонализиране на правата за достъп до данните и документацията, което позволява на компаниите избирателно да споделят данните си със своите оторизирани бизнес партньори.

2.2 Архитектура на eFTI системата

Архитектурата на eFTI системата е създадена и проектирана по начин, който да осигурява централизиран и стандартен обмен на данни между страните, като компонентите са сертифицирана платформа, доставчиците на услугите, точки за достъп както на националните органи, така и на държавите членки и икономическите оператори. Платформите във всяка една държава се изграждат на база предварителни спецификации за функционалните изисквания на платформите, с цел да се даде възможност на всички икономически оператори да предоставят съответната информация по еднакъв начин. Тези компоненти работят заедно с цел осигуряване на централизирана и стандартизирана платформа за обмен на данни, свързана с товарния транспорт в границите на ЕС. Платформите за eFTI, също така работят паралелно или се базират на вече съществуващите системи като TMS (Transport Management System) и ERP (Enterprise Resource Planning) (White et al., n.d.).

2.3 Доставчици на eFTI услуги

С въвеждането на регулацията се появяват и доставчици на eFTI услуги. Те отговарят за създаването, управлението и поддържането на системите и мрежите, използвани за функционирането на eFTI системата. Тези доставчици предоставят на своите клиенти (транспортни и логистични компании) необходимата техническа инфраструктура и услуги, осигурявайки сигурността на предаването на документацията, както и други услуги свързани с eFTI. Други услуги свързани със системата са интеграция и поддържане на данни, поддръжка на системата, включително актуализации и корекции на грешки, също така обучение и потребителска поддръжка. Доставчиците на такъв тип услуги гарантират актуалността, реалността, сигурността и надеждността на системата. Освен предоставяните услуги, те извършват мониторинг и контрол, за осигуряване на максимална производителност и наличност. Доставчиците на eFTI

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

услуги трябва да спазват изискванията за сигурност установени от eFTI и да осигуряват поверителността на обменяната информация (White et al., n.d., Law Firm PricewaterhouseCoopers Legal, Tallinn University of Technology, Law Firm TGS Baltic and PricewaterhouseCoopers Advisors, 2024).

2.4 Ползи от въвеждането на Регламента eFTI

По данни на European Commission, 2023 и eFTI4EU, 2025, от гледна точка на бизнеса една от най-големите ползи е значителното съкращаване на оперативните и административните разходи в транспортния и логистичния сектор на ЕС, като очакваните икономии са от 1 милиард евро.

Друга полза е лесното и незабавно споделяне на необходимите данни с партньори, позволявайки по-висока ефективност на логистичното планиране, товарене на превозни средства и създаване на маршрутите за движение. Също така лесният достъп до необходимите данни помага за подобряването на планирането на мултимодалния транспорт и вземането на решения, което води до по-надеждна верига на доставките.

От гледна точка на властите ползите се изразяват в подобряване на ефективността, благодарение на по-рационализирани проверки за съответствие на документацията, по-ниски разходи, поради по-малко физически проверки и въвеждането на дигитални такива и по-високо качество на данните, позволявайки подобряване на качеството на наблюдение и контрол върху процесите от компетентните органи.

Регламентът насърчава екологичния транспорт, въвеждането на авангардни цифрови технологии в логистиката (най-модерните, иновативни и пионерски технологии, съществуващи към момента) и повишаване на глобалната конкурентоспособност на транспортния сектор на ЕС.

Наличието на eFTI позволява анализиране на данни в реално време и предоставя по-добра информация за извършваните логистични операции. Тези предимства позволяват използването на информацията за идентификация на област и с необходимост от подобрене, както и проследяване на показателите за ефективност и оптимизация на процесите. Чрез проследяването в реално време, на ефективността на партньорите, се предоставя възможност за изграждане на по-силни и устойчиви взаимоотношения и идентификация на ново сътрудничество.

eFTI повишава гъвкавостта и мащаба на организациите, поради това, че те имат достъп до необходимата информация по всяко време, от всяко устройство и всяко местоположение, предоставяйки им възможност на бърза и навременна реакция при възникване на всякакъв тип проблеми и промени.

2.5 Предизвикателства при въвеждането

По данни от доклада на White et al., n.d. в периода по интегриране на eFTI системите могат да възникнат различни предизвикателства. Някои от тях са технически, като се има в предвид, че eFTI е сложна и техническа система, която изисква високо ниво на експертност и опит, има няколко технически въпроси, които трябва да бъдат взети в предвид. Първият въпрос е, че системата трябва да е способна да обработва голямо количество данни, като осигурява бърз и надежден достъп до тях. Следващият въпрос е свързан с мрежовата инфраструктура, която трябва да може да поддържа дейността по прехвърляне на голямо количество данни, като осигурява надеждност, сигурност и бързина.

Други предизвикателства, пред които са изправени eFTI системите са свързани с интегрирането на eFTI система с вече съществуващи такива, което може да доведе до

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

значителни предизвикателства в процеса на нейното внедряване. Съвместимостта на различните системи е главния фактор, който би довел до проблем с комуникацията и обмена на данни и документи между партньори. Именно в това се изразява и предизвикателството, дали системата е в състояние да комуникира ефективно с вече съществуващите системи и дали може да се гарантира точността и безпроблемната обработка на данни.

Също така съществуват и предизвикателствата от организационен тип, които се свързват със затрудненията при управлението на различните страни, които участват в системата, включително икономическите оператори, държавите членки на ЕС, националните органи и доставчиците на eFTI услуги. За предотвратяване на организационни проблеми се изисква много добра комуникация, качествено планиране и кореспонденция между участниците.

Не на последно място ще споменем и за правните проблеми, възникващи при въвеждането на eFTI системите. ЕС има строги разпоредби за защита и поверителност на данни и е важно системата за eFTI да се придържа към тях, с цел гарантиране на сигурността, поверителността на документацията. Също така съществува и възможността в различните държави членки на ЕС да има разлики в националните разпоредби, които е необходимо също да бъдат спазени, за да бъде осигурен безпроблемен обмен на данни и документи между операторите и националните органи. Това се определя като предизвикателство, защото този процес може да бъде доста сложен и изискващ време. Изключително важно е регулациите да бъдат много внимателно разгледани, поради това, неспазването им води до правни и финансови санкции.

2.6 Времевия план за въвеждане и приемане на регламента eFTI

Август 2020 година регламентът е влязъл в сила.

Периодът между 2020 – 2025 година е определен за подготвителен, чрез помощта на експерти, които представляват както публичните, така и частните страни.

През януари 2025 година влизат в сила първите актове за изпълнение и делегирани актове за eFTI. Държавите членки на ЕС, имат възможност да започнат разработването на ИТ системи, необходими за безпроблемна проверка на транспортната информация, съответстваща на изискванията на eFTI, от страна на властите.

В периода до декември 2025 година се приемат останалите спецификации за прилагане на регламента. На държавите членки им се предоставят подробни технически и функционални изисквания за ИТ системите и услугите, които ще се използват от предприятията, както и правилата за сертифициране на тези системи.

От януари 2026 година започва подготовката и въвеждането на eFTI платформите в експлоатация. Като от тази дата органите на държавите членки на ЕС могат да започнат приемането на данни и съхраняването им на сертифицирани платформи за eFTI, за проверка.

9 юли 2027 година регламентът ще се прилага изцяло. Това означава, че органите на всички държави членки трябва да приемат и споделят информация по електронен път от операторите чрез сертифицираните платформи за eFTI.

Фигура 3, показана по-долу, онагледява фазите и периодите планирани в процеса на пълното внедряване на eFTI системите, описани горе (European Commission, 2023).



Фиг. 2 Времева рамка на процеса по интеграция на eFTI системите

Източник: (Изработено от автора на база данни от transport.ec.europa.eu)

2.7 eFTI в България

Според статия в сайта МЕНИДЖЪР от 2025, първата българска платформа за управлението на електронните транспортни документи е CMRHub. Тя е създадена според изискванията по Регламент (ЕС) 2020/1056, като платформата помага за лесното създаване и управление на eCMR документи, интегрира се с ERP/CRM системи и други транспортни софтуери, притежава геолокация за проследяване на превозните средства, както и електронен подпис и сканиране на баркод за достъп до необходимите документи. Данните в платформата са криптирани и съвместими с GDPR (General Data Protection Regulation).

Чрез тези функционалности CMRHub платформата осигурява пълното съответствие с eFTI регламента, включително дава възможност за обмен на данни със сертифицирани платформи, когато те станат оперативни.

3. Взаимовръзката между СВМ и eFTI в международния транспорт

Както СВМ, така и eFTI са част от планът на ЕС за зелената и цифровата трансформация. Тези два регламента взаимодействат помежду си като обединяват екологията и дигитализирането на данните в международния транспорт.

От една страна, СВМ налага декларирането на данни относно вноса на определени видове стоки като се отчита количеството на въглеродните емисии, отделени в процеса на производството. Успешното прилагане на механизма предполага достоверността, прозрачността и проследимостта на необходимите данни относно произхода, вида, количеството и движението на стоките, подлежащи на деклариране.

От друга страна, eFTI работи активно по процеса на дигитализиране на транспортните документи и всякакъв характер. Тази система създава правна рамка за използване и приемане на електронни транспортни документи от компетентните органи в всяка държава членка на ЕС. Регламентът улеснява обмяната на информация между всички участници в транспортния процес, включително и контролните органи, при необходимост от проверка, чрез стандартизация на транспортните документи по даден формат. По този начин се минимизира административната част от работата, намалява се

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
времето за обработка на документите и се повишава надеждността и сигурността на информацията.

eFTI представлява цифровата, дигиталната основа, която подпомага за практическото прилагане на СВАМ механизма. Изцяло дигитализираните транспортни документи помагат за по-лесното проследяване на превоза на стоки, като се получава бърза и навременна информация относно вида, количеството, произхода и движението на дадена стока и позволява проверка дали емисиите отделени при производството ѝ са били декларираны. По този начин, чрез взаимовръзката между двата регламента, се улеснява проследяването и се намалява риска от двойно начисляване на такса за въглеродни емисии или злоупотреба поради не деклариране. С други думи, СВАМ се нуждае от прозрачност и проследимост на въглеродните емисии, а eFTI предоставя електронна проследимост на всички необходими данни.

Въпреки че, двата регламента са с различна насоченост и няма пряка нормативна връзка между тях, функционалната им връзка е, че единият (СВАМ) е концентриран върху екологията, а другия (eFTI) върху дигитализацията, те работят заедно за постигане на по-ефективен, прозрачен, екологичен и устойчив международен транспорт в рамките на ЕС.

Заклучение

Главната роля на регламент (ЕС) 2023/956 за механизма за корекция на въглеродните емисии (СВАМ), част от Европейския зелен пакт, е ограничаването на употребата на въглеродни емисии, като една от главните цели е Европа да стане първият климатично неутрален континент. СВАМ действа на базата на деклариране на въглеродните емисии, използвани в производството и плащане на съответната такса за това, а при не деклариране следват санкции. Механизмът е изцяло насочен към опазването на околната среда.

Регламентът (ЕС) 2020/1056 за eFTI цели дигитализацията на всички видове транспортни документи, улеснявайки достъпа до тях чрез сертифицирани платформи, които ускоряват, улесняват и правят по-сигурна работата на транспортните компании. Също така eFTI помага за лесната, бърза и навременна проверка от страна на контролните органи. eFTI системата работи със сертифицирани платформи, които криптират информацията.

Двата регламенти нямат пряка връзка, но имат много силна функционална връзка. Ефективността, сигурността и прозрачността, от които СВАМ се нуждае за успешното му прилагане, eFTI му ги предоставя, чрез дигитализацията на транспортните документи, които от своя страна предполагат както прозрачност, така и ефективност, сигурност и надеждност.

В доклада първо разгледахме какво представлява СВАМ, как работи, целите му и бъдещите очаквания. След това разгледахме и същността на eFTI, метода му на работа, както и ползите и предизвикателствата, пред които е поставена системата. И не на последно място показахме по какъв начин е внедрена в България, както и как двата регламента са свързани помежду си и работят в посока на оптимизиране на процесите в международния транспорт.

След представения доклад, можем да потвърдим твърдението, че СВАМ и eFTI влияят положително върху международния транспорт, като допринасят за неговата модернизация. От една страна, СВАМ влияе положително чрез ограничаването на въглеродните емисии, работейки в полза за опазването на околната среда, което е изключително актуална тема в днешно време. От друга страна, eFTI работи усилено за дигитализацията на транспортните документи, което е значим принос към дейностите, свързани с международния транспорт.

Използвана литература

- МЕНИДЖЪР. (2025, March 31). eFTI: Бъдещето на дигитализацията в транспортния сектор - Бизнес - manager.bg. Manager.bg; “Мениджър Медия Груп” ООД.. <https://manager.bg/%D0%B1%D0%B8%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D1%81/efti-badesteto-na-digitalizaciata-v-transportnia-sektor>
- Министерство на транспорта и съобщенията. (2016). Проект на нов регламент за изпълнение относно електронна информация за товарни превози относно функционалните изисквания за eFTI платформите. Министерство на транспорта и съобщенията. <https://www.mtc.government.bg/bg/category/301/proekt-na-nov-reglament-za-izplnenie-otnosno-elektronna-informaciya-za-tovarni-prevozi-otnosno-funkcionalnite-iziskvaniya-za-efti-platformite>
- Министерство на транспорта и съобщенията. (2020). Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. относно електронната информация за товарни превози. Министерство на транспорта и съобщенията. <https://www.mtc.government.bg/bg/category/301/reglament-es-20201056-na-evropeyskiya-parlament-i-na-sveta-ot-15-yuli-2020-g-otnosno-elektronnata-informaciya-za-tovarni-prevozi>
- Carbon Trust. (2024, November 8). CBAM: What it means for businesses across Europe. The Carbon Trust. <https://www.carbontrust.com/en-eu/our-work-and-impact/guides-reports-and-tools/cbam-what-it-means-for-businesses-across-europe>
- Cooper, L. (n.d.). Carbon Border Adjustment Mechanisms (CBAM) Report. https://static.prod01.uel.pcomm.net/cclobby/user_content/forums/topics/files/33812/add24d75b8cc915c4c30cbeaa48a9698-liam-cbam-report.pdf
- eFTI4EU. (2025). The future of freight transport is digital. ehti4eu.eu.
- Escola Europea. (2024, February 13). eFTI: One step closer towards the digitization of European transport - Escola Europea - Intermodal Transport. Escola Europea - Intermodal Transport. <https://escolaeuropea.eu/blue-innovation/ehti-one-step-closer-towards-the-digitization-of-european-transport/>
- EU. (2025, October 24). EU Механизъм за Корекция на Емисии. Carbon Accounting & ESG Reporting Solutions. <https://zeroemissionshub.com/bg/cbam-mechanizam-korekcia-emisii/>
- European Commission. (2023). The eFTI Regulation. Mobility and Transport. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport/ehti-regulation_en
- European Commission. (2025). Carbon Border Adjustment Mechanism. European Commission. https://taxation-customs.ec.europa.eu/carbon-border-adjustment-mechanism_en
- Law Firm PricewaterhouseCoopers Legal, Tallinn University of Technology, & Law Firm TGS Baltic and PricewaterhouseCoopers Advisors. (2024). Mapping and analysis of the legal framework for implementing the electronic freight transport information (eFTI) Final report 1 August 2024 Contracting authority: Ministry of Economic Affairs and Communications and Ministry of Climate. <https://ehti4eu.eu/wp-content/uploads/2024/12/Mapping-and-analysis-of-the-legal-framework-for-implementing-the-electronic-freight-transport-information-eFTI-in-Estonia.pdf>
- White, P., Chountalas, T., Dasaklis, K., Giannakis, E., Kopanaki, N., Rachaniotis, T., & Voutsinas. (n.d.). Electronic Freight Transport Information (eFTI). https://ehti.gr/wp-content/uploads/2023/03/eFTI-White-Paper_en.pdf

**СОФИЯ – ПОТЕНЦИАЛ ЗА ЛОГИСТИЧЕН ХЪБ ВЪВ
ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ**

АЛЕКСАНДРА КРАСЕНОВА ДИМИТРОВА

Студент, специалност „Бизнес логистика“, III курс, УНСС

Резюме

В днешно време използването на въздушния транспорт за транспортиране на товари и пътници е от ключово значение, особено в случаите, когато трябва за кратък период от време да се стигне до много далечна точка на света. Има моменти, когато не могат да бъдат извършени директни полети до отделни страни поради ред причини и тогава е нужен някакъв вид център, който да служи като точка за разпределение. Точно тук идва ролята на логистичните хъбове. Основната цел на този доклад е да разкрие потенциала на софийското летище за превръщането му в логистичен хъб във въздушния транспорт, като ще се ограничи само до регионално ниво, а именно - Югоизточна Европа.

Ключови думи: логистичен хъб, летище София, общи логистични разходи

Abstract

Nowadays, the use of air transport for transporting cargo and passengers is of key importance, especially in cases where it is necessary to reach a very distant point in the world for a short period of time. There are times when direct flights to individual countries cannot be operated for several reasons and then some kind of center is needed to serve as a distribution point. This is where the role of logistics hubs comes in. the main objective of this report is to reveal the potential of Sofia Airport for its transformation into a logistics center in air transport, while limiting it only to a regional level, namely – Southeastern Europe.

Keywords: logistics hub, Sofia airport, total logistics costs

Увод

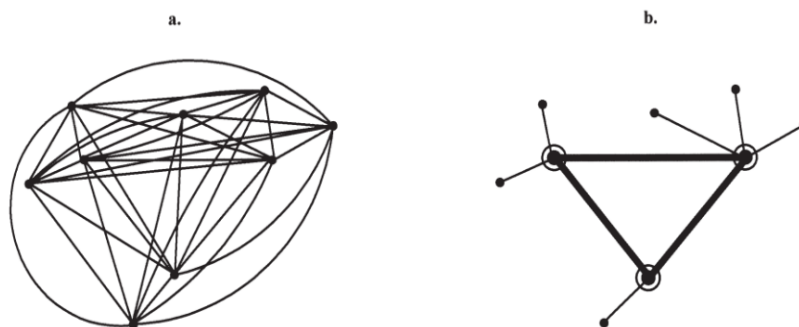
Влизането на България в Шенгенското пространство е ясна предпоставка за развитието на страната и нейната столица. От 30.12.2023 г. насам България може свободно да извършва въздушни превози без контрол по границите към страни членки на Шенген (29 на брой, 25 от които членки на Европейския съюз) (Генерален секретариат на Европейския съвет, 2023). Това изцяло улеснява извършването на международен транспорт и повишава конкурентоспособността на страната. Основавайки се на това членство, на територията на страната и транспортните коридори, които преминават през нея, правата за свобода на въздушния превоз, които притежава и мнението на експерти, може да се твърди, че София има потенциала да се превърне във въздушен логистичен хъб от регионално ниво. За доказване на целта на разработката ще бъдат разгледани различни термини, фактори, регламенти и планове за развитие, като ще се започне от самото начало, а именно – даване на ясна дефиниция на термина „логистичен хъб“.

1. Определяне на термина „логистичен хъб“ и ролята му във въздушния транспорт

Alumur and Kara (2008) и Almeida (2025) се припокриват с определенията си за термина „логистичен хъб“. И двата източника го разглеждат като централна точка, която има за цел да обединява материалните потоци и да ги преразпределя до другите участници във веригата на доставките, като същевременно посочват възможността ѝ да

изпълнява функциите на складово съоръжение – съхранение, консолидиране и раздробяване на товари, транзитно комплектоване на смесени партии и още много (Димитров, П. и колектив, 2010, pp. 114–116). Almeida (2025) допълва, че основната задача на такъв вид централна инфраструктура, освен да обединява материалните потоци, е ефективно да ги разпределя, за да оптимизира изминатото разстояние и размера на общите логистични разходи.

Поради факта, че обектът на разработката е софийското летище, трябва да се наблегне на това какво представлява логистичния хъб във въздушния транспорт. За хъбове във въздушния транспорт се приемат големи по размер летища, които могат да обслужват висок набор от пътници и/или товари и са стратегически разположени, за да могат лесно и ефективно да достигат до други точки в мрежата (OAG, 2023). Bryan and O’Kelly (1999) дават много добро обяснение за това как работят въздушните хъбове в т.нар. система „главина и спици“ (hub-and-spoke system), използвана често в авиацията. Според тях именно тази система позволява замяната на някои директни връзки с по-малко индиректни такива. Може да бъде отбелязано на база Фиг. 1., че Bryan and O’Kelly са направили сравнение между система от директни връзки и система тип „главина и спици“. Ясно се вижда, че в първия вариант (Фиг. 1a.) няма междинни спирки и се пътува директно до определената дестинация. Това дава възможност да се спести



Фиг. 3. Система от директни връзки (a.) и система „главина и спици“ (b.)

Източник: (Bryan and O’Kelly, 1999)

някакво време, но е неефективно от гледна точка на ефикасното използване на всички връзки и високите разходи за транспорт. Тук идва моделът на „главина и спици“ (Фиг. 1b.). Той намалява броя на използваните връзки, като създава хъбове и по този начин предоставя оптималното използване на възлите и пълното им натоварване. Bryan and O’Kelly установяват, че комплектоването на товарите и обединяването на маршрутите ще доведе до по-ниски логистични разходи, но ще повиши индивидуалните пътни мили, тъй като точките за кацане ще са ограничен брой.

Тук се формира въпросът за точното определяне на местоположението на логистичния хъб, защото, както беше отбелязано по-рано в текста, това са летища, които са със стратегическо разположение. За да се даде точен и ясен отговор на този въпрос трябва да бъдат разгледани факторите, определящи конкурентоспособността на едно летище, като се наблегне на територията, на която ще се намира и на транспортните коридори, които ще минават през него.

2. Фактори, определящи конкурентоспособността на летището

Van Asch et al. (2019) разглеждат 4 вида фактори, които могат да повлияят на конкурентоспособността на летището, като отбелязват, че всички те са взаимосвързани и, за да се направи пълен и точен анализ на съответния проблем, е нужно да се обърне

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

внимание на всеки един от тях. Факторите, обект на изследване на Van Asch et al. са съответно „Територия“, „Товарен пазар“, „Летищни операции“ и „Диференциация на продукта“. В тази разработка ще бъде обърнато внимание само на първия от изброените фактори.

2.1. Територия

Както подсказва от наименованието си, този фактор се свързва с географското местоположение на летището. То е от ключово значение, защото цялата идея на въздушния хъб е да бъде инфраструктурна точка, която да е връзката между останалите участници, а за да стане това, тя се нуждае от правилно стратегическо разположение. Van Asch et al. (2019) обясняват, че „при равни други фактори, идеалното местоположение за хъба е това, което минимизира общите изминати километри в една мрежа“. Правилното избиране на централната територия на логистичния хъб ще доведе до минимизиране на времетраенето на полетите и ще бъдат реализирани оптимални общи логистични разходи.

Друг компонент, който оказва влияние, са транспортните коридори, които преминават през съответната държава. България е част от т.нар. трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T). По данни от European Commission (2024) това е транспортна инфраструктура на територията на целия Европейски съюз, която включва в себе си железопътни линии, летища и терминали, пътища, свързващи градски възли, морски пристанища и още много, която има за цел да създаде безпроблемно преминаване през границите за хора и стоки и по този начин да даде възможност за търговия и икономически растеж. София конкретно се намира в три от тези коридори, а именно: коридор „Балтийско море-Черно море-Егейско море“, коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ и коридор VIII. Има още един коридор, в който София може да вземе активно участие – коридорът Лиеж-София-Джънджоу, даващ възможност на България да се внедри на китайския пазар. Важно е да се отбележи, че всички тези коридори са взаимосвързани и могат да си сътрудничат.

2.1.1. Коридор „Балтийско море-Черно море-Егейско море“

European Commission (2023) разглежда коридора като инфраструктурна връзка между тринадесет държави - единадесет членки на Европейския съюз (Финландия, Естония, Латвия, Литва, Полша, Словакия, Унгария, Румъния, България, Гърция и Кипър) плюс Украйна и Молдова, като всяка от тях се състои от морски пристанища, летища, железопътни линии, магистрали и т.н. с изключение на Кипър, която няма изградена железопътна мрежа. Северното начало на коридора е столицата на Финландия, Хелзинки, а южното – столицата на Кипър, Никозия и предоставя възможност за безпроблемно търгуване по три морета – Балтийско, Черно и Егейско. България е позиционирана по такъв начин, че се намира близо до „центъра“ на коридора и през територията ѝ преминават два клона от север на юг съответно през градовете Видин и Русе, свързващи ги с други български градове като София, Пловдив, Стара Загора и Бургас. Коридорът може да се окаже ключов за превръщането на софийското летище в логистичен хъб от гледна точка на факта, че поставя София в „центъра“ на пътя на стоките и пътниците, движещи се от Северна и Централна Европа към Средиземноморието и обратно.

2.1.2. Коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“

Много подобно на предишния разглеждан коридор, коридорът „Ориент/Източно-Средиземноморски“ цели да свърже държави от Европа по връзка, която да им даде лесен достъп до Северно, Балтийско, Черно и Средиземно море (European Commission, 2014). Разликата идва от факта, че той включва само осем държави: Германия, Чехия, Словакия, Австрия, Унгария, Румъния, България и Гърция (European Commission, 2017). На север от България София има възможността да се свърже с развити държави от централна Европа като Германия и Австрия, а на юг – да има път към Егейско море, минаващ през Солун и Атина. Тук географското положение на столицата, този коридор и влизането в Шенгенското пространство по вода, суша и въздух ще изиграят ключова роля за превръщането на столичното летище в логистичен хъб. Разположените на София й позволява лесна и бърза връзка със съседните държави Сърбия, Северна Македония, Турция, Румъния и Гърция, което ще подпомогне за ефективното придвижване на стоки от летището до тях за изключително кратък период от време, като трябва да се вземе под внимание фактът, че две от тези държави са в Шенген, което още повече съкращава времето за доставка и позволява бързото движение по веригата на доставки към останалите страни от Източно-Средиземноморския коридор. Също така потенциалният логистичен хъб ще осигурява възможността да бъдат раздробявани големи товари от Азия и САЩ и чрез директните връзки да бъдат обслужвани държавите от Балканите.

За да бъдат реализирани тези идеи, трябва да се предприемат определени проекти. Според European Commission (2017) в националните планове на България е планирано всички участъци от държавата, които са част от коридора, да влязат в експлоатация до 2030 година с изключение на две линии, планирани за 2034 и 2037. В предварително идентифицираните проекти на European Commission (2017) е включено модифицирането на железопътната линия Видин-София, която ще изиграе ключова роля в по-бързото придвижване на стоки и пътници от и към България.

Друга железопътна връзка, която е в период на планиране и ще повлияе положително на развитието на софийското летище, е използването на високо-скоростен влак в посоки София-Солун и София-Варна с разклонение към Русе и Букурещ (Pamela, 2023). В своята статия Pamela (2023) обяснява, че връзката „София-Солун“ ще действа като високотехнологичен мост между двете държави и ще съкрати времето за пътуване от седем часа до един час и половина, давайки възможност за бързо придвижване на стоки и пътници между двете страни. Тя ще бъде действаща част от коридорите „Балтийско море-Черно море-Егейско море“ и „Ориент/Източно-Средиземноморски“, а линията „София-Варна“ с разклонение към Румъния, която също влиза в пределите на тези коридори, ще предостави възможност пътят между столиците на двете съседни държави да бъде взет за два астрономически часа. Генералният мениджър на големи инфраструктурни проекти Румен Марков потвърждава мнението ми, че тези две линии ще доведат до развитието на ефективна конкуренция на въздушния транспорт (Pamela, 2023).

Пускането на „Видин-София“ в експлоатация ще осигури на София две директни връзки със северната ни съседка, което ще е положителна предпоставка за превръщането на софийското летище в логистичен хъб, който да извършва мултимодален транспорт на стоки от и към Румъния. Същото се отнася и за Гърция, при която след като стоката пристигане на софийския хъб, тя може да бъде изпратена по железопътната линия „София-Солун“ и така да се оптимизира времето за доставка. Ако този проект бъде реализиран и линията „Видин-София“ се модернизирала, пред България ще се отвори възможност за извършване на бърз и надежден железопътен транспорт между Румъния

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
и Гърция и тя ще се превърне в център, който да обслужва не само тях, а и останалите страни по веригата.

2.1.3. Коридор VIII

Lipovsky (2025) описва коридор VIII като път, целящ да свърже Адриатическо с Черно море, който обхваща автомобилната и железопътната инфраструктура на три държави - България, Северна Македония и Албания. Това е интегрирана инфраструктура, която ще намали общите логистични разходи чрез по-бързо и по-рентабилно движени и ще бъде от огромно значение за бъдещото развитие на България и по-точно на софийското летище. То ще има възможността да извършва мултимодални превози както към Варна/Бургас и оттам към черноморските съседи, Близкия Изток и Централна Азия, така и към Северна Македония и Албания и оттам връзка с Италия. В допълнение за връзката ни със Северна Македония може да бъде отбелязано, че последната година между нея и България тече трескаво организиране на разширяването на железопътната свързаност по линията Радомир-Гюешево. По информация от Ristic (2025) модернизацията на посочената инфраструктурна връзка ще стимулира свързаността на морските пристанища с железопътния транспорт, допринасяйки за извършването на мултимодален транспорт от летището към Северна Македония, което ще увеличи търговията и ефективността на веригата на доставки, ще оптимизира логистичните разходи и ще спомогне за доказване на тезата, че софийското летище има потенциала да бъде въздушен логистичен хъб.

2.1.4. Коридорът Лиеж-София-Джънджоу

От 1.11.2024 година насам Компас Карго Еърлайнс извършва полети до китайския град Джънджоу, отбелязвайки сериозен напредък в българския въздушен транспорт и даващ сериозно конкурентно предимство на София (TTW, 2024). Включването на Белгия и България в този коридор и извършването на редовни полети до Китай е индикатор за добре развиващи се икономики и външни политики, засягащи международната търговия. Бизнесът вече ще има по-надежден и бърз вариант за транспортиране на стоки от и до източната страна, която е една от най-големите движещи икономически сили в света. Като част от това споразумение, софийското летище има възможността да бъде логистичния хъб, който да обслужва страните от Югоизточна Европа и да бъде директната им връзка както с Китай, така и с Белгия.

За да може България да реализира тази възможност и да осъществи полети между държавите членки на споменатите коридори, тя трябва да разполага с набор от „права“, които да улеснят и стимулират развитието ѝ във въздушния транспорт.

3. Права за свобода на въздушния превоз

Всяка страна разполага с различен набор от права за свобода на въздушния превоз. Засега съществуват девет такива права, като трябва да бъде отбелязано, че всяко право включва в себе си т.нар. „право за движение“. По данни от Международната организация за гражданска авиация (ICAO, 2016) „право на движение“ е „право на достъп до пазара, което се изразява като договорена физическа или географска спецификация или комбинация от спецификации за това кой или какво може да бъде транспортирано по разрешен маршрут или части от него в разрешеното въздухоплавателно средство“. ICAO (2016) дава ясна дефиниция за всяко едно от деветте права. Първите четири са стандартни и общоприложими за почти всички държави с активна въздушна инфраструктура.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Свързани са с прелитането над чужда държава, кацането поради технически нужди, закарването и прибирането на товари и пътници или по друг начин казано – за преминаване и основна търговия. За реализиране на петото право се използва самолет от една държава, който взема пътници от втора и ги закарва в трета такава. Останалите права са по-специфични и не са лесно достъпни. Т.нар. „шеста свобода на въздуха“ е привилегията една държава да превозва пътници и/или товари между две други такива, но по време на полета, транзитът да се осъществи на нейна територия. Седмото право се свързва с възможността авиокомпания да оперира и извършва полети между различни страни, без да преминава през собствената си държава. Много добър пример за това е ирландската компанията Ryanair, която извършва полети например между Италия и България, без да преминава през Ирландия. „Осмата свобода на въздуха“ се характеризира с правото чужда авиокомпания да осъществява вътрешни полети между различни градове в рамките на една държава само в случаите, когато полетът е част от по-дълъг маршрут. И накрая последното девето право, а именно – привилегията на чужда компания изцяло да оперира вътрешни полети на територията на друга държава.

Според Регламент № 1008/2008 на Европейски парламент и Съвет на Европейския съюз (2020) като членка на Европейския съюз, България има всичките налични права за свободно придвижване и спокойно може да ги прилага на териториите на останалите страни от Съюза. По друг начин стоят нещата за извършване на полети за държавите извън него. България прилага с голяма част от тях първите четири права, но останалите могат да бъдат постигнати единствено чрез т.нар. „двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги“. Според Регламент № 847/2004 на Европейски парламент и Съвет на Европейския съюз (2026) държавите членки могат да извършват преговори за такова споразумение с държави от третия свят при условие, че не нарушават законите на Съюза за конкуренцията. Също така Европейската комисия има правото да изменя сключени споразумения за въздухоплавателни услуги чрез т.нар. „хоризонтално споразумение“. То ѝ дава правото да унифицира вече сключено споразумение на някоя държава членка с такава от третия свят и да го направи общовалидно за всички страни от ЕС. Това дава на България голяма възможност за развитие на чужди далечни пазари, до които трудно би стигнала сама. Превръщането на софийското летище в логистичен хъб би могло да бъде предпоставка за осъществяване на двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги с трети държави и да гарантира на страната повече права за свобода на въздушен превоз.

Един от начините за реализирането на въздушния хъб и привличането на държави за създаване на нови договорни отношения за превози е изграждането на новия терминал на софийското летище – Терминал 3.

4. „Терминал 3“ и мнението на експерти

Започването на строежа на Терминал 3 е огромна предпоставка за развитието на българската авиация. По данни от SOF Connect (2024) проектът трябва да стартира април месец 2026 и да приключи април 2031, като за икономически и социален принос от реализирането му са посочени увеличаването на БВП и превръщането на софийското летище в логистичен хъб на регионално ниво, който да утвърди България на международната авиационна карта. Една от основните мотивации за осъществяването на тези цели е влизането на страната в Шенгенското пространство. Според интервю на Miles (2025) с главния изпълнител директор и председател на управителния съвет на летище София – Хесус Кабайеро, благодарение на този ход на България авиокомпания от страни извън Европа са проявили интерес за откриване на полети до столичното летище, което предполага създаването на нови маршрути и развиването на капацитета на въздушната

инфраструктура. В същото интервю директорът споменава за изключително амбициозна цел, засягаща софийското летище, а именно – превръщането му в първото 5-звездно регионално летище в Европа. Кабайеро смята, че то има пълния потенциал да покрие изискванията и да получи 5-звездна сертификация от Skytrax, която ще му помогне да се издигне на нови висоти и да се превърне в регионален логистичен хъб. Петзвездното отличие, давано от международната организация за оценка на въздушния транспорт Skytrax, е престижен знак за качество и служи като еталон за летищно превъзходство (Skytrax, 2023). Друго преимущество на модернизирания софийско летище ще бъде нарастващата мрежа от системи, използващи изкуствен интелект. Hall (2026) споделя каква ще бъде ролята на тези системи – да прогнозираят пътничекотока и да оптимизират разпределението на ресурсите по такъв начин, че операциите да станат по-плавни и устойчиви в пиковите периоди на пътуване.

Заклучение

Превръщането на едно летище в логистичен хъб е труден и сложен процес, който изисква сериозен анализ и подготовка, но също така е показател за голям икономически напредък и просперитет. За да се докаже тезата, че софийското летище има потенциала да се превърне в логистичен хъб на регионално ниво, беше дадено определение на термина „логистичен хъб“ и значението му във въздушния транспорт, след това беше подробно обяснен факторът „територия“ и коридорите, които имат значение за развитието на софийското летище, бяха разгледани всички видове права за свобода на въздушния превоз и тези, които София притежава и накрая беше обяснена ролята на планирания Терминал 3 и възможността, която той дава. По време на разработката на текста бяха споменати много проекти и планове, които чакат реализация и които са от ключово значение за осъществяването на целта на доклада. Те ще имат стимулиращ ефект върху икономиката на България и ще повишат конкурентоспособността на софийското летище, като по този начин ще допринесат за повишаването на индекса за логистична ефективност на страната.

Използвана литература

- Almeida, J. A. (2025, October 30). Logistics Hubs: types, benefits, and common challenges. Retrieved February 7, 2026, from Ar-racking.com website: <https://www.ar-racking.com/en/blog/logistics-hubs-types-benefits-and-common-challenges/>
- Alumur, S., & Kara, B. Y. (2008). Network hub location problems: The state of the art. *European Journal of Operational Research*, 190(1), 1–21. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2007.06.008>
- Bryan, D. L., & O’Kelly, M. E. (1999). Hub-and-Spoke Networks in Air Transportation: An Analytical Review. *Journal of Regional Science*, 39(2), 275–295. <https://doi.org/10.1111/1467-9787.00134>
- Димитров, П., & колектив. (2010). *Логистични системи* (Първо издание, pp. 114–116). София, Студентски град “Христо Ботев”: УНИВЕРСИТЕТСКО ИЗДАТЕЛСТВО “СТОПАНСТВО.”
- European Commission. (2014). Orient-East Med Core Network Corridor - European Commission. Retrieved February 15, 2026, from [transport.ec.europa.eu](https://transport.ec.europa.eu/other-pages/transport-basic-page/orient-east-med-core-network-corridor_en) website: https://transport.ec.europa.eu/other-pages/transport-basic-page/orient-east-med-core-network-corridor_en
- European Commission. (2017). The Orient / East - Med corridor - European Commission. Retrieved February 15, 2026, from transport.ec.europa.eu website:

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/ertms/who-involved-ertms-deployment/corridors/orient-east-med-corridor_en
- European Commission. (2023). Baltic Sea – Black Sea – Aegean Sea corridor. Retrieved February 14, 2026, from Mobility and Transport website: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/baltic-sea-black-sea-aegean-sea-corridor_en
- European Commission. (2024). Trans-European Transport Network (TEN-T). Retrieved February 14, 2026, from transport.ec.europa.eu website: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en
- Европейски парламент и Съвет на Европейския съюз. (2020). Регламент - 1008/2008 - EN - EUR-Lex. Retrieved February 20, 2026, from Europa.eu website: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/bg/TXT/?uri=CELEX%3A32008R1008>
- Европейски парламент и Съвет на Европейския съюз. (2026). Регламент - 847/2004 - EN - EUR-Lex. Retrieved February 20, 2026, from Europa.eu website: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2004/847/oj/bul>
- Генерален секретариат на Европейския съвет. (2023). Шенгенското пространство обяснено. Retrieved February 13, 2026, from Consilium website: <https://www.consilium.europa.eu/bg/policies/schengen-area/#schengen>
- Hall, W. (2026, January 26). Sofia Airport Emerges as Europe's Smartest Mid-Sized Hub With AI-Led Overhaul. Retrieved February 7, 2026, from The Traveler website: <https://www.thetraveler.org/sofia-airport-emerges-as-europes-smartest-mid-sized-hub-with-ai-led-overhaul/>
- ICAO. (2016). *MANUAL ON THE REGULATION OF INTERNATIONAL AIR TRANSPORT* (Doc 9626). Retrieved from https://www.icao.int/sites/default/files/Meetings/AMC/ArchivedAssembly/en/A39/Provisional_Doc_9626.pdf
- Lipovsky, B. (2025, November 9). Corridor VIII & Bulgaria: The Eastern Gateway for Industry %. Retrieved February 7, 2026, from CE Interim website: <https://ceinterim.com/corridor-viii-bulgaria-industrial-logistics/>
- Miles, H. (2025, March 3). Sofia Airport's transformation: A five-star vision. Retrieved February 22, 2026, from International Airport Review website: <https://www.internationalairportreview.com/article/233843/sofia-airports-transformation-a-five-star-vision/>
- OAG. (2023, May 11). What Are Airport Hubs and What Is Their Significance in the Travel Industry Today? Retrieved February 13, 2026, from www.oag.com website: <https://www.oag.com/blog/what-are-airport-hubs-and-what-is-their-significance-in-the-travel-industry-today>
- Pamela. (2023, October 20). Plans for high-speed rail in Bulgaria presented. Retrieved February 7, 2026, from Railway PRO website: <https://www.railwaypro.com/wp/plans-for-high-speed-rail-in-bulgaria/>
- Ristic, N. (2025, November 6). Bulgaria and North Macedonia Sign Agreement to Advance Corridor VIII Rail Connectivity - Transport Community. Retrieved February 7, 2026, from Transport Community website: <https://www.transport-community.org/news/bulgaria-and-north-macedonia-sign-agreement-to-advance-corridor-viii-rail-connectivity/>
- Skytrax. (2023). The World's 5-Star Airlines. Retrieved February 21, 2026, from Skytrax website: <https://skytraxratings.com/the-worlds-5-star-airlines>
- SOF Connect. (2024, September 10). TERMINAL 3 – TRANSFORMING SOFIA AIRPORT INTO EUROPE'S FIRST 5-STAR REGIONAL AIRPORT. Retrieved February 21,

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
2026, from sofia-airport.eu website: <https://sofia-airport.eu/en/terminal-3-transforming-sofia-airport-into-europes-first-5-star-regional-airport/>
- TTW. (2024, November 5). Sofia Surging into Global Air Freight Market with New Scheduled Cargo Flights Connecting Liège and Zhengzhou, Marking a Major Expansion for European-Bulgarian Carrier into China Starting November 2024 - Travel And Tour World. Retrieved February 20, 2026, from Travel And Tour World website: <https://www.travelandtourworld.com/news/article/sofia-surging-into-global-air-freight-market-with-new-scheduled-cargo-flights-connecting-liege-and-zhengzhou-marking-a-major-expansion-for-european-bulgarian-carrier-into-china-starting-november-2024/>
- Van Asch, T., Dewulf, W., Kupfer, F., Meersman, H., Onghena, E., & Van de Voorde, E. (2019). AIR CARGO AND AIRPORT COMPETITIVENESS. *Journal of Air Transport Studies*, 10(2), 48–75. <https://doi.org/10.38008/jats.v10i2.142>

МЕЖДУНАРОДЕН ТРАНСПОРТ НА ФАРМАЦЕВТИЧНИ ПРОДУКТИ: ИЗИСКВАНИЯ, РИСКОВЕ И ДОБРИ ПРАКТИКИ

ЛЮБОМИР ИВАНОВ ГЕОРГИЕВ

Студент, специалност “Бизнес логистика“, III курс, УНСС

Резюме

Международният транспорт на фармацевтични продукти е ключов елемент от глобалните вериги за доставки в здравеопазването. Лекарствата са силно чувствителни продукти, които изискват стриктно спазване на регулаторните изисквания, контрол на температурата и добра логистична координация. Настоящата статия разглежда регулаторните изисквания, основните рискове и добрите практики при международния транспорт на фармацевтични продукти. Изследването се основава на преглед на научна литература и регулаторни документи. Резултатите подчертават значението на управлението на хладилната верига (cold chain) и ограничаването на рисковете, за да се гарантира качеството на продуктите и безопасността на пациентите.

Ключови думи: фармацевтичен транспорт, международна логистика, студена верига, БВП, управление на риска

Abstract

The international transportation of pharmaceutical products is a key element of global healthcare supply chains. Medicines are highly sensitive goods requiring strict regulatory compliance, temperature control and logistics coordination. This paper examines regulatory requirements, major risks and best practices in international pharmaceutical transport. The study is based on a review of scientific literature and regulatory documents. The results emphasize the importance of cold chain management and risk mitigation to ensure product quality and patient safety.

Keywords: pharmaceutical transport, international logistics, cold chain, GDP, risk management

Увод

Международният транспорт на фармацевтични продукти има стратегическо значение за глобалните здравни системи. Лекарствата са специфичен и чувствителен товар, изискващ спазване на строги температурни и регулаторни изисквания. Целта на настоящия доклад е да се анализират изискванията, рисковете и добрите практики при международния транспорт на фармацевтични продукти. Задачите включват изследване на нормативната рамка, идентифициране на основните рискове и анализ на добри логистични практики.

1. Теоретични основи на международния транспорт на фармацевтични продукти

Фармацевтичната логистика се отличава от останалите логистични направления поради високата степен на регулация, необходимостта от валидирани процеси и строг контрол на средата.

В научната литература международният транспорт на фармацевтични продукти се разглежда като част от интегрираната фармацевтична логистика, която обхваща

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
планиране, изпълнение и контрол на материалните потоци с цел запазване на качеството и терапевтичната ефективност на лекарствата.

Фармацевтичните продукти включват готови лекарствени форми, ваксини, биологични продукти и активни субстанции. Те се характеризират с висока чувствителност към външни фактори и изискват специализирани условия на транспорт.

2. Международни и национални регулаторни изисквания за транспорта на фармацевтични продукти

2.1 Международни и Национални изисквания

Според World Health Organization (WHO), моделното ръководство за съхранение и транспорт на фармацевтични продукти (Annex 9 към WHO Technical Report Series) подчертава важността на управление на риска (risk-based approach) и изискват разработване и прилагане на стандартни оперативни процедури (SOP) за всички етапи от транспорта, включително приемане, товарене, мониторинг и разтоварване (WHO, 2014).

Европейските насоки за Добра дистрибуторска практика (GDP) дефинират регулаторните изисквания при търговията на едро и транспорта в рамките на Европейския съюз. Те включват условия за лицензиране на търговци на едро, изисквания за квалификация на транспортните средства, поддържане на подходящи температурни режими и подробна документация за проследяване на пратките (European Commission, 2013).

Документите, публикувани от PIC/S, предоставят допълнителни ръководства в областта на добрите практики и често се използват от регулаторни органи при оценка на съответствието на производители и дистрибутори с международните стандарти за GDP (PIC/S GMP, 2014).

За въздушния транспорт ключовите инструменти са Temperature Control Regulations (TCR) на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) и програмата за сертификация CEIV Pharma. Тези стандарти обединяват изискванията на IATA, WHO и EU GDP, като оценяват авиокомпаниите и обработващи компании за съответствие при превоз на фармацевтични пратки под контролирани температури (CEIV Pharma, n.d.).

В България основният нормативен акт, регулиращ търговията на едро и транспорта на фармацевтични продукти, е Наредба № 39/2007 за принципите и изискванията за Добра дистрибуторска практика. Тази наредба определя задълженията на отговорните лица, условията за специално съхранение и транспорт на лекарствени продукти и изискванията за квалификация и обучение на персонала в дистрибуцията (Министерство на здравеопазването, 2007).

3. На база посочените по – горе регламенти можем да обобщим следните изисквания при транспорт

3.1 Всяка организация трябва да разработи и поддържа писмени SOP (стандартни оперативни процедури), които описват процесите за приемане, товарене, мониторинг, предаване и разтоварване на фармацевтични продукти (WHO, 2014)

3.2 Изисква се квалификация и/или валидация на транспортни средства и опаковки за гарантиране на стабилност на температурата през целия маршрут (WHO, 2014)

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

3.3 Необходимо е непрекъснато измерване и записване на температурни профили с подходящи устройства (data loggers), както и определяне на допустими граници и процедури при отклонения (European Commission, 2013)

3.4 Документалният контрол трябва да включва товарителници, температурни регистри и сертификати за съответствие за всяка пратка (European Commission, 2013)

3.5 Персоналът, ангажиран в транспорта на лекарствени продукти, трябва да бъде квалифициран и обучен за работа със специфични изисквания при температурно-чувствителни пратки (Министерство на здравеопазването, 2007)

Международните и националните регулаторни изисквания за транспорта на фармацевтични продукти формират рамка, която гарантира безопасност и качество през цялата логистична верига. Тези стандарти се основават на принципи като управление на риска, документация, мониторинг и персонална квалификация, които са общовалидни както в ЕС, така и в България.

4. Основни категории рискове при международния транспорт на лекарства

Международният транспорт на лекарствени продукти е свързан със значителни оперативни, регулаторни и технически рискове, които могат да повлияят върху качеството, безопасността и ефективността на медикаментите. Поради чувствителността на фармацевтичните продукти към външни фактори, управлението на риска представлява ключов елемент от системата за Добра дистрибуторска практика (GDP). Съгласно насоките на Световната здравна организация, транспортът на времево- и температурно-чувствителни продукти изисква системен подход за идентифициране, оценка и контрол на рисковете по цялата логистична верига (European Commission, 2013; WHO, 2014).

4.1 Логистични и оперативни рискове

Международният характер на транспорта предполага множество трансферни точки – летища, митнически терминали, складове за временно съхранение – което увеличава вероятността от закъснения и прекъсвания. Продължителният транзитен период повишава риска от температурни отклонения и механични повреди. Допълнително, неправилно оформена документация или несъответствие с изискванията за търговия на едро могат да доведат до задържане на пратки от регулаторните органи (European Commission, 2013; WHO, 2014).

4.2 Регулаторни рискове

Несъответствието с изискванията на GDP и националните нормативни актове представлява съществен риск за фармацевтичните компании. Европейската комисия подчертава необходимостта от ясно дефинирани отговорности, проследяемост и поддържане на пълна документация за всяка пратка. Различията в регулаторните режими между отделните държави също могат да създадат усложнения при международни доставки, особено при транзит през страни извън ЕС (European Commission, 2013; *PIC/S GMP*, 2014).

4.3 Температурни рискове

Температурните отклонения (temperature excursions) представляват най-критичния риск при международния транспорт на лекарства. Дори краткотрайно

излизане извън определения температурен диапазон може да доведе до химична или физична деградация на активното вещество, особено при биологични продукти и ваксини. Европейските насоки за GDP изискват квалификация на транспортните средства, валидиране на маршрутите и непрекъснат температурен мониторинг с калибрирани измервателни устройства. Липсата на адекватен мониторинг или неправилно опаковане увеличават вероятността от компроментиране на продукта (Aung & Chang, 2014; European Commission, 2013; WHO, 2014).

4.4 Рискове свързани със сигурността

Фармацевтичните продукти често имат висока пазарна стойност, което ги прави обект на кражби и незаконна търговия. Нарушаването на целостта на пратката може да доведе до навлизане на фалшифицирани лекарства във веригата на доставки, което представлява сериозна заплаха за общественото здраве. GDP изисква прилагане на мерки за сигурност, включително контрол на достъпа, проверка на партньори по веригата и проследяемост на всяка партида (European Commission, 2013).

4.5 Климатични и външни фактори

Международният транспорт често включва преминаване през региони с екстремни климатични условия. Високата влажност, резките температурни амплитуди и продължителното излагане на външна среда могат да повлияят негативно на стабилността на лекарствата. Поради това WHO препоръчва предварителна оценка на маршрута (route risk assessment) и валидиране на транспортните опаковки спрямо конкретните климатични зони (WHO, 2014).

На **Таблица 1** са обобщени основните категории рискове при международния транспорт на лекарствени продукти, както и техните конкретни проявления и потенциално въздействие върху качеството и безопасността на продуктите. Транспортът на фармацевтични продукти представлява критичен етап от веригата на доставки, тъй като много лекарства са чувствителни към условията на околната среда и изискват строго контролирани параметри на съхранение и транспорт. Температурните отклонения представляват един от най-сериозните рискове при транспортирането на лекарства. Излизането извън допустимия температурен диапазон или липсата на ефективен мониторинг може да доведе до намаляване ефективността на лекарствата или до тяхното унищожаване. Това влияе пряко върху пациентите, които могат да получат компрометирани медикаменти, както и върху производителите и дистрибуторите, които могат да понесат значителни финансови загуби и репутационни щети. Логистичните закъснения могат да възникнат поради митнически проверки, транспортни проблеми или забавени полети. Удължаването на транзитния период увеличава риска от температурни отклонения и неправилно съхранение на продуктите. Това оказва влияние върху логистичните оператори и търговците на едро, които трябва да гарантират навременна доставка, както и върху лечебните заведения и аптеките, които разчитат на редовни доставки на лекарства. Регулаторните несъответствия, като непълна документация или неспазване на изискванията на Добрата дистрибуторска практика (GDP), могат да доведат до задържане на пратките от регулаторните органи и до налагане на санкции. Това засяга основно фармацевтичните компании и дистрибуторите, които носят отговорност за спазването на нормативните изисквания. Рисковете за сигурността, включително кражба, манипулация или фалшифициране на лекарствени продукти, могат да доведат до сериозни финансови загуби и компрометиране на веригата на доставки. Освен икономическите последствия за компаниите, подобни случаи могат да

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

представяват сериозна заплаха и за общественото здраве, ако фалшифицирани лекарства достигнат до пациентите. Климатичните фактори, като екстремни температури или висока влажност по транспортния маршрут, също могат да окажат негативно влияние върху качеството на лекарствените продукти. Това засяга както логистичните оператори, които трябва да осигурят подходящи транспортни условия, така и крайните потребители, които разчитат на безопасни и ефективни медикаменти. В обобщение, управлението на тези рискове е от съществено значение за гарантиране на качеството и безопасността на лекарствените продукти по цялата верига на доставки.

Таблица 1.

Основни рискове при международния транспорт на лекарствени продукти

Категория риск	Конкретни проявления	Потенциално въздействие
Температурни отклонения	Липса на мониторинг; излизане извън допустимия температурен диапазон	Намалена ефективност, унищожаване на продукта
Логистични закъснения	Митнически проверки, транспортни закъснения, забавени полети	Удължен транзитен период, повишен риск от температурни отклонения
Регулаторни несъответствия	Непълна документация, несъответствие с GDP	Санкции, задържане на пратки, правни последици
Рискове за сигурността	Кражба, манипулация, фалшифициране	Финансови загуби, компроментиране на веригата на доставки
Климатични фактори	Екстремни температури, влажност	Повишена вероятност от увреждане на продукта

Източник: Авторска изработка по данни от (European Commission, 2013; WHO, 2014)

5. Анализ на добри практики за управление на риска във фармацевтичната логистика

Управлението на риска във фармацевтичната логистика е ключов елемент за гарантиране на качеството, безопасността и ефективността на лекарствените продукти по цялата верига на доставки. Поради чувствителността на много фармацевтични продукти към външни фактори като температура, влажност и време на транспорт, е необходимо прилагането на систематични подходи за идентифициране, оценка и контрол на рисковете. Международните стандарти, включително насоките за Good Distribution Practice (GDP) и препоръките на World Health Organization (WHO), поставят акцент върху прилагането на добри практики за управление на риска във всички етапи на логистичния процес (European Commission, 2013; WHO, 2014).

5.1 Системи за управление на качеството

Една от най-важните добри практики е внедряването на система за управление на качеството (Quality Management System – QMS). Тя включва стандартизирани процедури (Standard Operating Procedures – SOP), които регулират всички процеси по съхранение,

транспорт и обработка на лекарствени продукти. Системите за управление на качеството позволяват проследяемост на всяка партида лекарства и улесняват идентифицирането на потенциални проблеми във веригата на доставки. Според насоките на GDP всяка организация, участваща в дистрибуцията на лекарства, трябва да разполага с ясна документация, процедури за управление на отклонения и механизми за вътрешен контрол. Например много фармацевтични компании прилагат международни стандарти като ISO 9001, които осигуряват по-добър контрол върху логистичните процеси и намаляват вероятността от грешки. ISO 9001 е международен стандарт за система за управление на качеството (Quality Management System – QMS). Той определя изискванията, които една организация трябва да изпълнява, за да гарантира, че нейните процеси са ефективни и че предоставяните продукти или услуги отговарят на изискванията на клиентите и на нормативните изисквания. Стандартът се разработва и публикува от International Organization for Standardization (ISO) и се използва в различни индустрии, включително фармацевтичната, логистиката, производството и услугите (European Commission, 2013; ISO, 2015).

5.2 Температурен контрол и cold chain управление

Температурният контрол е един от най-критичните фактори във фармацевтичната логистика. Много лекарства, включително ваксини и биологични продукти, трябва да се транспортират при строго определени температурни условия. За тази цел се използват data loggers, температурни сензори и GPS системи, които следят условията на транспорт в реално време. Според WHO подобни технологии позволяват своевременно откриване на температурни отклонения и предприемане на коригиращи действия. Практически пример за тази практика е транспортът на ваксини срещу COVID-19, при който бяха използвани специални изотермични контейнери и системи за мониторинг на температурата, за да се гарантира ефективността на ваксините по време на международните доставки (Aung & Chang, 2014; WHO, 2014).

5.3 Оптимизация на логистичните процеси и транспортни маршрути

Планирането на транспортните маршрути също е важна добра практика за управление на риска. Международният транспорт често включва множество транспортни етапи – въздушен, автомобилен или морски транспорт – което увеличава вероятността от закъснения и прекъсвания. Логистичните компании използват специализирани системи за анализ на данни и оптимизация на маршрути, които помагат да се намали транзитното време и да се избегнат потенциални рискови точки по маршрута. Например големи логистични оператори като DHL прилагат GDP стандарти при транспортиране на фармацевтични продукти и извършват регулярна оценка на логистичните партньори, за да се гарантира съответствие с регулаторните изисквания (Paveljeva, 2024; WHO, 2014).

5.4 Проследяемост и защита срещу фалшифицирани лекарства

Сигурността на веригата на доставки е друг важен аспект от управлението на риска. За предотвратяване на фалшифицирани лекарства се използват технологии като серийни номера, RFID етикети и системи за електронна проследяемост. В Европейския съюз тази практика е регламентирана чрез Falsified Medicines Directive, която изисква лекарствените продукти да имат уникални идентификатори и защитни елементи. Това позволява проверка на автентичността на лекарствата на всеки етап от веригата на

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
 доставки и намалява риска от навлизане на фалшифицирани продукти на пазара (Smith et al., 2014).

5.5 Оценка на риска и контрол на транспортните условия

Ефективното управление на риска изисква систематична оценка на потенциалните заплахи във всички етапи на логистичния процес. Това включва анализ на транспортните маршрути, оценка на климатичните условия и проверка на логистичните партньори. Например WHO препоръчва извършване на temperature mapping на складове и транспортни съоръжения, за да се идентифицират възможни температурни колебания и да се предотврати компрометиране на продуктите. Тази практика позволява на компаниите да определят потенциални „горещи“ или „студени“ точки в складовете и транспортните средства и да предприемат мерки за подобряване на условията на съхранение (WHO, 2014).

В Таблица 2 са представени основните добри практики за управление на риска във фармацевтичната логистика и тяхното значение за намаляване на различните видове рискове. Както се вижда, прилагането на системи за управление на качеството, температурен мониторинг и проследяемост на продуктите играе ключова роля за гарантиране на безопасността и качеството на лекарствените продукти по време на транспорт (European Commission, 2013; Paveljeva, 2024; WHO, 2014)

Таблица 2.

Добри практики за управление на риска във фармацевтичната логистика

Добра практика	Какъв риск намалява	Пример за приложение
Внедряване на система за управление на качеството (QMS) и SOP	Регулаторни несъответствия и оперативни грешки	Фармацевтичните компании използват стандартизирани процедури за съхранение и транспорт на лекарства, съобразени с GDP изискванията
Температурен мониторинг и cold chain управление	Температурни отклонения	Използване на data loggers и GPS системи за наблюдение на температурата по време на транспорт
Оптимизация на транспортните маршрути	Логистични закъснения	Логистични оператори като DHL използват системи за анализ на данни за планиране на по-бързи и безопасни маршрути
Проследяемост на продукти и серийни номера	Рискове от фалшифицирани лекарства и кражби	В ЕС се прилага Falsified Medicines Directive, която изисква уникален идентификатор на всяка опаковка лекарство
Обучение и класификация на персонала	Човешки грешки и неправилно боравене с продукти	Регулярни обучения на персонала относно GDP изискванията и правилното съхранение

Оценка на риска и контрол на транспортните условия	Комбинирани логистични и климатични рискове	Провеждане на temperature mapping на складове и транспортни средства

Източник: Авторска изработка по данни от: (European Commission, 2013; Paveljeva, 2024; WHO, 2014)

6. Значение на контрола и мониторинга за осигуряване качеството на фармацевтичните продукти

Контролът и мониторингът представляват ключови елементи в управлението на фармацевтичната логистична верига, тъй като гарантират, че лекарствените продукти се съхраняват и транспортират при условия, които запазват тяхното качество, безопасност и ефективност. Те играят важна роля и за предотвратяване на регулаторни нарушения. Спазването на международните стандарти и националните нормативни изисквания се нуждае от детайлна документация на всички процеси, свързани със съхранението и транспорта на лекарствени продукти. В заключение, ефективният контрол и мониторинг позволяват да се гарантира, че лекарствените продукти достигат до пациентите при запазено качество и ефективност. Чрез прилагането на съвременни технологии, стриктно спазване на регулаторните изисквания и постоянен контрол върху логистичните процеси фармацевтичните компании могат да осигурят надеждност и безопасност във веригата на доставки.

Заклучение

Настоящият анализ разглежда основните аспекти, свързани с международния транспорт на фармацевтични продукти, включително регулаторната рамка, основните логистични рискове, добрите практики за управление на риска и значението на контрола и мониторинга за осигуряване качеството на лекарствата. На базата на извършеното изследване може да се направи изводът, че фармацевтичната логистика е силно регулирана и изисква стриктно спазване на международни стандарти и нормативни изисквания, които гарантират безопасността и ефективността на лекарствените продукти. Анализът на основните рискове показва, че международният транспорт на лекарства е свързан с редица потенциални заплахи. Тези фактори могат да доведат до компрометиране на качеството на лекарствените продукти, финансови загуби за компаниите и потенциални рискове за здравето на пациентите. В същото време разгледаните добри практики за управление на риска показват, че прилагането на утвърдени стандарти и съвременни логистични решения може значително да намали вероятността от възникване на подобни проблеми. Внедряването на системи за управление на качеството, използването на технологии за температурен мониторинг, оптимизацията на транспортните процеси и осигуряването на проследяемост на продуктите са сред ключовите мерки, които допринасят за по-ефективно управление на фармацевтичната логистика. Особено важно значение има контролът и мониторингът на условията на транспорт и съхранение, тъй като те позволяват своевременно откриване на отклонения и предприемане на коригиращи действия. Чрез използването на съвременни технологии за проследяване и анализ на данни компаниите могат да гарантират, че лекарствените продукти достигат до пациентите при запазено качество и безопасност. На базата на направения анализ могат да бъдат формулирани и някои основни препоръки. На първо място, фармацевтичните компании и логистичните оператори следва да продължат да инвестират в модерни технологии за мониторинг и управление на логистичните процеси. На второ място, необходимо е засилване на сътрудничеството между участниците във веригата на

доставки, включително производители, дистрибутори и регулаторни органи. На трето място, трябва да се обърне по-голямо внимание на обучението и квалификацията на персонала, който участва в транспортирането и съхранението на лекарствени продукти. Независимо от постигнатия напредък в областта на фармацевтичната логистика, съществуват и редица нерешени въпроси, които изискват допълнителни изследвания и развитие. Сред тях са предизвикателствата, свързани с глобализацията на фармацевтичните вериги на доставки, необходимостта от по-ефективни технологии за мониторинг в реално време, както и нарастващият риск от фалшифицирани лекарства в международната търговия. Освен това бъдещото развитие на фармацевтичната логистика ще бъде силно повлияно от дигитализацията и внедряването на нови технологии, като интернет на нещата (IoT), блокчейн и системи за анализ на големи масиви от данни. В заключение може да се потвърди, че прилагането на утвърдени добри дистрибуторски практики и съвременни логистични решения в международния транспорт на фармацевтични продукти играе ключова роля за намаляване на логистичните рискове и за гарантиране на качеството и безопасността на лекарствата, което е от съществено значение както за фармацевтичната индустрия, така и за общественото здраве.

Използвана литература

- Aung, M. M., & Chang, Y. S. (2014). Temperature management for the quality assurance of a perishable food supply chain. *Food Control*, 40, 198–207. <https://doi.org/10.1016/j.foodcont.2013.11.016>
- CEIV Pharma. (n.d.). Retrieved February 22, 2026, from <https://www.iata.org/en/services/certification/special-cargo/ceiv-pharma/>
- European Commission,. (2013, November 23). *Guidelines of 5 November 2013 on Good Distribution Practice of medicinal products for human use*Text with EEA relevance. [https://www.gmp-compliance.org/files/guidemgr/CELEX%2052013XC1123\(01\)%20EN%20TXT.pdf](https://www.gmp-compliance.org/files/guidemgr/CELEX%2052013XC1123(01)%20EN%20TXT.pdf)
- ISO,. (2015). *ISO 9001:2015*. ISO. <https://www.iso.org/standard/62085.html>
- Paveljeva, D. (2024, December 2). *GDP-requirements-on-pharmaceutical-transport*. <https://www.dhl.com/discover/en-at/industry-insights/life-science-healthcare/GDP-requirements-on-pharmaceutical-transport>
- PIC/S GMP. (2014). <https://picscheme.org/docview/6605>
- Smith, G., Smith, J., & Brindley, D. (2014). The Falsified Medicines Directive: How to secure your supply chain. *Journal of Generic Medicines*, 11(3–4), 169–172. <https://doi.org/10.1177/1741134315588986>
- WHO,. (2014). *Model guidance for the storage and transport of time- and temperature-sensitive pharmaceutical products*. https://www.who.int/docs/default-source/medicines/norms-and-standards/guidelines/distribution/trs961-annex9-modelguidanceforstoragetransport.pdf?sfvrsn=b80e925f_2
- Министерство на здравеопазването,. (2007). *Министерство на здравеопазването. Наредба № 39 от 13 септември 2007 г. За принципите и изискванията за Добра дистрибуторска практика*. <https://lex.bg/laws/ldoc/2135564885?>

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
**ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ
ТРАНСПОРТ В ЕВРОПА ЧРЕЗ СИСТЕМАТА ETCS – ФУНКЦИИ,
ЕФИКАСНОСТ, РАЗВИТИЕ И ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА В
ИНТЕГРИРАНЕТО**

ИВАЙЛО МИРОСЛАВОВ НЕЙКОВ

Студент, специалност „Бизнес логистика“, III курс, УНСС

Резюме

ETCS (European Train Control System) е част от мащабната ERTMS (European Rail Traffic Management System) система която е разработена през 1995г. През 1998г. – Alstom, Bombardier и Сименс публикуват спецификите на ETCS ниво 1 и през 1999г. след завършване на тестовете, системата влиза в експлоатация. Системата цели по - безопасен превоз на пътници и товари с по – висока скорост, елиминирание на грешките причинени от човешкия фактор и намаляване на времепътването при международните направления. ETCS е изключително важна при международните направления, поради факта, че по време на разработката, в Европа съществуват 14 различни национални системи за безопасност, които са несъвместими. Това драстично увеличава престоя по границите, заради нуждата от смяна на локомотив, както и локомотивни бригади.

Ключови думи: ETCS, ERTMS, системи за безопасност, цели

Abstract

ETCS (European Train Control System) is part of the large-scale ERTMS (European Rail Traffic Management System) system that was developed in 1995. In 1998. Alstom, Bombardier and Siemens published the specifications of ETCS level 1 and in 1999. after completion of the tests, the system entered into operation. The system aims to transport passengers and freight more safely at higher speeds, eliminate errors caused by the human factor and reduce travel times on international routes. ETCS is extremely important on international routes, due to the fact that at the time of development, there were 14 different national safety systems in Europe, which were incompatible. This drastically increased the downtime at the borders, due to the need to change locomotives, as well as locomotive crews.

Keywords: ETCS, ERTMS, safety systems, objectives

Увод

Европейска система за управление на влаковете (ETCS) е от изключителна важност при осъществяването на превози по железен път в днешно време. Системата е разделена на три нива, като първото е ниво едно, пуснато в експлоатация за първи път през 2004г. между Париж и Франкфурт , а най – модерното е ниво три, което още се тества и не е в експлоатация. Ниво едно (каквото има в България) работи на по – стар принцип чрез бализи на железния път и бордово оборудване в локомотива. Ниво едно не заменя машиниста, а само му помага да следи обстановката по пътя, както и да осъществи превенция на грешки допуснати от машиниста. Ниво две е по – модерната версия на системата като при нея връзката с контролното управление и влака, се осъществява чрез радио сигнали по GSM – R. При ниво две, физическите сигнали могат да бъдат премахнати, поради факта че системата изчислява всички данни и управлява влака без помощта на сигнали по железния път. ETCS като единна европейска система е от голямо

значение при международни направления и преминаване на граници. Вместо всяка държава да използва различна система за безопасност и необходимостта от смяна на локомотив, и локомотивна бригада при съставните влакове, и прекачване на пътниците при мотрисните влакове. Чрез използването на единна система престоят по граничните гари се намалява драстично, като това подобрява времепътуването и намалява разходи на превозвача.

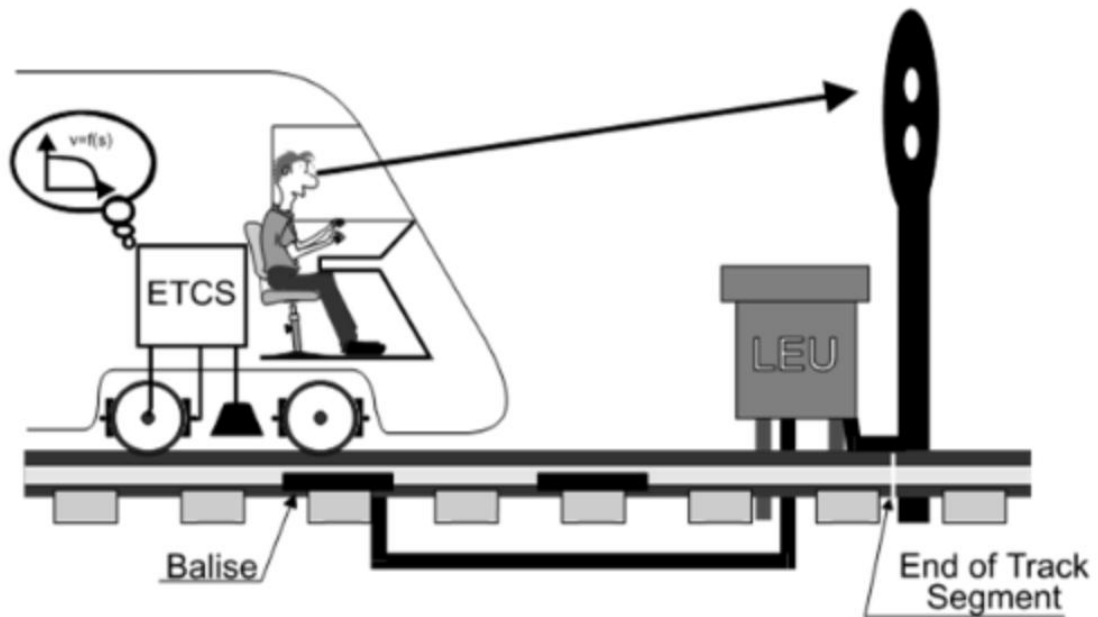
1. Обща информация

Европейската система за управление на влаковете е създадена от Европейския съюз като единна система за безопасност в железопътния транспорт. Това е автоматична система за влакова защита (ATP) – предотвратява инциденти настъпили от серия човешки грешки, като поема контрол върху влака. ETCS е европейски стандарт за безопасност наложен от Европа в железопътния транспорт. Системата трябва да стане единствената ATP система в Европа – поради трудности при използване на няколко системи при международните съобщения и направления, както и факта, че е най – напредналата и технологично напреднала система. Целта на ETCS е оперативна съвместимост – системата е единна което позволява съвместимост между отделните държави, активно експлоатиращи я. ETCS контролира машиниста – системата дава показания за обстановката по железния път, като помага на машиниста и се намесва в управлението само при нарушения, засягащи безопасността на движение. Но ETCS не замества машиниста – дори и най – новата версия не замества машиниста, като той остава длъжен да следи обстановката по пътя и да реагира в случай на отказ на системата или друга интервенция.

2. Функции на ETCS

2.1. ETCS ниво 1

Ниво 1 интегрира съществуващите системи за сигнализация и информацията се предава от пътя към влака. Пътното оборудване изпраща информация чрез телеграми до влака (сигнално показание, разстояние, наклон, скоростен профил и съответната системна информация за безопасност). Бордовата система в локомотива получава телеграмите от бализите на пътя след преминаване върху такава, дешифрира информацията и изчислява спирачната крива.



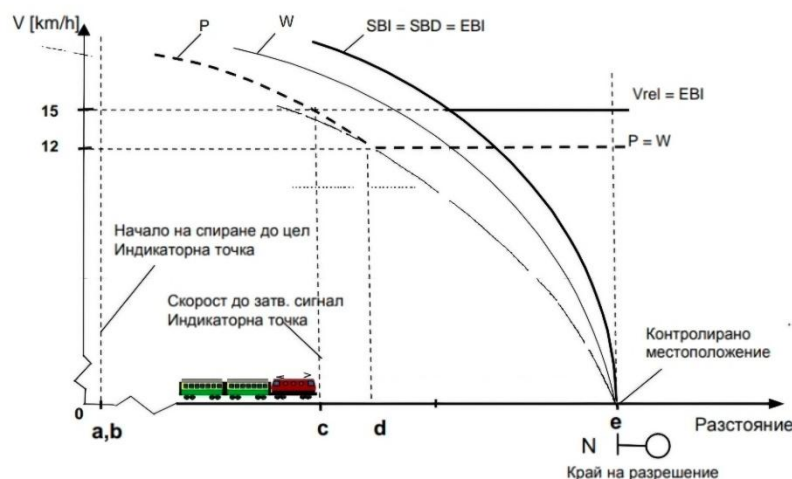
Фиг. 1. Принцип на осъществяване на информационен поток между пътя и локомотива при ETCS ниво 1.

Източник: (Thales Group, 2015)

При нарушение, потенциална опасност за движението или неизправност на системата се активира „пълно служебно задържане“ (Full Service Braking) или „екстрено задържане“ (Emergency Braking). Причини за спиране на влака могат да са:

1. Превिшаване на скорост: реалната скорост е по – голяма от разрешената скорост (зависи от нивото на превишаване на скоростта).
2. Достигане на Край на разрешение за движение (затворен сигнал/свети червено).
3. Причина за спиране задействана от свързване/команда от диспечер (link reaction)..
4. При неизправност в системата (при несъответствие на сигналите по пътя с тези на системата, с цел безопасност спира влака за рестартиране на бордовата система).

Друга много важна функция на ETCS е спирането в цел чрез изчисляване на спирачната крива. Изчисляването на спирачната крива зависи от въведените влакови данни (дължина, брутен тонаж, спирачен режим, целево разстояние и разрешената скорост).



EBD	Крива на намаляване на скоростта от екстрена спирачка
EBI	Крива/Граница за намеса на екстрена спирачка
SBD	Крива на намаляване на скоростта от служебна спирачка
SBI	Крива/Граница за намеса на служебна спирачка
W	Крива/Граница на предупреждение
P	Крива/Граница на позволена скорост

Фиг. 2. Контролиране на спиране до целева скорост 0км/ч чрез изчисляване на спирачната крива.

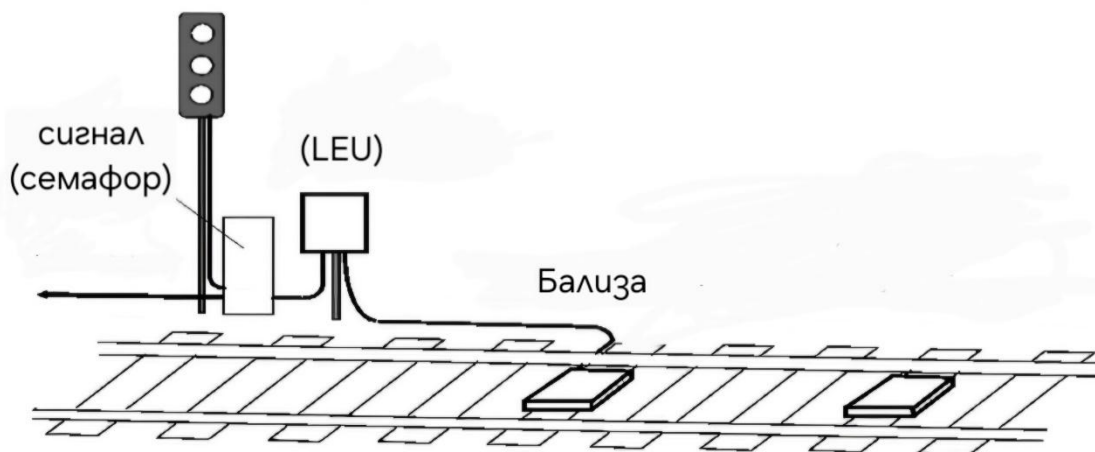
Източник: (Thales Group, 2015)

Друг важен аспект от функциите на ETCS е разрешението за движение. То се издава от пътното оборудване, като позволява на влака да навлезе в участък от пътя. То дава информация на машиниста за: скорост при следващият сигнал, дължината на РД като максималният обсег на ниво 1 е 16 000м. Това означава, че машинистът може да види показанията на всички следващи сигнали в следващите 16км, както и временни и постоянни намаления на скоростта. Това е ключова функция, осигуряваща превенция за изпускане на сигнал от машиниста, което може да доведе до фатален инцидент. Друга информацията която показва е скорост при края на РД и информация за Опасната точка(отсечка в която ако влакът навлезе ще настъпи инцидент). ETCS не позволява преминаването на затворен сигнал(червено) без спиране, както и не разрешава подхода към затворен сигнал със скорост над 35км/ч. Тази функция се е доказала през годините, като е предотвратила стотици инциденти, поправяща човешки грешки, които са щели да доведат до сериозни материални щети и загинали хора.

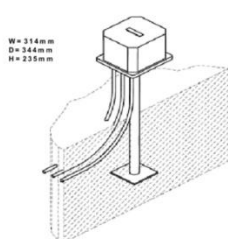
2.2. Пътно оборудване

ETCS пътното оборудване се състои от:

- Свързваща кутия към светофора: определя сигналния ток.
- Пътен електронен модул (LEU) преобразува сигналното показание в телеграмна информация.
- Бализи (с променливи и постоянни телеграми).



Фиг. 3. Схема на пътното оборудване на ETCS.



Фиг. 4. Пътен електронен модул (LEU) и бализа. Фиг. 5. Показание на бордовото оборудване на РД и препоръчителна скорост.



Фиг. 5. Показание на бордовото оборудване на РД и препоръчителна скорост.

2.3. Бордово оборудване

Бордовото оборудване се състои от: Интерфейс Машинист – Локомотив, високоговорител, скоростомер с индикация за реалната/позволена/целева скорост, индикация за реалния ETCS режим и реалното ETCS ниво, както и индикация за целевото разстояние.

3. АЛС – Автоматична влакова сигнализация

АЛС е българският вариант на ETCS. Оборудването е доста по – семпло, но и функциите са доста по – малко. АЛС само установява максималната допустима скорост за влака, в зависимост от разстоянието до пътуващият отпред влак, или друго препятствие. Системата не участва в контрола на влака, а само дава показание на сигналите и максималната скорост.



Фиг. 5 и 6. Бордово оборудване на система АЛС в БДЖ.

Системата е инсталирана след модернизацията на главната линия София – Пловдив – Бургас през 2013г. Локомотивите и мотрисните влакове зачислени към депата София и Бургас са снабдени със системата, но по данни от машинисти, използването и е било изключително ограничено и рядко. Една от причините е инсталирането на системата в мотрисните влакове серия 32 на БДЖ. Произведени от 1971 г. до 1976 г. те са морално остарели, и поради нищожната поддръжка, повечето от тях са извадени от експлоатация с аргумент, че са опасни за движението. Към 2026 г. последни 9 броя, представители на серия 32 са в движение, като само една има бордово оборудване на АЛС. Това показва, че въпреки опита за внедряване на система за безопасност на територията на България, опитът е неуспешен.

3.1 Сравнение на АЛС и ETCS

АЛС е доста по старомодна система за безопасност от ETCS. Коренно важни функции, като забрана за преминаване на затворен сигнал, пълен контрол на скоростта от системата, както и диапазона за РД липсват при АЛС. Това я прави ефективна в доста малко ситуации. ETCS е много по – надеждна, сигурна и изпитана в годините система. Не случайно е избрана за единна европейска система за безопасност в железопътния транспорт. Един фактор в който АЛС изпреварва ETCS е цената. Европейската система е в пъти по – скъпа от българската версия. За пример, оборудването само за един локомотив с ETCS е на стойност около 960 хил. лева.

3.2 ETCS като неизбежна част от модернизацията в България

Европа се цели към пълномащабно модернизиране на жп отсеките по паневропейските коридори. Един от тях минава през България по линията Драгоман – София – Пловдив – Свиленград и Пловдив – Бургас. Това е от изключително стратегическо значение за международния превоз на стоки чрез железопътен транспорт. Модернизацията на линията София – Бургас започва през 2011г, но поради липса на правила за безопасност при скорости над 130км/ч., БДЖ оперира Експресен влак EB8601/8602 София – Пловдив – Бургас със скорости до 150км/ч. След промени в Наредба 58 и ПТЕ (правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура) след 24.02.2019г. цитирам – „Не се допуска движение на влакове в участъци, необорудвани с пътно оборудване на АЛС/ETCS, със скорост над 130км/ч. “. Това слага край на високите скорости в България. При модернизацията на отсечката от Септември до Свиленград е интегрирана и системата ETCS ниво 1 за първи път в България. Към 2026г. участъците оборудвани с ETCS са: Видин – Калафат, Септември –

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Пазарджик – Пловдив и Крумово – Димитровград – Свиленград – Капъ Куле. Отсечките с работещ ETCS са Септември – Пловдив и Ябълково – Димитровград. В другите участъци, системата или не работи, или пътното оборудване е откраднато. България бавно се опитва да модернизира железницата си, но процесът е много тромав и бавен. По план до края на 2027г. трябва да бъдат пуснати в експлоатация модернизираните отсечки от Елин Пелин до Белово, Волуяк – Драгоман, Оризово – Михайлово и Чирпан – Стара Загора. За щастие за всички тези отсечки е предвидено оборудването с ETCS ниво 1, което позволява движение на влаковете с до 160км/ч. за пътническите и 120км/ч. за товарните. При тези скорости е абсолютно задължително използването на системи за безопасност.

3.3 Проблеми при интеграцията

За да работи ETCS като единна система, освен железният път, подвижният състав(локомотиви и моторни влакове) също трябва да е оборудван с бордово оборудване за същото ниво с което е оборудвано трасето. Един основен проблем е, че в момента БДЖ няма нито един локомотив в движение, оборудван с бордово оборудване за ETCS. Дори новите локомотиви Siemens Smarttron, са закупени без бордово оборудване поради високата цена. Локомотивите са произведени за скорости до 160км/ч., както и вагоните закупени от Германия са с позволена максимална скорост до 200км/ч. Но нито едно от двете не може да се движи с такива скорости, не заради инфраструктурни ограничения, а заради липса на системата в локомотивите. Единствените локомотиви екипирани с бордово оборудване, преминаващи през територията на България са Siemens Taurus 1116.00 принадлежащи на Rail Cargo Carrier (подразделение на австрийските държавни железници, изпълняващи товарни транспортни услуги, като частен жп превозвач в България)

4. Ефективност

4.1 Предотвратени инциденти

В България, за нещастие няма документиран случай в който системата ETCS, да е предотвратила инцидент по железния път. За щастие, обаче други европейски страни дават много добър пример, колко ефективна е системата в отношение безопасност и колко много човешки животи е спасила. Според статистика на SBB (Швейцарски Федерални Железници), в участъци където има работещ ETCS случаите на преминаване на затворен сигнал, застрашаващи безопасността чрез сблъсък между 2 влака са намалели с около 95%. Германия също е добър пример, за тези показатели. В интернет пространството могат да се намерят дори видеоклипове от камери за сигурност инсталирани в кабината на локомотива, които показват как системата автоматично поставя влака в екстрено спиране (emergency braking), когато подминава затворен сигнал и участъкът от главната линия на която излиза е зает от друг пътнически влак.

4.2 Безопасност при не-оборудвани участъци

Балканските държави, включително и България влизат в списъка на железниците с доста ниска безопасност. Липсата на системи, разчитането само на човешкия фактор, както и остарелите методи за предотвратяване на инциденти са водещите фактори за високото съотношение инциденти / брой влакове за 1 година. В България последният тежък инцидент, включващ човешки жертви и причинен от поредица човешки грешки е

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

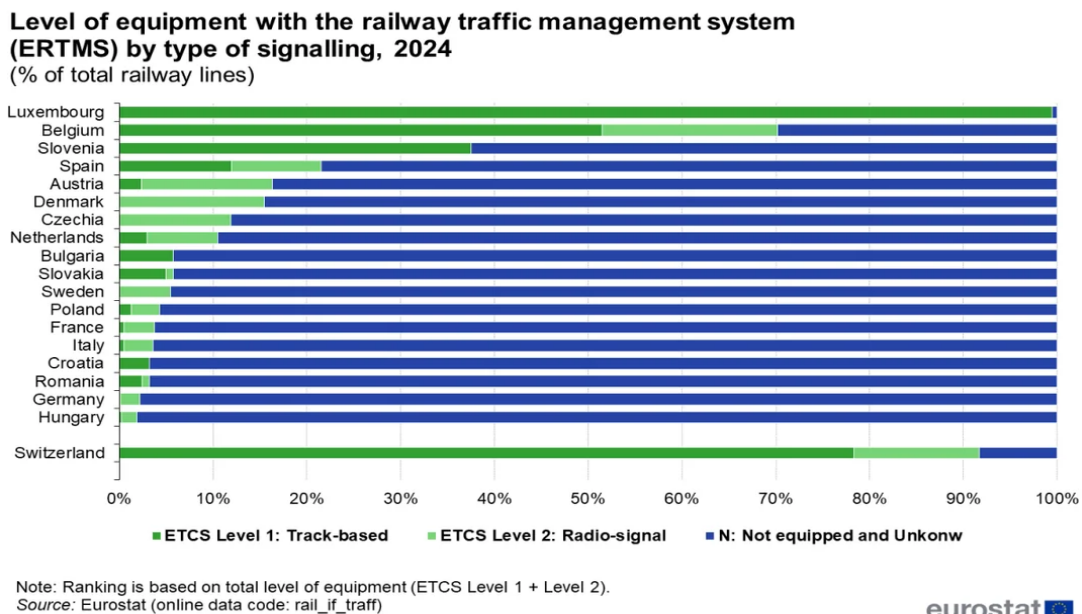
Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

катастрофата при спирка Локорско на 15.01.2025г. При инцидентът загиват двама служители на БДЖ ТП и още 4 човека са ранени. До челният сблъсък на двете товарни композиции се стига от поредица човешки грешки. В конкретния случай, ако участъкът е бил оборудван с ETCS, ударът е щял да бъде предотвратен.

Други тежки случаи, случили се в участъци без работеща система за безопасност са този в Гърция през 28.02.2023г. и този в Испания през 24.07.2013г. където загиналите са 80, а ранените 178. Инцидентът в Гърция се случва на модернизирания участък от линията, но поради неразяснени причини, системата за безопасност не е работила от много години. В следствие на това се стига до челен сблъсък между пътнически и товарен влак движещи се един срещу друг на един и същ път. Голямата скорост и на двата влака и малкото време за реакция водят до фатален край за машинистите и доста от пътниците. В Испания, отново участък от линията с неработеща система води до фатална грешка от страна на машиниста, който не намалява скоростта и влиза със скорост два пъти по – висока от разрешената за конкретната остра крива, в следствие на което влака дерайлира със 191км/ч и 80 пътника намират смъртта си.

5. Сравнение на степента на внедряване на системата в България и Чехия

Чехия като държава подобна на България по размер и икономически фактори е съперник в модернизацията на железниците си. И двете държави получават финансираня от Европейския съюз за проекти като модернизирани на жп инфраструктура и инвестиции свързани със закупуването на нов подвижен състав. Към 2026г. Чехия има над 900км линии оборудвани с ETCS ниво 2, като приблизително 620км са с „изключителна експлоатация“, което означава, че само влакове с работещ ETCS могат да се движат по тях. В България, поради факта, че няма нито една главна линия напълно оборудвана с каквото и да е ниво ETCS, такова правило не съществува. В България има само 180км между Септември и Свиленград оборудвани с ниво 1 и 0км оборудвани с ниво 2. Това означава, че България значително изостава в интегрирането и модернизиранието на системи от съществена важност за осигуряване на безопасно движение по железопътната ни мрежа, както можем да видим на фигура 7.



Фиг. 7. Процентно отношение на оборудвани километри с ERTMS – ETCS спрямо общата дължина на жп мрежата.

Източник: (Eurostat, 2024)

6. Ефект върху логистиката и международния транспорт

Ясно е, че по – сигурният жп транспорт влияе положително на логистиката. Чрез внедряването на системи като ERTMS – ETCS се увеличава капацитета на главните жп коридори, част от TENT мрежата на Европа. Повече влакове за денонощие е равно на повече превозени товари. При интегриране на системата в 2 съседни държави, това намалява транзитното време, чрез намаляване на престоя по гранични гари за смяна на локомотив. Намаляването на транзитното време води до конкурентно-способност между автомобилния и железопътния транспорт на средни разстояния. Свързаността на Европа е от изключително значение, а железопътния транспорт е гръбнака на икономиката, затова инвестициите в сектора с цел подобряване на безопасността ще се отразят положително на логистиката в Европа.

Заклучение

След представянето на същността и основната дейност на системата за безопасност в железопътния транспорт - ETCS, част от системата за комуникация и свързаност – ERTMS, можем да направим заключението, че това е основополагащ фактор за осъществяването на безопасно движение по железопътните магистрали и линии на Европа. С желанието за намаляване на транзитното време, чрез вдигане на максималните експлоатационни скорости по главните направления част от Трансевропейската транспортна мрежа, ETCS системата става неизменна част при модернизираният им. Това означава, че развитието на логистиката и международния транспорт в железопътния сектор няма как да се осъществи без участието на единната европейска система за безопасност, именно ERTMS/ETCS.

Източници

- ETCS | České dráhy, a.s. [WWW Document] n.d. URL <https://www.ceskedrahy.cz/en/etcs> (accessed 2.14.26).
- European Train Control System, 2026. Wikipedia. [WWW Document] URL https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=European_Train_Control_System&oldid=1335073733
- Great Northern, 2023. Introduction to European Train Control System Level 2. [WWW DOCUMENT]. YouTube. URL <https://www.youtube.com/watch?v=2hLygn703JE>
- Railways Explained, 2024. European Rail Traffic Management System (ERTMS): Explained [WWW DOCUMENT]. YouTube. URL https://www.youtube.com/watch?v=i_UgZjGFV9o
- TC Rail, 2018. Driving under ETCS L1 control. [WWW DOCUMENT]. YouTube. URL <https://www.youtube.com/watch?v=y1UtFDRjyk0>
- Thales in Bulgaria | Thales Group [WWW Document], 2026. URL <https://www.thalesgroup.com/en/worldwide/bulgaria> (accessed 2.14.26).
- Wintle, T., 2025. Hitachi to install ETCS on Bulgarian stretch of key Sofia–Serbia rail link [WWW Document]. RailTech.com. URL <https://www.railtech.com/ertms/2025/11/06/hitachi-to-install-etcs-on-bulgarian-stretch-of-key-sofia-serbia-rail-link/> (accessed 2.14.26).
- Безопасност на превозите [WWW Document], n.d. URL <https://www.rail-infra.bg/bg/113> (accessed 2.16.26).
- Наредби [WWW Document], n.d. URL <https://iaja.bg/bg/71> (accessed 2.16.26).

HYPERLOOP – ИНОВАТИВНА СИСТЕМА ЗА ВИСОКОСКОРОСТЕН ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ В ЛОГИСТИКАТА

ИВАЙЛО ИВАНОВ БАХЧЕВАНОВ

студент, специалност “Бизнес логистика“, III курс, УНСС

Резюме

Настоящият доклад разглежда потенциала на технологията Hyperloop като иновативна система за товарен транспорт. Въпреки че концепцията често се свързва с пътнически превози, изследването е насочено изцяло към нейното приложение в логистиката и превоза на товари. Анализирани са основните технологични характеристики на системата, като скорост, капацитет и енергийна ефективност, и е направено сравнение с основните видове транспорт – автомобилен, железопътен и въздушен. Оценени са също икономическите и екологичните аспекти на Hyperloop, както и основните предизвикателства пред неговото внедряване. Целта на доклада е да се установи дали влакът може да се превърне в ефективна, ефикасна и устойчива алтернатива за бъдещия товарен транспорт.

Ключови думи: товарен транспорт, логистика, технологии, икономика

Abstract

This report examines the potential of Hyperloop technology as an innovative system for cargo transportation. While the train is often discussed in relation to passenger level, this study focuses specifically on its application in freight logistics. The report analyzes the technological characteristics of Hyperloop cargo systems, including speed, capacity, and energy efficiency, and compares them with traditional freight transport modes such as road, rail, and air transport. Furthermore, the economic and environmental aspects of the system are evaluated, along with the main challenges related to its implementation. Based on a comparative analysis of available data and published materials, the study aims to determine whether Hyperloop can become an effective and sustainable alternative for future cargo transportation.

Keywords: freight transport, logistics, technologies, economics

Увод

Идеята за Hyperloop се появява като предложение за създаване на нов вид високоскоростен транспорт, който използва капсули, движещи се в тръба с намалено въздушно налягане. Първоначално концепцията предизвиква интерес главно като алтернатива на пътническите влакове и самолетите, но с развитието на технологията започва да се разглежда и нейното приложение в товарния транспорт.

Съвременната логистика се характеризира с нарастващи изисквания за по-бързи доставки, по-ниски разходи и по-малко въздействие върху околната среда. Традиционните, познати за всички вече, транспортни средства – автомобили, самолети и ЖП влакове – имат предимствата си, но също така притежават ограничения, свързани със скоростта, капацитета, инфраструктурата и екологичния отпечатък.

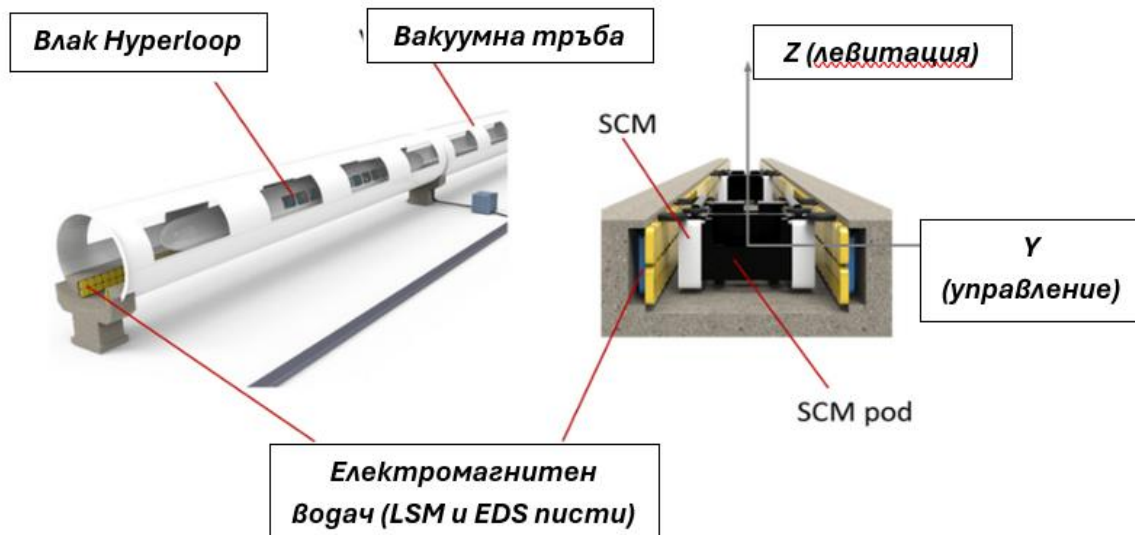
В този контекст Hyperloop се представя като възможна иновативна алтернатива за превоз на товари. Настоящият доклад разглежда именно този аспект – потенциала на технологията като система за товарен транспорт, като анализира неговите характеристики, предимства, ограничения и бъдещи перспективи.

1. Концепция и възникване на идеята за Hyperloop. Приложение при товарния транспорт

Идеята за Hyperloop се появява през 2013 година като предложение за създаване на нов вид високоскоростен транспорт (*Yoga Sri, 2026*). Концепцията се популяризира от Илон Мъск чрез публикуване на отворен проект, който описва системи от капсули, движещи се в тръба с намалено въздушно налягане. Основната цел е да се намали въздушното съпротивление и триенето, което позволява достигането до тези желани високи скорости.

Първоначално влакът е разглеждан основно като алтернатива на пътническите влакове и самолетите, но с развитието на технологията започва да се обсъжда и нейното приложение в товарния транспорт. Причината за това е нарастващата нужда от по-бързи доставки, по-ефективни логистични решения и намаляване на въглеродните емисии. Самата система работи чрез придвижване на капсули в почти вакуумна среда, като движението се подпомага с магнитно окачване или въздушна възглавница. Това позволява значително по-голяма скорост в сравнение с традиционния железопътен транспорт. При товарния вариант пък, вместо пътнически капсули, се използват специално проектирани товарни модули, които могат да превозват контейнери или други товарни единици (Фиг. 4. Схема на Hyperloop).

Някои компании (*HyperloopTT, 2023*) започват да разработват конкретни проекти, насочени точно към товарния сектор. Например HyperloopTT представя концепции за „Express Freight” и „HyperPort”, които целят бързо транспортиране на контейнери между пристанища и логистични центрове. Подобни идеи са разглеждани и от NHLA (*HyperloopTT, 2025*), която представя проект за товарна Hyperloop мрежа, свързана с пристанищна инфраструктура. По този начин концепцията за бъдещото чудо на влаковете постепенно се разширява от идеята за пътнически транспорт към система с потенциал да промени начина, по който се извършват международните товарни превози.



Фиг. 4. Схема на Hyperloop
Източник: (HyperloopTT, 2023)

2. Технологични характеристики на Hyperloop при товарните превози

След като вече се спомена каква е основната идея на системата на влака, е важно да се споменат и технологичните характеристики, чрез които се достига до тази главна цел системата да бъде използвана за товарен транспорт.

Една от най-съществените характеристики на товарния Hyperloop е скоростта на доставка. Докато камионите и влаковете се движат със сравнително ограничена скорост поради инфраструктурни и технически ограничения, системата има потенциала да достига значително по-високи стойности. Това означава, че времето за транспортиране на товари между два логистични хъба може да бъде значително съкратено. При дълги разстояния това би могло да промени изцяло начина, по който функционират международните вериги на доставки (Webster, 2023).

Втора важна характеристика е капацитетът на системата. Проектите, разработени от HyperloopTT, предвиждат използване на товарни капсули, способни да превозват стандартни контейнери (HyperloopTT, 2023). Това е от съществено значение, защото позволява интеграция със съществуващите логистични системи и пристанищна инфраструктура. Друг пример е концепцията на HyperPort (HyperloopTT, 2025), която е насочена към свързване на морски пристанища с вътрешни логистични центрове чрез бърз и директен транспорт на контейнери (Фиг. 5. Концепция за товарен Hyperloop).



Фиг. 5. Концепция за товарен Hyperloop

Източник: (CYZERG, 2016)

От гледна точка на енергийната ефективност, влакът има потенциала да бъде по-икономичен в сравнение с въздушния транспорт. Заради намаленото триене и по-контролираната среда на движение, разходът на енергия за поддържане висока скорост може да бъде по-нисък в сравнение с този на самолетите. В допълнение, се разглеждат варианти и за използване на възобновяеми енергийни източници за захранване на системата, което би намалило въглеродните емисии.

Друг особено ключов и важен момент е автоматизацията и дигиталното управление. Товарният Hyperloop се планира като силно автоматизирана система, при която процесите на товарене, придвижване и разтоварване се управляват само чрез софтуер и контролни центрове. Това може да доведе до по-малко грешки, по-добра проследимост на товарите и с това към по-висока сигурност.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Необходимо е обаче да се отбележи, че към момента повечето от тези характеристики се основават на разработени проекти и концепции, представени от различни компании като NHLA и други организации, които изследват приложението на технологията в логистиката (*The Maritime Executive, 2021*). Пълномащабна и широко използвана товарна инфраструктура все още не съществува, което означава, че реалната ефективност ще може да се оцени едва след внедряването на технологията. Въпреки всичко това, анализът на наличната информация показва, че технологичното Hyperloop има потенциал да предложи нов модел за бърз и по-устойчив товарен транспорт.

3. Сравнение на Hyperloop с автомобилния, железопътния и въздушния товарен транспорт

За да се оцени реалният потенциал на системата като товарна, е необходимо да се направи сравнение със съществуващите и широко използвани транспортни средства – автомобили, самолети и ЖП влакове. Всеки от тях има своите предимства и ограничения, които определят ролята му в съвременната логистика.

3.1 Сравнение с автомобилен транспорт

Автомобилният транспорт е един от най-гъвкавите и широко използвани начини за превоз на товари. Основното му предимство е директният достъп „от врата до врата“, без необходимост от междинни терминали, но въпреки това той има и своите ограничения.

Първо, скоростта на доставка е ограничена от пътната инфраструктура, трафика и регулациите. При дълги разстояния времето за транспорт може да бъде значително. В този аспект Hyperloop, има потенциално предимство, тъй като предлага значително по-голяма скорост в контролирана среда, без задръстване и външни влияния.

Второ, автомобилният транспорт е свързан с по-високи въглеродни емисии, особено при използване на дизелови камиони. При евентуална употреба на електрическо захранване и възобновяеми енергийни източници, Hyperloop със сигурност би бил по-екологична алтернатива.

От друга страна обаче, камионите не изискват изграждане на напълно нова инфраструктура, докато системата предполага значителни първоначални инвестиции в тръби, станции и контролни системи.

3.2 Сравнение с железопътен транспорт

Железопътният транспорт е по-устойчив от автомобилния и е подходящ за превоз на големи обеми товари на дълги разстояния. Той предлага сравнително ниски разходи на тон-километър и добра енергийна ефективност.

Въпреки това скоростта на товарните влакове е значително по-ниска в сравнение с проектните скорости на Hyperloop. Също така железопътната инфраструктура често е споделена с пътнически влакове, което може да доведе до закъснения.

Hyperloop може да предложи по-кратко време за доставка и по-голяма предвидимост, тъй като системата е затворена и автоматизирана. Проекти, отново разработвани от HyperloopTT (*HyperloopTT, 2023*), показват възможност за директна връзка между пристанища и логистични хъбове чрез специализирана товарна инфраструктура.

Въпреки това, железопътният транспорт вече е доказана и масово използвана система, докато бъдещата такава все още е в етап на развитие и експерименти.

3.3 Сравнение с въздушен транспорт

Въздушният транспорт е най-бързият традиционен начин за превоз на товари на дълги разстояния. Той се използва предимно за скъпи, спешни или чувствителни стоки (чупливи например). Основният му недостатък са високите оперативни разходи и значителното въздействие върху околната среда.

Hyperloop има потенциала да комбинира част от предимствата на въздушния транспорт (висока скорост) с по-ниски разходи и по-малко вредни емисии. Според представените концепции на NHLA, товарната Hyperloop система може да бъде интегрирана в пристанищата и логистичните дейности, които се извършват там, което би намалило нуждата от вътрешни въздушни превози (*The Maritime Executive, 2021*).

Все пак обаче, въздушният транспорт има предимството на глобален обхват и вече изградена международна мрежа от летища, докато тази система към момента се разглежда като регионална или континентална такава.

3.4 Обобщение на сравнението:

На база направения анализ може да се направи следното обобщение:

- В сравнение с автомобилния транспорт, Hyperloop предлага по-висока скорост и потенциално по-ниско екологично въздействие, но изисква значително нова инфраструктура.
- В сравнение с железопътния транспорт, системата има предимство по отношение на времето за доставка и автоматизацията, но все още няма доказана практическа реализация и мащаб.
- В сравнение с въздушния транспорт, Hyperloop може да предложи по-ниски разходи и по-устойчив модел, но няма глобално покритие.

Следователно Hyperloop не трябва да се разглежда като пълна замяна на вече съществуващите транспортни средства, а по-скоро като допълваща иновативна система, която може да оптимизира определени сегменти от товарите в логистиката.

4. Икономическа и екологична ефективност на товарния Hyperloop

Оценката на икономическата и екологична ефективност е ключова за определяне на това дали системата може реално да се превърне в устойчива алтернатива в товарния транспорт. Понеже технологията все още не е широко разпространена, както се спомена по-рано в доклада, анализът се базира на публикувани данни, проекти и концепции.

4.1 Икономическа ефективност

От икономическа гледна точка трябва да се разгледат два основни аспекта – първоначалните инвестиции и оперативните разходи.

Изграждането на Hyperloop инфраструктура изисква значителни първоначални средства. Необходимо е изграждане на специализирани тръби, станции, контролни центрове и системи за сигурност. Това представлява сериозно финансово предизвикателство в сравнение с вече съществуващите пътни и железопътни мрежи.

Въпреки това, поддръжниците на технологията, включително и проекти на HyperloopTT (*HyperloopTT, 2023*), посочват, че оперативните разходи в дългосрочен план могат да бъдат по-ниски, като причините за това включват:

- По-ниско триене и съпротивление;
- Висока степен на автоматизация;
- Намалена зависимост от човешки труд;
- Възможност за електрическо захранване.

Ако системата бъде използвана интензивно и при високи обеми товари, първоначалните инвестиции биха могли да се възвърнат във времето. Особено в натоварените логистични коридори, където времето за доставка е критично, Hyperloop може да предложи икономическо предимство.

4.2 Екологична ефективност

Екологичният аспект е един от най-силните аргументи в полза на товарния Hyperloop. Съвременният товарен транспорт, особено автомобилният и въздушният, е сред основните източници на въглеродните емисии и вредни газове като цяло.

При използване на електрическо захранване и възобновяеми източници на енергия, системата има потенциал да намали емисиите и вредните газове в сравнение с дизеловите камиони и самолетите, които те отделят. Освен това:

- Липсва директно горене на горива по време на движение;
- Системата е затворена и контролирана;
- Няма задръствания и неефективни престои.

Според други концепции на ННЛА, интеграцията на бъдещия влак в пристанищата и логистиката, която се осъществява там, може да намали вътрешния автомобилен трафик и съответно замърсяването в урбанизираните зони (*The Maritime Executive, 2021*). Разбира се, обаче, трябва да се отчете за важно и екологичният отпечатък при изграждането на инфраструктурата. Производството на материали, строителните дейности и енергийната консумация при строежа също имат своето значително влияние върху околната среда и хората включително.

4.3 Баланс между разходи и устойчивост

В обобщение може да се затвърди, че Hyperloop предлага потенциал за по-бързи доставки, значително по-ниски емисии при експлоатация и по-висока енергийна ефективност. Точно този баланс между високите начални разходи и възможните дългосрочни икономически и екологични ползи ще бъде решаващ за бъдещото развитие на системата и нейното внедряване.

Допълнително трябва да се отбележи, че икономическата ефективност на Hyperloop зависи силно от мащаба на използване. При малки обеми товари инвестицията би била оправдана. При интензивен трафик между големи логистични хъбове обаче системата може да доведе до оптимизация на разходите и съкращаване на времето за доставка, което е особено важно за бързооборотни и чувствителни към времето стоки.

От екологична гледна точка, потенциалът за намаляване на въглеродните емисии е свързан не само с начина на задвижване, но и с намаляването на автомобилния трафик. Ако част от товарите бъдат пренасочени към високоскоростна и електрифицирана система, това би могло да намали задръстванията, шума и замърсяването в индустриалните зони и тези около пристанищата (*Чернявцева, 2021*).

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Следователно ефективността на бъдещия проект не трябва да се разглежда само като технологично предимство, а като част от по-широка стратегия за модернизиране и устойчиво развитие на логистиката от гледна точка на товаренето.

От друга страна, технологията изисква сериозни инвестиции и все още не е доказана в реални условия на масов товарен транспорт, което е важно да се подчертае отново.

5. Основни предизвикателства и ограничения пред внедряването на товарния Hyperloop

Въпреки редицата предимства на Hyperloop като система, съществуват редица предизвикателства, които трябва да бъдат преодоляни преди технологията да се разпространи широко в практиката.

На първо място, логично, това са високите инвестиции, които трябва да се направят в началото, за да се появи на пазара на труда. Както се спомена малко по-нагоре, Hyperloop изисква изцяло създаването на нова система и изцяло нова инфраструктура. Това предполага значителни финансови средства за дълъг период на възвръщаемост, което може да затрудни привличането на инвеститори в идеята. Освен това рискът как ще се приеме на пазара остава непредвидим и зависи изцяло от това по какъв начин ще се интегрира тази товарна система.

Освен финансовите аспекти, съществуват и технически предизвикателства. Поддържането на ниско налягане в тръбите, осигуряването на безопасност при много високи скорости и надеждната оптимизация на процесите изискват сложни инженерни решения. Въпреки че компании като HyperloopTT и HyperPort разработват концепции и прототипи, към момента реалните условия на експлоатация не са напълно доказани, защото се изисква повече време, за да може всичко да е максимално най-качествено и удобно за крайния потребител (*HyperloopTT, 2023, HyperloopTT, 2025*).

Друг съществен процес е свързан с регулациите и законодателството. Hyperloop не попада изцяло в категорията на железопътен, автомобилен или въздушен транспорт, поради което е нужно създаването на нови нормативни рамки и стандарти за безопасност, но това пък би забавило процеса на реализиране още повече.

Допълнително предизвикателство представлява интеграцията със съществуващите логистични мрежи. За да бъде ефективен, бъдещият влак трябва да бъде свързан с пристанища, складове и разпределителни центрове. Проекти, разглеждани от ННЛА, показват възможности за подобна интеграция, но нейното реализиране изисква голяма координация между институциите и участниците в логистичния процес (*The Maritime Executive, 2021*).

Не на последно място стои и въпросът за пазарното приемане и реакция на потребителите. Логистичните компании трябва да бъдат убедени, че системата е изцяло надеждна и безопасна, както и икономически изгодна. Всяка нова технология преминава през период на съмнение и внимателна оценка, поради възможността от първоначални грешки при внедряването, особено когато става дума за такива значителни инвестиции и промяна на вече утвърдени транспортни модели.

В обобщение на казаното в тази точка може да се каже, че въпреки обещаващите характеристики, товарният Hyperloop се сблъсква с реални финансови, регулаторни и технически предизвикателства, които трябва да бъдат много внимателно анализирани при оценка на неговото бъдеще.

6. Изводи и оценка на направената хипотеза

Настоящият доклад разглежда Hyperloop като иновативна система за товарен транспорт, като анализира неговите технологични характеристики, икономическа и екологична ефективност, както и основните предизвикателства пред внедряването му. Чрез сравнителен анализ с вече познатите и съществуващи видове транспорт – автомобилен, въздушен и железопътен – беше направен опит да се оцени реалният потенциал на технологията.

От направения анализ се установява, че бъдещият влак предлага значително предимство по отношение скоростта на доставка. При определени маршрути и високи обеми товари системата може да съкрати времето за транспорт в сравнение с традиционните транспортни средства. Освен това, при използване на електрическо захранване, тя има потенциал да намали значително вредните емисии и да допринесе за по-устойчива логистика.

В икономически план обаче ефективността на Hyperloop зависи от мащаба на внедряване и от интензивността за използване. Високите първоначални инвестиции представляват сериозно предизвикателство, а липсата на напълно функционираща товарна инфраструктура означава, че част от предимствата все още остават на теоретично ниво.

Въз основа на разгледаните данни и направените сравнения може да се направи изводът, че технологията Hyperloop има потенциала да се превърне в ефективна и перспективна алтернатива за товарен транспорт, особено при стратегически логистични коридори. В същото време неговото широко приложение зависи от бъдещи инвестиции, техническо развитие и регулаторна яснота.

В заключение може да се подчертае и поясни, че бъдещият проект не следва да се разглежда като пълна замяна на традиционните транспортни средства, а като едно иновативно допълнение към съвременната логистична система, което може да подобри скоростта, устойчивостта и ефективността на товарните превози в бъдеще.

Използвана литература

- Чернявцева, В. (2021, July 9). НТТ Представи Hyperloop За Транспортиране На контейнери. Retrieved February 6, 2026, from N + 1 website: https://nplus1.ru/news/2021/07/09/hyperport?utm_source
- Global Update. (2023, October 26). HyperloopTT Unveils New Ultra Fast Freight Transport Capsule System. Retrieved February 5, 2026, from YouTube website: <https://www.youtube.com/watch?v=UvMKNpZZUEI>
- HyperloopTT . (2023). HyperloopTT Unveils New Express Freight Design in Animated Video. Retrieved February 7, 2026, from HyperloopTT website: <https://www.hyperlooptt.com/2023/hyperlooptt-unveils-new-express-freight-design-in-animated-video/>
- HyperloopTT . (2025). HyperPort Port of Hamburg, Germany - HyperPort Cargo Solution. Retrieved February 7, 2026, from HyperloopTT website: <https://www.hyperlooptt.com/projects/hyperport/>
- Sunol, H. (2016, July 6). Innovative Logistics Technology & Trends: the Hyperloop. Retrieved February 6, 2026, from Cyzerg website: <https://cyzerg.com/blog/innovative-logistics-technology-trends-the-hyperloop/>
- Tech Insider. (2015). Science of the Hyperloop [YouTube Video]. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=6Ea8ly18uzs>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- The Maritime Executive. (2021, July 7). HHLA Unveils Novel Design for Hyperloop Cargo Network. Retrieved February 6, 2026, from The Maritime Executive website: <https://maritime-executive.com/article/hhla-unveils-novel-design-for-hyperloop-cargo-network?>
- Webster, N. (2023, October 24). Hyperloop TT Unveils Design for high-speed Freight Operation. Retrieved February 7, 2026, from The National website: <https://www.thenationalnews.com/uae/2023/10/24/hyperloop-tt-unveils-design-for-high-speed-freight-operation/>
- Yoga Sri. (2026, January 8). Hyperloop Cargo Transport: Pioneering the Future of Rapid and Sustainable Freight Delivery – VPRC. Retrieved February 6, 2026, from Vprc.in website: <https://vprc.in/transportation/hyperloop-cargo-transport-pioneering-the-future-of-rapid-and-sustainable-freight-delivery/>

СТРОИТЕЛНО ИНФОРМАЦИОННО МОДЕЛИРАНЕ (BUILDING INFORMATION MODELING) КАТО ОСНОВА ЗА ОПТИМИЗАЦИЯ НА МАТЕРИАЛНИТЕ ПОТОЦИ НА СТРОИТЕЛНАТА ПЛОЩАДКА

МИХАЕЛА КАЛОЯНОВА БЛАГОЕВА

Студент, специалност “Бизнес логистика“, II курс, УНСС

Резюме

Настоящият доклад разглежда управлението на материалните потоци и логистичните процеси на строителната площадка и възможността за тяхното оптимизиране чрез „Строително-информационно моделиране“. Актуалността на темата е свързана с нарастващата сложност на строителните проекти и необходимостта от по-ефективна координация на ресурси и дейности. Целта на разработката е да се изследва приложението на четвъртото измерение на СИМ, при планирането и управлението на строителните процеси.

Ключови думи: строителна логистика, СИМ, 4D BIM

Abstract

This report examines the management of material flows and logistics processes on construction sites and the possibility of optimizing them through Building Information Modeling (BIM). The relevance of the topic is related to the increasing complexity of construction projects and the need for more effective coordination of resources and activities. The aim of the study is to investigate the application of the fourth dimension of BIM in the planning and management of construction processes.

Keywords: construction logistics, building information modelling, 4D BIM

Увод

Доброто управление на логистичните процеси на строителната площадка е от съществено значение за ефективното изпълнение на строително-монтажните работи. В съвременното строителство нарастващата сложност на сградите и съоръженията изисква използването на по-разнообразни технологии, материали и специалисти, които трябва да достигат до строителната площадка в точното време и в необходимите количества.

Настоящият доклад разглежда управлението на логистичните дейности и материалните потоци на строителната площадка, като поставя акцент върху значението на ефективното планиране и координиране на ресурсите за изпълнение на строителния процес. Осигуряването на необходимите ресурси в подходящия момент позволява по-бързо изпълнение на строително-монтажните работи и минимизиране на разходите, свързани с престой на техника и специалисти.

Строително-инвестиционният процес, както всеки инвестиционен процес, има за цел постигане на по-бърза възвръщаемост на вложените средства, която е свързана както с подобряване на качеството, така и с намаляване на времето за изпълнение на строителните дейности (Кутева-Генчева, 2022). В този контекст доброто управление на логистичните процеси може да допринесе за съкращаване на времето за изпълнение на строителството и за по-ефективно използване на ресурсите. Освен това логистичните решения могат да бъдат разглеждани и от гледна точка на устойчивото развитие, тъй

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
като по-ефективната организация на нужните ресурси може да доведе до намаляване на отрицателното въздействие на строителната дейност върху околната среда.

Обект на настоящия доклад е строителното информационно моделиране (Building Information Modeling – BIM) и по-специално неговото четвърто измерение, свързано с времевото планиране на строителния процес.

Целта на доклада е да се изследва как строителното информационно моделиране може да бъде използвано за подпомагане планирането, координирането и оптимизирането на материалните потоци и логистичните процеси на строителната площадка.

За постигане на поставената цел са формулирани следните задачи: на първо място се дефинират основните логистични процеси и материални потоци; на второ място се анализира спецификата и основните логистични проблеми в хода на строителния процес; на трето място се представят принципите и функционалностите на строително-информационното моделиране, с акцент върху четвъртото му измерение; на четвърто място се изследва ролята на 4D BIM за подпомагане управлението на материалните потоци и логистичните процеси; и накрая се формулират изводи относно значението на четвъртото измерение на СИМ като инструмент за оптимизация на материалните потоци на строителната площадка.

1. Същност и характерни черти на логистиката

Логистиката може да бъде дефинирана като „осигуряване на подходящия продукт, в подходящото количество и подходящо състояние (качество), на подходящото място, в подходящото време, за подходящия клиент и при подходящи разходи“ (Димитров et al., 2010).

В по-широк смисъл логистиката представлява управленска концепция, насочена към планирането, организацията и контрола на физическите процеси по придвижване и съхранение на ресурси. Основен обект на логистиката са материалните потоци, както и съпътстващите ги информационни потоци и услуги, които осигуряват тяхното ефективно управление.

Логистиката обхваща както правите материални потоци – от източника на ресурсите до крайния потребител, така и обратните потоци. Основната ѝ цел е постигането на желаното ниво на обслужване при оптимално използване на ресурсите и минимизиране на разходите (Раковска et al., 2018).

Една от характерните особености на логистиката е създаването на пространствена, времева и количествена полезност на ресурсите. Пространствената полезност се осигурява чрез придвижването на необходимите ресурси до местата на производство посредством транспортната дейност, което прави тези ресурси достъпни там, където са необходими. Времевата полезност представлява добавената стойност, която възниква чрез осигуряване на готовност на ресурсите за използване в момента, когато възникне необходимост от тях. Полезността по отношение на количеството се създава чрез доставянето на необходимите ресурси в точно определените количества (Раковска et al., 2018).

2. Основни логистични проблеми в хода на строителния процес

„Управлението на логистиката в строителството включва стратегическо складиране, обработка, транспортиране и разпределение на ресурси, както и планиране на разположението на строителната площадка и активно управление на нейното развитие в хода на строителния процес“ (Sullivan et al., 2011). Спецификата на този вид логистична

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
дейност до голяма степен бива определена от особеностите на самия строително-производствен процес.

Производствената стратегия, използвана при строителството на сгради и съоръжения, може да се определи като проектиране по поръчка. При този тип производство клиентът е готов да изчака по-дълъг период от време, за да получи продукт, който е съобразен с неговите специфични изисквания и притежава уникални характеристики. При строителните проекти времето за изпълнение включва: времето за проектиране, времето за снабдяване с необходимите материали и компоненти, както и времето за самото строителство и последващото узаконяване (Димитров et al., 2010).

Производственият процес е от тип „проект“, при който произвежданият продукт е сложен и в повечето случаи уникален. Такива продукти могат да бъдат сгради, пътища, мостови съоръжения, кораби, самолети и др. Основната му особеност е, че продуктът остава стационарно разположен, докато различните видове ресурси – материали, техника и работна сила – се придвижват към него в съответствие с графика на изпълнение на проекта (Димитров et al., 2010).

Този тип производствени процеси се характеризират с фиксирано разположение на продукта. От логистична гледна точка това поражда някои съществени затруднения. На първо място, строителната площадка обикновено разполага с ограничено пространство, което затруднява организацията на материалните потоци, складирането на ресурси и движението на техника и работна сила. На второ място, строителният процес се характеризира с висока динамика във времето, тъй като различните етапи на проекта изискват различни видове и количества ресурси. Това налага внимателно планиране и координация на логистичните дейности с цел осигуряване на необходимите ресурси в точното време и на точното място (Димитров et al., 2010). В тази връзка, логистиката на строителната площадка не се изчерпва единствено с навременната доставка на материалите, а включва и тяхното разтоварване, временно съхранение и преместване между отделните работни зони, защото именно вътрешната логистика често е определяща за ритмичното изпълнение на строителния процес. Неправилното разположение на складовите зони, липсата на обособени маршрути за движение на техника и непланирано натрупване на материали могат да доведат до забавяния и намаляване на производителността.

В условията на ограничено пространство на строителната площадка често възникват ситуации, при които едновременното изпълнение на няколко строителни дейности води до конфликт между пространството и времето. В подобни случаи движението на работници, строителна техника и материали се пресича, което води до взаимно възпрепятстване на дейностите и потенциално забавяне на строителния процес. Тези проблеми могат да бъдат допълнително задълбочени при недостатъчно ефективно планиране и неправилното позициониране на временните обекти на строителната площадка. Поради това логистичното планиране следва да се разглежда като неразделна част от цялостното управление на строителния процес (Sullivan et al., 2010).

3. Принципи и функционалности на строително информационното моделиране. Четвърта дименсия на СИМ

Строително-информационното моделиране (СИМ) представлява процес на създаване и използване на цифрови модели на строителните обекти, достъпни за всички заинтересовани страни през целия жизнен цикъл на сградата. То подобрява качеството и управлението на информационния поток между участниците във всички етапи на строително-инвестиционния процес. СИМ може да се дефинира като процес на цифрово представяне, съхранение и управление на физическите и функционалните

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

характеристики на строежите през целия им жизнен цикъл в интегриран модел, до който всички участници в процеса имат достъп в обща работна среда (Кутева-Генчева, 2022).

Една от основните характеристики на СИМ е интегрирането на триизмерния геометричен модел с допълнителни данни, свързани с материали, време, разходи и други параметри на строителния процес. При всяко надграждане на модела с нов тип информация се въвежда и ново измерение на строително-информационния модел (Кутева-Генчева, 2022).

Таблица 1.

Измерения в строително-информационното моделиране

Измерение	Основна характеристика
3D	Геометрична форма/Пространствен модел
4D	Планиране във времето/график на строителството
5D	Остойностяване/оценка на разходите
6D	Устойчивост
7D	Управление и поддръжка на сградата (facility management)
8D	Безопасност и здраве
9D	Оптимизация на строителния процес
10D	Индустриализация на строителството

Източник: Parametric Architecture

В традиционната практика проектантите, изпълнители, подизпълнители и доставчици често работят с различни документи и данни. Използването на четвъртото измерение на СИМ позволява съвместното използване на информацията от всички участници в строително-инвестиционния процес. Това позволява по-ранно идентифициране на потенциални проблеми и конфликтни точки в строителството, които могат да бъдат предотвратени още на етапа на планиране, намалява вероятността от разминавания или неправилна интерпретация на информацията от различните участници в процеса.

Управлението на времето и работните графици е ключов аспект от планирането на строителството. Добавянето на четвъртото измерение позволява времево планиране на строителните дейности, като те се обвързват с етапите на развитие на строежа. В това измерение се включват цифрови описания на продължителността на процесите, времеви графици на отделните задачи и възможност за триизмерна визуализация на развитието на строежа през различните етапи на строителството. Докато традиционните графици представят информацията предимно в таблична или линейна форма, четвъртото измерение на СИМ ги съчетава с пространствения модел на сградата или съоразението, като по този начин се създава възможност не само да се определи кога ще бъде изпълнена дадена строително-монтажна работа (СМР), но и къде точно в пространството ще се реализира тя и как ще повлияе на останалите процеси на строителната площадка.

Използването на този подход позволява по-добро планиране и контрол на строителния процес, както и предварителна оценка на бюджета на проекта. Освен това създава възможност за разработване и анализ на различни сценарии при промени във времеви график на строителството (Кутева-Генчева, 2022).

4. Управление на потоците от материали, работници и техника чрез 4D в СИМ.

4.1. Планиране и координация на ресурсите

Чрез включването на управлението на времето като допълнително измерение в строително-информационния модел се създава възможност за по-прецизно планиране и координиране на строителните дейности във времето. Добавянето на четвъртото измерение позволява по-задълбочено моделиране на развитието на строителния процес и на необходимите ресурси на строителната площадка във всеки етап от изпълнението на проекта.

По този начин става възможно по-точното определяне на необходимите материали, работна сила, специалисти и строителна техника в съответствие с конкретния етап от строителството. От една страна това съдейства за по-ефективно използване на ограниченото пространство на строителната площадка и намалява риска от претоварване на работната зона с излишни материали, техника и оборудване. От друга страна се създават предпоставки за по-добра организация на материалните потоци и предотвратяване на задръствания в работните зони.

Използването на 4D моделирането в рамките на СИМ също така позволява оптимизиране на разходите, свързани с използването на техника, оборудване и човешки ресурси. Чрез по-точното планиране на времето на тяхното участие в строителния процес може да се избегне преждевременното доставяне на машини и оборудване на строителната площадка или тяхното задържане за по-дълъг от необходимия период. По този начин се намаляват разходите за наем на техника и оборудване.

Освен това по-прецизното планиране на времето за изпълнение на отделните строителни дейности позволява по-добро управление на човешките ресурси, като се избягва ангажирането на работници и специалисти в периоди, в които тяхното участие не е необходимо. Това допринася за по-ефективно използване на работната сила и за намаляване на разходите, свързани с трудовото възнаграждение.

4.2. Логистика на строителната площадка и пространствена организация

Според Whitlock et al. (2018) използването на СИМ модели при управлението на строителната логистика подпомага по-доброто разбиране на логистичната информация от всички участници в проекта. Представянето на информацията в триизмерна среда улеснява интерпретацията на сложните логистични процеси и подпомага вземането на управленски решения. Това е особено важно при координацията между различните участници в строително-инвестиционния процес, като проектантите, изпълнители, подизпълнители и доставчици на материали.

Освен това, използването на четвъртата дименсия в строително-информационния модел се създава възможност за планиране на разположението на строителната площадка и организацията на логистичните процеси. Чрез триизмерния модел могат да бъдат визуализирани не само постоянните елементи на сградата, но и различните временни съоръжения на строителната площадка, като складови площи, зони за разтоварване на материали, маршрути за движение на транспортни средства и строителна техника, силози, зони за временно съхранение на материали. Това позволява по-ефективно използване на наличното пространство и подпомага организацията на материалните потоци.

Интегрирането на времеовото измерение в този модел позволява създаването на симулации на развитието на строителния процес във времето. Чрез подобни симулации могат да бъдат анализирани различни варианти за изпълнение на част от строителните

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
дейности и тяхното влияние върху логистиката на строителната площадка (Whitlock et al., 2018).

По аналогия с производствените системи използването на четвъртото измерение на СИМ също позволява създаването на модел за планиране на ресурсите, сходен по логика с управленския подход MRP (Material Requirements Planning). Благодарение на времевото измерение може да бъде разработена Гантова диаграма, която, подобно на главния производствен график, конкретизира изпълняваните дейности, плановия хоризонт и времевите интервали. Този график се създава въз основа на данните от триизмерния модел и отразява последователността на различните строителни дейности във времето.

На тази основа могат да бъдат планирани и потребностите от различните видове ресурси, необходими за изпълнението на строителството. Също така е възможно изграждането на своеобразно „дърво на изделието“, както за целия строеж, така и за отделните негови елементи. Въз основа на тази структура могат да се извършват анализи и да се разработват планове за това кога и в какви количества ще бъдат необходими различните материали и ресурси в процеса на строителство на работната площадка.

4.3. Обратна логистика и устойчивост

Освен управлението на основните материални потоци, съществено значение в строителния процес има и обратната логистика, свързана с връщането, повторното използване и рециклирането на материали. В условията на съвременното строителство нараства значението на устойчивото развитие, което налага по-ефективно използване на ресурсите и ограничаване отрицателното въздействие на околната среда (Раковска et al., 2018).

В този контекст, чрез интегрираното използване на информацията в строително-информационния модел се създава възможност да се проследи движението на използваните материали през целия жизнен цикъл на строежа. Допълнително, чрез симулация на строителния процес и възможността за по-прецизни работни графици могат да бъдат анализирани и оптимизирани движенията на строителната техника, което да доведе до намаляване разхода на гориво и съответно до по-ниски въглеродни емисии.

Внедряването на СИМ в строително-инвестиционния процес може да се разглежда като предпоставка за по-устойчиво, екологично и ефективно строителство.

4.4. Практическо приложение

Практическо приложение на 4D строително-информационното моделиране може да бъде открито в редица реални строителни проекти. Такъв пример е изследването на Bortolini et al. (2015), в което се разглежда използването на 4D моделиране при планирането и управлението на логистиката на строителна площадка при изграждането на индустриален обект - автомобилен завод.

В рамките на проекта е създаден триизмерен модел на сградата, който е обвързан с времевия график на строителството, като по този начин се създава 4D модел на строителния процес. Чрез него се извършва симулация на различни логистични дейности, включително движение на материали, маршрути на транспортни средства и организация на временните съоръжения на строителната площадка.

Установено е, че чрез използването на 4D BIM се подобрява координацията между строителните дейности, оптимизира се движението на материалните потоци и транспортните средства, както и се повишава ефективността при използването на

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
ограниченото пространство на строителната площадка. Освен това се отчита по-добро планиране на доставките и организацията на временните съоръжения.

В резултат на приложението на 4D моделирането е установено, че могат да бъдат идентифицирани потенциални конфликти във времето и пространството, да се откриват „тесни места“ в логистичните процеси и да се предотвратяват задръствания на строителната площадка. Това води до намаляване на закъсненията, подобряване на производителността и по-ефективно управление на строителния процес.

Заклучение

В съвременните строителни проекти четвъртото измерение на строително-информационното моделиране може да бъде полезен инструмент за по-доброто планиране и управление на строителния процес. Чрез интегрирането на времето към триизмерния модел се създават възможности за оптимизиране на движението на материалните потоци, строителна техника и организацията на работните процеси.

Развитието и внедряването на технологии, базирани на триизмерни модели в строителството, създава предпоставки за по-ефективно, ефикасно и екологично изпълнение на строителните проекти. Добавянето на времевото измерение позволява да бъде визуализирано развитието на строежа във всеки етап от строителния процес. Това подпомага съставянето на работни графици, планирането на доставките на материали, както и определянето на местоположението на временни обекти на строителната площадка, като складови зони, силози, монтажни площадки и зони за съхранение на материали.

Освен това чрез симулация на строителния процес могат предварително да бъдат идентифицирани потенциални конфликтни точки между различните дейности, доставките на материали и движението на хора и техника. Това позволява навременното им предотвратяване, намалява риска от забавяния и допринася за подобряване на безопасността на работниците и специалистите на строителната площадка. Подобен подход е особено полезен при строителни обекти, разположени в условия на ограничено пространство.

В този смисъл използването на строително-информационен модел може да се разглежда като съвременен инструмент за повишаване на ефективността на строителните процеси и за оптимизиране на логистиката на строителната площадка.

Използвана литература

- Bortolini, R., Shin-Iti Shigaki, J., & Formoso, C. T. (н.д.). Site logistics planning and control using 4D modeling: A study in a lean car factory building site. 361-370.
- Sullivan, G., Barthorpe, S., & Robbins, S. (2010). *Managing construction logistics*. Wiley-Blackwell.
- Uppunda, S. (2022, September 14). *Building Information Modelling (BIM) Dimensions*. Retrieved from Parametric Architecture: <https://parametric-architecture.com/building-information-modelling-bim-dimensions-4d-5d-6d/?srsltid=AfmBOoriHgvV4zn3US633vae4TdXC8HGvJmjTtT3A-sdmtseURkB0PHw>
- Whitlock, K., Abanda, F., Manjia, M., Pettang, C., & Nkeng, G. (2018). BIM for Construction Site Logistics Management. *Journal of Engineering, Project, and Production Management*, 47-55.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Димитров, П., Толев, М., Тодоров, Ф., Величкова, Е., & Корбанколева, И. (2010). *Логистични системи*. София: Университетско издателство "Стопанство".

Кутева-Генчева, п. д. (2022). *Строително информационно моделиране. Концептуална рамка съвременни предизвикателства*. София: Университет по архитектура, строителство и геодезия.

Раковска, М., Драгомиров, Н., & Луканов, К. (2018). *Бизнес логистика*. София: Издателски комплекс - УНСС

ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ЗА ДОСТАВКА В ЛОГИСТИКАТА

СИЛВИЯ ДИМИТРОВА МАНЧЕВА

Студент, специалност „Бизнес логистика“, III курс, УНСС

Резюме

Докладът разглежда приложението на електрическите превозни средства в логистиката и необходимата инфраструктура за зареждане. Лекотоварните електрически превозни средства вече са ефективни при градските доставки, докато тежкотоварните превозни средства срещат големи трудности поради неразвитата инфраструктура. Европейските политики и регулации спомагат за ускоряването на прехода към по-зелена логистика. Очаква се депо-зареждането на ЕПС да навлиза като устойчива практика в доставките.

Ключови думи: Електрически превозни средства (EVs); логистика; зарядна инфраструктура; градски доставки; декарбонизация

Abstract

The report examines the application of electric vehicles in logistics and the necessary charging infrastructure. Light-duty electric vehicles are already effective in urban deliveries, while heavy-duty vehicles face great difficulties due to underdeveloped infrastructure. European policies and regulations are helping to accelerate the transition to greener logistics. Depot charging of EVs is expected to become a permanent practice in deliveries.

Keywords: Electric vehicles (EVs); logistics; charging infrastructure; urban deliveries; decarbonization

Увод

Европа се насочва все по-уверено към устойчиво и екологично развитие. В рамките на инициативите свързани със Зелената сделка се предвиждат редица решения. Някои от тях са постепенното прекъсване на разпространението на автомобили с двигател с вътрешно горене, както и намаляването на достъпа им до централните части на много европейски столици. С нарастването на екологичното съзнание, електрическите автомобили все по-често се разглеждат като устойчив и предпочитан вариант за транспорт. Инфраструктурата, която трябва да се изгради за тях е в етап на развитие. За логистиката и веригата на доставките се откриват редица предизвикателства и възможности с навлизането на електрическите превозни средства. В този доклад ще бъдат разгледани електрическите автомобили за доставка на къси и дълги разстояния и необходимата за тях инфраструктура като обществени и частни зарядни станции.

1. Система за задвижване на Електрически превозни средства (ЕПС)

Системите за задвижване на електрически превозни средства се състоят от няколко важни части. Електрическият двигател е основният компонент, който преобразува електрическата енергия в механична. Тези двигатели са високоефективни и предлагат незабавен въртящ момент, осигурявайки плавно шофиране. Друг важен компонент е комплект батерии, който съхранява и доставя електрическата енергия, необходима за задвижването на автомобила. Тези акумулатори обикновено се презареждат и оказват значително влияние върху пробега и ефективността на автомобила. Контролерът за силова електроника управлява потока на електроенергия

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

между акумулатора и двигателя. Той осигурява ефективна и безопасна работа на автомобила (Equipmake, 2025). За да бъдат внедрени оптимално, трябва да бъде създадена подходяща инфраструктура. За момента има развита такава за зареждане на електрически леки коли, но за масово зареждане на електрически тежкотоварни автомобили може да се твърди, че инфраструктурата не е готова.

2. Ползи от въвеждането на ЕПС

Благоприятните промени, които ще настъпят под влияние на електрообилността, пряко кореспондират с целите в различни области, които България е задължена да постигне като член на ЕС.

Намаляването на емисиите на въглероден диоксид ще допринесе за ограничаване на климатичните промени. По този начин ще се подобри качеството на въздуха, особено в градовете, тъй като ще намалят вредните емисии и шумът. В този контекст, електрообилността може да се разглежда като важна част от бъдеща транспортна система с нулеви емисии.

Развитието на електрообилните ще окаже влияние и върху националната електроенергийна система. Чрез въвеждането на т.нар. „умни мрежи“ електрическите превозни средства могат да бъдат интегрирани по-ефективно в електроразпределителната мрежа, което ще подпомогне по-доброто използване на енергия от възобновяеми източници в транспорта. В допълнение, ако се използват като източник на балансираща енергия, те могат да намалят нуждата от изкопаеми горива.

Тъй като електрообилните се зареждат основно през нощта, това ще помогне за по-равномерно натоварване и по-ефективна работа на националната електроенергийна система (Халачев, Н, 2011).

В периода 2014–2020 г. се отчита стабилен растеж на зарядната инфраструктура, но постигането на целта за 1 млн. зарядни точки до 2025 г. остава предизвикателство.

Липсата на обща стратегическа пътна карта за електрообилността в ЕС създава несигурност относно необходимата инфраструктура и крие риск от забавяне в изграждането ѝ (Европейска сметна палата, 2021).

3. Видове електрически превозни средства за доставка в логистиката

За да бъде логистиката устойчива, трябва да интегрира новите тенденции в процесите си. Внедряването на ЕПС за доставка ще допринесе за това тя да отговаря на екологичните изисквания. В следващите редове са изброени системите за задвижване на ЕПС и възможностите за доставка на дълги и къси разстояния.

3.1 Системи за задвижване

Съществуват различни видове системи за задвижване на електрически превозни средства, всяка от които има свой набор от характеристики и предимства. В логистиката най-вече ще срещнем следните три вида системи:

1) **Електрически превозни средства на батерии (BEV)** са изцяло електрически и разчитат единствено на електричество, съхранено в батерии, за да задвижват автомобила. Тези превозни средства нямат двигател с вътрешно горене, което ги прави по-прости и често по-ефективни.

2) **Хибридни електрически превозни средства с възможност за включване (PHEV)** съчетават най-доброто от двата свята, като използват както електрически двигател, така и традиционен двигател с вътрешно горене. Това им

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
позволява да се движат на електрическа енергия на къси разстояния и да превключват на бензин или дизел при по-дълги пътувания.

3) Електрически превозни средства с горивни клетки (FCEV) използват водороден газ за генериране на електроенергия чрез химическа реакция в горивната клетка. Това електричество захранва електромотора, подобно на работата на батериите в BEV. Понастоящем обаче наличието на станции за зареждане с водород е ограничено, което може да повлияе на практичността на FCEV в някои региони. С подобряването на инфраструктурата FCEV може да станат по-приложими за ежедневна употреба (Equipmake, 2025).

3.2 Лекотоварни превозни средства за доставка до 3,5 т.

Електрическите превозни средства, които са с максимално тегло до 3,5 тона, приспадат към леките автомобили за доставка на кратки разстояния. Пробегът им е между 150 и 300 км, което би било напълно достатъчно за доставки в градски маршрут. Този вид превозни средства са предназначени за доставки тип last mile delivery – маршрута, който включва придвижването на продукти от склада до крайния потребител. Предимствата на тези автомобили са, че биха имали неограничен достъп до зони с ниски емисии, каквито наблюдаваме все повече в центровете на европейските столици (European Federation for Transport and Environment, 2025).

3.3 Тежкотоварни превозни средства за доставка над 3,5 т.

Технологията за изграждане на електрически тежкотоварни превозни средства над 3,5 тона е в процес на бързо развитие. В тази категория попадат камионите за регионален транспорт и тежкотоварните влекачи. Предизвикателството при тях е съотношението между теглото на батерията спрямо полезния товар. Повечето големи производители като Volvo, Mercedes-Benz и Scania вече са разработили серийните си модели, но пречката пред този сектор е, че инфраструктурата по съвременните магистрали не е готова за тази крачка към иновативния транспорт. В момента се тестват системи за „мегаватово зареждане“, за да се съкрати времето за престой, но все още не е създадена зарядна станция за масово производство, която да удовлетворява нуждите на транспортната електрическа инфраструктура (International Energy Agency, 2024). Таблица 1 представя основните разлики между електрическите лекотоварни и тежкотоварни превозни средства по отношение на предназначение, пробег, начин на зареждане и разходи за поддръжка.

Таблица 1

Сравнение на лекотоварните и тежкотоварни превозни средства

Характеристики	Лекотоварни (до 3,5т.)	Тежкотоварни (над 3,5т.)
Вид доставка	Градски и куриерски услуги	Регионални международни доставки
Пробег	150-250км	300-500км
Вид зареждане	АС(бавно) или DC (бързо)	DC (бързо) или Megawatt
Разходи за поддръжка	Ниски (до 40% по-малко дизел)	Ниски, но с много висока първоначална инвестиция

Източник: Адаптирано от автора по (Nesterova N, 2018)

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

От нея се вижда, че лекотоварните автомобили са по-подходящи за градски доставки с по-кратък пробег, докато тежкотоварните са предназначени за по-дълги разстояния, но изискват по-голяма първоначална инвестиция. При лекотоварните превозни средства за доставка се наблюдава, че зарядните станции, които са необходими за зареждане са от вида бавнозареждащи (AC) или бързозареждащи (DC) устройства. Тежкотоварните средства от друга страна изискват бързозареждащи (DC) станции или мегаватови.

4. Възможности за изграждане на инфраструктура за зареждане на ЕПС

Добре развита национална мрежа за зареждане е ключова за ефективната работа на електрическите камиони с батерии (BET). Зареждането може да става на обществени станции или в депа, като именно депо зареждането се очаква да е водещо, тъй като повечето камиони се връщат в базата си и могат да бъдат заредени там без нужда от публична инфраструктура (Oeko Institute, 2025).

Регламентът AFIR е задължителна регулация на ЕС, която не подлежи на договаряне от отделните държави. Тя има за цел да направи зареждането на електрически автомобили лесно и достъпно. Чрез нея се въвеждат общи правила за изграждане на повече зарядни станции, прозрачни цени и лесно плащане във всички държави от ЕС. В Европа броят на обществените станции за тежкотоварни превозни средства все още е ограничен, а регламентът AFIR поставя минимални изисквания за тяхното изграждане до 2025 г.

Компаниите могат да инсталират зарядни станции в собствените си бази или при партньори и клиенти, като се използват AC (22 kW) или DC (150 kW) устройства. Основните предимства са предвидимост на заряда и по-ниски разходи, тъй като индустриалната електроенергия е по-евтина от тази по магистралите (SCHMIDT, J, 2025).

4.1 Регионални доставки на къси и средни разстояния

Проучване на института „Фрауенхофер“ и „Технологичния институт Карлсруе“ обхваща над 9000 реални обиколки, 540 клиенти и над 200 тежкотоварни камиона от четири различни класа. Според изследването съвременната европейска инфраструктура е достатъчна за навлизането на електрически превозни средства при доставки на кратки разстояния, като разгледаните камиони оперират в рамките на 220 км около Берлин. Дневният пробег за градски доставки е между 200 и 300 км, а за регионални доставки достига 500–700 км, което е напълно постижимо със зарядни станции в депата. Изследователите препоръчват на собствениците на автопаркове и спедитори да започнат да проучват прехода към екологично чисти превозни средства. Последните данни показват, че електрическите камиони вече могат да работят рентабилно, особено с наличните субсидии за превозни средства и зарядна инфраструктура.

В проучването се подчертава необходимостта от правилен избор на капацитета на батерията спрямо оперативните модели на доставките, като се препоръчва оптимизация на маршрутите, адаптирано разпределение на камионите и дори комбиниране на BET с дизелови превозни средства за максимална ефективност (Steffen Link, 2022).

4.2 Доставки на дълги маршрути

Електрификацията на тежкотоварните камиони в Европа все още е в начален етап, въпреки амбициозните планове на производителите. Например, Volvo Group доставя 1211 изцяло електрически камиона през 2021 г. и получава 3633 поръчки през 2022 г.,

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
което съставлява едва 0,2% и 0,4% от общите доставки и поръчки. До края на 2022 г. в ЕС са регистрирани около 4000 електрически камиона, но прогнозите сочат, че броят им ще нарасне значително до 2030 г., когато около една трета от автопарка ще се състои от електрически камиони (Qvist. O, 2023).

До 2025 г. на пазара се очакват основно тежкотоварни камиони за къси разстояния с пробег до 300 км, които могат да работят без обществена зарядна инфраструктура. След 2025 г. производството на камиони за средни и дълги разстояния ще се увеличи, подкрепено от планове на водещите производители (Daimler, Traton и Volvo) за изграждане на 1700 ултрабързи зарядни точки по основните европейски пътища до 2027 г. (Qvist. O, 2023).

Компании като MAN Truck & Bus демонстрират прототипи на мегаватови зарядни станции (1 MW), способни да заредят 40-тонен електрически камион за 30 минути и да осигурят пробег до 400 км, но широкото внедряване на такива технологии изисква значително развитие на инфраструктурата. Преходът към електрически камиони ще намали годишните емисии на CO₂ с приблизително 148 млн. тона, но съществува съществено предизвикателство за осигуряване на необходимата зарядна мощност, като се очаква нощното зареждане да бъде основен режим до 2030 г. Мегаватовите станции ще съставляват почти 15% от необходимата мощност, но само 2% от общия брой зарядни устройства (Десподов, Д, 2024; SCHMIDT, J, 2025)

5. Европейски политики за ЕПС

Европейската транспортна политика има за цел да осигури ефективен, безопасен и екологосъобразен транспорт за гражданите, като същевременно подпомага конкурентноспособността на сектора и създава работни места. Проблеми като задръствания, иновации, правата на пътниците и финансирането на инфраструктурата се решават по-ефективно на равнище ЕС, а общата транспортна политика е ключова за постигане на устойчиво развитие в условията на глобализация и разширяване (Министерство на транспорта и съобщенията, 2022). Европейската зелена сделка (EGD) цели насърчаване на възобновяеми енергийни източници, повишаване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите от транспорта, като същевременно стимулира икономическия растеж и социалното равенство. Конкретните цели включват намаляване на вредните емисии с минимум 55% до 2030 г. спрямо 1990 г. (пакет Fit for 55) и достигане на 40% електроенергия от възобновяеми източници в ЕС (European Union, 2024). Ключова задача е трансформацията на транспортния сектор чрез използване на нискоемисионни превозни средства и изграждане на подходяща зарядна и транспортна инфраструктура. От 2026 г. автомобилният транспорт ще започне да плаща за отделяните емисии, а след 2035 г. всички нови автомобили трябва да имат нулеви вредни емисии.

За да подкрепи този преход, Европейската комисия въвежда на 28 март 2025 г. Регламент AFIR, който задава задължителни изисквания за електрическа и водородна инфраструктура за автомобили, кораби и самолети в ЕС. Според регламента държавите членки трябва да осигурят минимален брой зарядни станции за електрически тежкотоварни превозни средства по трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T).

До края на 2025 г. на поне 15% от мрежата трябва да има зарядни центрове с обща мощност най-малко 1400 kW и поне една точка от 350 kW. До 2027 г. такива станции трябва да бъдат изградени по поне половината от мрежата, като по основните коридори се изисква по-голяма мощност и повече точки за зареждане.

До 2030 г. мощността и гъстотата на станциите трябва допълнително да се увеличат, като те се разполагат на определени разстояния по мрежата. Освен това безопасните паркинги и големите градски възли трябва да разполагат с публични

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
зарядни станции с определена минимална обща мощност, която постепенно ще нараства до 2030 г (European Union, 2024).

Норвегия често се посочва като водещ пример в прехода към електрическа мобилност. По официални данни през 2024 г. близо 90% от новорегистрираните автомобили в страната са били електрически, докато в световен мащаб делът на електромобилите през 2023 г. е около 18%, според Международната агенция по енергетика. Този напредък се дължи на последователни държавни политики, добре развита зарядна инфраструктура и висока обществена подкрепа за мерките срещу климатичните промени. Норвегия си поставя за цел до края на 2025 г. всички новопродадени леки автомобили да бъдат с нулеви емисии, като по този начин изпреварва с около десет години целите, заложи на равнище ЕС (Martin, N, 2025)

6. Електрически превозни средства в България

На дълги разстояния в момента масов електрически транспорт би бил изключително труден, поради липсата на подходяща инфраструктура. Допускането в експлоатация на масов електрически тежкотоварен транспорт на дълги разстояния в България би бил силно възпрепятстван поради недостига на специализирана инфраструктура. Все още не са проектирани достатъчно мощни бързозарядни станции по основните републикански пътища. Това би направило доставките в сектора неефективни поради непредвидимите условия. Докато мрежата не бъде подготвена за нуждите на тежкотоварните електрически камиони у нас този вид доставки би бил невъзможен.

Електрическият транспорт има потенциал в доставките на кратки разстояния. Той показва най-голяма ефективност при градската логистика и доставките до крайния клиент, където пробегът е предвидим. Лекотоварните електромобили са идеални за градски условия, тъй като намаляват нивата на шум и вредни емисии в гъсто населените райони. Оптимизирането на маршрутите в рамките на града позволява на компаниите да реализират значителни икономии от разходи за гориво и поддръжка. Изграждането на модерни логистични центрове с вградена зарядна инфраструктура (депо-зареждане) е първата стъпка към иновации в сектора. Тези бази позволяват на превозните средства да се зареждат през нощта или по време на товаро-разтоварни дейности, което елиминира нуждата от публични станции.

По програмата „Транспортна свързаност“ 2021-2027 държавите членки са задължени да изградят минимален брой зарядни станции за електрически тежкотоварни превозни средства по трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). До 2025 г. на част от мрежата трябва да функционират зарядни центрове с висока обща мощност и поне една бърза точка от 350 kW, а до 2027 г. обхватът им трябва значително да се разшири, особено по основните коридори. До 2030 г. се предвижда допълнително увеличаване на мощността и по-гъсто разполагане на станциите, включително в безопасни паркинги и големи градски възли, където ще се изисква определена минимална обща мощност (Европейски съюз, 2026). В програмата е включено финансирането на 6 зарядни станции за България. Процедурата ще е отворена за кандидатстване за период от 6 месеца. Проекти в Югозападния регион не могат да бъдат финансирани, защото той е изключен от обхвата на Европейския фонд за регионално развитие по програмата, като "регион в преход". Финансирането на тази мярка е от програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г. с общ бюджет от 15 млн. евро. По първата процедура са одобрени шест проекта за изграждане на зарядни центрове в края на 2025 г (Европейски съюз, 2026).

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Целта е да се осигури безпроблемно придвижване на електромобили по магистралите и първокласните пътища, включително при пътувания към Черноморието. На фигура 1 е изобразено местоположението на бъдещите зарядни станции в България.



Фигура 1. Карта на зарядни станции по проект „Транспортна свързаност“ в България
Източник: (Европейски съюз, 2026)

Две от станциите ще бъдат разположени в близост до автомагистрала „Тракия“ – при изходите за Чирпан и за село Кабиле. Една ще бъде разположена на булевард „Асеновградско шосе“ до Пловдив. Останалите две по проект са разпределени за път Е-79 край Мездра, в местността „Чанлъка“ в град Аксаково и до село Завой, област Ямбол. Мощностите ще бъдат от 150 kW до 400 kW, което позволява пълно зареждане за около 15 минути. Според министъра на транспорта в оставка Гроздан Караджов това се равнява на една нормална почивка и ще премахне притесненията на водачите относно пробегата. Срокът за изпълнение е между 12 и 30 месеца. В обектите са предвидени и системи за производство на електроенергия от възобновяеми източници, както и зони за отдих (Евроком, 2026).

Заклучение

В заключение, регионалните доставки на къси разстояния с лекотоварни автомобили до 3,5 тона вече успешно се адаптират в логистичния сектор в Европа. Все повече се създават фирми, които ги интегрират и в България. За сметка на това инфраструктурата е най-голямото препятствие пред масовото навлизане на електрически камиони за дълги разстояния. Докато за градската логистика „зареждането в депо“ се очертава като най-ефективното и икономично решение, международните превози изискват изграждането на мрежа от мегаватови зарядни станции по основните магистрали, което все още е в начален етап. Зелената сделка и регламенти като AFIR налагат строги изисквания за декарбонизация на транспорта до 2030 и 2050 г. В съвременната логистика екологичният отпечатък става решаващ фактор за конкурентоспособност. За страни като България преходът започва успешно при кратките градски маршрути, но изисква значителни инвестиции в мрежата за тежкотоварни превози на дълги разстояния.

Използвана литература

- Десподов, Д. (2024). *Електрически товарен автомобил за първи път се зарежда от станция с мощност над 1 MW*. <https://www.kaldata.com/>
- Евроком, Е. (2026, Март 4). *Държавата строи 6 бързи зарядни станции за е-коли*. <https://eurocom.bg/2026/02/19/darzhavata-izgrazhda-shest-tsentara-za-barzo-zarezhdane-na-elektromobili/>
- Европейска сметна палата. (2021). *Електроенергията е в челните редици на алтернативните горива в автомобилния транспорт*. <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/electrical-recharging-5-2021/bg/>
- Европейски съюз. (2026, Януари 16). *Стартира втора процедура на стойност 10 млн. Евро за изграждане на зарядни центрове за електромобили | eufunds*. <https://www.eufunds.bg/bg/optti/node/19784>
- Министерство на транспорта и съобщенията. (2022). *Европейски политики*. <https://www.mtc.government.bg/bg/category/298>
- Халачев, Н, Д., Б. (2011, Септември). *Харта на електромобилността в България*. https://www.emic-bg.org/files/Harta_na_elektromobilnostta_bg.pdf
- Equipmake. (2025). *Обяснение на основните компоненти*. <https://equipmake.com/bg/>
- European Federation for Transport and Environment. (2025). *Europe's leading advocates for clean transport & energy*. <https://www.transportenvironment.org/>
- European Union. (2024, Декември 31). *Разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива | EUR-Lex*. <https://eur-lex.europa.eu/BG/legal-content/summary/deployment-of-alternative-fuels-infrastructure.html>
- International Energy Agency. (2024). *Trends in electric vehicle charging*. <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024/trends-in-electric-vehicle-charging>
- Martin, N. (2025, Януари 9). *Как Норвегия се превърна в страна на електромобилите*. <https://www.dw.com/bg/kak-norvegia-se-prevrna-v-strana-na-elektromobilite/a-71255563>
- Nesterova N, P. J. (2018). *Electric freight vehicals for urban logistics*. https://www.researchgate.net/publication/330846181_Electric_freight_vehicles_for_urban_logistics-technical_performance_economics_feasibility_and_environmental_impacts
- Oeko Institute. (2025). *Truck depot charging*. https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/TE_truck-depot-charging.pdf
- Qvist. O, K., A. (2023). *Truck electrification—Profit booster or white elephant?* <https://www.adlittle.com/en/insights/viewpoints/truck-electrification-profit-booster-or-white-elephant>
- SCHMIDT, J, B., H. (2025). *Charging infrastructure needs for battery electric trucks in the European Union by 2030*. https://theicct.org/wpcontent/uploads/2025/10/ID-476-%E2%80%93EU-BETs_report_final-1.pdf
- Steffen Link. (2022, Август). *Technical Feasibility of Heavy-Duty Battery-Electric Trucks for Urban and Regional Delivery in Germany—A Real-World Case Study*. <https://www.mdpi.com/2032-6653/13/9/161>

ОБРАТНАТА ЛОГИСТИКА ПРИ РЕЦИКЛИРАНЕТО НА БАТЕРИИ ЗА ЕЛЕКТРОМОБИЛИ

ТЕОДОРА НИКОЛОВА ВЛАДЕВА

Студент, специалност „Бизнес логистика“, III курс, УНСС

Резюме

В доклада е разгледана ролята на литиево-йонните батерии в електрическите автомобили и важността на тяхното рециклиране и обратна логистика във веригата на доставки. С нарастващото използване на електрически транспортни средства, нараства и необходимостта от устойчиво управление на батериите след края на техния експлоатационен живот. Целта на разработката е да се анализират състава, начина на работа, развитието и пътя на рециклиране на литиево-йонни батерии, както и ролята на обратната логистика при тяхното управление. Резултатите показват, че рециклирането и повторната употреба на батериите допринасят за опазване на ценни природни ресурси, намаляване на токсичните вещества, изпускани в атмосферата и развитие на устойчивите логистични системи.

Ключови думи: литиево-йонни батерии, електромобил, рециклиране, обратна логистика

Abstract

The report examines the role of lithium-ion batteries in electric vehicles and the importance of their recycling and reverse logistics within the supply chain. With the increasing use of electric vehicles, the need for sustainable management of batteries at the end of their service life is also growing. The aim of the study is to analyze the composition, operating principles, development, and recycling pathways of lithium-ion batteries, as well as the role of reverse logistics in their management. The results indicate that recycling and the reuse of batteries contribute to the conservation of valuable natural resources, the reduction of toxic emissions released into the atmosphere, and the development of sustainable logistics system.

Keywords: lithium-ion battery, electric car, recycling, reverse logistics

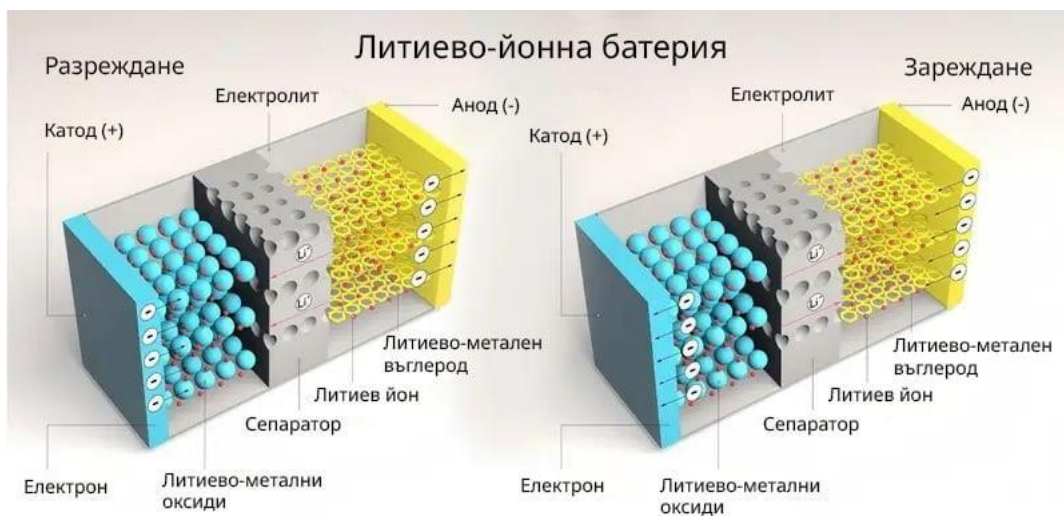
Увод

Литиево-йонните батерии се използват често в съвременните електрически превозни средства, включително и в тези, които участват във веригата на доставки. С нарастването на изискванията за по-устойчив и екологичен транспорт, все повече логистични компании преминават към електрически превозни средства, задвижвани от този тип батерии. Въпреки предимствата си, литиево-йонните батерии имат определен жизнен цикъл, след който капацитетът и ефективността им значително намаляват. Поради това в края на тяхната употреба е необходимо да бъдат рециклирани. Рециклирането позволява възстановяване на ценни материали и намалява негативното въздействие върху околната среда, което е важен аспект от устойчивото развитие на логистичния сектор.

1. Състав и функции на литиево-йонните батерии

Електрическите превозни средства се задвижват от батерии, по-известни като EVBs (Electric Vehicle Batteries). Най-разпространената технология при тях е литиевойонната. Литият е ключов компонент в състава на батериите, използвани за задвижването на електрическите автомобили. Литиево-йонните батерии са съставени от четири основни компонента: положителен електрод (катод), отрицателен електрод (анод), сепаратор и електролит (BSLBATT, 2024).

На фигура 1 е представена основната дейност на литиево-йонните батерии. Тя се състои в движение на литиеви йони. По време на цикъла на разреждане, литиевите йони преминават през електролитната течност и сепаратора в посока от анода към катода, докато електроните протичат през външна токова верига, за да осигурят захранване на свързаното устройство. Посредством този процес се произвежда електродвигателна сила, която задвижва акумулатора. Когато протича процеса на разреждане на анода се извършва окисление, а когато се зарежда анода се извършва редукция. По време на цикъла на зареждане, под действието на външен източник на енергия литиевите йони се придвижват обратно, в посока от катода през електролитната течност към анода, съхранявайки енергия в процеса. Както при зареждане, така и при разреждане, електроните, които обграждат външната верига на батерията, текат в обратна посока на йоните. Взаимосвързани процеси са потокът от йони, които протичат през електролита и потокът от електрони, които протичат през външната верига (BSLBATT, 2024).



Фиг. 1. Начин на работа на литиево-йонна батерия

Източник: (BSLBATT, 2024)

В електрическите автомобили се използват литиево-йонни батерии с различен капацитет и мощност. Най-често батериите са с капацитет 40-60 kWh за по-малките електрически превозни средства, с къс пробег, 70-90 kWh за средноразмерни кросоувъри и седани и 100+ kWh за големи, тежки превозни средства, каквито са камионите, които са неизменна част от логистиката. За да разберем приблизително колко разстояние може да измине един електрически автомобил с едно зареждане на батерията е нужно да комбинираме капацитета на батерията (kWh) с ефективността, колко километра изминава от всеки kWh. Повече kWh не винаги означава драстично по-голям пробег. Ще бъдат разгледани примери с компактен седан, средноразмерен автомобил от типа кросоувър и

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

електрически пикап. Компактният седан разполага с батерия с капацитет 58-65 kWh и ефективност около 3.5 – 4.0 mi/kWh, което осигурява реален пробег между 220 и 260 мили. Средноразмерният кросоувър притежава батерия с капацитет 70 – 80 kWh и има ефективност около 3.0 – 3.5 mi/kWh, реалният му пробег е между 230 и 260 мили. Електрическият пикап е с най-голям капацитет на батерията 100 – 130 kWh, с ефективност около 2.0 – 2.7 mi/kWh, реалният му пробег е между 220 и 300 мили (Recharged, 2025). Относно продължителността на живот на литиево-йонните батерии, обикновено издържат от 8 до 10 години или около 1000 до 1500 пълни цикъла на зареждане и разреждане (Jason, 2025). Таблица 1 илюстрира зависимостта между капацитета на батерията, времето за зареждане и пробег, като показва, че по-големите батерии изискват повече време за зареждане, но осигуряват по-голям пробег (Recharged, 2025).

Таблица 1.

Приблизително време за зареждане от 10% до 80% с домашно зарядно устройство, с мощност 11kW ниво 2

Използваем капацитет	Добавена енергия (10–80%)	Приблизително време за зареждане (11kW L2)	Приблизителен пробег по магистрала
50 kWh	35 kWh	~3.5 часа	~140–160 мили
75 kWh	52.5 kWh	~5.0 часа	~210–240 мили
100 kWh	70 kWh	~6.5 часа	~230–270 мили

Източник: (Recharged, 2025)

2. Еволюция на развитието на литиево-йонните батерии

Началото на литиево-йонните батерии е поставено в края на 70-те години на миналия век, екип от учени от цял свят започва работа по тяхното разработване.

По време на първата голяма енергийна криза в света, доставките на суров петрол биват прекратени, това се отразява пагубно върху икономиките базирани на тази суровина. Растящите цени на суровината, изискват нови мерки за преодоляване на кризата. Парадоксално петролните компании предприемат стъпки за разрешаване на проблема. Стенли Уитингам като част от екипа на Еххон е включен в проекта за създаване на източници на енергия, алтернативни на петрола. През 70-те години на миналия век, Уитингам започва да проучва идеята за нова батерия, която може да се презарежда сама за кратко време и един ден да доведе до енергия без изкопаеми горива. През 1972 г. той успява да създаде първата акумулаторна литиева батерия, която може да се презарежда многократно. По време на първите експерименти, батериите демонстрират висока енергийна плътност. Използвани са като електроди - титанов дисулфид и литиев метал, но тази комбинация породила редица предизвикателства, едно от които било свързано с безопасността. Температурата скачала до 1000 градуса Целзий за секунди, а това превръщало батериите в малки бомби, които експлодирали внезапно по време на лабораторния експеримент. Това води до прекратяване на проекта. На този етап изобретението е далеч от съвършено, но поставя първата стъпка към революция, която

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
ще увеличи възможностите за съхранение на енергия и ще ограничи използването на токсични материали (OFFnews, 2019; Ufine Battery, 2024).

През 80-те години професор Джон Банистър Гудинаф поставя началото на нова, по-успешна идея. Гудинаф внимателно изучавал работата на Уитингам и знаел как може да бъде подобрена. Предвижда, че катодът би бил по-добър, ако се направи от метален оксид вместо от метален сулфид. През 1980 година, той експериментирал с литиево-кобалтов оксид, който бива поставен в ролята на положителен електрод (катод), вместо титанов дисулфид, който е използван в предходния опит. По тези начин батерията удвоила енергийния си потенциал и опитът се реализира като успешен (OFFnews, 2019; Ufine Battery, 2024).

Пет години по-късно японецът Акира Йошино прави ново откритие. Той използва катода измислен от Гудинаф и създава първата литиево-йонна батерия, която е годна за комерсиална употреба. Йошино започва да търси материал, който безпроблемно да приема и отдава литий. Решението намира в отпадъците от нефтопреработката. Той заменя реактивния литиев метал с въглеродна маса. Тази замяна води до ново революционно откритие. Новата батерия става по-безопасна, работата на батерията става по-стабилна, като по този начин се създава първият прототип на литиево-йонна батерия (Ufine Battery, 2024).

Комбинацията от тези три открития водят до литиево-йонната батерия, каквато я познаваме в наши дни. Можем да си дадем сметка колко са значими литиево-йонните батерии от думите на Грегъри Офър, машинен инженер от лондонския Imperial College: “Литиево-йонните батерии вече са в основата на мобилната революция, а имат и съществено значение за решаването на проблема с климатичните промени чрез електрифициране на транспорта и съхраняване на възобновяема енергия” (Головински et al., 2019).

3. Пътят на рециклиране на литиево-йонни батерии при автомобилите

Литиево-йонните батерии се характеризират с висока енергийна плътност, висока мощност, дълъг живот, ниска степен на саморазреждане и др. Това са част от причините тези батерии да бъдат едни от най-често използваните източници на енергия в превозните средства. Те имат дълга продължителност на живот, но в даден период от време полезният им живот се изчерпва. Стъпките, които ще се предприемат след това са от изключителна важност, защото пряко въздействат върху околната среда. Рециклирането на ценни материали от излезли от употреба литиево-йонни батерии, ще допринесе за намаляване на производството на първични материали, което ще подпомогне за развитието на кръговата икономика и опазването на околната среда. Литият е ограничен ресурс, а това означава, че ако не се рециклира, ще бъде нужно да се добиват нови и нови количества, което е не само икономически неизгодно, но има и лошо отражение върху околната среда. Рециклирането помага да бъдат опазени тези ценни ресурси. Ако не се рециклират EVBs, ще се натрупат огромни количества тежки метали, заровени в земята, като това ще увеличи риска от пожари в съоръженията за отпадъци и замърсяване на почвите и подпочвените води. А пълното разграждане на батериите може да отнеме над 100 години (Tomaszewski, 2022; nord-news, 2023).

Ако се сравнят литиево-йонните батерии с други видове батерии, които често съдържат олово и кадмий, то те съдържат по-малко количество токсични метали и следователно се считат за по-екологичен избор. Това е причината електромобилите да използват литиево-йонни батерии. Според отчет Global EV Outlook 2025 на

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Международната агенция по енергетика (IEA), през 2024 година продажбите на електрически автомобили надхвърлят 17 милиона, а до 2030 година се очаква те да настанат до 250 милиона (IEA, 2025). Този сериозен ръст е подкрепен от политиките за насърчаване на устойчив транспорт и опазване на околната среда. Въпреки високата си енергийна плътност и дълъг живот, литиево-йонните батерии имат ограничена продължителност на живота. Техният полезен живот е със средна продължителност около 8-10 години, защото капацитет им намалява и се налага да бъдат заменени. Проучване на Geotab (Geotab, 2026) сочи, че батериите губят средно по 2.3% от капацитета си на година, това означава, че повечето батерии все още ще бъдат годни за употреба, когато животът на електромобила, на който са монтирани, изтече. Въпреки това, след като капацитетът им достигне до 80%, трябва да бъдат рециклирани или използвани за други цели, защото вече не са ефективни за използване в електромобили.

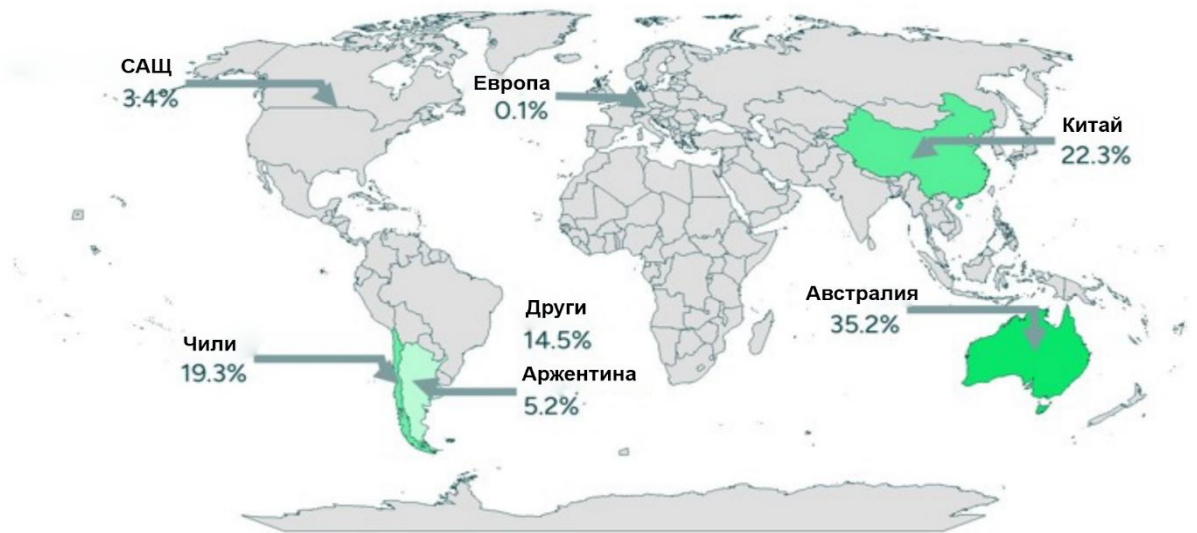
Литиево-йонните батерии на електромобилите съществено се различават от тези на обикновените електронни устройства. Размерът и капацитет на тези батерии са в пъти по-големи. Съставът им също е различен. За производството на високоефективни батерии за електрически превозни средства се използват различни материали като литий, кобалт, никел и манган, но това е по-голямо предизвикателство за тяхното рециклиране. Освен това тяхното количество и концентрация са в по-големи количества, а това изисква по-сложни и скъпи процеси на рециклиране. Производството на батерии за електрическите автомобили също се различава. То е в пъти по-напреднало и скъпо, в сравнение с традиционните батерии, а това изисква специализирани технологии за рециклиране. За да се извлекат и рециклират ценните материали се използват иновативни процеси като хидрометалургия и пирометалургия (Baum et al., 2022).

Предвид стратегическото значение на батериите, за да се осигури правна защита на всички участващи в процеса на производство, да се избегне неравнопоставеността, трудности и нарушения при пазара на батерии са установени правила относно дългосрочното развитие на производство и търговия на батерии, експлоатационните показатели, безопасността, събирането, рециклирането и повторната им употреба, както и информацията за крайния потребител свързана с тях. Необходимо е управление на негодни за употреба батерии и поради тази причина са предприети мерки за опазване на околната среда и човешкото здраве, като целта е да се предотврати или намали неблагоприятното въздействие от образувалите се отпадъци. За целта е нужно да се намали негативното въздействие от използването на ресурси, както и да се подобри тяхната ефективност. Рециклирането на негодни за употреба батерии е една от най-важните стъпки за оползотворяване на ценните материали, които се съдържат в батериите. По този начин оползотворените материали могат да бъдат използвани за производство на нови продукти, като това създава затворен цикъл, от производство до потребление (Европейски парламент & Съвет на европейския съюз, 2023).

През 2024 година на всеки пет продадени нови автомобили, повече от един е бил електрически. Приблизително 61% от световното търсене на литий се дължи на производството на EVBs, а до 2030 година се очаква то да се покачи до 81%. През 2024 година употребата на литий е нараснала приблизително с 30%. С тези темпове на нарастване до средата на десетилетието се очаква да се достигнат критично ниски нива на литий. На фигура 2 е представена концентрацията на добив на литий в световен мащаб. 77% от лития се добива от три държави: Австралия 35.2%, Китай 22.3% и Чили 19.3%. Около 70% от рафинирането на литий се извършва в Китай, 25% се рафинират в Аржентина и Чили, а Европа и Северна Америка достигат до едва 2-3% от световния капацитет. Традиционният модел на снабдяване се характеризира с висока степен на централизация, което води до забавяне на процесите и по-ниска гъвкавост при реагиране

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
на промените в глобалното търсене. Това създава затруднения при осигуряването на достатъчни количества ресурси в световен мащаб, поради тази причина все по-голямо значение придобиват диверсифицираните, местни и устойчиви източници на снабдяване. Те са важна част от кръговата икономика, в която материалите се връщат обратно в производствения цикъл (Harvest, 2025).

Концентрация на добив на литий



Фиг. 2. Концентрация на добив на литий в света

Източник: (Harvest, 2025)

Ценни материали, които участват в производството на литиево-йонните батерии са литий, кобалт, манган, графит и никел, като всички са от критично значение. Китай доставя 100% от тежките редкоземни метали за Европейския съюз (Европейски съвет. Съвет на европейския съюз, 2026). През 2025 година Китай налага сериозни рестрикции върху износа им, а това предизвиква основателни притеснения сред европейските компании, които разчитат на тези суровини за производство на EVBs. Също така може да наруши баланса между търсенето и предлагането на ресурсите, които са необходими за производството на батерии за електрически превозни средства. Поради тази причина се налага търсенето на решения в посока на обратната логистика, повторното използване на материали и тяхното рециклиране, с цел намаляване на зависимостта от Китай (Факти, 2025). На фигура 3 са представени основните доставчици на ЕС на суровини от критично значение.



Фиг. 3. Основни доставчици на ЕС на суровини от критично значение
Източник: (Европейски съвет. Съвет на европейския съюз, 2026)

Към настоящият момент рециклирането се разделя на три метода. Единият от методите е механично рециклиране. Това е най-опростеният метод за рециклиране, при който по механичен начин се разделят компонентите. Друг метод е пирометалургично рециклиране, при което се използват високи температури за извличане на металите от батериите. Последният метод е този, при който се използват течни химикали за отделяне на металите от батериите, нарича се хидрометалургия (Opasnite.bg, 2024). По време на този процес се отстраняват “примесите”, като алуминий и мед и се възстановява литият. Въпреки че алуминия и меда са в малки количества, са необходими някои процеси, за пречистване, при които може да се получи загуба на литий. Това мотивира изследователи от технологичния университет Чалмърс в Швеция да разработят нов метод за рециклиране, който позволява възстановяване на 100% от алуминия и 98% от лития в батериите на електрическите автомобили. Те обръщат реда на процеса, при което първо се възстановява лития, по този начин се получават по-малки загуби при останалите суровини. Финалната стъпка е отделянето на тези метали, за да бъде възстановен литият, който след това може да бъде използван за направата на нови батерии (ESG news, 2023).

Като добра алтернатива може да се разгледа и вторичното използване на батериите. Преди да достигнат етапа на рециклиране, те могат да бъдат използвани повторно за други цели, като пример в системите за съхранение на енергия. Това удължава полезният им живот и намалява нуждата от добив на нови ресурси. Добър пример за това е проектът на Nissan и Eaton. Те използват батерии, които са достигнали края на своя живот в електромобила, за съхранение на енергия в сгради, като пример домове, които се захранват със слънчева енергия и арена “Йохан Кройф” в Амстердам (Георгиев, 2019).

Китай е най-големият пазар за рециклиране. През 2023 година там е било възможно да се рециклират повече от 500 000 метрични тона батерии, докато в САЩ и Европа капацитетът за рециклиране на EVBs е бил едва 200 000 метрични тона. Това е значително изоставане от лидера - Китай. Количеството батерии за рециклиране към 2020 година е било 200 000 метрични тона, до 2030 година се очаква това количество да нарасне седем пъти, а до 2040 година се прогнозира, че на пазара ще има повече от седем милиона тона батерии за рециклиране. С тези темпове на нарастване на броя на електромобилите се задълбочава проблема с рециклирането на батериите им. Капацитетът на предприятията за рециклиране, с който се разполага в момента е крайно

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

недостатъчен, за да задоволи бъдещите нужди на индустрията. САЩ и Европа се стремят да намалят изоставането си спрямо Китай (So, 2026a). През 2026 година капацитет на рециклиращите предприятия в Европа е нараснал до 420 000 метрични тона на година, а до 2030 година се прогнозира този капацитет да нарасне до 520 000 метрични тона (So, 2026b). Това развитие подчертава необходимостта от изграждане на ефективни системи за събиране, транспортиране и преработка на излезлите от употреба батерии, както и от прилагане на принципите на обратната логистика и кръговата икономика в управлението на този вид отпадъци.

4. Обратна логистика на литиево-йонни батерии на автомобилите

През следващите пет години се очаква около осем милиона литиево-йонни батерии в Европа да достигнат края на експлоатационния си живот. С нарастващото търсене на електрически автомобили литият се превръща в основен минерал, който осигурява надеждна верига на доставките, това кара лидерите в индустрията да търсят екологични решения за облекчаване на натиска върху добива и производството му. Към настоящият момент литиево-йонните батерии се управляват съгласно строги разпоредби за рециклиране, извличане на суровини и проследяемост. Въпреки, че голям процент от батериите се рециклират, е показателно, че повторната употреба е значително по-рядка. Практиката за повторна употреба се прилага, когато батерии, които вече не са подходящи за задвижване на електромобил, се пренасочват към задачи, които изискват по-малко енергия. Експлоатационният живот на батериите обикновено е средно около 8-10 години, след което могат да служат още десетилетие в ролята на системи за съхранение на възобновяема енергия или резервно захранване. CEVA Logistics насочва вниманието си върху повторната употреба или рециклиране на тези батерии, като въвежда услуга за обратна логистика (CEVA logistics, 2025). Те се съсредоточават върху транспортирането, съхранението и обработката на излезли от употреба батерии. Стратегията им предвижда изграждане на логистични центрове в седем европейски държави до една година. Основаната цел е да се осигури връзка между извеждането на батериите от автомобилите и последващите процеси по тяхното рециклиране или повторна употреба. CEVA Logistics организират събирането на батерии от автомобилни представителства, търговци на използвани автомобили и центрове за превозни средства с изтекъл експлоатационен живот. Батериите се подлагат на оценка на състоянието, чрез която се определят последващите действия, дали да бъдат разглобени или възстановени, преди да бъдат насочени към предприятие за рециклиране или за „втори живот“. Услугата обхваща събиране и транспортиране на батерии на територията на цяла Европа, както и разнообразни дейности, включително диагностика, разглобяване, регенерация и възстановяване. Осигурени са пълна проследимост и ефективно управление на данните, като всяка батерия се наблюдава през всички етапи на процеса. Този подход гарантира, че събирането и рециклирането се извършват в пълно съответствие със строгите европейски изисквания. Подходите за „втори живот“ съществено ограничават екологичния отпечатък на веригата на доставки, като намаляват отпадъците и емисиите спрямо традиционния модел. В резултат европейската верига за доставки на батерии за електромобили се трансформира в по-устойчива система, адаптирана към разширяващите се регулаторни политики и климатичните цели на сектора (Стоянов, 2025).

От икономическа гледана точка с развиване на технологиите за рециклиране на EVBs, средствата за производството на нови батерии могат да бъдат намалени с до 20%. Това би понижило цените на електромобилите, което ги прави по-достъпни за

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

по-голяма част от потребителите. Това насърчава производството на EVBs с рециклирани материали. Рециклирането на батерии се очаква да започне да носи все повече печалба, с нарастване на продажбите на електромобилите. В тази връзка се очаква да се увеличат заводите за рециклиране, което ще създаде нови работни места и ще стимулира икономическия растеж (NordMetals, 2024). Обратната логистика на батериите за електрически автомобили, изисква специфични технически и административни подходи. Тъй като това не е част от компетенциите на автомобилните производители, се налага тези дейности да бъдат възложени на трети партньори в логистиката (3PL) и рециклиращи фирми. Батериите се класифицират като опасен отпадък, затова е необходимо да бъдат оценени от сертифициран експерт по опасни товари, за да се прецени дали товарът се счита за критичен или не критичен. За не критичните товари има по-малко ограничения, докато за критичните се изискват специални опаковки, съхранение, избор на маршрут и превоз. Ограничени да работят локално, компаниите са изправени пред предизвикателства, а това създава проблеми, защото не всяка страна разполага със съоръжения за рециклиране на батерии за електрически превозни средства (Ziemba & Prevolnik, 2020).

Заклучение

Литиево-йонните батерии имат ключова роля в развитието на електрическите автомобили, които са част от веригата на доставките. С нарастването на броя им, става все по-важно ефективното управление на техният жизнен цикъл. Рециклирането и повторната употреба допринасят за възстановяване на ценни суровини и намаляват отрицателното въздействие върху околната среда. В този процес важна роля заема обратната логистика, която осигурява събирането и транспортирането на използваните батерии към специализирани предприятия. развитието на подходящи регулации и технологии допринасят за изграждането на по-устойчива и ефективна система за управление на батериите в бъдеще. Това ще допринесе както за опазване на природните ресурси, така и за развитието на по-екологична и устойчива верига на доставки.

Използвана литература

- Георгиев, П. (2019, June 25). *Старите батерии може да се окажат полезни*. Carmarket.bg; Carmarket.bg. <https://carmarket.bg/elektromobili/starite-baterii-mozhe-dahttps://carmarket.bg/elektromobili/starite-baterii-mozhe-da-se-okazhat-polezni-2433se-okazhat-polezni-2433>
- Европейски парламент, & Съвет на европейския съюз. (2023, June 28). *За батериите и негодните за употреба батерии, за изменение на Директива 2008/98/ЕО и Регламент (ЕС) 2019/1020 и за отмяна на Директива 2006/66/ЕО*. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-2-2023-INIT/BG/pdf>
- Европейски съвет. Съвет на европейския съюз. (2026, March 6). *Законодателен акт за суровините от критично значение*. <https://www.consilium.europa.eu/bg/infographics/critical-raw-materials/#0>
- Факти. (2025, December 27). *Суровините на бъдещето и новата глобална игра между Китай, САЩ и ЕС*. Fakti.bg. <https://fakti.bg/world/1023841-surovinite-nahttps://fakti.bg/world/1023841-surovinite-na-badeshteto-i-novata-globalna-igra-mejdu-kitai-sasht-i-esbadeshteto-i-novata-globalna-igra-mejdu-kitai-sasht-i-es>
- Стоянов, Н. (2025, September 21). *CEVA Logistics стартира програма за рециклиране на батерии за електромобили в Европа*. TopGear. <https://topgear.bg/ceva->

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
[logisticshttps://topgear.bg/ceva-logistics-startira-programa-za-recziklirane-na-baterii-za-elektromobili/startira-programa-za-recziklirane-na-baterii-za-elektromobili/](https://topgear.bg/ceva-logistics-startira-programa-za-recziklirane-na-baterii-za-elektromobili/startira-programa-za-recziklirane-na-baterii-za-elektromobili/)
- Baum, Z. J., Bird, R. E., Yu, X., & Ma, J. (2022). *Lithium-Ion Battery Recycling—Overview of Techniques and Trends*. ACS Energy Letters, 7(2), 712–719. <https://doi.org/10.1021/acsenenergylett.1c02602>
- BSLBATT. (2024, April 1). *Какво Представяват Литиево-Йонните Батерии?* BSLBATT. <https://bslbatt.com/bg/blogs/what-are-lithium-ion-batteries/>
- CEVA logistics. (2025, September 9). *CEVA Logistics launches reverse logistics solution for EV batteries to address 80% of European volumes by 2030*. CEVA Logistics. <https://www.cevalogistics.com/en/news-and-media/newsroom/press-release/ceva-launches-reverse-logistics-solution-for-ev-batteries>
- ESG news. (2023, October 18). *Шведски учени с “обещаващ” нов пробив за рециклиране на EV батерии*. ESGnews.bg. <https://esgnews.bg/retsiklirane-na-baterii/>
- Geotab. (2026, January 13). *Updated analysis finds average battery degradation of 2.3% per year, with charging behaviour emerging as a key driver*. Geotab. https://www.geotab.com/uk/press-release/ev-battery-health-degradation-fast-charging-study/?utm_source=chatgpt.com
- Harvest, L. (2025, October 30). *Page Not Found - Lithium Harvest*. Lithiumharvest.com. <https://lithiumharvest.com/knowledge/lithium/the-lithium-mining-market/>
- IEA. (2025). *Outlook for electric mobility*. IEA. https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/outlook-for-electric-mobility?utm_source=chatgpt.com
- Jason. (2025, February 28). *How EV Battery Chemistry Affects Performance and Lifespan*. Midtronics. <https://www.midtronics.com/blog/how-ev-battery-chemistry-affects-performance-lifespan/>
- NordMetals. (2024, July 30). *Бъдещето на рециклирането: Как батериите от електромобили променят играта*. Nord Holding AD; НОРД Холдинг АД. <https://nordholding.bg/novini-bg/badeshteto-na-retsikliraneto-kak-bateriite-ot-elektromobili-promenyat-igrata/>
- nord-news. (2023, October 16). *Nord Holding AD*. Nord Holding AD; НОРД Холдинг АД. <https://nordholding.bg/novini-bg/litievo-jonni-baterii-kak-se-retsiklirat-i-zashto/>
- OFFnews. (2019, October 9). *Нобелова награда за батерията, която разкри нов свят в технологиите*. Offnews.bg; OFFnews. <https://nauka.offnews.bg/fizika/nobelova-nagrada-za-bateriata-koiato-razkri-nov-sviat-v-tehnologiite-137922.html>
- Opasnite.bg. (2024, July 30). *Как се рециклират литиевите батерии?* Норд Опасни отпадъци; Норд Опасни отпадъци ЕООД. <https://opasnite.bg/kak-se-recziklirat-litievite-baterii/>
- Recharged. (2025, November 17). *Electric Car Battery Capacity: kWh, Range, and What Really Matters*. Recharged. <https://recharged.com/articles/electric-car-battery-capacity-guide>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
- So, W. (2026a, January 20). *Battery recycling capacity worldwide as of December 2023, by country or region*. Statista. https://www.statista.com/statistics/1333941/worldwide-evhttps://www.statista.com/statistics/1333941/worldwide-ev-battery-recycling-capacity-by-country/?utm_source=chatgpt.combattery-recycling-capacity-by-country/?utm_source=chatgpt.com
- So, W. (2026b, January 29). *Pre-treatment lithium-ion battery recycling capacity in Europe from 2023 to 2030*. Statista. <https://www.statista.com/statistics/1495716/europehttps://www.statista.com/statistics/1495716/europe-battery-recycling-capacity/battery-recycling-capacity/>
- Tomaszewski, K. (2022, February 18). *Foundation of Battery Recycling | Cirba Solutions*. Cirba Solutions. <https://www.cirbasolutions.com/foundation-of-battery-recycling/>
- Ufine Battery. (2024, February 19). *When Were Lithium-Ion Batteries Invented? Full History*. Ufine Battery [Official]. <https://www.ufinebattery.com/blog/a-complete-historyhttps://www.ufinebattery.com/blog/a-complete-history-of-lithium-ion-batteries/of-lithium-ion-batteries/>
- Ziemba, A., & Prevolnik, F. (2020, April 7). *REVERSE LOGISTICS: A PREREQUISITE FOR REMANUFACTURING ELECTRIC VEHICLE BATTERIES*. Rematec.com. <https://www.rematec.com/news/process-and-technology/reverse-logisticshttps://www.rematec.com/news/process-and-technology/reverse-logistics-remanufacturing-electric-vehicle-batteriesremanufacturing-electric-vehicle-batteries#main-challenges-related-to-recycling>

ТЕОРЕТИЧНИ ОСНОВИ НА ПРИЛОЖЕНИЕТО НА ИЗКУСТВЕН ИНТЕЛЕКТ В УПРАВЛЕНИЕТО НА УСТОЙЧИВИ ВЕРИГИ НА ДОСТАВКИ

СТОЙЧО АНГЕЛОВ ПАРОНОВ

Студент, специалност „Бизнес Логистика“, IV курс, УНСС

Резюме

С нарастващата необходимост от интегрирано управление на веригите на доставки се утвърждават нови подходи, насочени към устойчивост и адаптация към съвременните парадигми. Ключова роля в този процес играят съвременните информационни технологии, в частност системите с изкуствен интелект. Настоящата разработка изследва тяхната същност и значение за управлението на устойчиви вериги на доставки. Разгледани са основни направления на приложение и тяхното въздействие върху ефективността. Представен е анализ и задълбочен литературен преглед на различни методи за приложение. Резултатите показват потенциала на изкуствения интелект да подпомага вземането на решения и да оптимизира процесите. В заключение се подчертава приносът му за намаляване на разходите и повишаване на устойчивостта.

Ключови думи: изкуствен интелект, устойчиви вериги на доставки, вериги на доставки, логистика

Abstract

With the growing need for optimization, integration, and management of supply chains, the adoption of new approaches for their effective administration becomes essential. The present study aims to examine the importance of artificial intelligence in supply chains and to outline theoretical approaches for addressing their increasingly dynamic requirements. To achieve this objective, an analysis of artificial intelligence in the context of supply chains is conducted, supported by an in-depth literature review of various application methods. The results indicate that artificial intelligence supports decision-making, enhances transparency, and reduces costs. As a limitation, the theoretical scope of the study should be noted.

Keywords: Artificial Intelligence, sustainable supply chains, supply chains, logistics

Увод

През последното десетилетие глобалните вериги на доставки са подложени на значителен натиск, произтичащ от нарастващите и динамично развиващи се изисквания на клиентите, технологичните тенденции, засилената конкуренция и необходимостта от усъвършенстване на управленските практики. Този комплекс от фактори води до повишен интерес към темата за устойчивите вериги на доставки. От логистична гледна точка устойчивостта е насочена към разрешаването на проблеми, свързани с логистиката и съпътстващите я процеси, като основните области на анализ включват снабдяването, производството и дистрибуцията.

Тези функционални направления се характеризират със сложни и взаимосвързани процеси, които са уязвими към въздействието на външни и вътрешни фактори. В резултат се формира среда на постоянна несигурност, при която традиционните методи за управление се оказват недостатъчни. В този контекст се откроява необходимостта от задълбочено теоретично изследване на алтернативни подходи, насочени към

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

преодоляване на възникващите предизвикателства, като изкуственият интелект се утвърждава като ключов инструмент, позволяващ обработка на големи обеми данни, прогнозиране на рискове, оптимизиране на процеси и автоматизиране на решения в реално време.

Целта на настоящия доклад е да представи алтернативни методи за преодоляване на нововъзникващите предизвикателства чрез използването на изкуствен интелект, като същевременно се идентифицират неговите потенциални ползи при изграждането на устойчиви управленски модели. За постигането на тази цел се разглеждат дефиницията на устойчивостта, понятието „устойчиви вериги на доставки“, фундаменталните проблеми в тяхното функциониране, същността на изкуствения интелект и неговите приложения. В обобщение, докладът представя резултатите от теоретично изследване, като основно ограничение остава неговият теоретичен характер.

1. Фундаментални проблеми на устойчивите вериги на доставките

Следвайки тематичния план на разработката, следва да се разгледа какви проблеми и предпоставки се коренят в основата на устойчивите вериги на доставки. Преди да се извърши анализ на предпоставките, се откроява необходимостта от изясняване на същността и обхвата на устойчивостта във веригите на доставки.

Първоначалната дефиниция на термина устойчивост се бележи през 1987 г., когато на събрание на Световната комисия по околна среда и развитие е публикуван доклад, известен като Доклада Брундтланд. Световната комисия по околна среда и развитие във въпросния доклад определя устойчивостта като „развитие, което отговаря на нуждите на настоящото поколение, без да компрометира способността на бъдещите поколения да задоволяват собствените си нужди“ (Development et al., 1987). Наред с това авторите описват, че устойчивостта обхваща три основни измерения, които са икономическо, социално и екологично. Трите измерения са още познати като Triple Bottom Line (TBL).

С течение на времето многократно се подчертава необходимостта от интеграция на аспектите на TBL в условията на веригите на доставки. В тази насока авторите Kumar et al. (2021) и Aman et al. (2023) пишат, че основните принципи, заложи в TBL, са насочени към баланс между икономическа жизнеспособност, социално равенство и екологична отговорност. В допълнение Brandenburg et al. (2019) пишат в това отношение, че „социално-екологичните измерения трябва да бъдат доработени“. По отношение на дефиницията на устойчиви вериги на доставки авторите Seuring & Müller (2008) представят, че „устойчивите вериги на доставки представляват интеграция на екологичните и социалните аспекти в управленските практики по цялата верига с цел подобряване на дългосрочната икономическа ефективност“.

След извеждане на вижданията за дефиниция на устойчиви вериги на доставки следва да бъдат разгледани водещите проблеми, с които се сблъсква тяхното управление. С нарастващото внимание към устойчивите вериги на доставки и усилията за тяхната практическа имплементация пред организациите от различни мащаби и отрасли възникват редица затруднения. Както подчертава Jedynak (2023), опитите за интеграция на устойчивостта в съществуващите вериги на доставки се превръщат в значително предизвикателство за голяма част от компаниите.

Според Ge (2024) и Bratko et al. (2025) основните проблеми, пред които биват изправени устойчивите вериги на доставки, са политическата и икономическата нестабилност. В съвременния свят, зависещ от международни процеси между множество корпорации, политическата и икономическата нестабилност са основен фактор, възпиращ и затрудняващ тяхното управление.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Ако трябва да се влезе в дълбочина относно основните политически проблеми, които възпрепятстват и влияят върху устойчивите вериги на доставки (Bratko et al., 2025), са:

- Промяна на политиката на дадена страна, свързана с търговската политика. В конкретния случай авторите визират потенциално въвеждане на политика на протекционизъм и/или в комбинация със сключване на споразумения на международно ниво.

- Нарушаване на логистичните процеси. Авторите наблягат, че последствията от нарушаването на логистичните процеси поради промени в търговските отношения са способни да доведат до дестабилизация на глобалните вериги на доставки. Това от своя страна води до затруднения със суровините и логистичните процеси за множество компании.

- Погледнато от икономическа гледна точка, тези вариации на нестабилност (Ge, 2024) са способни да доведат до „повишени тарифи, по-високи търговски бариери и непредсказуема политическа среда“.

- Друг фактор, оказващ влияние, е свързан с прозрачността на веригата за доставки и етичността. С нарастването на потребителската заинтересованост към аспекта на корпоративната отговорност по отношение на прозрачността на веригите на доставки (Ge, 2024) се наблюдава изменение в процесите на корпорациите. Освен съобразяването с качеството и цената на продуктите, компаниите трябва също да се съобразяват с етични стандарти за снабдяване и опазване на околната среда, като по този начин да покажат, че всеки етап от веригата за доставки отговаря на изискванията за етичност и корпоративна отговорност. Изследователят Ge (2024) твърди, че в случай, че изискванията не са спазени и това бъде постепенно изобличено пред обществеността, ефектът може силно да рефлектира и сериозно да нарани публичния имидж и пазарната репутация на корпорацията.

2. Същност на системите с изкуствен интелект

След дефиниране на устойчивите вериги на доставки и свързаните с тях фундаментални проблеми се достига до системите с изкуствен интелект. В същността си системите с изкуствен интелект се определят „като машинно базирана система“ (OECD, 2024). Авторите описват, че системите с изкуствен интелект функционират на базата на зададени цели, като използват входящи данни, предоставени от потребителя, вследствие на което извеждат изводи за избор на методология, насочена към възпроизвеждане или генериране на съдържание, включително прогнози, препоръки или решения, които могат да повлияят на физическа или виртуална среда. Авторите също допълват, че основната разлика между различните ИИ системи се проявява в нивото на тяхната автономност и степента на адаптивност след внедряването им. Целите на системите с изкуствен интелект (OECD, 2024), независимо дали са явни или неявни, са насочени към следните направления:

- Явни и дефинирани от потребителя цели – при този тип цели потребителят задава целта директно в системата. Примерни системи от подобен тип са прости класификатори, системи за играене на игри, системи за подсилващо обучение, комбинаторни системи за решаване на задачи, както и алгоритми за планиране и динамично програмиране.

- Неявни цели, заложи в основата на правила – при този тип системи решенията се основават на предварително зададени правила, с които ИИ трябва да се съобразява в конкретни ситуации. Пример за това е система за управление на превозно средство, при която реакцията спрямо сигналите на светофарната уредба е

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

предварително определена. Въпреки това основните цели, като спазване на закона или избягване на пътнотранспортни произшествия, не винаги са изрично формулирани, макар да са заложили косвено.

- Неявни цели, заложили в обучаващите данни – при този тип системи крайната цел не е изцяло предварително дефинирана, а се формира на база обучаващи данни и архитектурата на системата. Пример за това са големите езикови модели, които се „награждават“ за генериране на правдоподобни отговори, което определя тяхната неявна целева функция.

- Цели, които не са напълно известни предварително – при тези системи очакваните резултати се уточняват постепенно в процеса на работа или обучение. Такъв тип са препоръчващите системи, които чрез натрупване на взаимодействия изграждат модел на предпочитанията на потребителите.

С усъвършенстването на изкуствения интелект се наблюдава развитие и на големите езикови модели (LLM). В същността си те представляват модели, попадащи в категорията на дълбокото учене върху големи обеми данни, както ги определя Stryker (2021). Авторът допълва, че LLM са способни да асимилират и възпроизвеждат естествен език и имат способността да извършват множество други задачи. Стрикър също така отбелязва, че те работят на принципа на невронни мрежи, които улавят последователности от думи и модели в текста.

С развитието на изкуствения интелект – от експериментална концепция до реално приложима технология – и с усъвършенстването му в способностите да разсъждава, възприема, учи и действа автономно, се наблюдава формирането на интелигентни системи, наречени ИИ агенти (AI Agent). Според IBM (What Are AI Agents?, 2024) тези системи се базират на големи езикови модели, но се отличават с възможността автономно да изпълняват задачи, като проектират и управляват работни процеси с помощта на различни инструменти. Съвременни изследователи (С. Gao et al., 2024) определят агентите на ИИ като фундаментални единици в агентно-базирани симулации, които представляват отделни обекти или елементи в системата, всеки със собствен набор от характеристики, поведения и механизми за вземане на решения.

Въпреки постигнатите успехи, големите езикови модели продължават да срещат предизвикателства, особено при задачи, изискващи задълбочени и специфични знания (Kandpal et al., 2023). В отговор на тези ограничения се развива подходът Retrieval-Augmented Generation (RAG), който комбинира генерирането на текст с извличане на информация от външни източници. Принципът на работа на този тип системи се определя като „извличане на релевантни фрагменти от документи от външна база знания чрез изчисляване на семантична сходност“ (Y. Gao et al., 2024).

Паралелно с развитието на изкуствения интелект се появяват и платформи, които позволяват изграждането на сложни ИИ-базирани системи. В тази връзка Palekauskas (2025) представя n8n като платформа с отворен код за автоматизация на работни потоци, която служи като среда за интеграция и координация на различни процеси. Dovydus (2025) разглежда n8n като инструмент, предназначен за автоматизация на персонализирани работни процеси или задачи. Това позволява свързването на различни системи и автоматичното прехвърляне на данни между приложения, които по принцип не комуникират помежду си. В този смисъл платформата функционира чрез свързване на отделни възли (nodes), всеки от които изпълнява конкретна функция, а съвкупността им изгражда логическа последователност от действия. n8n предоставя визуална среда за проектиране на процеси, поддържа множество интеграции и позволява персонализация чрез програмна логика, което я прави приложима както в облачна, така и в локална среда.

По аналогичен начин Flowise също представлява платформа с отворен код, насочена към разработване на приложения, базирани на големи езикови модели и ИИ

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

агенти. Рагул (s, 2024) я определя като инструмент за опростяване на процеса по създаване на персонализирани LLM-базирани решения. Основната ѝ функционалност е свързана с изграждане на работни потоци чрез визуален интерфейс тип drag-and-drop, който позволява свързване на различни модели, източници на данни и интерфейсни компоненти. Aubry (2025) отбелязва също, че системата функционира чрез свързване на отделни блокове, като всеки блок изпълнява конкретно действие, като включва и възли за prompt шаблони, памет (memory) и конвερзационни ИИ агенти.

3. Приложение на системите с изкуствен интелект изграждане на устойчиви вериги на доставки

Според Russell & Norvig (2016) през изминалите години се наблюдава засилване на вниманието към връзката между управлението на устойчивите вериги на доставки и изкуствения интелект от страна на компаниите, които се сблъскват със сложността на екологичните, социалните и икономическите предизвикателства. Допълнителна предпоставка, подкрепяща това твърдение, е изложена от Benhayoun & Zejjari (2022), които развиват тезата, че корпорациите са подложени на постоянно нарастващо напрежение от страна на конкуренцията, държавните регулации и обществото, насочено към необходимостта от преоценка и адаптиране на управленските практики във веригите на доставки.

Причината за засилената обвързаност между устойчивите вериги на доставки и изкуствения интелект се крие във възможностите, които той предоставя. Тези възможности са свързани с оптимизиране на операциите, подобряване на процеса на вземане на решения и по-ефективно използване на наличните ресурси (Muhammad et al., 2021; Alomar, 2022). В този контекст следва да се разгледат конкретни технологии на изкуствения интелект, които намират практическо приложение.

Пример за такава технология според Pal (2023) е аналитичното прогнозиране. Авторът го описва като инструмент, базиран на изкуствен интелект, който повишава ефективността и ограничава разхищението. Принципът на работа се основава на използването на данни от предходни периоди на поръчване, комбинирани с алгоритми за машинно обучение. Чрез анализа на тези данни системата е способна да разпознава повтарящи се модели и да създава по-точни прогнози за бъдещото търсене. Друга важна област на приложение е интеграцията на изкуствен интелект в складовите процеси, където се използват автономни мобилни роботи (AMRs), оборудвани с технологии за компютърно зрение и алгоритми за дълбоко обучение. Тези системи позволяват по-прецизна навигация в складовите пространства и оптимизиране на времето за изпълнение на операциите по комисиониране (Rai, 2025).

Приложението на изкуствения интелект в транспортния сектор също заема съществено място. Един от основните аспекти е свързан с управлението и оптимизирането на транспортната флота. Rai (2025) посочва, че чрез анализ на телематични данни, включително информация за износване на компоненти и предходни ремонти, системите с изкуствен интелект могат да прогнозират необходимостта от техническо обслужване. Това позволява намаляване на риска от повреди и повишаване на ефективността на транспортните операции. Допълнително приложение намира адаптивното планиране и маршрутизиране на транспортни операции, при което системите анализират в реално време данни, свързани с метеорологични условия, трафик, пътна инфраструктура и наличност на ресурси. Това позволява динамично пренасочване на превозните средства, избягване на закъснения и оптимизиране на разходите, както и намаляване на вредните емисии.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

В този контекст съществено значение има и интеграцията на изкуствения интелект с технологиите на интернет на нещата. IoT представлява система от свързани „умни“ устройства и сензори, комбинирани с технологии като big data и облачни изчисления, които осигуряват по-добра видимост и контрол в реално време върху процесите във веригата на доставки. Авторите Khan et al. (2022) отбелязват, че в транспортния сектор тези технологии позволяват проследяване на параметри като скорост на превозното средство, разход на гориво и налягане в гумите, а Chandrasekaran et al. (2017) допълват, че чрез използването на географски информационни системи (GIS) се осигурява проследяване на местоположението на превозните средства в реално време.

Заклучение

Представената статия систематизира различни виждания и показва, че системите с изкуствен интелект имат съществен потенциал за подобряване на управлението на устойчивите вериги на доставки, като тяхното приложение позволява по-точен анализ на данни, по-добро прогнозиране и по-гъвкаво адаптиране към динамичните условия. В същото време внедряването им е свързано с определени предизвикателства, включително необходимост от качествени данни и технологична интеграция. В бъдеще се очаква ролята на изкуствения интелект да нараства, особено във връзка с автоматизацията на логистичните процеси и управлението на запасите, което ще допринесе за изграждането на по-устойчиви и ефективни вериги на доставки.

„Публикацията съдържа резултати от изследване, финансирано със средства от целева субсидия за НИД на УНСС по договор № НИД НИ – 16/2025“.

Използвана литература

- Alomar, M. (2022). Performance Optimization of Industrial Supply Chain Using Artificial Intelligence. *Computational Intelligence and Neuroscience*, 2022, 1–10. <https://doi.org/10.1155/2022/9306265>
- Aman, S., Seuring, S., & Khalid, R. U. (2023). Sustainability performance measurement in risk and uncertainty management: An analysis of base of the pyramid supply chain literature. *Business Strategy and the Environment*, 32(4), 2373–2398. <https://doi.org/10.1002/bse.3254>
- Aubry, F. (2025, June 16). *Flowise: A Guide With Demo Project*. <https://www.datacamp.com/tutorial/flowise>
- Benhayoun, I., & Zejjari, I. (2022). *The diffusion of innovations' theory shortfall in accounting standardization research: The case of IFRS for SMEs*. 1, 22–57.
- Brandenburg, M., Gruchmann, T., & Oelze, N. (2019). Sustainable Supply Chain Management—A Conceptual Framework and Future Research Perspectives. *Sustainability*, 11(24). <https://doi.org/10.3390/su11247239>
- Bratko, O., Gukaliuk, A., Shyfrina, N., & Kadyrus, I. (2025). Managing supply chains amidst geopolitical instability. *Acta Logistica*, 12(2), 417–426. <https://doi.org/10.22306/al.v12i2.669>
- Chandrasekaran, K., Thirugnanam, T., & Singh, M. (2017). (PDF) Tracking system for vehicles using GPS, GSM and GPRS. *ResearchGate*. https://www.researchgate.net/publication/325338209_Tracking_system_for_vehicles_using_GPS_GSM_and_GPRS
- Development, W. C. on E. and, Brundtland, G. H., & Khalid, M. (1987). *Our common future*. Oxford University Press, Oxford, GB. <http://hdl.handle.net/10625/18365>

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
Dovydas. (2025, February 18). *What is n8n? Understanding the workflow automation tool*.
<https://www.hostinger.com/tutorials/what-is-n8n>
- Explanatory memorandum on the updated OECD definition of an AI system* (OECD Artificial Intelligence Papers No. 8; OECD Artificial Intelligence Papers, Vol. 8). (2024).
<https://doi.org/10.1787/623da898-en>
- Gao, C., Lan, X., Li, N., Yuan, Y., Ding, J., Zhou, Z., Xu, F., & Li, Y. (2024). Large language models empowered agent-based modeling and simulation: A survey and perspectives. *Humanities and Social Sciences Communications*, 11(1), 1259.
<https://doi.org/10.1057/s41599-024-03611-3>
- Gao, Y., Xiong, Y., Gao, X., Jia, K., Pan, J., Bi, Y., Dai, Y., Sun, J., Wang, M., & Wang, H. (2024). *Retrieval-Augmented Generation for Large Language Models: A Survey* (arXiv:2312.10997). arXiv. <https://doi.org/10.48550/arXiv.2312.10997>
- Kandpal, N., Deng, H., Roberts, A., Wallace, E., & Raffel, C. (2023). *Large Language Models Struggle to Learn Long-Tail Knowledge* (arXiv:2211.08411). arXiv. <https://doi.org/10.48550/arXiv.2211.08411>
- Khan, Y., Su'ud, M. B. M., Alam, M. M., Ahmad, S. F., Ahmad (Ayassrah), A. Y. A. B., & Khan, N. (2022). Application of Internet of Things (IoT) in Sustainable Supply Chain Management. *Sustainability*, 15(1). <https://doi.org/10.3390/su15010694>
- Kumar, G., Meena, P., & Difrancesco, R. M. (2021). How do collaborative culture and capability improve sustainability? *Journal of Cleaner Production*, 291, 125824. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.125824>
- Muhammad, R. A., Tjahjono, B., Ksm Kader Ibrahim, B. S., Rachmi, S., Dewi Ridlo, K., & Yuwono, T. Y. (2021, March 7). A Decision Process for the Applications of Artificial Intelligence in Sustainable Operations and Supply Chain Management. *Proceedings of the International Conference on Industrial Engineering and Operations Management*. 11th Annual International Conference on Industrial Engineering and Operations Management. <https://doi.org/10.46254/AN11.20210869>
- Pal, S. (2023). Integrating AI in Sustainable Supply Chain Management: A New Paradigm for Enhanced Transparency and Sustainability. *International Journal for Research in Applied Science and Engineering Technology*, 11, 2979–2984. <https://doi.org/10.22214/ijraset.2023.54139>
- Palekauskas, A. (2025, April 14). *n8n vs. Flowise: AI Agent Frameworks Comparison*. <https://oxylabs.io/blog/n8n-vs-flowise>
- Rai, D. (2025). AI Driven Optimization in Specific SCM Domains: Warehousing, Logistics, Transport. *Journal of Computer Science and Technology Studies*, 7(9), 612–618. <https://doi.org/10.32996/jcsts.2025.4.1.69>
- Ruilin Ge. (2024). Opportunities and Challenges in Global Supply Chains: Implementing Innovative Solutions for Sustainable Development. *Industrial Engineering and Innovation Management*, 7(4). <https://doi.org/10.23977/ieim.2024.070414>
- Russell, S. J., & Norvig, P. (with Davis, E., & Edwards, D.). (2016). *Artificial intelligence: A modern approach* (Third edition, Global edition). Pearson.
- s, R. (2024, February 20). Introducing Flowise: Your Ultimate Visual Tool for LLM Orchestration and AI-Companion Development. *Medium*. <https://medium.com/@slrk4444/introducing-flowise-your-ultimate-visual-tool-for-llm-orchestration-and-ai-companion-development-71887123458f>
- Seuring, S., & Müller, M. (2008). From a literature review to a conceptual framework for sustainable supply chain management. *Journal of Cleaner Production, Sustainability and Supply Chain Management*, 16(15), 1699–1710. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2008.04.020>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Stryker, C. (2021, October 6). *What Are Large Language Models (LLMs)?* | IBM.

<https://www.ibm.com/think/topics/large-language-models>

What Are AI Agents? | IBM. (2024, July 3). <https://www.ibm.com/think/topics/ai-agents>

ТРАНСПОРТЪТ И ЕНЕРГЕТИКАТА В ГЛОБАЛНАТА ИКОНОМИКА

ВЛИЯНИЕ НА ИНТЕЛИГЕНТНИТЕ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ ВЪРХУ УСТОЙЧИВАТА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ В ГРАД СОФИЯ

МАРТА ПЕНЧЕВА КЛИСУРОВА

Докторант, Икономика и управление (транспорт), УНСС

Резюме:

Настоящият доклад разглежда приложението на интелигентните транспортни системи (ИТС) като ключов инструмент за постигане на устойчива градска мобилност, в контекста на нарастващите екологични и транспортни предизвикателства. Актуалността на темата се обуславя от необходимостта от намаляване на задръстванията, емисиите и енергийната консумация в градовете. Целта на изследването е да се анализира влиянието на ИТС върху ефективността и устойчивостта на транспортната система, с акцент върху практическото им приложение в град София. Използвани са методи на сравнителен анализ и SWOT анализ. Основните резултати показват, че ИТС допринасят за оптимизация на трафика, намаляване на емисиите и подобряване на качеството на живот. Ограниченията на изследването са свързани с ограничен достъп до количествени данни и динамичния характер на технологичното развитие. В заключение се формулират препоръки за по-широко внедряване на интелигентни решения в градската мобилност.

Ключови думи: интелигентни транспортни системи, устойчива мобилност, INNOAIR, SWOT анализ, градски транспорт, трафик, екологични ефекти, икономическа ефективност.

Abstract:

This report examines the application of intelligent transportation systems (ITS) as a key tool for achieving sustainable urban mobility, in the context of growing environmental and transportation challenges. The relevance of the topic stems from the need to reduce traffic congestion, emissions, and energy consumption in cities. The aim of the study is to analyze the impact of ITS on the efficiency and sustainability of the transportation system, with a focus on their practical application in the city of Sofia. Methods of comparative analysis and SWOT analysis were used. The main results show that ITS contribute to traffic optimization, emission reduction, and improved quality of life. The limitations of the study are related to limited access to quantitative data and the dynamic nature of technological development. In conclusion, recommendations are formulated for the wider implementation of intelligent solutions in urban mobility.

Keywords: intelligent transportation systems, sustainable mobility, INNOAIR, SWOT analysis, urban transportation, traffic, environmental impacts, cost-effectiveness.

Увод

Съвременното развитие на градската среда е свързано с нарастващи предизвикателства, произтичащи от увеличаване на автомобилния трафик, урбанизацията и екологичните проблеми. Транспортният сектор е един от основните източници на емисии на парникови газове, като в Европейския съюз той генерира приблизително една четвърт от общите емисии. Градовете са изправени пред необходимостта да осигурят ефективна, безопасна и устойчива мобилност, която да отговаря на нуждите на населението и бизнеса.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Интелигентните транспортни системи (ИТС) се утвърждават като ключов инструмент за управление на транспортните процеси, чрез използване на информационни и комуникационни технологии. Те позволяват събиране, обработка и анализ на голям обем от данни в реално време, което води до оптимизиране на трафика и подобряване на транспортните услуги, както и подобряване на безопасността и намаляване на екологичния отпечатък.

Обект на изследването са интелигентните транспортни системи, а предмет – въздействието им върху градската мобилност и устойчивото развитие.

Актуалността на темата се определя от необходимостта от намаляване на въглеродните емисии, подобряване на качеството на въздуха и повишаване на ефективността на транспортните системи. В този контекст интелигентните транспортни системи играят ключова роля за постигане на устойчива градска мобилност. Темата е особено актуална и в контекста на Европейската зелена сделка, която поставя акцент върху намаляването на въглеродните емисии и развитието на интелигентна, устойчива транспортна система.

Целта на настоящия доклад е да анализира влиянието на интелигентните транспортни системи (ИТС) върху устойчивата мобилност в София, с акцент върху инициативите и резултатите от проект INNOAIR. Обект на изследването е градският транспорт в град София, а предмет – внедряването и ефектът на ИТС върху устойчивата градска мобилност.

За постигането ѝ са поставени следните изследователски задачи:

- да се изследва връзката между ИТС и устойчивото развитие на транспортния сектор;
- да се оцени въздействието на ИТС върху екологичните, икономическите и социалните аспекти на градската мобилност;
- да се извърши SWOT анализ на внедряването на интелигентни транспортни системи в градска среда;
- да се анализира приложението на ИТС в град София чрез конкретни проекти, включително INNOAIR;
- формулиране на изводи и препоръки за развитие в България.

1. Устойчив градски транспорт и ролята на интелигентните транспортни системи

Устойчивият градски транспорт е основен елемент от съвременните икономически и транспортни политики, насочени към постигане на баланс между икономическо развитие, социална справедливост и опазване на околната среда. Той се характеризира с екологична ефективност, социална достъпност и икономическа жизнеспособност, като цели да отговори на нарастващите потребности от мобилност, в условията на урбанизация.

Според „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност“ (European Commission, 2020), устойчивата градска мобилност включва изграждането на транспортни системи, които са безопасни, достъпни, ефективни и с ниско въздействие върху околната среда. В този контекст се поставя акцент върху намаляване на зависимостта от традиционните горива и стимулиране на иновативни решения.

1.1. Основни показатели за устойчивост

Оценката на устойчивостта на транспортната система се извършва, чрез няколко ключови индикатора:

- **Намаляване на емисиите на парникови газове** – транспортният сектор е сред основните източници на CO₂ емисии. Според Европейската агенция за околната

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
среда (European Environment Agency, 2023), той генерира приблизително 25% от емисиите в ЕС, което налага прилагането на ефективни мерки за тяхното ограничаване;

- **Повишаване на безопасността** – намаляването на пътнотранспортните произшествия е приоритет на транспортната политика. Международния транспортен форум (ITF, 2025) посочва, че внедряването на интелигентни системи може да намали инцидентите с до 25%;
- **Оптимизация на инфраструктурата** – ефективно управление на съществуващите ресурси, чрез дигитализация и интеграция на транспортните системи;
- **Насърчаване на алтернативни форми на транспорт** – включително пешеходно придвижване, колоездене и споделена мобилност.

1.2. Роля на интелигентните транспортни системи

Интелигентните транспортни системи са ключов инструмент за постигане на устойчив транспорт, тъй като позволяват интеграция между различните елементи на транспортната система, чрез използване на информационни и комуникационни технологии.

➤ **Оптимизация на трафика и намаляване на задръстванията**

ИТС използват сензори, камери и алгоритми за управление на трафика в реално време. Това води до по-ефективно разпределение на транспортните потоци и намаляване на задръстванията. Според Европейската комисия (European Commission, 2020), интелигентното управление на трафика може да намали времето за пътуване с до 20–25%.

➤ **Подобряване на общественя транспорт**

Чрез внедряване на GPS системи, електронни билети и информационни платформи, ИТС повишават надеждността и привлекателността на общественя транспорт. Тези системи увеличават използването на общественя транспорт и намаляват натоварването върху пътната инфраструктура.

➤ **Намаляване на екологичното въздействие**

ИТС подпомагат внедряването на електрически превозни средства и оптимизират разхода на гориво, което води до намаляване на емисиите. Според Европейската агенция за околната среда (European Environment Agency, 2023), интеграцията на интелигентни системи с електрическа мобилност е ключова за постигане на климатичните цели на ЕС.

➤ **Подобряване на безопасността и качеството на живот**

ИТС повишават безопасността чрез системи за мониторинг и контрол на движението, както и чрез ранно предупреждение за инциденти. Според Икономическата комисия за Европа към ООН (UNECE, 2023), тези технологии водят до значително намаляване на пътнотранспортните произшествия и подобряване на градската среда.

1.3. Интегриран ефект върху устойчивостта

Въздействието на интелигентните транспортни системи следва да се разглежда в рамките на интегриран подход към устойчивото развитие, обхващащ неговите три основни измерения – екологично, социално и икономическо:

- Екологично - води до намаляване на емисиите и замърсяването;
- Икономическо - по-ниски разходи и по-висока ефективност;
- Социално - по-безопасен и достъпен транспорт.

Систематизирането на тези въздействия позволява по-ясно идентифициране на ролята на ИТС, като инструмент за постигане на устойчива градска мобилност. В Таблица 1 е представена обобщена рамка на основните направления на влияние на

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
интелигентните транспортни системи, върху устойчивото развитие на транспорта, включително техните екологични, социални и икономически ефекти.

Таблица 1

Въздействие на интелигентните транспортни системи върху устойчивото развитие на транспорта

Област	Влияние на ИТС	Резултат
Екологична	Намаляване на задръстванията и емисиите	По-ниски нива на CO ₂ и замърсяване
Социална	Повишена безопасност и достъпност	Намаляване на ПТП, по-добро обслужване
Икономическа	Оптимизация на разходите и времето	Повишена ефективност
Технологична	Интеграция на дигитални решения	По-интелигентно управление
Градска мобилност	Насърчаване на обществен и алтернативен транспорт	По-малко трафик и по-добро качество на живот

Източник: Разработено от автора по (European Commission, 2024), (European Environment Agency, 2026), (European Environment Agency, 2023), (International Energy Agency, 2019), (Cordoş, N., Duma, I., Moldovanu, D., Todoruţ, A., & Barabás, I., 2025)

Връзката между ИТС и устойчивостта може да се разглежда като синергия между технологии, екология и икономика, при която дигитализацията на транспорта се превръща в основен инструмент за постигане на устойчиво развитие. ИТС могат да намалят задръстванията, да оптимизират маршрутите на обществен транспорт и да стимулират използването на екологични превозни средства, като електрически автобуси или велосипеди, което води до намаляване на емисиите и повишаване на качеството на живот.

2. SWOT анализ на приложението на интелигентни транспортни системи в градската мобилност

Използването на SWOT анализ при изследване на интелигентните транспортни системи е особено подходящо, тъй като този метод позволява цялостна и структурирана оценка на факторите, които влияят върху тяхното внедряване и развитие. Чрез разделянето на вътрешни (силни и слаби страни) и външни фактори (възможности и заплахи), SWOT анализът подпомага по-доброто разбиране на сложната среда, в която функционират тези системи (Gür, A., Yeşilkaya, N., Tatar, Ş., & Derse, O., 2025).

В контекста на устойчивата мобилност, интелигентните транспортни системи съчетават технологични, икономически и екологични аспекти. Това ги прави многопластови и изискващи интердисциплинарен подход при анализа. Изследванията показват, че ИТС допринасят за повишаване на ефективността на транспортните мрежи, подобряване на безопасността и намаляване на вредните емисии (Elassy, M., Al-Hattab, M., Takruri, M., & Badawi, S., 2024).

Освен това, внедряването на интелигентни транспортни системи е свързано, както с икономически ползи, така и с определени предизвикателства. От една страна, те водят до намаляване на разходите за транспорт и повишаване на производителността, но от друга – изискват значителни инвестиции и са свързани с технологични и организационни рискове (S.M. Grant-Muller, Usher, M., 2014,) (Waqar A., Alshehri A., Alanazi F., Alotaibi S., Almujiabah H., 2023).

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

В този контекст SWOT анализът се утвърждава като ефективен инструмент за систематизиране на тези фактори и подпомагане на стратегическото планиране. Чрез него могат да се идентифицират ключови силни страни и възможности, които да бъдат използвани за развитие на устойчив транспорт, както и слабости и заплахи, които изискват внимание и управление. (Gür, A., Yeşilkaya, N., Tatar, Ş., & Derse, O., 2025)

Друг важен аспект е, че SWOT анализът е лесно приложим и разбираем инструмент, което го прави подходящ както за академични изследвания, така и за практическо приложение от страна на публични институции и местни власти. Това улеснява комуникацията между различни заинтересовани страни и подпомага вземането на информирани решения.

В следващата таблица е приложен SWOT анализ, за да се оценят ефектите от внедряването на интелигентни транспортни системи.

Таблица 2

SWOT анализ, за оценка на ефектите от внедряването на интелигентни транспортни системи в градската мобилност

Силни страни (S)	Слаби страни (W)
Подобряване на управлението на трафика в реално време	Високи първоначални инвестиции
Намаляване на задръстванията и времето за пътуване	Необходимост от модерна инфраструктура
Повишаване на пътната безопасност	Рискове за сигурността на данните
Намаляване на емисиите и пътно транспортните произшествия	Необходимост от техническа поддръжка
Оптимизация на трафика и разходите	Липса на квалифициран персонал
Подобряване на координацията между различните видове транспорт	Ограничена инфраструктура за данни
Достъп до данни в реално време	Сложност на системите
Подобряване на публичния транспорт	Проблем със съвместимостта
Възможности (O)	Заплахи (T)
Развитие на “зелени коридори”	Киберсигурност и защита на данни
Развитие на „умни градове“	Регулаторни и правни ограничения
Развитие на устойчива мобилност	Неравномерно внедряване
Интеграция с електромобили и алтернативни горива	Съпротива от населението към нови технологии
Интеграция с нови технологии	Недостатъчна координация между институциите
Внедряване на автономни превозни средства	Бавна законодателна рамка
Достъп до европейски финанси и международни програми	Бързо остаряване на технологиите и необходимост от постоянни инвестиции
Подобряване на качеството на въздуха	
Намаляване на екологичния отпечатък	
Повишаване на инвестиционната привлекателност на градовете	
Подобряване на качеството на живот в градовете	

Източник: Разработено от автора

Представеният SWOT анализ показва, че внедряването на интелигентни транспортни системи е свързано със значителни стратегически предимства, но същевременно поставя и редица предизвикателства, които следва да бъдат внимателно

управлявани. Сред основните силни страни се открояват повишената ефективност на транспортните системи, намаляването на задръстванията и вредните емисии, както и подобреното качество на транспортните услуги. Тези фактори подчертават ролята на ИТС като ключов инструмент за постигане на устойчиво развитие и модернизация на градската мобилност. От друга страна, слабите страни са свързани предимно с високите първоначални инвестиции, необходимостта от технологична инфраструктура и зависимостта от дигитални системи. Липсата на достатъчно квалифицирани кадри и интегрирани политики също може да ограничи ефективността на внедряването. Анализът на възможностите показва значителен потенциал за развитие, включително разширяване на интелигентните транспортни решения, интеграция с други дигитални системи и привличане на инвестиции в устойчиви технологии. Възможностите за развитие на „умни градове“ и внедряване на иновации създават предпоставки за дългосрочна трансформация на транспортния сектор. SWOT анализът потвърждава, че успешното внедряване на интелигентни транспортни системи зависи от балансиран подход, който съчетава технологични иновации, институционална подкрепа и устойчиви инвестиции, насочени към постигане на дългосрочни икономически, социални и екологични ползи.

3. Влиянието на интелигентните транспортни системи върху устойчивата градска мобилност в град София

Град София представлява показателен пример за постепенното внедряване на интелигентни транспортни системи в контекста на устойчивата градска мобилност. Като столица и най-голям икономически център в България, град София се сблъсква с редица предизвикателства, свързани с нарастващ автомобилен трафик, задръствания, замърсяване на въздуха и неравномерно разпределение на транспорта. Това налага прилагането на иновативни решения за подобряване на ефективността и екологичността на транспортната система.

Реалното приложение на интелигентните транспортни системи може ясно да се проследи в редица проекти, реализирани в град София, които са насочени към подобряване на ефективността, достъпността и устойчивостта на градския транспорт. Следва да се отбележи, че първите проекти за реализиране на ИТС системи в градска среда започнаха да се реализират още през 2008-2009г., когато се поставят основите на модернизацията чрез въвеждане на системи за електронно таксуване, GPS проследяване на превозните средства и информационни табла за пътниците. Оттогава до момента развитието на ИТС в София преминава през няколко етапа, характеризирани с разширяване на функционалностите, интеграция на различни транспортни услуги и въвеждане на решения за управление на трафика в реално време. Същевременно, съвременните анализи показват, че въпреки напредъка, съществуват сериозни предизвикателства, свързани с интензивността на автомобилния трафик. Според данни от проекта (INNOAIR, 2022), превозните средства с един пътник, движещи се от периферните зони към централната градска част, генерират около 85% от трафика в центъра на града. Това ги превръща в основен източник на задръствания и замърсяване на въздуха.

Един от най-значимите проекти е внедряването на **интелигентна система за електронно таксуване (e-ticketing)** в обществения транспорт. Системата позволява използването на електронни билети, чрез банкови карти и мобилни устройства, като обхваща над 1300 превозни средства. Освен улеснение за пътниците, тя предоставя и данни в реално време за пътническия поток, което подпомага по-ефективното управление на транспортната система. (European Commission, 2019)

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Друг важен пример е проектът „Интегриран градски транспорт на София“, финансиран с над 125 млн. лева по европейски програми. Той включва модернизация на трамвайната инфраструктура, закупуване на нов подвижен състав и внедряване на интелигентни системи за управление на трафика и информация за пътниците в реално време. (Столична община, 2018) Този проект допринася за намаляване на задръстванията и насърчаване на използването на обществен транспорт.

В допълнение, в рамките на втората фаза на интегрирания транспортен проект, се реализират инвестиции в интелигентно управление на транспортната мрежа и подобряване на координацията между различните видове транспорт. Основната цел е да се намали използването на лични автомобили и да се повиши привлекателността на обществения транспорт като по-устойчива алтернатива. (INNOAIR, 2023)

Особено иновативен е проектът INNOAIR, който въвежда електрически „on-demand“ минибуси като част от градския транспорт. Тази услуга комбинира дигитални технологии и екологични решения, като цели да намали замърсяването на въздуха и да подобри достъпността на транспорта в определени райони на града .

Освен конкретните проекти, в София се използват и различни елементи на ИТС, като системи за управление на трафика, информационни табла в реално време и интелигентни решения за мониторинг и анализ на транспортните потоци. Въпреки това, изследвания показват, че внедряването на тези системи все още е частично и изисква по-добра интеграция между различните институции и технологии. (BITSA, 2023)

Според годишния доклад на Международен институт за управление и развитие за 2025 г. (IMD, 2025), София се нарежда на 121-то място от 146 града в класацията на интелигентните градове, като се отчита спад от 8 места спрямо 2024г.

Въпреки постигнатия напредък, внедряването на ИТС в София е съпроводено с редица предизвикателства. Сред тях се открояват необходимостта от по-добра интеграция между различните системи, ограничените финансови ресурси и нуждата от дългосрочно стратегическо планиране. Освен това, ефективното използване на събраните данни остава ключов фактор за бъдещото развитие на транспортната система.

В контекста на Европейската зелена сделка и свързаните с нея политики, София има потенциал да разшири и надгради съществуващите интелигентни решения. Чрез по-активно използване на европейско финансиране и интегриране на нови технологии, градът може да ускори прехода към устойчива, интелигентна и нисковъглеродна мобилност.

В следващата таблица 3 е представен SWOT анализ, който систематизира основните силни и слаби страни, както и възможностите и заплахите, свързани с внедряването на интелигентни транспортни системи в град София.

Таблица 3

SWOT анализ, за оценка на ефектите от внедряването на интелигентни транспортни системи в град София

Силни страни (S)	Слаби страни (W)
Внедрена електронна система за таксуване и дигитализация на услугите	Недостатъчна интеграция между отделните транспортни системи
Реализирани проекти за интегриран градски транспорт, финансирани от ЕС	Все още висока зависимост от лични автомобили
Развитие на метро и обновяване на част от обществения транспорт	Неравномерно покритие на ИТС в различни райони на града
Информационни табла и системи за информация в реално време	Ограничен капацитет за анализ и използване на събраните данни

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Начално внедряване на екологични решения (електробуси, INNOAIR)	Нужда от по-добра координация между институциите
Възможности (О)	Повишаване на пътната безопасност
Достъп до финансиране по европейски програми (Зелена сделка, „Fit for 55“)	Недостатъчно или неефективно използване на инвестициите
Разширяване на електрическата мобилност и „умни“ транспортни решения	Забавяне в изпълнението на проекти и административни пречки
Интеграция на нови технологии (AI, IoT, Big Data)	Ниска обществена ангажираност или доверие
Насърчаване на мултимодален транспорт и споделена мобилност	Киберрискове и проблеми със сигурността на данните
Подобряване на качеството на въздуха и градската среда	Продължаващо нарастване на автомобилния трафик

Източник: Разработено от автора

SWOT анализът показва, че София има солидна основа за развитие на интелигентни транспортни системи, чрез вече реализирани проекти като електронно таксуване, модернизация на обществения транспорт и внедряване на интелигентни системи за управление на трафика. Градът разполага с възможности за разширяване на електрическата мобилност, интеграция на нови технологии и използване на европейско финансиране в рамките на Зелената сделка и „Fit for 55“. В същото време съществуват предизвикателства като нуждата от по-добра координация между институциите, интеграция на различните системи и ефективно използване на събраните данни. За да се реализира пълният потенциал на ИТС и да се постигне устойчива градска мобилност, е необходимо стратегическо планиране, дигитализация и активна подкрепа от обществото и институциите.

4. Проектът INNOAIR (ИННОЕЪР) – устойчив транспорт и чист въздух в град София

Проектът INNOAIR (Innovative demand responsive green public transportation for cleaner air in urban environment) е иновативна инициатива на Столична община, финансирана чрез Европейския фонд за регионално развитие по програмата Urban Innovative Actions (UIA) - първата подобна подкрепена инициатива в България. Основната цел на проекта е да тества и внедри нов тип устойчиви транспортни решения, които да намалят замърсяването на въздуха и зависимостта от личния автомобил в град София. (INNOIR, 2024)

Проектът е с обща стойност 3 947 899,65 лв., от които 3 225 548,38 лв. е европейско съфинансиране, а 722 351,26 лв. е собствено съфинансиране от Столична община. С него се цели да се намали използването на лични автомобили, чрез осигуряване на алтернатива с електрически минибуси, които са нулевоемисионни. Това директно допринася за намаляване на вредни емисии от транспортния сектор, който е основен източник на замърсяване в София. INNOAIR комбинира четири иновативни мерки — on-demand електрически транспорт, нискоемисионни зони, зелени коридори и модели за натоварване (congestion charge) — които работят за ограничаване на автомобилния трафик и намаляване на замърсяването. В рамките на проекта се използват анализи на данни и симулации на трафика, които позволяват моделиране на различни сценарии и предвиждане на ефектите върху емисиите на частици (PM10) и други замърсители в градски условия. Това подпомага планирането на устойчив транспорт.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Услугата за градски транспорт при поискване (on-demand) използва изкуствен интелект (AI), машинно обучение и анализ на големи данни (Big Data) за оптимизиране на маршрути и максимално натоварване на превозните средства. Тази услуга работи чрез мобилно приложение: потребителите подават заявки за пътуване, а мини електрически автобуси (е-минибуси) създават оптимизирани маршрути на базата на машинно обучение и анализ на данни. Така се постига по-ефективно използване на ресурсите (електричество, време, шофьори). Проектът намалява икономическите загуби от празни километри и задръствания, тъй като маршрутите са формирани на база реално търсене и оптимален път, а не фиксирани линии.

Чрез ангажиране на гражданите и стимулиране на по-чиста мобилност (алтернативни транспортни средства, ходене пеш, велосипеди и др.) се намаляват разходите за здравеопазване, свързани със замърсяването на въздуха в градски условия.

Проектът не приключва с официалния си период (2020 – 2023). Тестовата услуга с on-demand електрически минибуси все още работи и се разширява в нови квартали (като Малинова долина, Витоша и Горна Баня), което показва, че моделът е устойчив и има реална добавена стойност за градския транспорт в София.

Зоните с ниски емисии се считат за едни от най-ефективните мерки, които градовете могат да предприемат за подобряване на качеството на въздуха. Съгласно доклад на екологично сдружение „За Земята“ за ефекта от нискоемисионната зона е отчетен спад в концентрациите на NO₂ с над 10% спрямо предходната зима, дори и за краткия тримесечен срок на действие на мярката (декември 2024 – февруари 2025). (За Земята, 2025) Само през декември 2024 г., първият месец с ефективен контрол и видеонаблюдение, намалението в рамките на „малкия ринг“ достига 22 – 25%. (Столична община, 2025)

В резултат на проекта INNOAIR са спестени емисии в тонове, както следва ФПЧ - 21645, NO₂ - 92, CO₂ - 4710. Именно това са трите основни замърсители на въздуха, които предизвикват здравословни проблеми в цял свят.

По отношение на личните автомобили са избегнати над 20 000 самостоятелни пътувания с автомобил. Отчетени са и 100000 км пътувания с коледа и пеша от потребителите на Sofia Coin. По отношение на нормативната база са изменени един закон и две общински наредби.

Проектът INNOAIR представлява конкретна и практически реализирана форма на интелигентни транспортни системи в София, която демонстрира ефективно въздействие върху устойчивостта на градската мобилност. ИТС подпомага мониторинга на качеството на въздуха, чрез което се осигурява обратна връзка към гражданите за устойчиви транспортни практики. По този начин INNOAIR служи като пример за успешна комбинация от технологии, данни и поведенчески стимули, които подпомагат постигането на целите на Европейската зелена сделка и стратегиите за устойчива и интелигентна мобилност. Тази интегрирана технологично-социална рамка, която се реализира чрез INNOAIR, демонстрира, че ИТС не е само инструмент за оптимизация на транспорта, а ключов елемент от цялостната стратегия за устойчива градска мобилност, която намалява емисиите, подобрява услугите и повишава участието на гражданите.

С оглед на бъдещото развитие на проекта, могат да се формулират редица препоръки, насочени към повишаване на неговата ефективност и обхват. Сред тях се открояват разширяването на системата по всички основни транспортни артерии на града, внедряването на допълнителни икономически и поведенчески стимули за използване на обществения транспорт, както и провеждането на целенасочени информационни кампании, насочени към повишаване на обществената осведоменост относно устойчивите форми на мобилност.

Заклучение

Интелигентните транспортни системи (ИТС) се утвърждават като ключов инструмент за постигане на устойчива градска мобилност, чрез интегриране на дигитални технологии, анализ на данни и автоматизирани решения в управлението на транспортните процеси. Тяхното приложение води до съществено подобряване на ефективността на транспортната система, намаляване на задръстванията, повишаване на безопасността и ограничаване на негативното въздействие върху околната среда.

Резултатите от настоящото изследване показват, че устойчивото развитие на градската мобилност не може да бъде постигнато без системно внедряване на интелигентни решения, които оптимизират както търсенето, така и предлагането на транспортни услуги. В този контекст ИТС функционират като свързващ елемент между технологиите, икономическата ефективност и екологичната устойчивост.

Анализът на практическото приложение в град София потвърждава, че внедряването на ИТС вече генерира измерими положителни ефекти, свързани с подобряване на управлението на трафика и качеството на транспортните услуги. Въпреки това, съществуват редица предизвикателства, свързани с необходимостта от висока степен на интеграция между отделните системи, по-добра координация между институциите и дългосрочно стратегическо планиране.

Научният принос на изследването се изразява в систематизирането на връзката между ИТС и устойчивото развитие чрез интегриран подход, обхващащ екологични, икономически и социални измерения. От гледна точка на публичните политики се откроява необходимостта от засилване на инвестициите, развитие на „умни градове“, интеграция на транспортните системи, насърчаване на публично-частни партньорства и прилагане на дългосрочни стратегии за нисковъглеродна мобилност.

В заключение, интелигентните транспортни системи представляват технологичната основа за реализиране на устойчиви транспортни политики. Тяхното развитие ще бъде определящ фактор за повишаване на конкурентоспособността на градовете, подобряване на качеството на живот и успешната интеграция на България в европейската транспортна система. В този смисъл, бъдещите изследвания следва да се насочат към количествено измерване на ефектите от внедряването на ИТС и разработване на модели за тяхното оптимално прилагане в различни градски среди.

Използвана литература

- Waqar A., Alshehri A., Alanazi F., Alotaibi S., Almujiab H. (2023). Evaluation of challenges to the adoption of intelligent transportation system for urban smart mobility. *Research in Transportation Business & Management*, <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2023.101060>.
- BITSA. (2023). Извлечено от Key solutions for the development of sustainable urban environment in Sofia: <https://bitsa.bg/en/key-solutions-for-the-development-of-sustainable-urban-environment-in-sofia>
- Cordoş, N., Duma, I., Moldovanu, D., Todoruţ, A., & Barabás, I. (2025). An Overview of Intelligent Transportation Systems in Europe. *World Electric Vehicle Journal*, 16(7), 387, <https://doi.org/10.3390/wevj16070387>.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
Elassy, M., Al-Hattab, M., Takruri, M., & Badawi, S. (2024). Intelligent transportation systems for sustainable smart cities. *Transportation Engineering*, 16, Article 100252, <https://doi.org/10.1016/j.treng.2024.100252>.
- European Commission. (2019). Извлечено от Sofia signs deal for e-ticketing revolution: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/sofia-signs-deal-e-ticketing-revolution-2019-01-23_en?utm_source
- European Commission. (2020). Извлечено от Sustainable and smart mobility strategy: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en
- European Commission. (2024). Извлечено от Intelligent Transport Systems in the EU: https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility/transport-infrastructure/intelligent-transport-systems-eu_en?prefLang=bg
- European Environment Agency. (2023). Извлечено от Transport and Environment Report 2022: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/transport-and-environment-report-2022>
- European Environment Agency. (2026). Извлечено от Sustainability of Europe's mobility systems 2025: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/sustainability-of-europes-mobility-systems-2025>
- Gür, A., Yeşilkaya, N., Tatar, Ş., & Derse, O. (2025). Evaluation of Intelligent Transportation Systems using SWOT Analysis and Risk. *International Scientific and Vocational Studies Journal*, 9(1), 68-80.
- IMD. (2025). Извлечено от Smart City Index: https://imd.widen.net/s/psdrsvpbk7/imd_smart_city_2025_report
- INNOAIR. (2022). Извлечено от Проект INNOAIR въвежда „зелени коридори“ в София: <https://innoair-sofia.eu/bg/%D1%81%D1%8A%D0%B1%D0%B8%D1%82%D0%B8%D1%8F.html>
- INNOAIR. (2023). Извлечено от The project results in numbers: <https://www.innoair-sofia.eu/en/>
- INNOAIR. (2024). Извлечено от UIA – Urban Innovative Actions: <https://innoair-sofia.eu/bg/%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82.html>
- International Energy Agency. (2019). Извлечено от Transport sector CO2 emissions by mode in the Sustainable Development Scenario, 2000-2030: <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/transport-sector-co2-emissions-by-mode-in-the-sustainable-development-scenario-2000-2030>
- ITF. (2025). Извлечено от Road Safety Annual Report: <https://www.itf-oecd.org/>
- S.M. Grant-Muller, Usher, M. (2014,). Intelligent Transport Systems: The propensity for environmental and economic benefits. *Technological Forecasting and Social Change*, p. 149-166, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S00401625130364>.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
UNECE . (2023). Извлечено от Intelligent Transport Systems (ITS) for Sustainable Mobility, Second Edition: https://unece.org/sites/default/files/2024-06/ITS%20for%20sustainable%20Mobility_E_pdf_web.pdf
- За Земята. (2025). Извлечено от Доклад: Ефектът на Зоната с ниски емисии от транспорта върху качеството на въздуха в София: <https://www.zazemiata.org /resources/report-lez-sofia-2025/>
- Николова, Х. (2017). *Интелигентни транспортни системи - политика и практика на внедряване*. София: Издателски комплекс на УНСС.
- Столична община. (2018). Извлечено от The development of integrated urban transport in Sofia will be financed with over BGN 125 million: https://www.sofia.bg/en/web/sofia-municipality/w/the-development-of-integrated-urban-transport-in-sofia-will-be-financed-with-over-bgn-125-million?utm_source
- Столична община. (2025). Извлечено от Нискоемисионната зона (НЕЗ) за автомобили: <https://www.sofia.bg/en/low-emission-zones>

**ПРОГНОСТИЧЕН АНАЛИЗ НА ВЪЗМОЖНОСТИТЕ ЗА
ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА РЕДОВНИТЕ ПЪТНИЧЕСКИ ЛИНИИ ОТ
ЛЕТИЩЕ ГОРНА ОРЯХОВИЦА**

ДОБРОМИР ТЕНЕВ КИРЕВ

Докторант, Научна специалност Икономика и управление (транспорт), УНСС

Резюме:

Настоящият доклад оценява потенциала за възстановяване на редовни пътнически полети на Летище Горна Оряховица чрез анализ на обслужвания район, моделиране на коефициента на привличане на пътници и сценарии за развитие на маришрутната мрежа. Изследването се основава на данни на ГД ГВА за 2024–2025 г. Оценен е регионален потенциал от около 647 000 заминавания годишно, при реалистичен коефициент на привличане от 5% и оптимистичен диапазон от 8–10%. Анализът подчертава значението на маришрути до Обединеното кралство, връзки с Германия и хъбова дестинация, подкрепени от по-висока честота на полетите. Резултатите показват, че летището може да постигне устойчиво развитие чрез поетапен подход и конкурентна маришрутна мрежа.

Ключови думи: икономика, пазарен дял, географската зона.

Abstract:

This report evaluates the potential for restoring scheduled passenger services at Gorna Oryahovitsa Airport using catchment analysis, capture rate modeling, and scenario-based route development. The study relies on Bulgarian CAA data for 2024–2025, indicating an 11% increase in departing passengers. A regional potential of approximately 647,000 annual departures is identified, with a realistic capture rate of 5% and an optimistic range of 8–10% under an expanded route network. The analysis highlights the importance of combining United Kingdom routes, Germany connections, and a hub link, supported by increased flight frequency. The findings suggest that Gorna Oryahovitsa Airport can achieve sustainable operations through phased development and a competitive network offering.

Key words: economy, market share, catchment area.

Увод

Възобновяването на дейността на регионално летище в съвременната авиационна среда представлява комплексен процес, изискващ съчетание между инфраструктурна готовност, ефективна търговска стратегия и икономически обоснован модел за устойчиво търсене. Регионалните летища имат двойна функция – те са не само транспортни възли, но и важен фактор за икономическо развитие, като влияят върху инвестиционната привлекателност, туризма и мобилността на населението и бизнеса. Летище Горна Оряховица е разположено в район с потенциал да обслужва значителна част от Централна Северна България. Съществува реално търсене на въздушни пътувания, което обаче в момента се реализира чрез други летища, основно София и Варна, поради по-добра свързаност и по-висока честота на полетите. Следователно основният въпрос не е свързан с липсата на трафик, а с възможността част от него да бъде пренасочен към летище Горна Оряховица чрез създаване на конкурентен продукт. Настоящият доклад има за цел да оцени този потенциал чрез анализ на пазарния обхват (catchment), определяне на националната склонност към летене, моделиране на пазарен

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
 дял (capture rate) и разработване на маршрутна схема с фокус върху ключови пазари като Великобритания и Германия.

1. Данни и методология

Основният количествен вход за модела са данни на ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) за заминаващи пътници по редовни линии от българските летища. За 2025 г. се приема стойност заминаващи по редовни линии. В доклада се акцентира и върху динамиката: заминаващият пътничкопоток по редовни линии през 2025 г. се е увеличил с 11% спрямо 2024 г. (4 747 307 заминавания) (ГД ГВА, 2025).

Таблица 1.

Заминаващи по редовни линии	
Година	Заминавания
2025	5 267 521
2024	4 747 307

Източник: (ГД ГВА, 2025)

Изследването използва подход „отгоре-надолу“ (top-down). Първо се извежда национална склонност към летене – тоест приблизителният брой заминавания по редовни линии на човек годишно. След това тази склонност се прилага към населението в избран регионален обхват около летище Горна Оряховица, за да се оцени общият регионален потенциал от заминавания. Накрая се въвежда сценарен пазарен дял (capture rate), който показва каква част от регионалните заминавания могат да бъдат привлечени от летище Горна Оряховица при различни нива на маршрутна мрежа и честота.

Ключово методологично решение е да се разграничат два етапа на развитие: стартова реалистична фаза с ограничена мрежа и развита оптимистична фаза с разширена маршрутна схема и по-високи честоти. Целта на втория етап е не просто да „обслужва“ повече пътници, а да повиши полезността за пътника и съответно да увеличи пазарния дял на летището (IATA, 2026).

2. Теоретична рамка: catchment area, избор на летище и пазарен дял

Catchment area представлява географската зона, от която летището привлича пътници, най-често дефинирана чрез време за достъп или чрез комбинация от време, разстояние и разход. За регионални летища catchment зоните често се припокриват, което поражда конкуренция за едни и същи пътници. В такива условия част от регионалния поток „изтича“ към летища с по-висока атрактивност (Dejan Paliska, 2016) (Lieshout, 2012).

Изборът на летище от пътниците обикновено зависи от: време и цена на наземния достъп, маршрутна мрежа, честота и удобни часове на полети, цена на билета и надеждност, и сезонност. Когато конкурентно летище предлага по-голям избор от дестинации и по-висока честота, пътникът често приема по-дълъг наземен трансфер като „такса“ за по-добър продукт (IATA, 2026).

Capture rate в настоящия доклад означава делът от регионалните заминавания, който летище Горна Оряховица може да привлече. Той не е универсална константа: при ограничена мрежа и ниска честота capture rate е нисък; при разширена мрежа, по-висока честота и хъб връзка той може да се повиши. Поради това моделът използва сценарийни стойности и ги обвързва с конкретни решения за маршрутна схема и честота.

3. Национален контекст и тенденции (2024–2025)

По данни на ГД ГВА през 2025 г. заминаващите по редовни линии от българските летища са 5 267 521 души. Спрямо 2024 г. се отчита увеличение от 11%. Тази динамика е важна по две причини. Първо, нарастващият пазар увеличава вероятността за устойчивост на нови/възстановени линии. Второ, растежът позволява част от търсенето да бъде „индуцирано“ – тоест да се прояви именно поради по-добър продукт, по-близко летище, удобни честоти, по-ниски общи разходи за пътуване) (ГД ГВА, 2025).

В рамките на модела националният обем на заминаващите се превръща в индикатор за „склонност към летене“ – средно колко заминавания по редовни линии се падат на човек годишно. Тази стойност служи за пренасяне на националната тенденция към конкретния регионален обхват около летище Горна Оряховица и позволява оценка на регионалния „пул“ от пътувания, които потенциално могат да бъдат пренасочени.

Склонността към летене е изчислена:

$$\frac{\text{заминали по редовни линии (2025)}}{\text{Население на България}} = \text{склонност към летене}$$

$$\frac{5267521}{6\,437\,360} = 0.82$$

4. Пазарен обхват (catchment) на летище Горна Оряховица и регионален потенциал

За целите на анализа се приема базов catchment (ядро) от пет области: Велико Търново, Габрово, Русе, Плевен и Търговище. Тези области са избрани като консервативен и ясно дефиниран обхват с потенциална достъпност до летище Горна Оряховица. Сумарното население на този обхват е приблизително 790 хиляди души (НСИ, 2025).

Чрез коефициента за склонност към лете изчисляваме годишно заминаващите за анализирания регион:

$$\text{население на анализирания регион} * \text{склонност към летене} \\ = \text{годишно заминаващите за анализирания регион}$$

$$790384 * 0.82 = 647115$$

Прилагането на националната склонност към летене към населението в catchment обхвата показва, че регионът генерира порядък около 647 хиляди заминавания годишно по редовни линии. Това не означава, че летище Горна Оряховица може да обслужи целия този поток; означава, че толкова пътувания се „случват“ от региона и в момента се реализират през конкурентни летища. Именно върху тази база се оценява потенциалът за пренасочване чрез пазарен дял (capture rate) (Lieshout, 2012) (Dejan Paliska, 2016).

5. Сценарии за пазарен дял (capture rate): реалистичен и оптимистичен

Реалистичният сценарий описва стартова фаза, в която летище Горна Оряховица предлага ограничена маршрутна мрежа (обикновено 2–3 линии) с умерена честота. При такива условия е уместно да се работи с пазарен дял около 5% от регионалните

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
заминавания. В практическо изражение това означава приблизително 32 хиляди заминаващи годишно по редовни линии – обем, достатъчен за поддържане на ограничена, но функционална мрежа.

Изчисляваме прогноза за годишно заминаващите за анализирувания регион по следния начин:

годишно заминаващите за анализирувания регион * пазарен дял
≈ заминаващи годишно по редовни линии (реалистичен сценарий)

$$647115 * 5\% \approx 32355$$

Оптимистичният сценарий е свързан с разширена маршрутна схема и учестяване на полетите. Той предполага, че летището създава по-атрактивен продукт: повече направления, по-висока честота и хъб връзка, която увеличава достъпността до множество крайни дестинации с един трансфер. При такава конфигурация се разглежда пазарен дял в диапазона 8–10% от регионалните заминавания. Това означава приблизително 52–65 хиляди заминаващи годишно. Разликата спрямо реалистичния сценарий е именно в „полезността“ за пътника и по-слабия стимул да се избира конкурентно летище.

Изчисляваме прогноза за годишно заминаващите за анализирувания регион по следния начин:

годишно заминаващите за анализирувания регион * пазарен дял
≈ заминаващи годишно по редовни линии (оптимистичен сценарий)

$$647115 * 8\% - 10\% \approx 60000$$

6. Конкурентна среда и наземна достъпност

Летище Горна Оряховица функционира в конкурентна среда, доминирана от Летище София като най-голямо летище с най-широка маршрутна мрежа, както и от Летище Варна като основен порт за Североизтока и за част от Северна България. За част от населението на Русе и прилежащите общини се добавя и възможността за използване на чуждестранен хъб, в зависимост от индивидуалните маршрути и цени.

В условия на конкуренция решаващо значение има общата „цена на пътуването“ за пътника: не само цената на билета, но и време за достъп, разходи за транспорт и паркиране, както и риск от закъснения при наземния трансфер. За части от catchment региона летище Горна Оряховица има потенциал да предложи по-кратък и предвидим достъп, което може да компенсира по-ограничената мрежа, особено ако се осигури достатъчна честота по ключови направления.

7. Разширена маршрутна схема: логика и компоненти

Разширената маршрутна схема в доклада е построена около принципа „водещ пазар + втори силен пазар + хъб връзка + сезонен компонент“. Тази структура е характерна за успешни регионални летища, тъй като комбинира: висок обем и ценова чувствителност (нискотарифен пазар), бизнес и диаспора компонента (втори силен пазар) и мрежов ефект чрез хъб, който разширява избора от крайни дестинации (IATA, 2026).

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Като водещ нискотарифен пазар се разглежда Великобритания (в частност Лондон), където традиционно има значим поток, подходящ за нискотарифен модел. Като втори потенциален пазар се разглежда Германия (например Франкфурт или Мюнхен), която комбинира бизнес, диаспора и възможност за трансферни пътувания през голям хъб. Хъб връзката (например Истанбул или Виена) се разглежда като „умножител“ на мрежата, който увеличава атрактивността на летище Горна Оряховица и за пътници, чиито крайни цели са извън директно обслужваните направления.

Учестването на полетите е ключово. Ако летището предлага само един полет седмично по дадено направление, изборът е ограничен и много пътници ще предпочетат конкурентно летище. При 2–4 честоти седмично вероятността полетът да отговаря на нуждите на пътника нараства, което увеличава склонността да се избере летище Горна Оряховица и съответно повишава capture rate (IATA, 2026).

8. Механизъм за повишаване на търсенето чрез честота и хъб ефект

В контекста на регионално летище „честота“ не е само операционна характеристика, а ключов компонент на продукта. Повечето пътници не планират пътуванията си около наличието на един конкретен полет седмично; те търсят избор. Когато честотата е ниска, разходът от става висок и води до отказ от използване на летището.

Увеличаването на честотата, например от 2 на 3 или 4 пъти седмично, повишава вероятността полетът да се впише в нуждите на пътника и понижава „скритите разходи“ от неудобство. Това може да има кумулативен ефект: повече пътници избират летище Горна Оряховица, което повишава натоварването и оправдава още честота – процес, който в практиката често стои зад успешното развитие на регионални летища.

Хъб линията усилва този ефект, защото създава широк набор от възможни крайни дестинации, без летище Горна Оряховица да обслужва директно всички тях. Така летището става релевантно не само за няколко „директни“ пазара, а за значително по-широк спектър от пътувания.

9. Великобритания: анализ на полети с типичен нискотарифен самолет и ефект от честотата

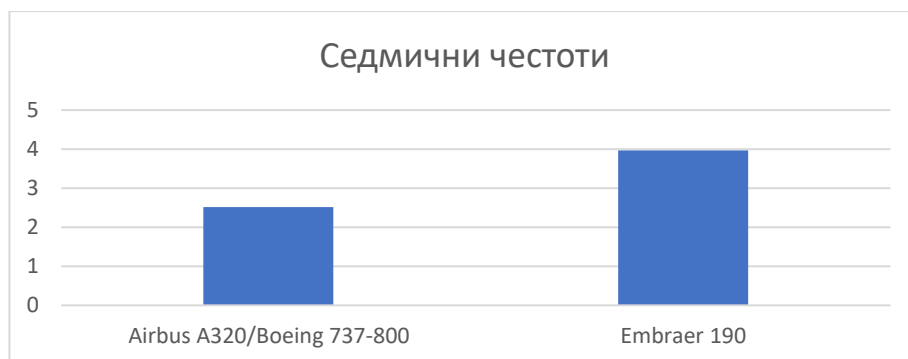
За Великобритания се приема използване на стандартен тип самолет на нискотарифните превозвачи. Най-разпространените варианти са Boeing 737-800 (до 189 места) и Airbus A320 (до 180 места). В оптимистичния сценарий Великобритания може да бъде водещият пазар и да формира приблизително една трета от всички заминаващи през летище Горна Оряховица (Boeing, 2026) (Airbus, 2026).

При общ обем на летище Горна Оряховица около 52 хиляди заминаващи годишно (8% сценарий) това означава около 15–16 хиляди заминаващи към Великобритания. При по-високия оптимистичен вариант Великобритания може да достигне около 19–20 хиляди заминаващи годишно. Тези обеми се превеждат в честоти, като се отчита, че самолетите не летят запълнени на 100%. За развит сценарий е разумно да се използва висока, но постижима средна заетост около 85% (Dejan Paliska, 2016).

При такава заетост един 737-800 ефективно превозва приблизително 160 пътника на заминаващ полет, а A320 – малко над 150. Това води до практичен резултат: при 8% сценарий Великобритания линия може устойчиво да се изпълнява с около две заминавания седмично целогодишно. При 10% сценарий или при цел за по-висок пазарен дял честотата логично се повишава до 2–3 заминавания седмично. Точно тази разлика, 2

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
срещу 3 честоти, често е решаваща за избора на пътника – повече избор на дни означава по-висока полезност и по-висок capture rate (Airbus, 2026).

На фигура 1 са показани прогнозни честоти на полети до Великобритания със самолети тип Airbus A320, Boeing 737-800 и Embraer 190.



Фиг. 1. Прогнозни седмични честоти за Великобритания

Източник: (Airbus, 2026) (Boeing, 2026) (Embraer, 2026)

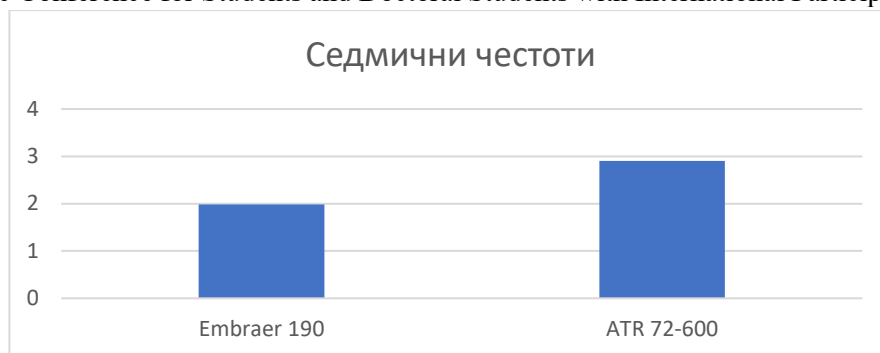
От гледна точка на стратегията за растеж, въвеждането на трета честота седмично за Великобритания може да се разглежда като „инвестиция в удобство“: тя създава по-добро разпределение на търсенето по дни, позволява по-гъвкави комбинации за кратки пътувания и може да увеличи дела на Великобритания в общата структура на трафика през летище Горна Оряховица, особено ако цената е конкурентна спрямо алтернативите през София и Варна.

10. Германия: анализ с Embraer 190 и ATR 72-600 за повишена честота

За Германия анализът разглежда два типа самолети, тъй като те предоставят различни търговски възможности. Embraer 190 е до 114 места и е реактивен регионален самолет, подходящ за линии с умерено натоварване и сравнително по-висок капацитет на полет. ATR 72-600 е до 78 места и е подходящ, когато стратегическата цел е по-висока честота и по-нисък риск от незапълване в началото (ATR, 2026) (Embraer, 2026).

В разширената схема Германия се разглежда като втори ключов пазар и може да формира приблизително около 15% от заминаващите през летище Горна Оряховица. При оптимистичен обем това означава около 8–10 хиляди заминаващи годишно към Германия, в зависимост от това дали работим с 8% или 10% capture. При превръщане на този поток в честоти се отчита умерена заетост – по-висока при E190 и малко по-ниска при ATR, за да се даде възможност за по-чести полети.

На фигура 2 са показани прогнозни честоти на полети до Германия със самолети тип Embraer 190 и ATR 72-600.



Фиг. 2. Прогнозни седмични честоти за Германия

Източник: (Embraer, 2026) (ATR, 2026)

Практическият извод е важен за дизайна на мрежата: с E190 устойчивата честота за Германия в оптимистичен сценарий е около две заминавания седмично, като има възможност за сезонно усилване или преминаване към три честоти при растеж. С ATR 72-600 при същия обем може да се планират около три заминавания седмично, а при по-високия оптимистичен вариант – дори три до четири заминавания седмично. Това пряко подкрепя целта да се учестят полетите и да се повиши атрактивността на летище Горна Оряховица като отправна точка (ATR, 2026).

Допълнително, изборът на FRA или MUC като дестинация има значение не само за търсенето, но и за трансферните възможности. В този смисъл Германия може да функционира едновременно като целеви пазар и като компонент за разширяване на мрежовата достъпност, особено ако се синхронизира с връзки на партньорски превозвач.

11. Консолидирана полетна програма по фази

В реалистичната стартова фаза (около 5% capture) е подходящо да се заложи „минимално достатъчен продукт“, който създава предвидимост и позволява валидиране на търсенето: Великобритания с около две честоти седмично, Германия с около две честоти седмично и хъб линия с около три честоти седмично. Тази конфигурация създава работеща мрежа, която е управляемо рискова и може да бъде подкрепена с маркетинг и стимули (Dejan Paliska, 2016) (Lieshout, 2012).

В оптимистичната развита фаза (8–10% capture) целта е летище Горна Оряховица да премине от „наличие на линии“ към „удобна свързаност“. Това означава повишение на честотата: Великобритания до около три пъти седмично, Германия до три пъти седмично (или повече при ATR вариант), както и хъб линия с около четири честоти седмично. След стабилизиране може да се добави сезонен маршрут с една до две честоти седмично през пикови месеци, който да улавя допълнителен трафик без годишен риск.

Важно е графикът да се проектира така, че да максимизира полезността: разпределение на полетите в делнични и уикенд дни, удобни часови пояси за кратки пътувания и, при наличие на хъб линия, синхронизация с връзки (connection banks) при партньорски превозвач.

12. Икономически ефекти и регионални ползи

Възстановяването на редовни линии от летище Горна Оряховица има потенциал да генерира директни и индиректни икономически ефекти. Директните ефекти включват работни места и приходи, свързани с летищните операции, наземното обслужване и сигурността. Индиректните ефекти се проявяват чрез разходи на пътниците в местната

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
икономика (туризъм, услуги, транспорт), както и чрез повишаване на инвестиционната атрактивност на региона.

Заклучение

Анализът показва, че Летище Горна Оряховица разполага с реален потенциал за възобновяване на редовни пътнически линии, базиран на съществуващ регионален трафик, който към момента се реализира през други летища. Прилагането на catchment анализ и модел на пазарен дял демонстрира възможност за устойчиво развитие както в стартов, така и в разширен сценарий.

Постигането на по-висок пазарен дял е пряко свързано с увеличаване на честотата на полетите и разширяване на маршрутната мрежа, включително чрез комбинация от Великобритания, Германия и хъб връзка. Това повишава полезността за пътниците и намалява стимулите за избор на конкурентни летища.

Успехът на летище Горна Оряховица зависи от способността да предложи конкурентен и удобен продукт, който ефективно да трансформира потенциалното търсене в реален пътничкопоток.

Използвана литература

- НСИ, (2025). Извлечено от Национален статистически институт: <https://www.nsi.bg/>.
- ГД ГВА, (2025). Извлечено от Главна Дирекция гражданска въздухоплавателна администрация: <https://www.caa.bg/bg/category/292/17285>.
- IATA, (2026). Извлечено от International Air Transport Association: <https://www.iata.org/en/publications/economics/>
- ATR, (2026). Извлечено от ATR: <https://www.atr-aircraft.com/aircraft-services/aircraft-family/atr-72-600/>.
- Embrae, (2026). Извлечено от Embraer: <https://www.embraer.com/e-jets/e190/en/>.
- Airbus, (2026). Извлечено от Airbus: <https://www.aircraft.airbus.com/en/aircraft/a320-family/a320ceo>.
- Boeing, (2026). Извлечено от Boeing: <https://www.boeing.com/commercial/737max>.
- Dejan Paliska, S. D. (2016). Извлечено от Science Direct: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0969699715300053>
- Lieshout, R. (2012). Извлечено от Science Direct: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692312001706>

ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД ЕЛЕКТРО ЕНЕРГИЙНАТА СИСТЕМА В БЪЛГАРИЯ И ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА БАЛАНСИРАНЕ С ВЕИ И ЕЛЕКТРОМОБИЛИ

ЗОРНИЦА СИЛАГИЕВА ИВАНОВА

Докторант, Научна специалност Икономика и управление (транспорт), УНСС

Резюме:

Енергийната система на България след 2019г. навлиза в засилен период към преминаване към модернизация, дигитализация и устойчиво финансово и регулаторно балансиране на мрежата. Пазара на електроенергия, с оглед структурното изместване на производствения микс с ВЕИ, системите за енергийно съхранение, електромоделите, излизането на свободния борсов пазар и други фактори, започва да се повишава и да бъде в отношение с търсенето и предлагането. Електро енергийната система е с остаряла инфраструктура и не добре развита автоматизация и дигитализация на мрежата и именно това са част от предизвикателства с които се сблъсква енергийния сектор.

Ключови думи: Електроенергийна система, ВЕИ, батерийни системи за съхранение на електроенергия, електромоби.

Abstract:

The energy system of Bulgaria after 2019 is entering an accelerated period towards modernization, digitalization, and sustainable financial and regulatory balancing of the network. The electricity market, in view of the structural shift of the production mix with RES, energy storage systems, electric vehicles, the emergence of free exchange markets, and other factors, is beginning to increase and respond in relation to supply and demand. The electricity system has outdated infrastructure and poorly developed network automation and digitalization, and these are precisely some of the challenges faced by the energy sector.

Keywords: Electric power system, RES, battery energy storage system, electric vehicles.

Увод

Развитието на електроенергийната инфраструктура в България се влияе както от европейските политики, така и от промените на пазара на електроенергия с високата конкурентност на ВЕИ и тяхното повлияване върху цената на електроенергията. Това мнение е разглеждано от някои изследователи (Shtonov, 2025) като структурното изместване в производствения микс се наблюдава с оглед нарастване на фотоволтаичните централи /PV/, които се допълват от батерийни системи за съхранение на електроенергия /BESS/. Според други експерти (Chobanov, & Pasarelski 2024) внедряването на ВЕИ в електроенергийната система на България създава условия за регулаторни, законово имплементирани европейски решения и директиви, и не на последно място - технически и стратегически планирания на електропреносната мрежа от ново поколение. Според тях отново е необходимо да се наблегне на модернизация на преносната мрежа и балансиране на пазара. Обръща се внимание на съхранението на пикова енергия от производството на ВЕИ в обедните часове и евентуално оптимизиране на база зареждане и съхранението ѝ в BESS.

1. Предизвикателства пред електро-енергийната система в България

1.1 Електромобилите (EV)

Необходимо е задълбочено да се анализира възможността за създаване на подходящи условия, които да стимулират по-широкото разпространение и използване на електромобилите (EV). Особен акцент е върху потенциала на техните батерии да служат като средства за съхранение на електроенергия и нейното последващо оползотворяване. По този начин електрическата енергия може да бъде натрупвана при зареждане на батерията на едно място и при необходимост да бъде използвана на друго, включително отдалечено, място чрез процеса на разреждане. В тази връзка ключова роля играе технологията за двупосочен енергиен обмен „Vehicle-to-Grid“ (V2G), която дава възможност електромобилите не само да потребяват електроенергия, но и да я връщат обратно към електроенергийната мрежа. По обобщени статистически данни в България от 2019 година е началният етап на пазара на електромобили с общ брой около 1000-1300 (нови регистрации и употребяван внос) и постепенно разширяване на вноса им през следващите четири години. През 2023-2024 г. са отбелязани с около 50 % годишен ръст и достигат до малко под 23000бр. до 2025 г. (European Alternative Fuels Observatory, 2025). Това е растеж приблизително 20 пъти за 6 години, като е воден от употребявани електромобили. Процентното отношение спрямо ЕС остава малък. Увеличаването на автопарка има значителен принос за V2G и енергийното съхранение.

1.2 Административни рестрикции

Наличието на дълги процедури за получаване на разрешение и ограничаване на капацитетите за присъединяване към мрежата е утежнено от инфраструктурни и административни ограничения, което създава предпоставки пред развиването на нови енергийни проекти и забавяне процеса на енергийния преход според официалните доклади на Европейската комисия от 2025 година (European Union, 2025).

1.3. Профил на електропроизводството

Нарастването на дела на PV мощностите води до изместването на пиковото производство, като има високо слънчево генериране на електроенергия с подчертан времеви обхват, водещо до дисбаланс между дневното свръх предлагане и вечерните върхове потребление. Този ефект е наречен „Duck curve ефекта“ - при високо проникване на слънчева енергия нетното натоварване на електроенергийната система намалява значително през деня, но нараства рязко във вечерните часове след залез, когато PV производството спада, а потреблението остава високо.

2. Възможности за балансиране с ВЕИ и електромобили

2.1 Трансформация

Структурната трансформация в сектор енергетика се разглежда през призмата на три основни тенденции:

Декарбонизация – спад в дялът на въглищата в общия микс;

Децентрализация – развитие по региони на малки и средни ВЕИ централи и енергийни общности;

Дигитализация – интегриране на GRID-системи и автоматизиране управлението на натоварването.

Показателят LCOE се използва, за да се сравнят разходите за производство на електроенергия при различните технологии за производство на 1 MWh електроенергия

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
за целия жизнен цикъл. На база на анализирани количествено-стойностни сметки от реални проекти в България варира в следния диапазон:

- За PV 45-65 LCOE /евро за мегават час/;
- За вятърни централи 50-70 LCOE /евро за мегават час/;
- За въглища /Марица-изток/ 110-160 LCOE /евро за мегават час/, като тук има и разходи за CO₂ / EU ETC/.

За количествени доказателства на връзката между структурата на енергийния микс и ценовата динамика е оценката чрез LCOE в условия на ценови натиск на въглеродните емисии при производството на електрическа енергия от не възобновяемите енергийни източници. Електро централите от БЕИ, се описват с високи начални инвестиции, но с последващи минимални към нулеви разходи за гориво и въглеродни емисии. Това ниско LCOE се обуславя и от занижената колебливост на цената на енергийни ресурси и въглеродните емисии. С повишение на дялът на БЕИ в енергийният микс се следва и рамкиране на ценовата волатилност, формирана от въглеродни политики и търговията с горива.

2.2 Кой обединява LCOE, ръста на БЕИ, необходимостта от съхранение и електромобилите?

Ниските индекси на LCOE за фотоволтаичните технологии (PV) е икономически обосновано и определящо за бурното им въвеждане в енергийния микс. Навлизането на БЕИ променя начина, по който се произвежда електроенергия, особено по отношение на разпределението през деня. Такъв трансформационен модел предполага нуждата от технология за съхранение на енергия, които да допускат времево преместване на произведената енергия. Системите за съхранение (BESS) играят ролята на буферна зона, свързваща променливото производство от БЕИ и засиленото потребление (Zinoviev, 2024a). Системите за съхранение позволяват излишната енергия, произведена през деня, да се използва по-късно, когато потреблението е по-високо. Електромобилите могат да се разглеждат и като средство за съхранение на енергия, а не само като транспорт.



Фиг. 1. Визуално концепцията за връзката на БЕИ, EV, и балансирането на мрежата.

Източник: Авторско оформление

Батериите на EV се разглеждат като агрегиращ се капацитет, който в условия на уместна (релевантна) инфраструктура и регулаторна рамка се допуска да заеме ефикасно участие. Чрез технологията V2G електромобилите могат както да се зареждат, така и да връщат електроенергия обратно към мрежата. По този линия на последователна причинно-следствена връзка, електромобилността отпада да бъде разглеждана само като алтернатива на транспортна технология и се трансформира в компонента от енергийна инфраструктура, подпомагаща балансирането на системата, и спада в пиковите

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
натоварвания. На фигура 1 е изобразено визуално концепцията за връзката на БЕИ, EV, и балансирането на мрежата.

3. Анализ на хипотези за сценарийно моделиране

Развитието на енергийния сектор може да се разгледа чрез три основни сценария за 2024 г. – 2030 г.

Първи сценарий /консервативен/: тук има бавна декарбонизация и запазване на част от въглищните мощности на България, въпреки законовите рамки към днешна дата.

Втори сценарий /умерена преходност/: с по-ускорено разгъване на БЕИ и BESS, и ограничаване на въглищата в енергийния микс, както е заложено в законовата рамка след 2027год.

Трети сценарий /ускорена трансформация/: тук би следвало да се характеризира с агресивното извеждане на въглищните мощности, експанзивно и инвазивно повсеместно разпространение на БЕИ /съобразено спрямо териториални и регионални характеристики на България–фотоволтаични паркове, вятърни паркове, масирано внедряване на BESS до 10000 MWh до края на 2026 г. и използване възможностите на електромобилите като опция за баланс.

4. Обобщение на сценариите и предизвикателства

По първия сценарий се предполага бавно внедряване на БЕИ, запазване на процентен дял на въглищата и постепенно последващо разгръщане на БЕИ мощностите, като този подход е познат в литературните очерци като моделът: „BUSINESS-AS-USUAL“, което е обусловено от недостиг или липса на инвестиции, но би имало бавен и постоянен растеж в полза на БЕИ, но и на цените на електроенергията. Според някои изследователи (Sensfuß, Ragwitz, Genoese, 2008) подходът на този сценарий е с въглищна зависимост и минимални ценови промени във времето.

Умереният преход на сценарий 2, е в рамката която трябва да се следва за равномерното намаляване на цените на електроенергия на едро и пиковата волатилност на БЕИ без прекомерни рискове в инвестиции при наличие на гъвкавост в системата за внедряване на електроенергията, съхранението и последващо ползване. енергийното поле на произхода на електроенергията в България.

При втори и трети сценарий най-голямо предизвикателство е съхранението на енергията и нейното последващо използване в други часови диапазони, като с това да се цели т.нар. намаляване „Duck curve ефекта“ и необходимостта от бързо маневрени мощности.

5. Предизвикателства пред сценариите за България

Енергийната система на България все още е с недостатъчни средства и способности за балансиране при висока част на променливи БЕИ. Сценарий три, който залага на засилено въвеждане на съхранение, което може да е пагубно за сигурността на мрежата и понижаване на пиковата волатилност на цените (Pollitt & Anaya, 2016).

Експанзията на всички възможни видове БЕИ по териториалност, финансирането и законовите предизвикателства излизат на преден план при третият сценарий. Не на последно място трябва да се отбележи и очакването на намаляването на въглеродните емисии по сектори като спрямо 2020 г. според вторият сценарий се очаква спада да бъде около 45 % и около 60 % спад спрямо сценарий три.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Третият сценарий залага на агресивното внедряване на фотоволтаици и вятърни електроцентрали, балансирането им чрез BESS и електромобилите за евентуално подпомагане и създаване на минимални въглеродни емисии и крайното ограничаване на възгледите от енергийното поле на произхода на електроенергията в България.

И трите сценарии са приложими с Българската структура на генерация. Възможният дял на ВЕИ нараства съобразно със законовата регулаторна рамка, при отразяване на ценовите и пазарните условия на електроенергията както и тяхната динамика на управление в процеса на прехода.

Електроенергийната система същевременно позволява количествено моделиране на ценовата динамика, емисиите и стабилността на системата, и сценариите осигуряват база за оценка на ефекта и анализ на интегрирането на ВЕИ с различните темпове на внедряване.

6. Поглед напред

Перспективите за България до 2030 г. са за 40-45 % ръст на производството на електроенергия от ВЕИ, повишаване на ролята на BESS, експанзията на EV с все по-големи батерии над прага от 100 kWh, и не на последно място - стабилизацията на ядрената енергия. Това е обусловено и от присъединяването на България към платформата ПИКАСО.

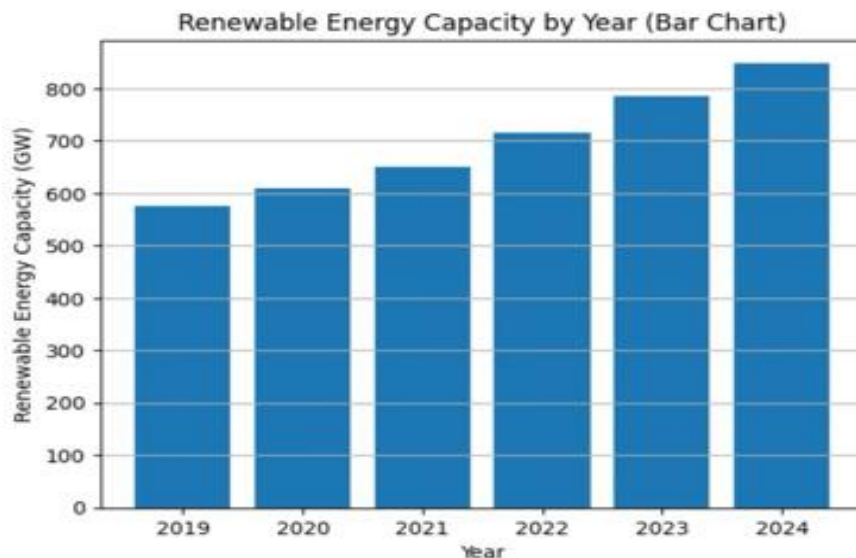
Имплементирането на европейското законодателство и ЗЕВИ би ускорило интеграцията на ВЕИ и улеснение на инвестициите за самите възобновяеми централи. Съхранението и разпределението на пиковите часови диапазони, повишаване на дигитализацията и автоматизацията на електроразпределителната мрежа се явяват последователния подход за постигане на балансиран преход от въглеродно-интензивна към неутрална енергетика.

6.1 Енергийни кооперативи, звено за участие на гражданите.

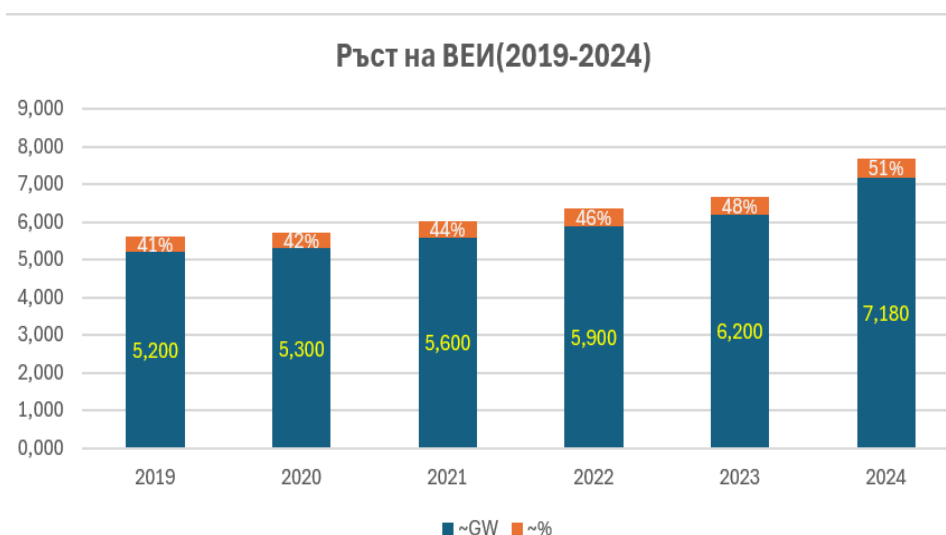
Не на последна по важност място трябва да се обърне внимание и на възможността за малки интелигентни мрежи и енергийни общности, които биха могли да улеснят на местно ниво разпределението на енергията и споделянето ѝ с други възможни публични консуматори / детска градина, социални домове и др./. Този модел може да доведе до подобряване на социалната и обществената връзка в отделни териториални райони, за оптимизиране на управлението на енергийната система.

Темата е разгледана (Zinoviev, 2024b) и представя енергийните кооперативи като възможно решение, насърчаващи участието на гражданите и местните общности в производството и управлението на енергия, особено от възобновяеми източници. Този образец води до намаляване на разходите за електроенергия, повишаване на енергийната устойчивост и социална подкрепа за засегнатите групи. Развитието на енергийните кооперативи може едновременно да лимитира енергийната бедност и да насърчи прехода към устойчива енергийна система с нисковъглеродни емисии (Zinoviev, Videnov, 2022).

По данни на IRENA (IRENA, 2025) ръстът на ВЕИ е с повишение, спрямо данните от 2019-2024 г. което се вижда на фигура 2 и фигура 3.



Фиг. 2. Ръст на БЕИ за Европа (2019 – 2024 г.)
Източник: (IRENA, 2025)



Фиг.3. Ръст на БЕИ за България (2019-2024 г.)
Източник: (IRENA, 2025)

Общият капацитет на БЕИ се увеличава от около 2.5 TW през 2019 г. до 4.45 TW през 2024 г.

7. Изводи за енергийна ефективност на България

Енергийната ефективност на България се е подобрила, но неизползваният потенциал на страната също остава на лице. Първичното енергийно потребление постепенно намалява в процентно съотношение, както намалява и крайното енергийно потребление, изключение е транспортния сектор (EUROPEAN COMMISSION, 2025).

Целта на България за 2030г. според приложение 1 на преиздадената директива на енергии на енергийна ефективност /EED/ и прилагането на сценарии 2 не може да се

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

достигнат целите за крайно енергийно потребление от 8,82 Mtoe в NECP е под предвидените очаквания на EED от 8,4 Mtoe.

Възможността за развитие на база на EV баланса и преразпределението на електроенергия може да окажат ключови за намаляването на разходите в транспортния обществен сектор. И не на последно място да се постигне съществено намаляване на въглеродните емисии. Предизвикателствата пред българската електроенергийна мрежа и междусистемната свързаност трябва да бъдат взети под внимание и с оглед транспортната система и териториалния баланс и потокоразпределението с поглед към икономическото развитие.

Според статистическите данни на IRENA (IRENA, 2025) увеличението на инсталирания капацитет в страната през периода 2019–2024 г. се дължи основно на ускореното изграждане на фотоволтаични централи, докато вятърната енергия запазва относително постоянни стойности, а хидроенергетиката остава стабилен, но ограничен по потенциал източник. Това води до по-висока концентрация на соларни мощности в сравнение със средноевропейската структура на ВЕИ. Развитието на възобновяемите енергийни източници в България се движи в съответствие с общите европейски тенденции въпреки това протича с по-бавен темп и по-ограничено технологично разнообразие, обусловено предимно от интензивното изграждане на фотоволтаични мощности. Страната постепенно се включва в европейските процеси на декарбонизация чрез увеличаване дела на възобновяемите източници, разширяване на електрификацията на потреблението и насърчаване на устойчиви енергийни решения

Пред България остава възможността да диверсифицира ВЕИ системите, за по-добра адаптивно обединяване между енергийния и транспортния сектор. Все още е слабо развито внедряването на BESS и мерки за подпомагане на приспособимостта на електроенергийните мрежи. Интеграцията между ВЕИ и електрическият обществен транспорт може да доведе до намаляване на оперативните разходи, чрез използване на електроенергия в периоди на ниски цени EV балансът създава възможност за по-ефективно използване на локално произведена възобновяема енергия, което намалява зависимостта от външни енергийни източници.

Научен извод

Връзката между намаляващите производствени разходи на ВЕИ технологиите, тяхната повишаваща се процентно в енергийния микс и нарастването на броят на електромобилите, увеличава необходимостта от гъвкавост и съхранение на енергия. Електрическите превозни средства и V2G технологиите са естественото продължение за интегриране на ВЕИ енергията като преобразуват крайният потребител в активен участник в управлението на електроенергийната система. При запазване на този темп на ръст на EV за България и наброяват около 120000 превозни средство до 2030 г., това предполага потенциален акумулиращ капацитет от малко над 6,9-7,1 GWh, които биха имали съществено значение за балансирането и рамкиране на вечерните ценови пикове.

Заклучение

Остават на дневен ред актуализации по отношение нормативни уредби и подобряване на законовата рамка. Трябва да се подобрят междусистемните връзки и регионалната интеграция с оглед разширяване на връзките с европейските пазари и инфраструктури. Отсъствието на съвременни AI-базирани решения, съвместими данни и интерфейс ограничават и забавят дигитализацията и оптимизацията на управлението на електроенергийната система. Неяснотата по отношение на пълната либерализация на

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
пазара продължава да поддържа несигурност за битовите консуматори. Основното предизвикателство пред България е да подобри позицията си като важен енергиен център в региона

Използвана литература:

- Shtonov, N., (2025). *Optimum energy generation mix in Bulgaria*. Research Archive for Applied Research Studies.
- Chobanov, V., & Pasarelski, R. (2024). *Main aspects of renewable energy integration*. Yearbook Telecommunications, 11, 119–129.
- European Union. (2025). *Council Recommendation on the 2025 National Reform Programme of Bulgaria*. Official Journal of the European Union.
- Sensfuß F., Ragwitz M., Genoese M., (2008). *The merit-order effect: A detailed analysis of the price effect of renewable electricity generation on spot market prices in Germany*, Energy Policy, Volume 36, Issue 8, Pages 3086-3094.
- Pollitt, M. G., & Anaya, K. L. (2016). *Can Current Electricity Markets Cope with High Shares of Renewables? A Comparison of Approaches in Germany, the UK and the State of New York*. The Energy Journal, 37, Article 2_suppl .
<https://doi.org/10.5547/01956574.37.si2.mpol>.
- Zinoviev, V., Videnov, E., (2022). *The Role of Next-Generation Batteries in the Creation of a Sustainable Energy Environment for Urban Mobility*, Икономически и Сосиални Алтернативи, UNWE.
- Zinoviev, V., (2024a). *The Transport and Energy as Critical for the Region's Energy Transformation in the Context of the Green Deal*, Global Transformation: Policies, Energy, Scientific Conference, UNWE.
- Zinoviev, V., (2024b). *Impact of Electricity Prices on Energy Poverty and on Vulnerable Society Groups*. The Role of Energy Cooperatives in Problem Resolving, The Role of the Energy Cooperatives in the Decarbonization Process: Scientific Conference, UNWE.
- IRENA, (2025). International Renewable Energy Agency, <https://www.irena.org/>.
- EUROPEAN COMMISSION, (2025). Brussels, 4.6.2025 SWD, 202 final.

**ИКОНОМИЧЕСКИ ЕФЕКТИ ОТ ПОТЕНЦИАЛНИ ИНВЕСТИЦИИ
В ИЗЛЕДВАНЕ НА КОСМИЧЕСКИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ НА
ПРИМЕРА НА ИКИТ – БАН**

ИВАН ГАЛИНОВ ЯНЧЕВ

Докторант, Икономика и управление (транспорт), УНСС, София

Резюме:

Докладът анализира икономическите ефекти от дейността на космическия център към ИКИТ-БАН в контекста на нарастващото значение на космическия сектор за технологичното и икономическото развитие. Актуалността на темата е обусловена от необходимостта от ефективно използване на ограничените публични ресурси за научноизследователска дейност в България. Основната цел е да се оцени връзката между публичните инвестиции и постигнатите научно-приложни резултати, както и потенциалът за развитие при увеличаване на финансирането. Методологията включва анализ разходи–ползи, сравнителен анализ и опростен иконометричен модел от лог-линеен тип с композитен индекс на резултатност. Резултатите показват устойчива положителна зависимост между инвестициите и резултатността, като дори умерено увеличение на финансирането води до съществен ръст на научната и проектната активност. Ограниченията на изследването са свързани с ограничени данни, трудности при измерване на нематериалните ефекти и възможно закъснение във въздействието на инвестициите.

Ключови думи: космически изследвания, публични инвестиции, икономическа ефективност, иконометричен модел, научно-развойна дейност.

Abstract:

This report examines the economic effects of the space research centre within the Institute of Space Research and Technology at the Bulgarian Academy of Sciences in the context of the growing importance of the space sector for technological and economic development. The relevance of the topic is driven by the need for efficient allocation of limited public resources for research and development in Bulgaria. The main objective is to assess the relationship between public investment and achieved scientific and applied outcomes, as well as the potential for development under increased funding. The methodology combines cost–benefit analysis, comparative analysis, and a simplified log-linear econometric model based on a composite performance index. The results indicate a stable positive relationship between investment and performance, showing that even moderate increases in funding lead to significant growth in scientific and project activity. The limitations of the study are related to restricted data availability, challenges in quantifying intangible effects, and possible time lags in the realization of investment impacts.

Keywords: space research, public investment, economic efficiency, econometric model, research and development.

Увод

Космическият сектор се утвърждава като стратегически важен фактор за технологично развитие, иновации и икономическа конкурентоспособност в рамките на Европейския съюз. В този контекст актуалността на настоящото изследване произтича от необходимостта от ефективна оценка на научноизследователските структури в България и тяхната способност да генерират значими резултати при ограничени

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

публични ресурси. Фокусът е върху космическия център към Институт за космически изследвания и технологии (ИКИТ-БАН) като водеща национална институция в областта на космическите изследвания. Основната цел е да се анализира връзката между публичните инвестиции и постигнатите научно-приложни резултати, както и да се оцени потенциалът за развитие при увеличаване на финансирането. Особеност на изследването е прилагането на комбиниран подход, съчетаващ икономически анализ и лог-линейно иконометрично моделиране с композитен индекс на резултатност. Този подход позволява количествено обоснована оценка на ефекта от публичните инвестиции и формулиране на изводи с практическа приложимост за научната и иновационната политика.

1. Изследователски въпрос, теза и обхват

С настоящият доклад е изследвано дали ИКИТ-БАН създава икономически и обществено значими ползи, които надвишават очакванията, произтичащи от мащаба на вложения публичен ресурс. Основната теза е, че институтът е относително недооценен: при нисък абсолютен бюджет той поддържа научни, технологични и международни резултати, които биха оправдали по-висока инвестиция в инфраструктура, научно-развойна дейност и приложни космически услуги.

Съзнателно са ограничени до пет показателя на икономическа ползност: (1) научно-технологичен капацитет и участие в международни програми; (2) данни и услуги за наблюдение на Земята; (3) човешки капитал и докторантско обучение; (4) технологичен трансфер и проектно финансиране; (5) институционална готовност за интегриране на бъдеща структура за космическо наблюдение, анализ и контрол. Така е избегнато прекомерното „разливане“ на аргумента и е защитен ясно определен публичен интерес.

Осъществено е сравнение със Space Research Centre на Полската академия на науките (CBK PAN), защото, подобно на ИКИТ-БАН, това е академичен център с научно-изследователски профил, комбиниращ космически науки, приборостроене и приложения на дистанционните изследвания. Сравнението не цели да докаже идентичност, а да покаже как два сродни института функционират при различна национална интензивност на научноизследователска и развойна дейност (НИРД) и различен мащаб на ресурси (Eurostat, 2025)– (PAN, 2022).

2. Методика: cost-consequence анализ

При публична научна инфраструктура ползите не се материализират като директен приход в самия институт, а като разпределени ползи за множество системи: наука, образование, държавно управление, околна среда, сигурност, индустриални услуги и международна репутация. Затова тук е използвана комбинация от три подхода.

- Първо, cost-consequence анализ: разходите се поставят срещу набор от реално наблюдавани резултати, а не срещу един-единствен монетарен поток.

- Второ, benchmarking: ИКИТ-БАН е сравнен със сроден европейски институт чрез нормализирани показатели, най-вече бюджетът на института като дял от националния брутни вътрешни разходи за научноизследователска и развойна дейност (Gross Domestic Expenditure on Research and Development – GERD).

- Трето, spillover analysis: използвани са официални европейски оценки за икономическата стойност на наблюдението на Земята и downstream услуги, без механично да се прехвърлят тези оценки върху българския институт.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Основните формули са следните: $d_t = E_t / GERD_t$, където E_t е годишният разход на института, а $GERD_t$ са общите вътрешни разходи за НИРД на страната; $gap_t = I_{EU} - I_{BG,t}$, където I е интензивността на НИРД; $n_i = B_i / GERD_{country}$, което позволява международно сравнение между институти без директно валутно изкривяване; $B_s = B_0 \times (1 + s)$, което описва сценариите за надграждане на бюджета.

По този начин е аргументирана икономическа рационалност без да се създава псевдо-точност чрез изкуствено монетизиране на трудно парично измерими резултати. Там, където има надеждни макрооценки — например за Copernicus и EO/GNSS downstream пазарите — те са използвани единствено като външен ориентир за икономическата логика на сектора (ЕК, 2016), (EUSPA, 2024).

Таблица 1.

Формули		
Индикатор	Формула	Тълкуване
Дял на института в националния GERD	$d_t = E_t / GERD_t$	Показва системната тежест на института в националната НИРД система.
Разлика спрямо средното за ЕС	$gap_t = I_{EU} - I_{BG,t}$	Измерва недостига на България спрямо средното равнище на ЕС.
Нормализирано сравнение на институти	$n_i = B_i / GERD_{country}$	Позволява международно сравнение без пряко валутно конвертиране.
Сценарен бюджет при надграждане	$B_s = B_0 \times (1 + s)$	Показва ефекта от увеличение на бюджета при различни сценарии.
Сценарен дял в GERD	$share_s = B_s / GERD_{2024}$	Показва, че дори по-висок бюджет остава управляем в системен план.
Дял на водещите проекти, съгласно Плана за сътрудничество с европейските коопериращи държави (PECS)	$pecs\_share = 13 / 36$	Индикатор за конкурентоспособност по PECS.

Таблица 2.

ИКИТ-БАН спрямо националния GERD.

Година	Разходи ИКИТ-БАН (лв.)	GERD България (лв.)	Дял на ИКИТ-БАН в GERD	Интензивност BG	Интензивност ЕС	BG / ЕС
2022	3 927 027	1 265 600 000	0,31%	0,75%	2,24%	33,48%
2023	3 699 048	1 467 500 000	0,25%	0,79%	2,24%	35,27%
2024	5 654 458	1 574 100 000	0,36%	0,77%	2,24%	34,38%
Средно 2022–2024	4 426 844	1 435 733 333	0,31%	0,77%	2,24%	34,38%

Източници: (CSO, 2022) (PAN, 2022) (БАН, Годишен отчет за 2022, 2023) (ESA, н.д.) (Eurostat, 2025) (НСИ Н. с., nsi.bg, 2023) (НСИ Н. с., nsi.bg, 2024) (БАН, Годишен отчет за 2023, 2024) (БАН, Годишен отчет за 2024, 2025) (EUSPA, 2024)

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Таблица 3.

Сравнение на ИКИТ-БАН със СВК PAN.

Показател	ИКИТ-БАН (2022)	СВК PAN (2022)
Бюджет/разходи	3 927 027	52 005 000
Национален GERD	1 265 600 000	44 702 400 000
Бюджет като % от GERD	0,310%	0,116%
Интензивност на НИРД	0,75%	1,46%
Резултати (достъпни официални/научни данни)	>100 устройства; ~500 експеримента; >130 проекта	По-голям бюджет; широк портфейл от мисии/ЕО

Източници: (CSO, 2022) (PAN, 2022) (БАН, Годишен отчет за 2022, 2023)

Таблица 4.

Индикатори за резултатност на ИКИТ-БАН.

Индикатор	Стойност	Обяснение
Проекти 2018–2021	130	130+ проекта.
Устройства/системи, летели в космоса	100	Исторически технологичен резултат.
Космически експерименти	500	Дълбочина на научната активност.
Дял на водещите PECS проекти	36,1%	Индикатор за PECS конкурентоспособност.
Реализирани ESA-свързани проекти в страната	51	Ръст на националния капацитет.

Източник: (Borisova D., 2021)

Таблица 5.

Макроекономически ориентири за downstream ползите от космически данни.

Сорernicus: публична инвестиция	7 400 000 000	ЕС третира ЕО като инфраструктура.
Сорernicus: генерирана стойност (долна оценка)	10 800 000 000	ЕО има измерими ползи.
Сорernicus: генерирана стойност (горна оценка)	13 500 000 000	Положителни spillovers.
ЕО+GNSS приходи 2023	260 000 000 000	Downstream пазарите са реални.
ЕО+GNSS приходи 2033	590 000 000 000	Очакван дългосрочен растеж.

Източници: (ЕК, 2016) (ESA, н.д.) (EUSPA, 2024)

3. ИКИТ-БАН като научен и технологичен актив

Научната публикация за постиженията на ИКИТ-БАН обобщава исторически резултати, които трудно могат да бъдат постигнати от институцията с нисък капацитет. Според нея българското космическо направление е довело до над 100 научни устройства, апаратури и системи, летели в космоса, и до приблизително 500 космически експеримента (Borisova D., 2021). За периода 2018–2021 г. институтът е разработил повече от 130 проекта, голяма част от които са били с външно небюджетно финансиране (Borisova D., 2021).

Таблица 6.

Основни количествени опори за анализа.

Показател	Стойност	Период
Общи разходи на ИКИТ-БАН	3 927 027 лв.; 3 699 048 лв.; 5 654 458 лв.	2022; 2023; 2024
Разработени проекти	130+	2018–2021
Устройства/системи, летели в космоса	100+	исторически
Космически експерименти	~500	исторически
Водещи проекти	13 от 36 (36.1%)	към 2021

Източници: (Borisova D., 2021) (БАН, Годишен отчет за 2022, 2023) (БАН, Годишен отчет за 2023, 2024) (БАН, Годишен отчет за 2024, 2025) (МИР, н.д.)

Същата публикация посочва, че според цитиран доклад на ESA ИКИТ-БАН е водещ участник в PECS конкурсите с 13 проекта от 36 одобрени, което означава приблизителен дял от 36.1% (Borisova D., 2021). Заедно с това институтът поддържа пет акредитирани докторски програми и има създаден офис за технологичен трансфер (Borisova D., 2021). Това е важно, защото икономическата полза от подобен център не е само в публикациите, а в способността му да превръща научния капацитет в дългосрочна инфраструктура на знанието.

Официалната страница на ESA за присъединяването на България като European Cooperating State подчертава, че българските учени са реализирали национални космически мисии като „България 1300“ и „Метеор-Природа“, а БАН е участвала с повече от 15 научни инструмента в пилотирани и непилотирани мисии [ИЗТ.7]. Официалната страница на Министерството на иновациите и растежа допълва, че по ESA-свързаната рамка вече са реализирани 51 проекта за над 9 млн. евро, като самото министерство изрично посочва, че космическата политика стимулира икономиката, работните места и иновативните решения (МИР, н.д.).

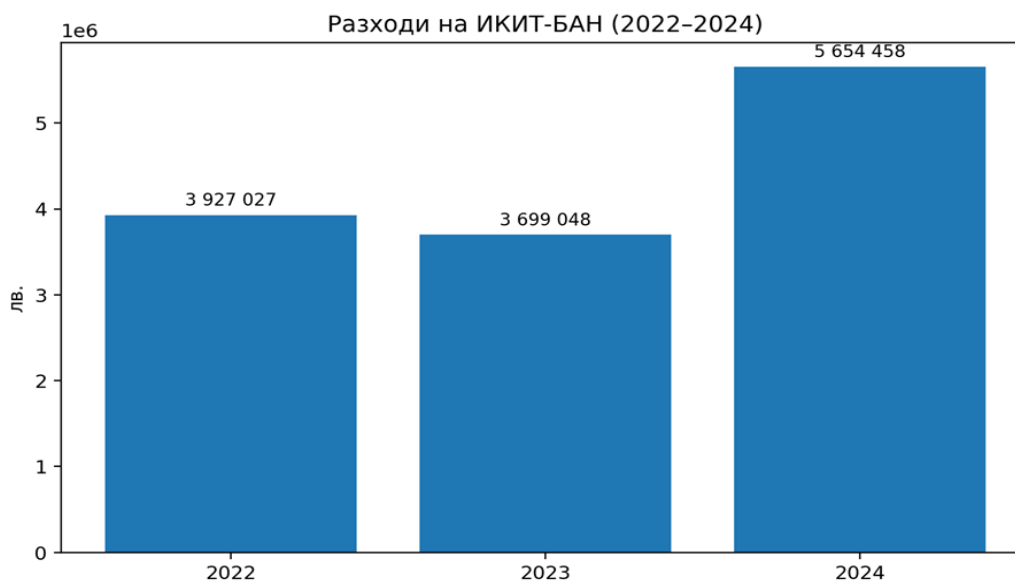
4. Разходен профил и системна тежест на ИКИТ-БАН

Официалните отчети на ИКИТ-БАН сочат общи разходи от 3.93 млн. лв. през 2022 г., 3.70 млн. лв. през 2023 г. и 5.65 млн. лв. през 2024 г. (БАН, Годишен отчет за 2022, 2023); (БАН, Годишен отчет за 2023, 2024); (БАН, Годишен отчет за 2024, 2025). Средният годишен размер за периода 2022–2024 г. е приблизително 4.43 млн. лв. Това е нисък абсолютен размер за институт, който трябва едновременно да поддържа

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

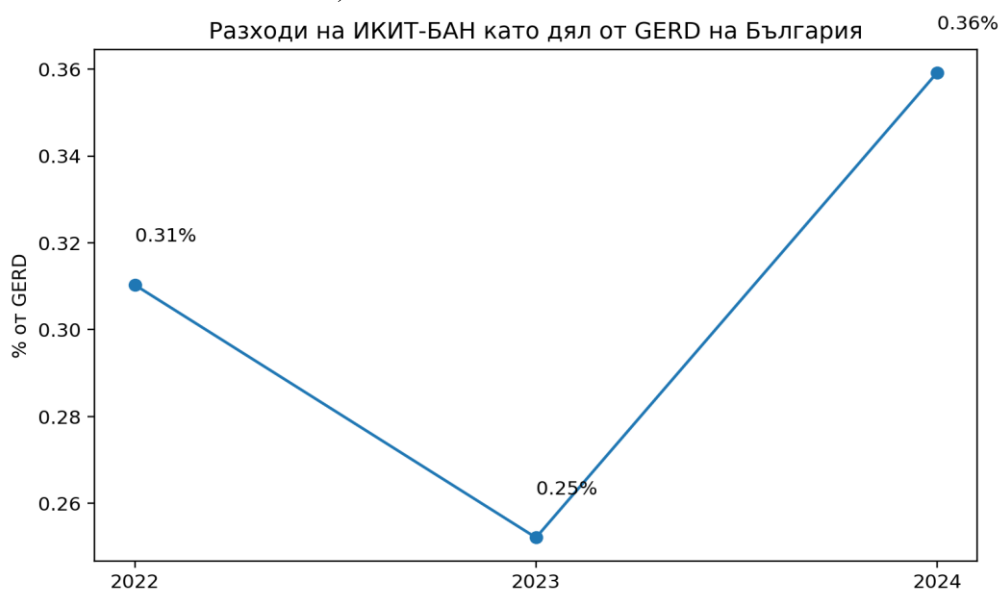
Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
научноизследователска база, международни проекти, приборостроене, приложни разработки, обучение и институционално присъствие в европейската космическа рамка.

Съпоставянето с националния GERD показва, че ИКИТ-БАН се движи около 0.25%–0.36% от общите вътрешни разходи за НИРД на България. Това не означава, че институтът е „голям“; напротив, означава, че в слабо финансирана национална научна система сравнително малък ресурс трябва да изпълнява функцията на национален опорен възел в стратегически сектор. През 2024 г. България отделя 0.77% от БВП за НИРД, при средно 2.24% за ЕС (НСИ Н. с., nsi.bg, 2024), (Eurostat, 2025). Следователно институти като ИКИТ-БАН работят в среда на системен недостиг, а не в среда на прекомерно финансиране.



Фиг. 1. Разходи на ИКИТ-БАН (2022–2024).

Източници: (БАН, Годишен отчет за 2022, 2023) (БАН, Годишен отчет за 2023, 2024) (БАН, Годишен отчет за 2024, 2025)



Фиг. 2. Разходите на ИКИТ-БАН като дял от GERD на България.

Източници: (БАН, Годишен отчет за 2022, 2023) (БАН, Годишен отчет за 2023, 2024) (БАН, Годишен отчет за 2024, 2025) (НСИ Н. с., 2022) (НСИ Н. с., nsi.bg, 2023) (НСИ Н. с., nsi.bg, 2024).

Тук може да се забележи основният икономически аргумент: ако при относително ниски разходи институтът поддържа устойчива научно-приложна активност и международно участие, тогава по-скоро се наблюдава недофинансиране на капацитет с доказана резултатност, отколкото надфинансиране на структура с ниска полезност.

5. Сравнителен анализ с Космически изследователски център към Полска академия на науките, Space Research Centre, Polish Academy of Sciences (CBK PAN)

По официални данни общият бюджет на CBK PAN през 2022 г. е приблизително 52.005 млн. PLN, от които 11.434 млн. PLN държавно финансиране (PAN, 2022). В същата година вътрешните разходи за НИРД в Полша достигат 44.7 млрд. PLN, а интензивността на НИРД е 1.46% от БВП (CSO, 2022). Нормализираният показател „бюджет на института като дял от националния GERD“ е около 0.116% за CBK PAN, докато за ИКИТ-БАН през 2022 г. е около 0.310%. Това не означава, че българският институт е по-богат. Означава, че в по-слаба национална система един малък институт носи относително по-голяма системна тежест.

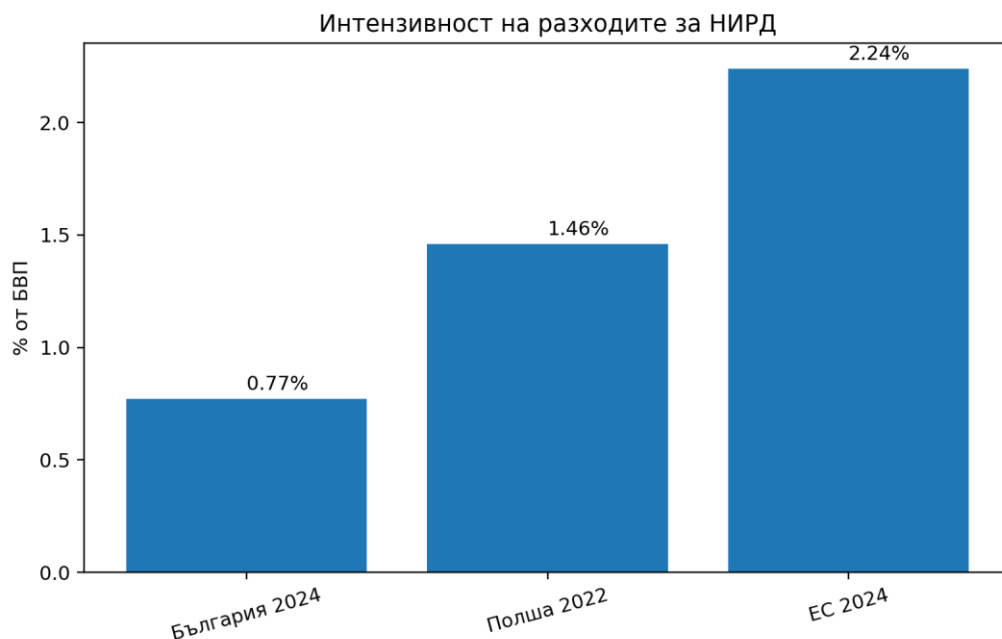
Съпоставянето следва да се тълкува внимателно. Полша има по-голяма икономика, по-висока интензивност на НИРД, по-широк индустриален и проектен контекст и по-голям абсолютен ресурс за космически изследвания. Въпреки това, достъпните публични данни не показват пропорционално по-голямо изоставане на ИКИТ-БАН в наблюдаваните базови функции: участие в европейски рамки, исторически приборен опит, проекти, обучение и приложни услуги. С други думи, българският институт изглежда относително ефективен спрямо вложения ресурс.

Таблица 7.

Нормализирано сравнение между ИКИТ-БАН и CBK PAN.

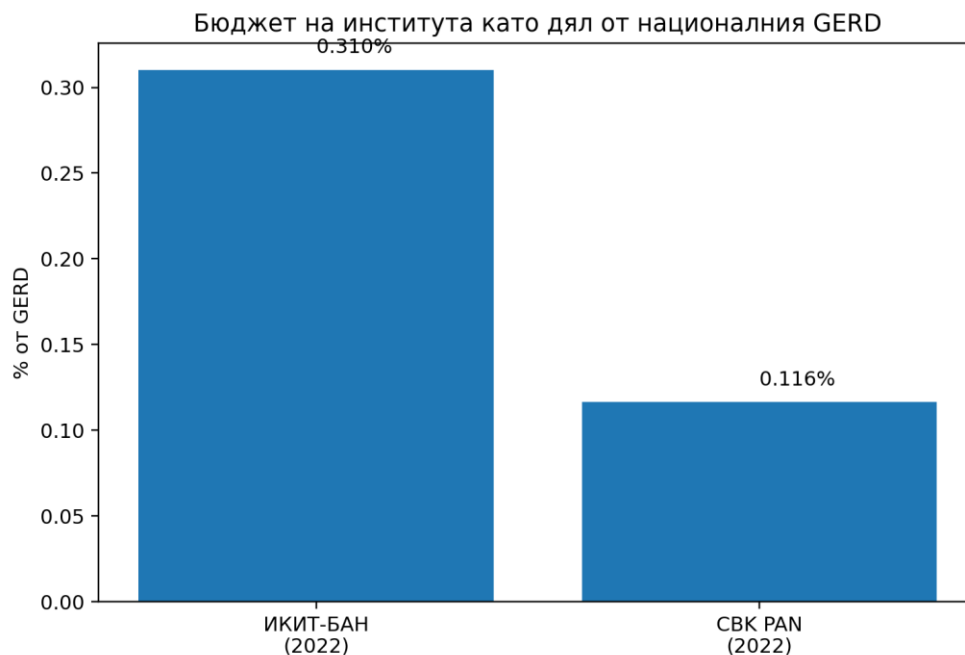
Показател	ИКИТ-БАН	CBK PAN	Тълкуване
Бюджет/разходи (2022)	3.927 млн. лв.	52.005 млн. PLN	Съществена разлика в абсолютният ресурс.
Национален GERD (2022)	1.266 млрд. лв.	44.7 млрд. PLN	Различен мащаб на националната научна система.
Бюджет като % от GERD	0.310%	0.116%	ИКИТ-БАН носи по-голяма относителна тежест в по-слабата система.
Интензивност на НИРД	0.75%	1.46%	Полша е значително по-близо до средното за ЕС.
Достъпни резултатни индикатори	100+ устройства; ~500 експеримента; 130+ проекта	по-голям бюджет и широк проектен портфейл	Липсва хармонизиран ред от данни за output-per-euro; аргументът е относителен.

Източници: (БАН, Годишен отчет за 2022, 2023) (НСИ Н. с., 2022) (Eurostat, 2025) (CSO, 2022) (PAN, 2022)



Фиг. 3. Интензивност на НИРД: България, Полша и ЕС.

Източници: (CSO, 2022) (PAN, 2022) (БАН, Годишен отчет за 2022, 2023) (БАН, Годишен отчет за 2023, 2024) (БАН, Годишен отчет за 2024, 2025) (НСИ Н. с., nsi.bg, 2023) (НСИ Н. с., nsi.bg, 2023) (НСИ Н. с., nsi.bg, 2024) (ESA, н.д.)



Фиг. 4. Бюджет на института като дял от националния GERD.

Източници: (БАН, Годишен отчет за 2022, 2023) (БАН, Годишен отчет за 2023, 2024) (БАН, Годишен отчет за 2024, 2025) (НСИ Н. с., 2022) (НСИ Н. с., nsi.bg, 2023) (НСИ Н. с., nsi.bg, 2024)

Икономическата полезност на институт като ИКИТ-БАН следва да се защитава не само чрез преките му разходи, а чрез каналите, по които той понижава трансакционни разходи, създава нови знания и повишава качеството на публичните решения.

Таблица 8.

Основни канали на икономическа ползност.

Канал	Механизъм	Защо е икономически релевантен
Наблюдение на Земята	Сателитни данни, анализи и интерпретация	Подкрепя управление на бедствия, земеделие, околна среда, води и инфраструктура.
Международни програми	PECS/ESA и проектно участие	Привлича външно финансиране и включва страната в мрежи с висока добавена стойност.
Човешки капитал	Докторанти, инженери, изследователи	Намалява изтичането на умения и повишава способността за сложни разработки.
Технологичен трансфер	Приборостроене, патенти, ТТО	Създава условия за приложими продукти и услуги и за партньорства с бизнеса.
Институционална готовност	Научен гръбнак за бъдещ център	Намалява риска от изграждане на „празна“ административна инфраструктура без научно ядро.

Източници: (Borisova D., 2021) (МИР, н.д.) (ESA, н.д.) (ЕК, 2016) (EUSPA, 2024) (Съвет на ЕС С. н., 2025) (Съвет на ЕС, 2023)

Европейските данни подкрепят именно такъв прочит. Фактическият лист на Copernicus оценява публичните инвестиции в програмата на 7.4 млрд. евро и генерираната икономическа стойност на 10.8–13.5 млрд. евро за разглеждания период, т.е. приблизително 1.46х–1.82х спрямо вложения ресурс (ЕК, 2016). Тази стойност не може да бъде директно „копирана“ върху ИКИТ-БАН, но е важен доказателствен фон: секторът на космическите данни и наблюдението на Земята има измерима обществена и икономическа възвръщаемост.

Официалните материали на EUSPA допълват, че комбинираните глобални приходи от ЕО и GNSS се очаква да нараснат от над 260 млрд. евро през 2023 г. до почти 590 млрд. евро през 2033 г. (EUSPA, 2024). Следователно въпросът не е дали секторът има икономическо бъдеще, а дали България ще участва в него само като потребител на чужди услуги, или и като разработчик на данни, продукти и компетентности.

6. Защо е рационално да се възстанови или преработи идеята за център за космическо наблюдение и контрол

Официалните документи по Плана за възстановяване и устойчивост са особено важни, защото показват, че подобна инвестиция вече е била институционално разпозната. В приложение към плана е включена инвестиция „Пространствен мониторинг, контрол и управление чрез модернизирание на Центъра за аерокосмическо наблюдение“, с цел разширяване на капацитета за приемане на данни от повече спътници и сензори, развитие на център за мониторинг, анализ и прогнозиране и подпомагане на решенията при извънредни ситуации (Съвет на ЕС, 2023).

По-късен официален документ на Съвета на ЕС по измененото българско ПВУ отбелязва, че тази инвестиция е станала неосъществима в първоначалния си вид поради неочаквани забавяния в изпълнението (Съвет на ЕС С. н., 2025). Ключовото заключение тук е следното: причината за отпадането не е икономическа или научна нецелесъобразност на идеята сама по себе си, а проблем на изпълнимостта в конкретния дизайн и срокове. Следователно тезата за връщане на подобна инвестиция остава

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

защитима, ако проектът бъде институционално преработен и свързан по-тясно с наличния научен капацитет на ИКИТ-БАН.

От икономическа гледна точка най-слабият сценарий е изграждането на операционна структура без стабилно научно-изследователско ядро. Това създава риск от инфраструктура, която съхранява и разпространява данни, но не изгражда местен капацитет за приборостроене, алгоритми, анализ, обучения и нови услуги. Най-силният сценарий е обратният: научното ядро (ИКИТ-БАН) и приложният център за данни и оперативни услуги да бъдат структурно свързани.

7. Предложение за институционален модел

Въз основа на анализа могат да се разграничат три опции (таблица 9).

Настоящият доклад препоръчва именно хибридният модел. ИКИТ-БАН следва да бъде надграден като научно-изследователско ядро, а около него да се изгради или възстанови приложна структура за космически данни, наблюдение, анализ и междуправителствени услуги. Така се постига по-добра икономическа логика: науката не се отделя от приложението, а приложението получава устойчива база от експертиза, кадри и проектна култура.

Таблица 9.

Примерни възможни институционални модели.

Опция	Съдържание	Плюсове	Рискове
А. Само надграждане на ИКИТ-БАН	Лаборатории, апаратура, НИРД, проектно финансиране	Най-нисък институционален риск; силен научен ефект	По-бавен излаз към оперативни държавни услуги
Б. Отделен приложен център без силна връзка с ИКИТ-БАН	Операционна обработка на данни и мониторинг	Ясно приложно позициониране	Риск от слаб научен гръбнак и ограничен вътрешен капацитет
В. Хибриден модел: ИКИТ-БАН + допълнителна национална структура	Научно ядро в ИКИТ-БАН и отделен, но свързан център за космически данни и услуги	Най-висока обществена възвръщаемост; комбинира НИРД, анализ, обучение и оперативност	Изисква прецизна координация и ясна управленска рамка

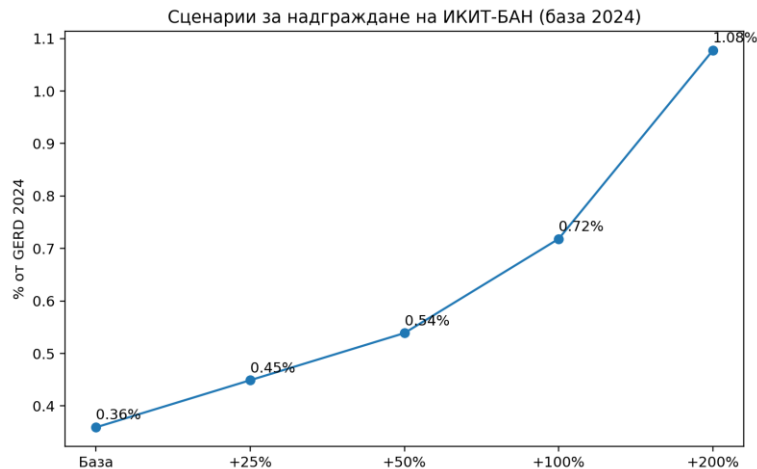
Практически това означава: (1) целеви капиталов бюджет за модернизация на лаборатории, обработка на данни и приборостроене в ИКИТ-БАН; (2) специализиран бюджет за приложни услуги по наблюдение на Земята, бедствия, околна среда и инфраструктура; (3) механизъм за съвместни проекти с министерства, общини, университети и частни компании; (4) измерители за ефект, които не са само публикации, а включват привлечени проекти, обучения, патенти и въздействие върху политики.

8. Сценарен икономически прочит на надграждането

Сценарният анализ показва, че дори осезаемо увеличение на бюджета на ИКИТ-БАН остава управляемо в национален мащаб. При база 2024 г. удвояване на бюджета до приблизително 11.31 млн. лв. би означавало около 0.72% от GERD на България за 2024 г., а тройно увеличение до 16.96 млн. лв. — около 1.08% от GERD. Следователно

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

твърдението, че по-сериозно надграждане би било „прекомерно“ натоварване, не се потвърждава от системните пропорции.



Фиг. 5. Сценарии за надграждане на ИКИТ-БАН при база 2024 г.

Източници: (БАН, Годишен отчет за 2024, 2025) (НСИ Н. с., nsi.bg, 2024)

Точно тук аргументът за „недооценен институт“ придобива най-голяма сила. Ако сравнително малка допълнителна сума може да увеличи капацитета за проекти, анализи, обучение, технологии и национални услуги, тогава пределната обществена полза от допълнителния лев вероятно е висока. Това не е доказан точен финансов ROI, но е силен аргумент за висока вероятност от положителна обществена възвръщаемост.

В този контекст следва да се отчете, че според проф. Христина Николова инвестициите в инфраструктурни и високотехнологични сектори генерират значителни външни ефекти, които надхвърлят преките икономически резултати и се проявяват чрез повишена ефективност, иновационен капацитет и устойчиво развитие на икономиката. В свои изследвания, свързани с транспортния сектор и европейските политики за устойчиво развитие, тя подчертава значението на тези косвени ефекти като ключов аргумент за публична намеса и стратегически инвестиции. Тази постановка е напълно приложима и към космическия сектор, който по своята същност представлява високотехнологична инфраструктура с изразени мултипликаторни и дългосрочни икономически ефекти (Christina Nikolova, 2023).

Заклучение

На база разгледаните официални и научни източници могат да се формулират няколко заключения.

- ИКИТ-БАН поддържа исторически и текущ научно-технологичен резултат, който е значим спрямо мащаба на вложения публичен ресурс (Borisova D., 2021) – (ESA, н.д.).
- България финансира НИРД на ниво значително под средното за ЕС, поради което ниският бюджет на ИКИТ-БАН е по-скоро симптом на системен недостиг, отколкото мярка за ниска необходимост (НСИ Н. с., 2022) (НСИ Н. с., nsi.bg, 2023) (НСИ Н. с., nsi.bg, 2024).
- Сравнението с СВК PAN показва, че абсолютният ресурс в Полша е по-голям, но това не обезсилва българския институт; напротив, ИКИТ-БАН изглежда относително ефективен в рамките на по-слаба национална система (CSO, 2022); (PAN, 2022).

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- Официалните европейски данни за Copernicus и EO/GNSS пазарите подкрепят тезата, че наблюдението на Земята и космическите данни имат реална икономическа ползност и downstream ефекти (ЕК, 2016) (EUSPA, 2024).
- Възстановяването или преработването на проекта за национален център за космическо наблюдение и контрол е икономически защитимо, ако бъде свързано с научния капацитет на ИКИТ-БАН и реализирано като хибриден модел (Съвет на ЕС С. н., 2025) (Съвет на ЕС, 2023).

Следователно икономическите ползи от съществуването на ИКИТ-БАН са реални, а вероятността тези ползи да нараснат при умерено и целенасочено надграждане е висока. Секторът не следва да бъде мислен като маргинален разход, а като част от националната инфраструктура на знанието, данните и високата добавена стойност. Наличните официални и научни данни подкрепят тезата, че ИКИТ-БАН генерира значими научни и приложни резултати при ограничен финансов ресурс. Официалните политики на България и ЕС вече разглеждат космическите данни, наблюдението на Земята и свързаните услуги като икономическа и управленска инфраструктура, а не само като научна дейност. Следователно надграждането на ИКИТ-БАН и/или създаването на допълнителна приложна структура около него може да бъде защитено като инвестиция с реални икономически, институционални и стратегически ползи.

Използвана литература

- Borisova D., J. G. (2021). ACHIEVEMENTS IN SPACE EXPLORATIONS OF SPACE RESEARCH AND TECHNOLOGY INSTITUTE AT THE BULGARIAN ACADEMY OF SCIENCES. *"Екологично инженерство и опазване на околната среда (ЕИООС)"* (ISSN 1311-8668), 44-55.
- Christina Nikolova, V. G. (2023). *ТЕНДЕНЦИИ И СТРАТЕГИИ ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ИКОНОМИЧЕСКАТА И ОБЩЕСТВЕНАТА СИСТЕМА СЛЕД ПАНДЕМИЯТА ОТ COVID-19*. София: Университет за национално и световно стопанство (УНСС).
- CSO, C. S. (2022). *stat.gov.pl*. Извлечено от Statistics Poland: file:///C:/Users/Ivan/Downloads/research_and_experimental_development_in_poland_in_2022.pdf
- ESA, E. K. (н.д.). *esa.int*. Извлечено от esa.int: https://www.esa.int/About_Us/Corporate_news/Bulgaria_becomes_tenth_ESA_European_Cooperating_State
- Eurostat. (ноември 2025 г.). *eurostat*. Извлечено от ec.europa.eu: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=R%26D_expenditure
- EUSPA, E. U. (2024). *euspa.europa.eu*. Извлечено от euspa.europa.eu: https://www.euspa.europa.eu/sites/default/files/external/publications/euspa_market_report_2024.pdf
- PAN, C. (2022). *cbkpan.pl*. Извлечено от cbkpan.pl: <https://cbkpan.pl/wp-content/uploads/Raport-CBK-PAN-2022-r..pdf>
- БАН, Б. А. (2023). *Годишен отчет за 2022*. София: БАН-ИКИТ.
- БАН, Б. А. (2024). *Годишен отчет за 2023*. София: БАН-ИКИТ.
- БАН, Б. А. (2025). *Годишен отчет за 2024*. София: БАН-ИКИТ.
- ЕК, Е. к. (Октомври 2016 г.). *www.copernicus.eu*. Извлечено от www.copernicus.eu: https://www.copernicus.eu/sites/default/files/2018-11/10%20FACTSHEETS_Socio-economic_V3%201.pdf
- МИР, К. п. (н.д.). Извлечено от <https://www.mig.government.bg/politiki-i-instrumenti/kosmicheska-politika/>
- Николова, Х. (2017). *Интелигентни транспортни системи - политика и практика на внедряване*. София: Издателски комплекс на УНСС.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

НСИ, Н. с. (2022). *nsi.bg*. Извлечено от NSI: https://www.nsi.bg/en/file/24565/NIRD_2022_en_2BOZQ9B.pdf

НСИ, Н. с. (2023). *nsi.bg*. Извлечено от NSI: https://www.nsi.bg/file/25139/NIRD_2023_A32ZLMH.pdf

НСИ, Н. с. (2024). *nsi.bg*. Извлечено от NSI: [https://www.nsi.bg/file/32056/nauchnoizsledovatelska_i_razvoina_deinost_nird%20\(5\).pdf](https://www.nsi.bg/file/32056/nauchnoizsledovatelska_i_razvoina_deinost_nird%20(5).pdf)

Съвет на ЕС, С. н. (24 ноември 2023 г.). *consilium.europa.eu*. Извлечено от [consilium.europa.eu](https://www.consilium.europa.eu/bg/council-eu/): <https://www.consilium.europa.eu/bg/council-eu/>

Съвет на ЕС, С. н. (17 юли 2025 г.). *consilium.europa.eu*. Извлечено от [consilium.europa.eu](https://www.consilium.europa.eu/bg/council-eu/): <https://www.consilium.europa.eu/bg/council-eu/>

**ИНТЕЛИГЕНТИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ В УПРАВЛЕНИЕТО
НА ВЪЗДУШНОТО ПРОСТРАНСТВО: АНАЛИЗ НА ПОДСИСТЕМА
„OLDI”**

ИВАН ТРАЯНОВ ЙОРДАНОВ

Докторант, Икономика и управление (транспорт), УНСС

Резюме:

Европейският въздушен транспорт се е развил значително през последните години, като само през 2023 г. 973 милиона пътници са пътували по въздух в рамките на ЕС. Този растеж оказва натиск върху системите за управление на въздушното движение (УВД), което трябва да обработват все повече полети безопасно и ефективно. Интелигентните транспортни системи (ИТС) предлагат практично решение чрез автоматизиране и подобряване на координацията между центровете за контрол на въздушното движение. Настоящият доклад е фокусиран върху OLDI (On-Line Data Interchange) – система, разработена от EUROCONTROL, която замества традиционната гласова координация между ръководител полетите с автоматизирани електронни съобщения. В статията се разглеждат икономическите и оперативните предимства на OLDI – включително намалено натоварване на авиодиспечерите, увеличен капацитет на въздушното пространство и по-малко грешки при координацията – и се застъпва тезата, че системи от този вид представляват ключов принос за устойчивото икономическо развитие на авиационния сектор.

Ключови думи: OLDI, On-Line Data Interchange, УВД, SESAR, ИТС.

Abstract:

The European air transport has grown significantly in recent years, with 973 million passengers travelling by air in the EU in 2023 alone. This growth puts pressure on Air Traffic Management (ATM) systems to handle more flights safely and efficiently. Intelligent Transport Systems (ITS) offer a practical solution by automating and improving coordination between air traffic control centers. This paper focuses on OLDI (On-Line Data Interchange), a system developed by EUROCONTROL that replaces traditional voice coordination between controllers with automated electronic messages. The paper examines the economic and operational advantages of OLDI — including reduced workload for air traffic controllers, increased airspace capacity, and fewer coordination errors — and argues that systems of this kind represent a key contribution to the sustainable economic development of the aviation sector.

Keywords: OLDI, On-Line Data Interchange, ATM, SESAR, ITS.

Увод

Европейският въздушен транспорт е сред най-динамичните сектори на икономиката. Само за 2023 г. 973 милиона пътници са пътували по въздух в рамките на ЕС, а пазарът отчита ръст от 19,3% спрямо предходната година. Авиационният сектор поддържа пряко между 1,4 и 2 милиона работни места и косвено подпомага 4,7 до 5,5 милиона, като авиолиниите и летищата заедно генерират 140 млрд. EUR в БВП на ЕС. Тези данни правят очевидна икономическата значимост на сектора и неговата ключова роля в устойчивото развитие на европейската икономика. В условията на нарастващ трафик традиционните методи за управление на въздушното движение достигат своите граници. Капацитетът на летищната инфраструктура се изчерпва, а координацията

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

между контролните центрове изисква автоматизация и дигитализация. Интелигентните транспортни системи (ИТС) предоставят именно тези решения. ИТС са системи, чиято основна иновация е интеграцията на съществуващите технологии за създаване на нови услуги, като тяхната обща функция е да подобрят процеса на вземане на решения в реално време. Системата OLDI (On-Line Data Interchange) е конкретен пример за ИТС в АТМ: тя осъществява електронен обмен на данни между съседни центрове за управление на въздушното движение, заменяйки гласовата координация с автоматизирани съобщения. Настоящият доклад поставя изследователския въпрос: каква е икономическата стойност на OLDI като ИТС инструмент и как тя допринася за устойчивото развитие на въздушния транспортен сектор. Целта на доклада е да анализира системата OLDI в три взаимосвързани измерения: техническо-функционално, икономическо и стратегическо (принос към устойчивото развитие).

1. Интелигентни транспортни системи и устойчиво икономическо развитие

В Директива 2010/40/ЕС ИТС са дефинирани като системи, които "обединяват телекомуникационни, електронни и информационни технологии с транспортното инженерство с цел планиране, проектиране, експлоатация, поддръжка и управление на транспортни системи" (НИКОЛОВА, Интелигентни транспортни системи - политика и практика на внедряване, 2017). В тази рамка OLDI е ИТС от първо поколение, доказана технология която е изцяло интегрирана в европейската АТМ мрежа, с измерими икономически резултати.

Въздействията от прилагането на ИТС се разграничават на две категории: преки и косвени. Преките са свързани с повишаване на оперативната съвместимост и непрекъснатостта на услугите. Косвените обхващат икономически въздействия като намаляване на задръстванията и повишаване на конкурентоспособността. Социални въздействия с ефект върху безопасност, заетост и екологични въздействия които намаляват емисиите и оптимизират енергийна ефективност (НИКОЛОВА, Интелигентни транспортни системи - политика и практика на внедряване, 2017).

Таблица 1.

Категоризация на въздействията на ИТС в АТМ

Категория въздействие	Примери за АТМ/OLDI	Метод за измерване
Икономически	Намалено работно натоварване на РП, по-висок капацитет без нова инфраструктура, по-малко грешки при координация	Анализ разходи-ползи, ефективност на разходите
Социални	По-висока безопасност на полетите, по-добри условия на труд за РП, намален стрес	Брой инциденти, индекси на работното натоварване
Екологични	По-малко въздушни изчаквания, оптимизирани маршрути, намалени CO ₂ емисии	Тонове CO ₂ , консумация на гориво

Източник: Изчисления на автора

Европейската транспортна политика в областта на въздушния транспорт е ориентирана към либерализация, дерегулация и създаване на условия за конкуренция. Създаденият през 1993 г. Единен европейски въздушен пазар трансформира сектора коренно, като ползите за потребителите, авиолиниите, летищата и заетите лица се

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

изразяват в нови дестинации, по-голям избор, по-ниски цени и по-високо качество на услугите. В тази либерализирана среда ефективността на АТМ е директен конкурентен фактор: по-ниските АТМ разходи се отразяват пряко върху оперативните разходи на превозвачите и следователно върху крайните цени за пътниците.

Разходите за аеронавигационно обслужване формират значима компонента от общите оперативни разходи на въздушните превозвачи. Таксите за прелитане са функция от теглото на въздухоплавателното средство и изминатото разстояние в контролираното въздушно пространство (НИКОЛОВА, Infrastructure Charges Levied in Air Transportation – Current Issues and Perspectives. , 2019). Следователно всяка допълнителна минута закъснение или всяко отклонение от оптималния маршрут поради неефективна координация между центровете има пряк и измерим финансов ефект върху превозвача.

Методологията обхваща дефиниране на обхвата на анализа, оценка на инвестиционните разходи, разходи за експлоатация и поддържане, оценка на ползите за потребителите, ползи, свързани с безопасността, и ползи по отношение на околната среда. Проведените анализи за конкретни ИТС проекти в България демонстрират съотношения ползи-разходи от 1,2:1 до 153:1 в зависимост от типа на системата.

Стандартните методи за анализ и оценка на въздействието на ИТС не позволяват да се изясни в пълна степен тяхното влияние върху устойчивото развитие на транспорта. За да се получи пълна и обективна картина, е необходимо прилагането на мултикритериен анализ, който обхваща едновременно икономическите, социалните и екологичните аспекти на устойчивостта на транспортната система (НИКОЛОВА, Интелигентни транспортни системи - политика и практика на внедряване, 2017).

2. Подсистема OLDI

2.1. Описание, функционалност, дефиниция и роля на OLDI

OLDI (On-Line Data Interchange) е стандартизиран протокол за електронен обмен на данни между съседни центрове за управление на въздушното движение (АТС). Разработена от EUROCONTROL и стандартизирана в Спецификацията OLDI (понастоящем Издание 5.0), системата замества традиционната гласова координация между ръководителите на полети (РП) от различни центрове с автоматизирани електронни съобщения (EUROCONTROL, 2020).

Преди въвеждането на OLDI, координацията между съседни АСС (Area Control Centers) се извършваше изцяло гласово: когато дадено въздухоплавателно средство (ВС) приближаваше границата на сектора, РП трябваше да се свърже телефонно с колегата от съседния сектор, да предаде устно данните за полета и да получи потвърждение. Този процес е времеемък, подложен на грешки от човешкия фактор и ограничава капацитета за обработка на трафик

OLDI функционира чрез обмен на стандартизирани съобщения между автоматизираните АТМ системи на съседните центрове. Системата е изградена на принципа на директна комуникация между компютърните системи, без необходимост от човешка намеса при рутинните транзакции.

Основните видове съобщения са представени в таблица 2.

Таблица 2.

Основни OLDI съобщения и тяхната функция

Съобщение	Наименование	Функция	Времева рамка
ABI	Advance Boundary Information	Предварително уведомяване за приближаващо ВС	15-40 мин преди граница
PAC	Preliminary Activation	Предварително активиране на полетен план	10-20 мин преди граница
ACT	Activation	Изпращане на разчетни данни	5-10 мин преди граница
REV	Revision	Актуализация на данни за полета	При промяна
LAM	Acknowledgement Message	Потвърждение за получено съобщение	Автоматично, до 3 сек
MAC	Abrogation of Coordination	Анулиране на координация	При необходимост
COF	Change Of Frequency	Уведомяване за смяна на радиочестота	При предаване на радиовръзка

Източник: EUROCONTROL

2.2. Интеграция в европейската АТМ мрежа

OLDI е интегрирана в АТМ системите на всички европейски АСС и понастоящем обслужва стотици милиони съобщения годишно. Системата е задължителен компонент от европейската АТМ инфраструктура, регламентиран от EUROCONTROL и поддържан в рамките на програмата SESAR (Single European Sky ATM Research) като съществен елемент от концепцията за "цифрово небе" (Undertaking, 2021).

В рамките на SESAR OLDI е позиционирана като базова технология, върху която се надграждат по-напреднали системи за автоматизирана координация и обмен на полетни данни. Преходът от OLDI към системи като SYSCO (System supported Coordination) и накрая към напълно 4D-базирана координация на траектории представлява технологичната пътека за развитие на АТМ координацията.

OLDI в контекста на ИТС се класифицира в няколко категории според своята функция — от базови системи за управление на движението, до системи за контрол на въздушното движение и обмен на данни в реално време. Сред тях се открояват кооперативните ИТС — системи, които позволяват ефективен електронен обмен на данни между различните участници в транспортната мрежа и инфраструктурата. OLDI попада именно в тази категория, а именно свързва съседни центрове за управление на въздушното движение в единна автоматизирана мрежа за обмен на полетна информация (НИКОЛОВА, Интелигентни транспортни системи - политика и практика на внедряване, 2017).

3. Анализ на OLDI

Инвестиционните разходи за внедряване на OLDI включват два основни компонента: хардуерни и инфраструктурни разходи за изграждане на надеждна мрежова свързаност между центровете, и разходи за интеграция на OLDI в съществуващите ATM системи. Последните са обичайно по-значими, тъй като всяка ATM система има специфична архитектура.

Таблица 3.

Разходи за внедряване на OLDI

Категория разход	Описание	Прибл. стойност (един ACC)
Инвестиционни (CAPEX)	Мрежова инфраструктура, сървъри, интеграция в ATM система	0,5 – 3 млн. EUR
Оперативни (OPEX)	Поддръжка, актуализации, персонал за системна администрация	50 000 – 200 000 EUR/год.
Обучение	Обучение на РП и технически персонал за работа с OLDI	20 000 – 80 000 EUR
Сертификация	Процедури за сертификация съгласно EASA и EUROCONTROL	30 000 – 100 000 EUR

Източник: EUROCONTROL, 2020 и SESAR JU, 2021

Икономическите ползи от OLDI са многобройни и могат да бъдат систематизирани в три основни категории, следвайки методологична рамка.

3.1 Директна икономия на работно време

Гласовата координация за едно ВС отнема средно 45 до 90 секунди РП работно време. OLDI автоматизира тази транзакция до под 3 секунди компютърна обработка. При средно ACC, обработващ 1 500 – 2 000 ВС дневно с 3 до 5 трансфера всяко, икономията на РП работно време е от порядъка на 300 до 900 часа месечно. При средна цена на работния час на опитен РП от 60 до 80 EUR , това представлява директна финансова икономия от 18 000 до 72 000 EUR месечно за един ACC.

3.2 Повишаване на капацитета

Намаленото работно натоварване позволява на РП да обработва по-висок обем трафик в рамките на едни и същи регулаторни ограничения за работно натоварване. EUROCONTROL документира увеличение на ефективния капацитет на сектора с 8 до 15% след пълно внедряване на OLDI. В икономически план това означава, че OLDI позволява обслужване на повече полети без инвестиция в допълнителен персонал или нова физическа инфраструктура (EUROCONTROL, 2020).

3.3 Намаляване на грешките и свързаните разходи

Гласовата координация е подложена на грешки от тип "изслушване" и "повторение", особено при акцент, радиосмущения или висока натовареност. OLDI елиминира тази категория грешки за рутинните координационни съобщения. EASA отчита, че автоматизираните ATM системи за обмен на данни редуцират грешките при предаване на полетна информация с 40 до 65%. Всеки инцидент, свързан с грешка при координация, генерира разходи за разследване, правни процедури и застрахователни претенции от порядъка на 50 000 до над 1 млн. EUR (EASA, 2023).

Таблица 4.

Систематизация на икономическите ползи от OLDI

Категория полза	Икономически ефект	Измерител
Икономия на РП работно време	18 000 – 72 000 EUR/месец на ACC	Часове * цена на труда
Повишен капацитет без инфраструктура	Еквивалент на 1-2 допълнителни РП позиции	Стойност на персонала
Намалени грешки при координация	Редукция на инциденти с 40-65%	Стойност на персонала
Намалени закъснения от ATM	Ок. 30 EUR на минута закъснение за средно BC	Стойност на персонала
Екологични ползи	Намалено гориво при изчакване и отклонения	CO2 и EUR от EU ETS

Източник: EUROCONTROL

4. OLDI в стратегическият контекст: SESAR и устойчиво развитие

SESAR (Single European Sky ATM Research) е основната програма за модернизация на европейското ATM, с бюджет от над 3 млрд. EUR и цели за намаляване на разходите за полет с 10%, намаляване на закъсненията с 50% и редукция на въздействието върху околната среда с 10%. OLDI е позиционирана в тази програма като технология, осигуряваща базова оперативна съвместимост между ACC.

В рамките на SESAR OLDI се развива в посока интеграция с по-напреднали системи за обмен на данни. Системата SYSCO (System Supported Coordination), разработвана в рамките на SESAR, надгражда OLDI с допълнителни функционалности: автоматично предложение за координационни точки, директна компютър-компютър координация и интеграция с 4D-траекторни данни (Undertaking, 2021).

Устойчивото развитие на транспорта се разглежда през три взаимосвързани измерения: икономическо, социално и екологично (Николова, 2017). Приложена към конкретния случай на OLDI, тази рамка разкрива приноса на системата, надхвърлящ чисто техническата ѝ функция.

Таксите за аеронавигационно обслужване включват разходи за направление и контрол на полетите и формират значима част от общите разходи на доставчиците на аеронавигационно обслужване. По-ефективната координация чрез OLDI директно намалява тези разходи, тъй като оперативните разходи на ACC са пряко свързани с броя на персонала и времето, необходимо за обработка на всеки полет.

Принос на OLDI към устойчивото развитие

Измерение	Принос на OLDI	Индикатори
Икономическо	Намалени оперативни разходи на АСС, по-висок капацитет без нова инфраструктура, по-ниски такси за превозвачи	EUR/операция, капацитет на сектора
Социално	По-висока безопасност, намалено работно натоварване на РП, по-малко стрес и умора у оперативния персонал	Инциденти/100 000 полета, работно натоварване
Екологично	По-малко неефективни отклонения и изчаквания, намалени CO2 емисии, принос към целите на EU ETS в авиацията	Тонове CO2, консумация на гориво

Източник: Изчисления на автора

Освен това по-надеждното и автоматизирано предаване на информация намалява рисковете, свързани с отговорността при инциденти, което се отразява благоприятно върху застрахователните разходи на организациите, предоставящи аеронавигационно обслужване. Адекватното определяне на тези разходи е същевременно предпоставка за ефективна ценова политика, стимулираща по-нататъшни инвестиции в модернизация (НИКОЛОВА, Infrastructure Charges Levied in Air Transportation – Current Issues and Perspectives. , 2019).

5. Предизвикателства и бъдещи перспективи

Въпреки ясните икономически предимства, внедряването на OLDI е съпроводено с предизвикателства, типични за ИТС проектите в ATM. Характерен проблем на европейско ниво е бавното и фрагментирано въвеждане по държави, с неkoordinирани решения на национално, регионално и местно равнище. Специфично за OLDI могат да бъдат открити следните предизвикателства.

- **Оперативна съвместимост** – различните АСС използват различни автоматизирани ATM системи, което налага разработването на специфични интерфейси за всяка двойка съседни центрове
- **Стандартизация на версиите** – различни центрове могат да прилагат различни издания на OLDI спецификацията, което изисква допълнителна съвместимост и координация при актуализации
- **Регулаторна хармонизация** – необходимо е съгласуване на процедурите между националните доставчици на аеронавигационно обслужване, което е бавен административен процес
- **Организационни промени** – автоматизацията на рутинните координационни задачи изисква обучение на персонала и адаптиране на установените работни процедури

Бъдещото развитие на OLDI е насочено към пълна интеграция в 4D-базираното ATM управление, предвидено в рамките на SESAR 2020+ и Flightpath 2050 (SESAR Joint

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026 Undertaking, 2021). Технологичната пътека преминава през три последователни етапа. В първия — OLDI Enhanced — към съществуващите съобщения се добавят данни за траекторията, което осигурява по-ранно и по-детайлно предупреждение за приближаващи въздухоплавателни средства. Вторият етап е интеграцията на SYSCO, при която координационните точки между АСС системите се предлагат и приемат автоматично, което значително намалява необходимостта от гласова комуникация между ръководителите на полети. В третия и финален етап се достига пълна 4D координация — директен обмен на четириизмерни траектории между центровете, при който координационната комуникация при стандартни ситуации се елиминира изцяло.

6. Заключение

Настоящият доклад разглежда системата OLDI като конкретен пример за успешно приложение на интелигентните транспортни системи в управлението на въздушния трафик и анализира нейния принос към устойчивото икономическо развитие на авиационния сектор. Направеният анализ потвърждава, че автоматизацията на координацията между центровете за управление на въздушното движение носи ясни икономически ползи — намалени оперативни разходи, повишен капацитет и по-висока безопасност — без да изисква пропорционална инвестиция в нова инфраструктура.

В икономическото измерение OLDI намалява директно работното натоварване на ръководителите на полети, повишава капацитета на въздушното пространство без инвестиция в нова физическа инфраструктура, и редуцира разходите, свързани с координационни грешки. В социалното измерение допринася за по-висока безопасност и по-добри условия на труд. В екологичното измерение намалява неефективните маневри и свързаните емисии.

В контекста на европейски въздушен транспортен пазар, в който 973 милиона пътници пътуват годишно и секторът генерира 140 млрд. EUR в БВП, дигитализацията и автоматизацията на АТМ координацията са не просто технологичен избор, а стратегически икономически приоритет. OLDI е доказателство, че инвестицията в ИТС е инвестиция в устойчивото развитие на транспортния сектор.

Бъдещото развитие на OLDI в рамките на SESAR към пълна 4D траекторна координация ще мултиплицира тези икономически ефекти, реализирайки визията за "единно европейско небе" – интегрирано, ефективно и устойчиво въздушно пространство.

Използвана литература

- НИКОЛОВА, Х., (2017). *Интелигентни транспортни системи - политика и практика на внедряване*. ИК на УНСС.
- НИКОЛОВА, Х., (2018). *Транспорт и спедиция*. Ел. учебник. София.
- НИКОЛОВА, Х., (2019). *Infrastructure Charges Levied in Air Transportation – Current Issues and Perspectives*. Economics 21, Issue 1/2019, pp. 31-47. D. A. Tsenov Academy of Economics, Svishtov. ISSN 1314-3123.
- EASA, (2023). *Artificial Intelligence Roadmap 2.0 – Human-Centric Approach to AI in Aviation*. Cologne: European Union Aviation Safety Agency..
- EUROCONTROL, (2020). *On-Line Data Interchange (OLDI) Specification, Edition 5.0*. Brussels: EUROCONTROL. Available at: <https://www.eurocontrol.int/publication/oldi-specification>.
- EUROCONTROL, (2024). *EUROCONTROL Performance, Review Report 2023*. Brussels: EUROCONTROL.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
- European Commission, (2010). *Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems*. Official Journal of the European Union, L 207, 1-13..
- Eurostat, (2025). *Air transport statistics – Passengers*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. Available at: <https://ec.europa.eu/eurostat>.
- Undertaking, S. J., (2021). *European ATM Master Plan – Digitalising Europe's Aviation Infrastructure*. Edition 2020. Brussels: SESAR JU. DOI: 10.2829/379072.

ДИГИТАЛИЗАЦИЯ НА ЕНЕРГИЙНИТЕ СИСТЕМИ: РОЛЯ НА BLOCKCHAIN ТЕХНОЛОГИИТЕ И ЕЛЕКТРОМОБИЛИТЕ

МАРИЯ ДИМИТРОВА БОЖИЛОВА

Докторант, Икономика и управление (транспорт), УНСС, София

Резюме:

Съвременните енергийни системи преминават през значителна трансформация, обусловена от развитието на възобновяемите енергийни източници, електрификацията на транспорта и навлизането на дигитални технологии. Тези процеси променят традиционния централизиран модел на производство и разпределение на електроенергията. Наблюдава се преход към по-децентрализирани и гъвкави енергийни системи. В този контекст нови технологични решения като блокчейн и електромобили придобиват ключово значение. Блокчейн технологията осигурява прозрачност и сигурност при енергийните транзакции и създава възможности за развитие на локални енергийни пазари и директен обмен между участниците. Електромобилите се разглеждат не само като екологично транспортно средство, но и като енергиен ресурс, които могат да подпомагат балансирането и управлението на електроенергийната система. Анализът на научната литература и пилотни проекти показва потенциала на тези технологии. В същото време тяхното внедряване поставя технологични и регулаторни предизвикателства.

Ключови думи: децентрализирани енергийни системи, блокчейн технологии, електромобили, интелигентни електроенергийни мрежи, технология Vehicle-to-Grid.

Abstract:

Current energy systems are under major transformation driven by renewable energy expansion, transport electrification, and digital technologies. These changes are reshaping the traditional centralized model of electricity generation and distribution. A transition toward more decentralized and flexible energy systems is taking place. In this context, technologies such as blockchain and electric vehicles are becoming increasingly important. Blockchain enables transparent and secure energy transactions. It also supports the development of local energy markets and peer-to-peer electricity exchange. Electric vehicles are evolving beyond transport tools into potential energy resources. They can help balance and manage electricity systems. Evidence from academic research and pilot projects highlights the potential of these technologies. At the same time, their integration introduces technological and regulatory challenge.

Keywords: decentralized energy systems, blockchain technologies, electric vehicles, smart grids, Vehicle-to-Grid technology

Увод

Традиционно производството на електроенергия се осъществява в големи централизирани електроцентрали, като произведената енергия се пренася до крайните потребители чрез електропреносната и електроразпределителната мрежа. В рамките на този модел ролята на потребителите е ограничена основно до потребление на електроенергия. С развитието на възобновяемите енергийни технологии обаче все по-често домакинствата и стопанските субекти започват да инсталират собствени енергийни системи, като фотоволтаични панели и малки вятърни инсталации. Това води до появата

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

на нов тип участници в енергийните системи – т.нар. prosumers, които едновременно произвеждат, потребяват и могат да продават излишната произведена електроенергия (Parag & Sovacool, 2016). Паралелно с това нараства ролята на децентрализираните енергийни ресурси, които създават предпоставки за развитие на локални енергийни пазари и енергийни общности. Съществен фактор за развитието на новите енергийни модели е и дигитализацията на енергийните системи. Интелигентните електроенергийни мрежи (smart energy systems), Internet of Things (IoT) и анализът на големи масиви от данни с помощта на изкуствен интелект (AI) позволяват по-прецизно управление на производството и потреблението на електроенергия.

В този контекст блокчейн технологията се разглежда като потенциална инфраструктура за управление на децентрализирани енергийни пазари и енергийни транзакции между множество участници (Andoni et al., 2019). Блокчейн представлява децентрализирана цифрова система за запис и съхранение на данни, при която информацията се съхранява в разпределена мрежа и не зависи от централен посредник. Тази технология позволява създаването на прозрачни и сигурни системи за управление на транзакции, при които всички операции могат да бъдат проследявани и проверявани. Чрез използването на смарт договори могат да се автоматизират процеси като енергийна търговия, разплащания между отделните страни и управление на енергийни ресурси.

С развитието на възобновяемата енергия се наблюдава и значителен растеж на електромобилността в световен мащаб. Според последните анализи през 2024 г. в света са продадени над 17 милиона електромобила, което представлява повече от 20% от всички нови продажби на автомобили, като се очаква тази тенденция да продължи през следващите години и броят на електромобилите да достигне над 250 милиона превозни средства до 2030 г. (IEA, 2025). Технологии като Vehicle-to-Grid (V2G) позволяват двупосочен обмен на електроенергия между електромобилите и електроенергийната мрежа, като по този начин превозните средства могат да се използват не само за транспорт, но и като източник и средство за съхранение на енергия. Батериите на електромобилите могат да се използват като системи за съхранение на енергия, което позволява те да подпомагат балансирането на електроенергийните мрежи и управлението на пиковото натоварване. Батериите са ключов елемент в енергийните системи, тъй като осигуряват съхранение на енергия от възобновяеми източници и позволяват нейното последващо използване в транспорта и електроенергийната инфраструктура (Zinoviev & Videnov, 2022).

Настоящото изследване има за цел да анализира ролята на блокчейн технологиите и електромобилите в развитието на децентрализирани енергийни системи и нови практически модели на енергийни пазари.

1. Преглед на научната литература и методология на изследването

През последните години изследванията в областта на енергийните системи все по-често се насочват към промените в тяхната структура и начина им на функциониране. Особено внимание се отделя на процесите на децентрализация на производството на електроенергия, които до голяма степен са свързани с разширяването на използването на възобновяеми енергийни източници. развитието на технологии като фотоволтаични системи и малки вятърни инсталации създава възможности за производство на електроенергия на локално ниво и постепенно променя традиционния модел на енергийни системи, основан на централизирано производство. В тази връзка в научните публикации се обръща все по-голямо внимание на разпределените енергийни ресурси и развитието на интелигентните електроенергийни мрежи. Според редица изследвания използването на цифрови технологии, интелигентни измервателни устройства и системи

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

за анализ на данни позволява по-прецизно наблюдение и управление на производството и потреблението на електроенергия. Това създава предпоставки за по-гъвкаво управление на енергийните потоци и за по-ефективна интеграция на възобновяемите енергийни източници в електроенергийните системи.

Паралелно с тези процеси нараства интересът към ролята на цифровите платформи при управлението на енергийни трансакции. В този контекст блокчейн технологиите се разглеждат като възможна инфраструктура за организация на децентрализирани енергийни пазари. Използването на блокчейн позволява създаването на прозрачни и сигурни системи за обмен на електроенергия между множество участници, както и автоматизиране на процеси като разплащания и управление на енергийни трансакции чрез смарт договори (Andoni et al., 2019). Друг аспект, който привлича внимание в изследванията, е свързан с ролята на електромобилите в енергийните системи. Батериите на електромобилите могат да бъдат използвани като средства за съхранение на електроенергия и по този начин да подпомагат управлението на натоварването в електроенергийните мрежи. В редица публикации се разглеждат технологични решения, които позволяват двупосочен обмен на електроенергия между електромобилите и електроенергийната мрежа (Kempton & Tomic, 2005). Развитието на тези технологични решения води до засилен интерес към нови модели на функциониране на енергийните пазари, характеризиращи се с по-висока степен на децентрализация и по-тясна интеграция между отделните елементи. Въпреки значителния брой изследвания по темата, остава необходимостта от по-задълбочен анализ на практическите модели за интеграция на различните технологични решения и тяхното приложение в реални енергийни системи.

В тази връзка настоящото изследване използва качествен изследователски подход, основан на анализ на реални пилотни проекти, свързани с внедряването на блокчейн технологии и интеграцията на електромобилите в енергийните системи. Подобен подход позволява да бъдат разгледани практическите аспекти на развитието на децентрализирани енергийни пазари и приложението на нови технологични решения в различни енергийни системи. Методологичният подход на изследването се основава на анализ на конкретни практически казуси. Анализът на подобни пилотни проекти позволява да бъдат разгледани технологичните възможности, икономическите ефекти и предизвикателствата, свързани с интеграцията на блокчейн технологии, възобновяеми енергийни източници и електромобили в електроенергийните системи. В методологично отношение този подход може да бъде определен като case study анализ, който позволява задълбочено изследване на конкретни практически примери в реална среда (Yin, 2018). Изборът на тези примери се основава както на широкото им присъствие в научните публикации така и на факта, че те представляват едни от първите практически реализации на блокчейн базирана енергийна търговия и интеграция на електромобили в енергийните системи. Последният етап от методологичния подход включва сравнителен анализ на разгледаните проекти.

2. Анализ на практическите проекти

Анализът на тези казуси позволява да се оцени потенциалът на блокчейн технологиите и електромобилите за развитието на децентрализирани енергийни пазари.

2.1 Power Ledger

Power Ledger е една от първите платформи, които използват блокчейн технологии за управление на енергийни трансакции. Платформата е разработена в Австралия и има за цел да създаде условия за директна търговия с електроенергия между участниците в

локални енергийни общности. Основната идея на платформата е да позволи на домакинства и стопански субекти, които разполагат с фотоволтаични системи, да продават излишната произведена електроенергия директно на други потребители. Това се осъществява чрез дигитална платформа, която регистрира и управлява транзакциите между участниците в системата. Подобен модел на peer-to-peer енергийна търговия се разглежда като възможен инструмент за развитие на локални енергийни пазари (Ahl et al., 2019). Блокчейн технологията играе ключова роля в управлението на тези транзакции, тъй като осигурява прозрачност и сигурност на обмена на данни между участниците. Чрез използването на смарт договори процесът на енергийна търговия може да бъде автоматизиран, което намалява необходимостта от посредници и улеснява участието на потребителите в енергийните пазари. Ключово предимство тук е намаляването на разходите за покупко-продажба между участниците. Всички сделки се записват в децентрализирана база данни, което позволява проследимост на транзакциите и създава по-високо ниво на доверие между отделните участници в системата, без допълнително оскъпяване на процеса. Технологията позволява обработването на голям брой малки енергийни транзакции между участниците в системата. Това създава условия за по-гъвкаво управление на енергийното производство и потребление и позволява формирането на динамични ценови механизми в рамките на локалните енергийни пазари. В резултат на това потребителите могат по-ефективно да използват произведената от тях възобновяема енергия и да оптимизират разходите си за електроенергия.

Практическото приложение на платформата може да бъде наблюдавано в редица пилотни проекти. Един от първите такива проекти е реализиран в град Fremantle, Австралия, където в системата участват повече от 30 домакинства със собствени фотоволтаични инсталации. Общият инсталиран капацитет на слънчевите панели в проекта надхвърля 300 kW, което позволява значителна част от произведената електроенергия да бъде използвана в рамките на локалната енергийна общност. Резултатите от пилотния проект показват, че чрез използването на peer-to-peer енергийна търговия участниците могат да намалят разходите си за електроенергия с приблизително 10–20%, в зависимост от индивидуалното потребление и производството на енергия. Освен икономическите ползи за участниците, локалното използване на произведената електроенергия допринася и за намаляване на загубите при пренос в електроенергийната мрежа. (Power Ledger, 2023). В този контекст Power Ledger се разглежда като един от първите практически примери за използване на блокчейн технологии в енергийния сектор, с участието на индивидуални потребители и малки стопански субекти, и демонстрира потенциала на дигиталните платформи за развитие на децентрализирани енергийни пазари.

2.2 Brooklyn Microgrid

Проектът Brooklyn Microgrid, разработен в Ню Йорк, е един от най-известните практически примери за използване на блокчейн технологии в локални енергийни пазари. Инициативата стартира през 2016 г. от технологичната компания LO3 Energy. Основната идея на проекта е създаването на децентрализирана енергийна система на ниво общност, в която домакинствата могат да произвеждат, съхраняват и търгуват електроенергия директно помежду си чрез дигитална платформа. В рамките на проекта домакинствата, които разполагат с покривни фотоволтаични системи, могат да продават произведената от тях електроенергия на други членове на общността чрез блокчейн платформа. В случай че дадено домакинство генерира излишък от електроенергия, този излишък може да бъде продаден на съседно домакинство, което се нужда от по-голямо потребление. Транзакцията се регистрира автоматично в блокчейн мрежата и се

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

изпълнява без участието на централен посредник. Технологичната основа на проекта е платформата Exergy, разработена от LO3 Energy. Тя използва блокчейн инфраструктура и интелигентни договори (smart contracts), които позволяват автоматизирано управление на транзакциите между участниците. Чрез интелигентни измервателни устройства (smart meters) се събират данни за произведената и потребената електроенергия в реално време, които се записват в децентрализиран регистър. По този начин системата осигурява прозрачност на транзакциите и създава доверие между участниците в локалния енергиен пазар (Sousa et al., 2020).

В първоначалната пилотна фаза проектът започва с малък брой участници, като първите тестове се провеждат в един квартал на Бруклин, Ню Йорк. Постепенно системата се разширява и включва приблизително 500 потребители, и 60 соларни инсталации, които участват в локалната микромрежа, и могат да предоставят електроенергия на други участници в общността (Mengelkamp et al., 2018). Една от ключовите характеристики на проекта е използването на микромрежа (microgrid). Микромрежите представляват локални електроенергийни системи, които могат да функционират както като част от националната електроенергийна мрежа, така и автономно при определени условия. Това позволява по-ефективно управление на локалното производство и потребление на електроенергия, както и по-голяма устойчивост на енергийната система при аварии или прекъсвания на електрозахранването. Освен това микромрежите намаляват загубите при пренос на електроенергия (Sousa et al., 2020).

В следващите години Brooklyn Microgrid се превръща в един от най-цитираните експериментални модели за peer-to-peer енергийна търговия. Освен това платформата служи като тестова среда за нови модели на управление на разпределени енергийни ресурси, включително интеграция на възобновяеми енергийни източници, системи за съхранение на енергия и интелигентни измервателни устройства. През последните години развитието на проекта продължава чрез разширяване на технологичната платформа и интеграция с други инициативи за децентрализирани енергийни пазари. През 2021 г. компанията LO3 Energy е придобита от Shell, като технологиите, разработени в рамките на Brooklyn Microgrid, се използват за развитие на нови решения за локални енергийни пазари и управление на разпределени енергийни ресурси. Според по-нови анализи, системата показва увеличаване на локалните енергийни транзакции и на използването на блокчейн за управление на търговията с електроенергия (Shan, 2023). В по-широк контекст Brooklyn Microgrid се разглежда като първия практически модел за блокчейн базирана peer-to-peer търговия с електроенергия, който демонстрира потенциала на децентрализираните енергийни системи. Проектът показва, че комбинацията от възобновяеми енергийни източници, локални микромрежи и дигитални платформи може да създаде условия за развитие на по-гъвкави, устойчиви и децентрализирани енергийни системи (Andoni et al., 2019).

2.3 Utrecht Vehicle-to-Grid

Друг съвременен пример за интеграция на нови технологии в енергийните системи е проектът Utrecht Vehicle-to-Grid (V2G), реализиран в Нидерландия. Проектът има за цел да използва електромобилите не само като средство за транспорт, но и като разпределени енергийни ресурси, които могат да съхраняват електроенергия и да я връщат обратно в електроенергийната мрежа при необходимост. Този подход, известен като Vehicle-to-Grid (V2G) позволява двупосочен обмен на електроенергия между електромобилите и електрическата мрежа (Panda & Tindemans, 2024). Проектът се реализира в сътрудничество между общината на Утрехт, компанията We Drive Solar, автомобилния производител Renault, както и оператора на споделена мобилност

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

MyWheels. Инициативата има за цел да подпомогне стабилизирането на електроенергийната система чрез използване на батериите на електромобилите като временни хранилища на енергия. Когато производството на електроенергия от възобновяеми източници е високо, електромобилите могат да се зареждат, а при повишено търсене електроенергията може да бъде върната обратно в електрическата мрежа (We Drive Solar, 2025).

В рамките на проекта в града са инсталирани двупосочни зарядни станции, които позволяват както зареждане на електромобилите, така и връщане на електроенергия обратно към мрежата. Първоначалната фаза на инициативата започва с около 50 електромобила, оборудвани с двупосочно зареждане, като се планира постепенно разширяване на системата до около 500 превозни средства, които да участват в управлението на енергийното натоварване на електроенергийната система (Electrive, 2025). Използването на V2G технология позволява батериите на електромобилите да функционират като разпределена система за съхранение на електроенергия, която подпомага балансирането на мрежата и интеграцията на възобновяемите енергийни източници. Електромобилите могат да се зареждат в периоди с високо производство на слънчева или вятърна енергия, и да връщат част от енергията обратно към мрежата в часовете с най-голямо потребление. По този начин електромобилите се превръщат в активен елемент на енергийната система, който може да подпомогне намаляването на пиковото натоварване на електроенергийната инфраструктура (We Drive Solar, 2025). Анализите на проекта показват, че подобни системи осигуряват значителна гъвкавост на електроенергийната система. В рамките на инициативата се оценява, че няколкостотин електромобила могат да предоставят приблизително 5 MW гъвкав енергиен капацитет, който може да се използва за управление на пиковото натоварване на мрежата, и за балансиране на променливото производство от възобновяеми източници (Road.io, 2025).

Проектът Utrecht V2G демонстрира, че електромобилите могат да заемат ключова роля в бъдещите интелигентни енергийни системи. Чрез комбиниране на електрическа мобилност, двупосочни зарядни станции и цифрови платформи за управление на енергията подобни системи могат да допринесат за по-ефективно използване на електроенергийната инфраструктура, и по-добра интеграция на възобновяемите енергийни източници.

3. Резултати и дискусия на пилотните проекти

Анализът на разгледаните практически примери показва, че навлизането на дигитални технологии в енергийния сектор не се изчерпва само с автоматизация на отделни процеси, а води до по-съществени промени в организацията на производството, управлението и потреблението на електроенергия. Проектите Power Ledger, Brooklyn Microgrid и Utrecht Vehicle-to-Grid илюстрират различни, но взаимно допълващи се направления на тази трансформация. Първите два казуса са свързани с блокчейн базирани модели за peer-to-peer търговия с електроенергия в рамките на локални енергийни общности, докато третият разглежда възможността електромобилите да се използват като гъвкав ресурс за съхранение и управление на електроенергията в мрежата. От направения анализ се откроява ясно изразена тенденция към децентрализация на енергийните системи. За разлика от традиционния модел, при който електроенергията се произвежда в големи електроцентрали и се разпределя към крайните потребители, в разгледаните случаи част от производството и управлението на енергията се осъществява на локално ниво. В Power Ledger и Brooklyn Microgrid домакинства с фотоволтаични инсталации могат не само да покриват част от собственото си потребление, но и да обменят електроенергия с други участници в общността. Това създава условия за

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

възникване на локални енергийни пазари и променя традиционната логика на енергийните потоци.

Друг важен извод от анализа на разгледаните казуси е ролята на дигиталните платформи като механизъм за координация на новите енергийни отношения. При Power Ledger и Brooklyn Microgrid блокчейн технологията се използва не само като система за регистриране на транзакции, а и като инструмент за изграждане на доверие и прозрачност между участниците. Чрез използването на смарт договори част от процесите на енергийна търговия и разплащане могат да се извършват автоматично, което намалява транзакционните разходи и улеснява функционирането на децентрализираните енергийни пазари.

Таблица 1.

Сравнителна характеристика на разгледаните проекти

Проект	Тип енергиен модел	Основна технологична концепция	Основна функция в енергийната система	Роля на потребителя	Основни резултати
Power Ledger (Австралия)	Peer-to-peer енергиен пазар	Блокчейн платформа за peer-to-peer енергийна търговия	Директен обмен на електроенергия в рамките на локална енергийна общност	Prosumer – произвежда, консумира и продава електроенергия	По-ефективно използване на локално произведена възобновяема енергия; по-ниски разходи за електроенергия; прозрачност на транзакциите
Brooklyn Microgrid (САЩ)	Енергийна общност и локална микромрежа (microgrid)	Блокчейн платформа, microgrid и интелигентни измервателни устройства	Локално управление на производство и потребление на електроенергия	Активен участник в локален енергиен пазар	Развитие на енергийни общности; по-висока енергийна автономност; намаляване на загубите при пренос
Utrecht Vehicle-to-Grid (Нидерландия)	Модел за гъвкавост на електроенергийната мрежа	V2G технология и двупосочни зарядни станции	Използване на електромобили като разпределени системи за съхранение на енергия	Активен участник чрез използване на батериите на електромобилите като енергиен ресурс	Балансиране на електроенергийната мрежа; намаляване на пиковото натоварване; по-добра интеграция на възобновяеми източници

Източник: Разработка на автора въз основа на анализирания проекти

Съществена промяна се наблюдава и по отношение на ролята на потребителя в енергийните системи. В традиционния модел потребителят е краен ползвател на електроенергия и участва ограничено в управлението на процесите. В децентрализираните системи обаче все по-често се формира фигурата на т.нар. prosumer, който едновременно консумира и произвежда електроенергия. Това е особено видимо при проекти като Power Ledger и Brooklyn Microgrid, където домакинства с фотоволтаични системи могат да продават излишната електроенергия на локалния пазар. Проектът Utrecht Vehicle-to-Grid разширява тази логика, като включва електромобилите

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

като активен елемент на енергийната система. Батериите на електромобилите могат да съхраняват електроенергия и при необходимост да я връщат обратно в мрежата. По този начин електромобилите се превръщат не само в потребители на електроенергия, но и в средство за балансиране на натоварването и за по-ефективно използване на възобновяемите енергийни източници. Разгледаните казуси показват също, че интеграцията на възобновяеми енергийни източници изисква нов тип инфраструктура за управление. Производството от слънчева и вятърна енергия е променливо и силно зависимо от климатични фактори, поради което традиционните модели на мрежово управление често се оказват недостатъчни. В този контекст дигиталните платформи, интелигентните измервателни устройства и двупосочните зарядни системи позволяват събиране на данни в реално време и по-прецизна координация между производство, потребление и съхранение на електроенергия.

Обобщено може да се заключи, че разгледаните практически примери очертават посоката на развитие на съвременните енергийни системи. Тази посока е свързана с висока степен на децентрализация, по-широко използване на дигитални технологии и по-активно участие на потребителите. В този контекст потребителят постепенно се превръща от пасивен консуматор в активен участник в енергийната система, който може да произвежда, съхранява и обменя електроенергия.

4. Предизвикателства и бъдещи перспективи

Въпреки значителния потенциал на тези технологични решения, практическото им внедряване е свързано с редица предизвикателства. На първо място, развитието на децентрализирани енергийни пазари изисква *модернизация на електро-разпределителната инфраструктура*, тъй като съществуващите мрежи често не са проектирани за управление на голям брой малки производители и за едновременно зареждане на голям брой електромобили. В този контекст внедряването на интелигентни електроенергийни мрежи и системи за управление на натоварването се превръща в ключов елемент за ефективното функциониране на новите енергийни модели (IEA, 2024).

Съществуват и *регулаторни предизвикателства*. В много държави законодателството в енергийния сектор е създадено в условията на централизирани енергийни системи и не отчита напълно новите модели на производство и търговия с електроенергия. развитието на peer-to-peer енергийна търговия и енергийни общности изисква създаването на ясни правила за участие на малките производители и потребители. Европейските енергийни политики постепенно насърчават подобни модели чрез създаване на регулаторна рамка за развитие на енергийни общности и за по-активно участие на потребителите в енергийните пазари (European Commission, 2023). От технологична гледна точка предизвикателство остава и оперативната съвместимост между различните системи. За да функционират ефективно децентрализираните енергийни пазари, е необходимо *разработването на общи стандарти* за комуникация между електромобили, зарядни станции, интелигентни измервателни устройства и дигиталните платформи. В същото време блокчейн решенията все още срещат ограничения, свързани с мащабируемостта и обработката на голям обем транзакции в реално време. Допълнително, нарастването на цените на електроенергията поставя въпроса за достъпа до енергия, особено за уязвимите групи. В този контекст все по-често се търсят модели за по-справедливо разпределение и споделяне на енергийните ресурси (Zinoviev, 2024).

С увеличаването на броя на електромобилите и разширяването на зарядната инфраструктура нараства и необходимостта от по-добро управление на енергийното

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

търсене в различните периоди на денонощието. Дигиталните платформи и системите за анализ на данни създават възможност за прилагане на *динамични ценови модели*, чрез които може да се насочва *потребителското поведение* – например към зареждане в периоди с по-ниско натоварване или при наличие на повече възобновяема енергия. По този начин динамичното ценообразуване се утвърждава като важен инструмент за по-ефективно управление на съвременните енергийни системи.

Въпреки тези предизвикателства перспективите пред развитието на децентрализираните енергийни системи остават положителни. Напредъкът в батерийните технологии, интелигентните електроенергийни мрежи и дигиталните платформи създава условия за по-гъвкаво управление на енергийните ресурси. Очаква се електромобилите да заемат все по-важна роля, тъй като двупосочното зареждане позволява батериите им да се използват като разпределени системи за съхранение на енергия. Това може да подпомогне балансирането на електроенергийните мрежи и интеграцията на възобновяеми източници (Kempton & Tomic, 2005).

Заклучение

Настоящото изследване разглежда ролята на няколко ключови технологични направления в процеса на трансформация на енергийните системи – блокчейн технологиите, електромобилността и нарастващата роля на потребителите на електроенергия. Анализът на научната литература и практически казуси показват, че тези технологични решения имат потенциала да подпомогнат развитието на нови модели на енергийни пазари и да допринесат за по-ефективно управление на електроенергийните системи. Въпреки значителния потенциал на разглежданите технологични решения, тяхното широко приложение все още е свързано с множество предизвикателства. Развитието на децентрализирани енергийни системи, интеграцията на електромобили и внедряването на цифрови платформи изискват значителни инвестиции в инфраструктура, технологични решения и системи за управление на данни. Освен технологичните аспекти, съществено значение имат и финансовите ресурси, необходими за изграждане на зарядна инфраструктура, модернизация на електроенергийните мрежи и внедряване на интелигентни измервателни системи. Поради това развитието на подобни модели често е свързано с необходимостта от координирани инвестиции от страна на публичния сектор, енергийните компании и частните инвеститори.

В българския контекст подобни модели все още се намират в ранен етап на развитие, но съществуват редица предпоставки за тяхното постепенно внедряване. Развитието на възобновяеми енергийни източници в България, увеличаващият се брой електромобили и внедряването на интелигентни измервателни системи създават условия за по-широко приложение на децентрализирани енергийни решения. В същото време предизвикателствата, свързани с регулаторната рамка, развитието на инфраструктурата и интеграцията на новите технологични решения, остават ключови фактори за България, които ще определят скоростта на тази енергийна трансформация в бъдеще.

Исползвана литература

- Andoni, M., Robu, V., Flynn, D., Abram, S., Geach, D., Jenkins, D., McCallum, P., & Peacock, A. (2019). Blockchain technology in the energy sector: A systematic review of challenges and opportunities. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 100, 143–174.
- Electrive. (2025). Vehicle-to-grid projects and EV infrastructure developments. Electrive.
- International Energy Agency (IEA). (2024). *Global EV outlook 2024*. Paris, France: International Energy Agency.
- International Energy Agency (IEA). (2025). *Global EV outlook 2024*. Paris, France: International Energy Agency.
- Kempton, W., & Tomic, J. (2005). *Vehicle-to-grid power fundamentals: Calculating capacity and net revenue*. *Journal of Power Sources*, 144(1), 268–279.
- Mengelkamp, E., Gärttner, J., Rock, K., Kessler, S., Orsini, L., & Weinhardt, C. (2018). *Designing microgrid energy markets: A case study – The Brooklyn Microgrid*. *Applied Energy*, 210, 870–880.
- Panda, N. K., & Tindemans, S. (2024). Quantifying the aggregate flexibility of EV charging stations for congestion management. (Working paper).
- Parag, Y., & Sovacool, B. K. (2016). Electricity market design for the prosumer era. *Nature Energy*, 1, 16032.
- Power Ledger. (2023). *Peer-to-peer energy trading platform overview*. Perth, Australia: Power Ledger.
- Road.io. (2025). *Vehicle-to-grid technology and flexible grid capacity in Utrecht*. Utrecht, Netherlands: Road.io.
- Shan, S. (2023). *A case study of peer-to-peer energy trading platforms*. *Sustainability*, 15(23), 16284.
- Sousa, T., Soares, T., Pinson, P., Moret, F., Baroche, T., & Sorin, E. (2020). *Peer-to-peer and community-based markets: A comprehensive review*. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 104, 367–378.
- We Drive Solar. (2025). *Vehicle-to-grid charging infrastructure in Utrecht*. Utrecht, Netherlands: We Drive Solar.
- Yin, R. K. (2018). *Case study research and applications: Design and methods*. Thousand Oaks, CA: SAGE Publications.
- Zinoviev, V., & Videnov, E. (2022). The role of next-generation batteries in the creation of a sustainable energy environment for urban mobility. *Economic and Social Alternatives*, (3), 95–102.
- Zinoviev, V. (2024). Impact of electricity prices on energy poverty and on vulnerable society groups: The role of energy cooperatives in problem resolving. In *The role of the energy cooperatives in the decarbonization process* (Scientific conference proceedings). University of National and World Economy.

**ФИНАНОВИТЕ ИНСТРУМЕНТИ КАТО ПРЕДПОСТАВКА ЗА
УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА С
ОГЛЕД ПОСТИГАНЕ НА ЕФЕКТИВНОСТ И ЕФИКАСНОСТ**

МОНИКА ИВАЙЛОВА ДИМИТРОВА-БИЙЧЪР

Докторант, Икономика и управление (транспорт), УНСС, София

Резюме:

Финансовите инструменти са предпоставка за постигане на устойчиво развитие в областта на транспорта, а това води до постигането на ефективността и ефикасността. Използването на подходящи и навременни финансови инструменти е ключов момент за постигане на ефективност и повишаване на ефикасността им за постигане на устойчиво развитие в областта на транспорта. Подбирането на целесъобразни финансови инструменти, навременното им прилагане и тяхната адекватност са предпоставка за успешното (ефективно и ефикасно) постигане на целите за устойчиво развитие на транспортната система в нейната цялост.

Ключови думи: Финансови инструменти, транспорт, устойчивост, развитие, ефективност, ефикасност.

Abstract:

Financial instruments (FIs) (loans, guarantees, equity) are a key catalyst for sustainable transport development, transforming the sector from a consumer of subsidies into an economically sustainable system. Through the “leverage effect”, they mobilize significant private resources, ensuring budgetary efficiency and investment effectiveness. FIs impose market discipline that minimizes the risk of mismanagement and ensures the recycling of capital for future investments, making transport connectivity independent of budget deficits in the long term.

Keywords: Financial instruments, transport, sustainable, development, effectiveness, efficiency.

Увод

Актуалността на изследването се определя от необходимостта от обосноваването на възможните подходи за повишаване на ефективността и посочване на ползите от използването на финансовите инструменти за постигане на устойчиво развитие на транспортния сектор в България. Важността за обосноваване на основополагащата роля на финансовите инструменти за постигане на устойчивост и развитие на тяхната приложимост в областта на транспорта е ключова с оглед повишаване на ефективността и ефикасността на инвестиционния процес, а самата концепция за устойчиво развитие на транспорта е свързана с процес по непрекъсната модернизация на транспортната инфраструктура и транспортните средства с цел постигане на целите за устойчиво развитие. Научната значимост на изследването се определя от липсата на достатъчно научни изследвания по тази тематика в последните години.

Обект на доклада са финансовите инструменти като предпоставка за устойчиво развитие в областта на транспорта, което от своя страна да доведе до постигане на ефективността и ефикасност при практическото им прилагане.

Предмет на доклада са подходите и възможностите за разглеждане на видовете финансови инструменти, които са предпоставка за постигане на устойчиво развитие и

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

повишаване на ефективността и постигане на ефикасност при прилагане на финансови инструменти на европейско ниво и по-конкретно на територията на Република България в областта на транспорта. За извеждането на необходимите мерки за използване на финансовите инструменти като предпоставка за постигане на устойчиво развитие в посочения сектор и постигане на ефективност и повишаване на ефикасността е разработен модел за оценка.

Основна теза на изследването, е че финансовите инструменти са предпоставка за постигане на устойчиво развитие в областта на транспорта, а това води до постигането на ефективността и ефикасността. Използването на подходящи и навременни финансови инструменти е ключов момент за постигане на ефективност и повишаване на ефикасността им за постигане на устойчиво развитие в областта на транспорта. Ето, защо и точното идентифициране на проблемите и неефективните елементи при тяхното прилагане от предходни периоди е в основата на дефинирането на адекватни мерки за повишаване на ефективността и ефикасността от използването на финансовите инструменти, които целят постигане на устойчивото развитие в областта на транспорта. Подбирането на целесъобразни финансови инструменти, навременното им прилагане и тяхната адекватност са предпоставка за успешното (ефективно и ефикасно) постигане на целите за устойчиво развитие на транспортната система в нейната цялост.

Основна цел на доклада е да се направи литературен обзор на изследванията по темата и да се обобщи теоретичната постановка на проблема използването на финансовите инструменти като предпоставка за устойчиво развитие в областта на транспорта и постигане на ефективността и повишаване на ефикасността им, както и да се изведат конкретни мерки и препоръки за преодоляване на проблемите, с оглед повишаване ефективността и ефикасността при използването на финансовите инструменти за постигане на устойчиво развитие в областта на транспорта. Да се анализира международната и национална нормативна уредба и политиките в областта на устойчивото развитие на транспорта и да се обобщят основните насоки за развитие на сектора е поставено като изследователска задача също.

1. Методология на изследването

Реализирането на поставените изследователските задачи и постигането на основната цел на настоящото изследване се осъществява чрез прилагането на следните научно-изследователски методи:

Реализирането на поставените изследователските задачи и постигането на основната цел на настоящото изследване се осъществява чрез прилагането на следните научно-изследователски методи:

- Литературен обзор - на различните теоретични постановки за финансовите инструменти с цел да се изведат основните им характеристики и същностни различия между тях, тъй като в голяма част от съществуващите научни изследвания, както и в практиката, тези понятия се използват взаимнозаменяемо или не са изследвани изчерпателно с оглед нововъведени финансови инструменти и структури за реализиране на тяхната приложимост като например, финансови инструменти предлагани от Фонд на фондове и Национален план за възстановяване и устойчивост и др посредством Механизмът за възстановяване и устойчивост е централен инструмент на NextGenerationEU (Следващо поколение) и фонда InvestEU; идентифициране на различните видове финансови инструменти и техните структури на национално ниво с цел очертаване на силните и слабите страни на всеки един от тях и тяхното приложение, както и да

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

се подчертават техните предимства и недостатъци и да се очертаят възможностите за тяхното използване и др.;

- Исторически анализ - на факторите и причините, които са определящи за възникването и развитието на финансовите инструменти на национално и европейско ниво;
- Индуктивно-дедуктивен метод - при изследване на възможностите за повишаване на ефективността на прилагането на финансовите инструменти и за набелязване на проблемите пред тяхното развитие, като част от националната и общата европейска транспортна система; както и при анализа на общата транспортна политика и др;
- Аналитико-синтетичен метод - при отделянето и анализирането на отделните елементи на прилагане на финансовите инструменти.

2. Финансовите инструменти като предпоставка за устойчиво развитие в областта на транспорта с оглед постигане на ефективност и ефикасност

Финансовите инструменти (ФИ) са ключов механизъм за постигане на устойчиво развитие в транспорта, като предлагат алтернатива или допълнение към традиционната безвъзмездна помощ (грантове). Те са проектирани да мобилизират частен капитал и да подкрепят инвестиции, които генерират икономии или приходи, осигурявайки дългосрочна финансова жизнеспособност. Не случайно и в научния труд на Мацукато се отбелязва, че финансовият инструмент е ефикасен само когато подпомага създаването (нови технологии, по-безопасни пътища), а не извличането (просто плащане на дивиденди чрез изкуствено надути финансови печалби.“ (Mazzucato, M., 2013).

Преди да се задълбочим и анализираме ефективността и ефикасността и на финансовите инструменти в областта на транспорта е целесъобразно да вникнем в понятието на „финансов инструмент“ и неговото възникване. То е следствие от многогодишно развитие на финансовата подкрепа на държавата (публичния сектор) на европейско и национално равнище. Безспорно в един такъв коментар могат да се посочат само основните, най-важните моменти. За пръв път е дадено общо определение за финансови инструменти в преработения вариант на Финансовия регламент от 2012 г. Оттогава дефиницията се използва в секторните регламенти за програмния период 2014—2020 г. и последващия програмен период до 2027г. (European Court of Auditors, 2020).

Накратко, понятието "Финансов инструмент", е посочено в Национален счетоводен стандарт (НСС) 32 Финансови инструменти, а именно: "договор, който поражда едновременно както финансов актив в едно предприятие, така и финансов пасив или инструмент на собствения капитал в друго предприятие". От него произтичат и специфичностите и разнообразието на финансовите инструменти. (ББР, 2018).

От друга страна, съгласно определението дадено им в Закона за пазарите на финансови инструменти, финансовите инструменти, представляват ценни книжа и инструменти различни от ценни книжа, като: инструменти на паричния пазар, дялове на предприятия за колективно инвестиране, опции, фючърси, суапове, форуърдни договори и други деривативни инструменти. Ето защо, финансовите инструменти представляват механизъм за предоставяне на финансова помощ от бюджета на ЕС под формата на заеми, гаранции и инвестиции в дялово участие (или квазидялово участие) (Европейска сметна палата, 2016) и (Бонев., Ж, 2020).

Основни финансови инструменти и механизми за постигане на ефективност и повишаване на ефикасността в областта на транспорта са:

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- **Заеми и гаранции:** Те се използват за споделяне на риска с частни инвеститори, което улеснява достъпа до капитал за проекти, които първоначално не са достатъчно атрактивни за пазара.
- **Европейски зелени облигации (EuGB):** Това е нов единен стандарт на ЕС за финансиране на екологично устойчиви дейности, включително устойчива транспортна инфраструктура и зелени технологии.
- **Публично-частни партньорства (ПЧП):** Това е познат инструмент за дългосрочни договори между публичния и частния сектор за изграждане и управление на инфраструктура и услуги (например транспортни възли), компенсиращи недостига на бюджетни средства.
- **Инвестиционен план за устойчив транспорт (STIP):** Инициатива на ЕК за мобилизиране на над €100 млрд. за възобновяеми горива в авиацията и корабоплаването до 2035 г.

За да може целесъобразно да се изведе условието, което предпоставя постигането на ефективност и увеличаване на ефикасността в областта на транспорта, именно използването на финансовите инструменти, то следва да се изследват и начините за постигането им както следва:

- **Ефективно разпределение на ресурсите:** Средствата се насочват към проекти с доказана икономическа възвръщаемост, което позволява на публичния ресурс да се „рециклира“ за бъдещи инвестиции;
- **Оперативна ефикасност:** Чрез внедряване на Интелигентни транспортни системи (ИТС), финансирани чрез бизнес модели с ФИ, се постига оптимизиране на транспортните потоци и намаляване на вредните емисии;
- **Екологична ефикасност:** Инструментите стимулират прехода към превозни средства с нулева емисия и алтернативни горива, подкрепяйки целите на ЕС за климатична неутралност до 2050 г.;
- **Комбинирана подкрепа:** Новите правила за периода 2021-2027 г. позволяват обединяване на ФИ с безвъзмездна помощ в една операция, което намалява административната тежест и подобрява структурата на финансиране на сложни проекти.

Тук следва да се изведат и стратегическите цели, заложи на ниво Европейски съюз и на ниво България. Най-общо те могат да бъдат дефинирани в следните категории:

- **Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027:** Фокусира се върху модернизация на железопътната и пътната инфраструктура (TEN-T коридори) като база за ефикасен транспорт;
- **Екологични иновации:** Анализът на икономическите аспекти показва, че регулаторните и финансовите инструменти са водещи за преодоляване на пазарната неефективност в сектора;
- **Програмата InvestEU,** за да се съсредоточи на едно място финансирането от бюджета на ЕС под формата на заеми и гаранции. В момента съществуват 14 различни инструмента, чрез които се подкрепят инвестициите в ЕС, като InvestEU е успешното продължение на Европейският фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ). Целта на фонда InvestEU е да се мобилизират публични и частни инвестиции в ЕС, за да се съдейства за преодоляването на сегашния недостиг на инвестиции в Европа. Целта на InvestEU е да се подпомогнат четири области на политиката, включително и направление „устойчива транспортна инфраструктура“;
- **Европейска инвестиционна банка (ЕИБ),** Европейска инвестиционна банка (ЕИБ): "Банката на ЕС". Тя финансира мащабни проекти (транспорт, екология) и предоставя кредитни линии на местни банки. Фондът е създаден през юли 2015 г. с регламента за Европейския фонд за стратегически инвестиции, Европейския консултантски център по инвестиционни въпроси и Европейския портал за инвестиционни проекти.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- NextGenerationEU е временен инструмент за възстановяване, с бюджет до 750 милиарда евро по цени от 2018 г. Той е в основата на действията на Европейския съюз (ЕС) в отговор на кризата с COVID-19 и има за цел да се подпомогне възстановяването и да се изгради по-екологосъобразно, по-цифрово и по-устойчиво бъдеще, по-специално да се съживи потенциалът за устойчив растеж и заетост в подкрепа на прехода на държавите-членки на ЕС към екологична и цифрова икономика, финансиран някога чрез бюджета на ЕС; Механизмът за възстановяване и устойчивост е централен инструмент на NextGenerationEU, предоставящ безвъзмездни средства и заеми за подкрепа на ключови реформи и инвестиции в държавите-членки на ЕС. Той има за цел да направи икономиките по-устойчиви, екологични и цифрови, като подготвя ЕС за бъдещите предизвикателства.
- Многогодишна финансова рамка (2021—2027 г.). Многогодишните финансови рамки позволяват ЕС да планира в средносрочен план, а не от година за година, в резултат на което се създават по-ефективни политики и разходи;
- На национално ниво посредством NextGenerationEU се финансира и изготвя и Националният план за възстановяване и устойчивост (НПВУ). Съгласно него основните цели на НПВУ са да способства икономическото и социално възстановяване от кризата, породена от пандемията от COVID-19 както и да създаде една по-устойчива, справедлива и успешна икономика. В преследването на тези цели правителството изработи набор от мерки и реформи, които не само да възстановят потенциала за растеж на икономиката, но и да го развият и повишат.
- Фонд на фондовете на национално ниво. (Министерство на транспорта и съобщенията., 2022).

С оглед на изложеното следва да се направи и анализ от статистическа гледна точка как се прилагат тези финансови инструменти в областта на транспорта. Например за програмния период 2021–2027 г. Европейският съюз (ЕС) и България залагат на значително по-голямо използване на финансови инструменти (ФИ) за модернизация на транспортния сектор, преминавайки от чиста безвъзмездна помощ към хибридни модели. На ниво Европейски съюз това изглежда по следния начин. Общият бюджет на ЕС за този период е над €2 трилиона (включително NextGenerationEU). Механизъм за свързване на Европа (МСЕ) - Транспорт: Разполага с €25.8 милиарда за грантове и финансови инструменти за проекти от Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). Цели за климата: Най-малко 60% от средствата по МСЕ са насочени към проекти, допринасящи за целите на климата. InvestEU: Основен стълб за мобилизиране на частни инвестиции чрез гаранции, като се очаква да привлече над €372 милиарда допълнителни инвестиции в целия ЕС. (Фонд на фондовете (ФМФИБ), 2023).

На национално ниво моментната снимка е следната: България управлява основния си ресурс чрез Програма „Транспортна свързаност“, НПВУ и МСЕ. Бюджет на ПТС: Приблизително €1.61 милиарда. Приоритетите в България: Железопътна инфраструктура: €710.9 милиона (Приоритет 1), Пътна инфраструктура: Насочена към TEN-T и връзки с гранични пунктове и Иновации: Процедури за зарядни станции за електромобили по TEN-T мрежата на стойност €10 милиона. Съгласно МСЕ в България са одобрени проекти на стойност над €169 милиона, като €143 милиона са финансирани от ЕС. (European Court of Auditors, 2020).

Съгласно Националния план за възстановяване и устойчивост (НПВУ), транспортният сектор в България е обект на мащабни инвестиции, насочени към декарбонизация, дигитализация и повишаване на безопасността. За разлика от други държави, българският НПВУ разчита основно на безвъзмездна финансова помощ (грантове), като общият му бюджет е около €6,2 милиарда. Общият ресурс за транспорт

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
в българския план възлиза на над €533 милиона, разпределени в ключови направления за постигане на климатична неутралност, както следва:

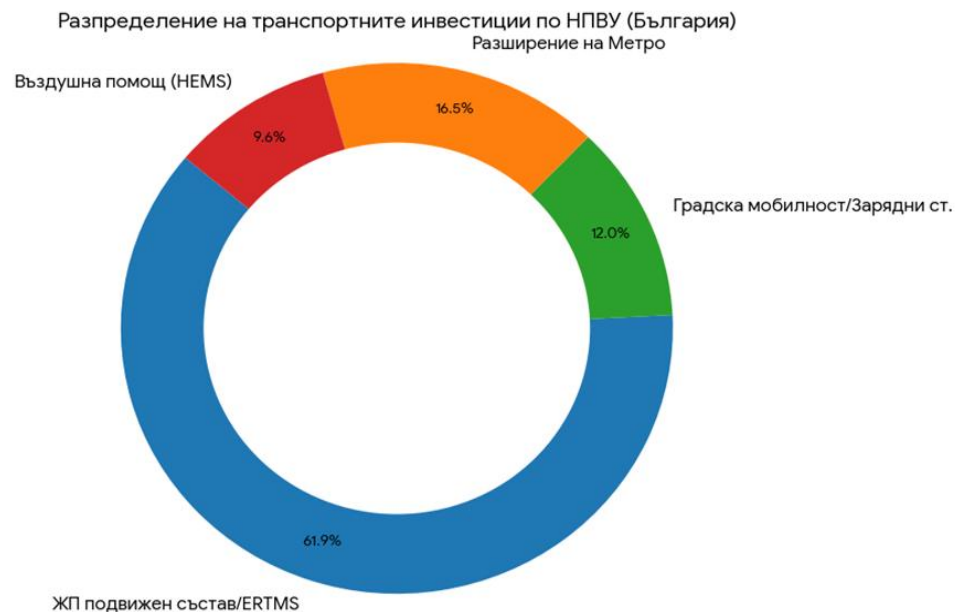
- Железопътен транспорт като най-голям дял от средствата е насочен към закупуване на нов електрически подвижен състав (42 влака и 20 push-pull състава) и внедряване на европейската система за управление на влаковете (ERTMS) върху 707 км жп линии.

- Градска мобилност: Над 126 млн. лв. (€64 млн.) са предвидени за закупуване на превозни средства с нулеви емисии за градския транспорт, изграждане на зарядна инфраструктура и мерки за пътна безопасност.

- Софийско метро: Финансиране на нови участъци от мрежата за разширяване на екологичния транспорт в столицата.

Въздушна помощ: €50,8 милиона за изграждане на система за спешна медицинска помощ по въздух (HEMS), включваща покупка на хеликоптери и изграждане на оперативни площадки.

На фигура 1 е представено разпределението на средствата по НПВУ (България) като се вижда ясно, че инвестиционният фокус в транспорта е силно ориентиран към жп сектора и зелената мобилност.



Фиг. 1. Разпределения на транспортните инвестиции по НПВУ (България)

Източник: Стратегически документи в областта на транспорта – Европейска комисия

Основната реформа в транспортния сектор, която е критично условие за следващите плащания по ПВУ, е Реформа 1: Декарбонизация на транспортния сектор.

Финансовите инструменти (ФИ) повишават ефективността в транспорта, като променят логиката на инвестиране – от „харчене на бюджет“ към управление на ресурс с възвръщаемост и ето как конкретно се отразяват на ефективността и ефикасността:

1. Финансова ефикасност: Ефектът на лоста (Leverage). За разлика от безвъзмездните грантове, финансовите инструменти (заеми, гаранции, дялов капитал) привличат частен капитал. Пример затова е: С 1 млн. евро публичен ресурс под формата на гаранция, банка може да отпусне 5 млн. евро заем за транспортна фирма. Така с малко публични пари се постига 5 пъти по-голям инвестиционен ефект. Или като е отбелязано от Вернер Хойер, бивш президент на Европейската инвестиционна банка (EIB) „Финансовите инструменти представляват интелигентен начин за разпределяне на

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

ресурсите от бюджета на ЕС. Те действат като лост за привличане на частни и публични средства, превръщайки всеки евро грант в многократна инвестиция в реалната икономика.“ (European Investment Bank, 2021)

2. Оперативна ефективност: Това е инвестиции в технологии. Ето защо, ФИ често се насочват към проекти, които намаляват текущите разходи (ОРЕХ) като: дигитализация, а именно чрез финансирането на Интелигентни транспортни системи (ИТС), което оптимизира маршрутите което води до резултатът, че е има по-малко празни курсове и по-нисък разход на гориво и по-бързо придвижване на пътниците.; или обновяване на автобусен парка посредством замяната на стари автобуси с електрически чрез нисколихвени заеми рязко, което намалява разходите за поддръжка и на гориво на километър пробег. В подкрепа на изложеното е цитатът: „За разлика от безвъзмездните средства, финансовите инструменти изискват възвръщаемост, което налага по-строга проверка на икономическата жизнеспособност на проектите. Това филтрира неефективните инвестиции и гарантира, че капиталът се насочва към транспортни иновации с най-висока добавена стойност.“ на Ерик Берглоф, главен икономист в Азиатската банка за инфраструктурни инвестиции (АИБ) и професор в LSE. (Small, K. A., & Verhoef, E. T. 2007).

3. Рециклиране на средствата (Revolving effect). Това е най-голямото предимство за устойчивостта. Когато един заем за транспортен проект се изплати, тези пари не „изчезват“, а се връщат във фонда и се инвестират в следващ проект. Ефектът, който се постига е създаване на безкраен цикъл на обновяване на инфраструктурата, вместо постоянно чакане на нов бюджетен транш, което е в потвърждение на казаното от Мариана Мацукато, икономист и автор на „Държавата предприемач“ (относно публично-частните мисии за иновации) а именно „Преходът от субсидии към револвиращи финансови инструменти е фундаментален за устойчивото развитие. Възможността за повторно използване на средствата (reusability) превръща еднократното финансиране в постоянен източник на капитал за зелена инфраструктура.“

4. Повишена дисциплина и контрол, защото ФИ изискват възвръщаемост, проектите преминават през строг банков анализ и се финансират се само проекти с реален икономически смисъл. Намалява се и рискът от изграждане на „инфраструктура за никъде“, която после тежи на бюджета за поддръжка. Или казано по –друг начин „Ефикасността в транспортния сектор се постига тогава, когато цената на услугата отразява нейните реални пределни разходи. Финансовите инструменти, обвързани с приходи от ползвателите, коригират пазарните изкривявания и стимулират по-рационалното използване на инфраструктурата.“

— Кенет Смол, професор по икономика и експерт по транспортна политика (автор на Urban Transportation Economics) (Small, K. A., & Verhoef, E. T., 2007).

5. Екологична ефикасност (Декарбонизация), от своя страна има инструменти като Зелените облигации или специализираните линии на ЕИБ, които правят екологичните решения (водороден транспорт, жп превози) по-евтини от конвенционалните. Това ускорява прехода към „зелен“ транспорт, като прави устойчивостта икономически изгодна, а не просто пожелателна. Не случайно и Никълъс Стърн, автор на знаковия „Доклад на Стърн за икономиката на климатичните промени“ споделя, че „Зелените финансови инструменти не са просто начин за плащане на прехода, те са механизмът, който пренасочва риска. Чрез тях декарбонизацията на транспорта престава да бъде разход и се превръща в активи за бъдещето.“ (Stern, N., 2007).

Следва да се направи уточнение по отношение на сравнението между ефективност и ефикасност в транспортния сектор, а именно докато ефективността отговаря на въпроса „Постигната ли целта?“, ефикасността се фокусира върху това „На каква цена е

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026 постигната?“. Изводът, който се налага е, че финансовите инструменти (ФИ) в транспорта драстично подобряват ефикасността по три основни линии:

1. Ефикасност на публичните разходи (Ефект на множителя). При грантовете 1 лев от бюджета купува транспортна услуга за 1 лев. При ФИ се постига лостов ефект, а именно публичният ресурс се използва като гаранция, която отключва 4-5 пъти повече частен капитал, а резултатът е в това, че държавата изгражда 500 км жп линии или купува 100 електробуса със същия бюджет, с който чрез грант би постигнала само 1/5 от това.

2. Ресурсно-времева ефикасност, т.е. традиционните инфраструктурни проекти често надхвърлят бюджета и сроковете, а ФИ въвеждат пазарна дисциплина тъй като проектът трябва да връща заем, всяко забавяне носи наказателни лихви и загуби за инвеститора, а резултатът е, че изпълнителите са силно мотивирани да завършат обекта по-бързо и по-евтино, за да започнат да генерират приходи (например такси за преминаване или продажба на билети).

3. Технологична и екологична ефикасност, при която ФИ стимулират прехода към активи с по-ниски преки разходи за единица работа при:

- Енергийна ефикасност: Пример затова е замяната на дизелови локомотиви с нови електрически (финансирани чрез лизинг или ФИ) като се намалява разхода на енергия на тон-километър с до 40%. или

- Оперативна ефикасност: Премиер затова е, че чрез финансови инструменти за дигитализация се внедряват системи, които намаляват времето за престой на границите или оптимизират натоварването на камионите, предотвратявайки „празни курсове“.

По отношение на увеличаване на ефикасността може да се посочи следното като например, а именно поддръжката на пътища напр. ТОЛ система или ПЧП, при които инвестицията се изплаща от потребителите, защото има постоянен поток от средства, който гарантира текуща поддръжка. Резултат е в това, че поддръжаният път предотвратява щети по превозните средства и намалява разхода на гориво, което е ефикасно за цялата икономика. Световна банка препоръчва публично-частните партньорства (ПЧП) като инструмент за повишаване на управленската ефикасност, тъй като частният сектор поема операционния риск. „Ефикасността в пътния сектор на България зависи от способността на страната да генерира собствени приходи чрез ТОЛ такси, които да покриват не само текущата поддръжка, но и амортизационните разходи. Финансовите инструменти са мостът между бюджетния недостиг и нуждите от модерна инфраструктура.“ (World Bank Group, 2018).

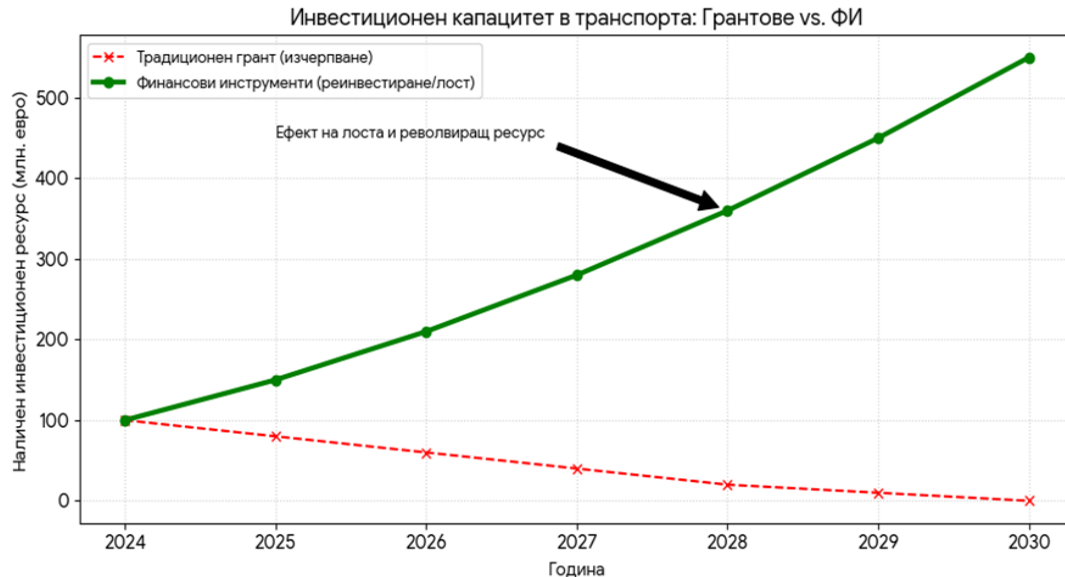
Тази графика илюстрира как при финансовите инструменти публичният ресурс не изчезва, а нараства чрез реинвестиране, за разлика от грантовете, които приключват с проекта.

Ето защо, финансовите инструменти са критична предпоставка за прехода от простото изграждане на инфраструктура към управлението на модерна, самоиздържаща се транспортна система. Тяхната роля за постигане на ефективност и ефикасност в областта на транспорта се обобщава в три основни направления:

1. Постигане на ефективност (Резултатност): ФИ гарантират, че транспортните цели (като декарбонизация и свързаност) се изпълняват чрез проекти с доказана икономическа логика. Те превръщат екологичните приоритети в печеливши бизнес модели, като стимулират обновяването на подвижния състав и внедряването на интелигентни системи, които реално намаляват въглеродния отпечатък.

2. Постигане на ефикасност (Оптимизация на ресурса): Чрез „ефекта на лоста“, ФИ позволяват с ограничен публичен ресурс да се привлекат значителни частни инвестиции. Това мултиплицира възможностите на държавата и общините, като същевременно налага строга финансова дисциплина и съкращава сроковете за изпълнение поради ангажираността на банковия сектор.

3. Дългосрочна устойчивост: За разлика от безвъзмездните грантове, които се изчерпват с приключването на проекта, финансовите инструменти създават рециклируем ресурс. Възвръщаемостта на средствата позволява постоянно реинвестиране в поддръжка и иновации, което прави транспортния сектор независим от промените в политическите и бюджетните цикли. (European Investment bank, 2020)



Фиг. 2. Динамика на инвестиционния капацитет

Източник: European Investment Bank (2021) report. Financing the sustainable.

Според Световната банка, „внедряването на принципа 'ползвателят плаща' чрез финансови инструменти е единственият начин за гарантиране на дългосрочна поддръжка на пътната мрежа.“ в контекста на ефективността, а ефикасността според Европейската сметна палата „подчертава, че ФИ филтрират икономически необоснованите проекти, което рязко повишава ефикасността на усвоените европейски средства.“

Това са две страни на една монета, чиято предпоставка са финансовите инструменти, които генерират както ефективност, така и ефикасност.

На следващата графика (фигура 3) може да се проследи ефектът от прилагане на финансовите инструменти и реформите в транспорта. От нея става ясно, че при усилено прилагане на иновации посредством финансовите инструменти расте и ефективността и ефикасността им през намаляване на вредните емисии.

В контекста на Националния план за възстановяване и устойчивост и европейските програми, интеграцията на финансови инструменти с реформи в сектора е единственият път към постигане на транспортна система, която е едновременно модерна, достъпна и финансово жизнеспособна. „Както посочва Вернер Хойер, финансовите инструменти не просто финансират, те мобилизират потенциала на частния сектор, осигурявайки търсената ефикасност, докато според Мариана Мацукато, именно техният револвиращ характер е гарант за дългосрочната устойчивост на транспортните инвестиции.“ Тя посочва още: „Ако не дефинираме какво означава 'стойност' в публичния сектор, ние винаги ще бъркаме ефикасността с простото рязане на разходи. Истинската ефикасност е в капацитета на държавата да инвестира дългосрочно там, където пазарът се проваля“ (European Investment bank, 2021).



Фиг. 3. Пътна карта на ефективността (2022-2027)

Източник: Европейска комисия и национална стратегическа рамка в транспорта

В контекста на Националния план за възстановяване и устойчивост и европейските програми, интеграцията на финансови инструменти с реформи в сектора е единственият път към постигане на транспортна система, която е едновременно модерна, достъпна и финансово жизнеспособна. „Както посочва Вернер Хойер, финансовите инструменти не просто финансират, те мобилизират потенциала на частния сектор, осигурявайки търсената ефикасност, докато според Мариана Мацукато, именно техният революционен характер е гарант за дългосрочната устойчивост на транспортните инвестиции.“ Тя посочва още: „Ако не дефинираме какво означава 'стойност' в публичния сектор, ние винаги ще бъркаме ефикасността с простото рязане на разходи. Истинската ефикасност е в капацитета на държавата да инвестира дългосрочно там, където пазарът се проваля.“ (European Investment bank, 2021).

Разглеждането на финансовите инструменти през призмата на устойчивото развитие променя фундаментално тяхната роля: те вече не са просто средства за печалба, а лостове за постигане на екологични и социални цели (Mazzucato, M., 2013).

В контекста на публичните политики (особено тези на ЕС), преходът от безвъзмездна помощ (грантове) към финансови инструменти е продиктуван именно от стремежа към постигането на по-голяма ефективност и повишаване на ефикасността на използваните финансови стимули от институциите на Европейския съюз към държавите-членки,

Финансовите инструменти превръщат устойчивото развитие от „разход“ за бюджета в „инвестиция“ за бъдещето. Те са предпоставка за устойчивост, защото принуждават пазарните участници да мислят дългосрочно и отговорно (fi compass, 2021).

За да разберем дълбоката връзка между финансовите инструменти, устойчивото развитие и концепциите за ефективност и ефикасност, можем да изведем от трудовете на някои автори на нашето съвремие. Те променят тенденциите, защото разглеждат финансите не просто като математика, а като инструмент за социална и екологична промяна. Например Мацукато твърди, че държавата е ефикасна, когато използва финансови инструменти (като публични инвестиционни банки), за да „създава пазари“, а не просто да запълва дупки. Според нея важното е „...не е колко пари има, а в каква

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

посока се движат те. Финансовите инструменти трябва да бъдат проектирани така, че да не обслужват само краткосрочната печалба, а да решават големите предизвикателства на нашето време – като климатичната криза и устойчивия транспорт...“.

От друга страна ефективността в контекста на т.нар. „Зелен капитализъм“ и според Джон Елкингтън (създател на концепцията за „Тройния краен резултат“ – Triple Bottom Line „.....в 21-ви век не се измерва само чрез балансовия отчет на компанията. Истинската ефикасност на един финансов инструмент се вижда, когато той успява едновременно да генерира икономическа възвръщаемост, социална справедливост и екологично възстановяване.“ Тук може да се направи и изводът, че финансовите инструменти превръщат транспорта от „замърсител и консуматор“ в „устойчив актив“. Те принуждават инженерите и мениджърите да работят заедно – инженерите за екологична ефективност, а мениджърите за финансова ефикасност. (Elkinjton, J.,1998)

Заклучение

Съвременната транспортна политика на Европейския съюз и България изисква радикална трансформация към декарбонизация и дигитализация. Традиционният модел на безвъзмездна финансова помощ (грантове) вече не е достатъчен за мащабните нужди на сектора. В този контекст, финансовите инструменти (ФИ) – заеми, гаранции и дялово участие – се утвърждават като ключова предпоставка за постигане на ефективност (реализиране на стратегическите цели) и ефикасност (оптимално използване на публичния ресурс). Финансовите инструменти в сектора на транспорта вече не се разглеждат просто като алтернатива на безвъзмездното финансиране, а като задължителна предпоставка за устойчиво развитие. Финансовите инструменти (ФИ) (заеми, гаранции, дялов капитал) са основен катализатор за устойчивото развитие на транспорта, като превръщат сектора от консуматор на субсидии в икономически устойчива система. Чрез „ефекта на лоста“ те мобилизират значителен частен ресурс, осигурявайки бюджетна ефикасност и ефективност на инвестицията. ФИ налагат пазарна дисциплина, която минимизира риска от лошо управление и осигурява рециклиране на капитала за бъдещи инвестиции, правейки транспортната свързаност дългосрочно независима от бюджетни дефицити. Чрез тях държавата и ЕС не просто „даряват“ средства, а ги „завъртат“ в икономиката. Това е най-високата форма на ефикасност – способността един и същ лев да финансира поредица от устойчиви проекти във времето. Така публичният ресурс действа като катализатор, който отключва многократно по-голям частен капитал. Ето защо, истинската ефективност се постига само когато икономическият растеж и екологичната отговорност се слейт в един общ финансов продукт. Тогава финансовите инструменти в транспорта превръщат климатичните цели от административна тежест в бизнес възможност, осигурявайки едновременно мобилност на хората и сигурност за бъдещите поколения.

Използвана литература

- European Investment Bank (2021). *The EIB Group Activity Report: Financing the sustainable transition*.
- Mazzucato, M. (2013). *The Entrepreneurial State: Debunking Public vs. Private Sector Myths*. Anthem Press. (Относно ролята на държавата в насочването на капитал към иновации и ефикасност).
- Small, K. A., & Verhoef, E. T. (2007). *The Economics of Urban Transportation*. Routledge. (Фундаментален труд за икономическата ефикасност и принципите на таксуване в транспорта).

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
- Stern, N. (2007). *The Economics of Climate Change: The Stern Review*. Cambridge University Press. (За икономическата логика на инвестициите в декарбонизация).
- European Court of Auditors. (2020). *The EU core road network: shorter travel times but the network is not yet fully functional* (Special Report No 09/2020). Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- European Investment Bank. (2020). *EIB Group Sustainability Report 2020: Investing in the Sustainable Development Goals*. Luxembourg: EIB.
- World Bank Group. (2018). *Bulgaria: Public Expenditure Review – Transport Sector*. Washington, DC: World Bank.
- Министерство на транспорта и съобщенията. (2022). *Национален план за възстановяване и устойчивост на Република България: Компонент „Транспортна свързаност“*. София: МТС.
- Fi-compass. (2021). *Financial instruments for sustainable transport: A guide for managing authorities*. European Commission & EIB.
- Фонд на фондовете (ФМФИБ). (2023). *Годишен доклад за напредъка по прилагане на финансовите инструменти в България*. София: ФМФИБ. <https://fmfib.bg/storage/reports/documents/01KGHAD0QCH4Z5SDNEK7D45YQ8.pdf>
- Elkinjton, J. (1998), *The Triple Bottom Line of 21st Century Business*. Environmental Quality Management, pp. 37-51. <https://proppg.ufersa.edu.br/wp-content/uploads/sites/11/2016/10/Referencia-de-Lilian-Giesta-Triple-bottom-line-in-21-century-2.pdf>
- Европейска сметна палата (2016). *Изпълнение на бюджета на ЕС чрез финансови инструменти — поуки от програмния период 2007—2013 г.* (съгласно член 287, параграф 4, втора алинея от ДФЕС), ЕСП. <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/financial-instruments-19-2016/bg/>
- Бонев., Ж., (2020). *Финансови инструменти*, Сп. “Данъчна практика”, брой: 2002/6,), София.
- Министерски съвет на Република България (2022). *Националния план за възстановяване и устойчивост на Република България – версия 1.5*, Министерски съвет на Република България. <https://nextgeneration.bg/upload/67/BG+FinalRRP+2022-04-06-08-30+%28-TCA-%29.pdf>
- ББР (2018). *Информация относно финансовите инструменти и рисковете, свързани с тях*, Българска банка за развитие.
- EUROSTAT (2026). *European Statistical Monitor*. ec.europa.eu/eurostat/cache/dashboard/european-statistical-monitor/?topic=economy&indicator=DB5
- European Commission, official website.

**РАЗРАБОТВАНЕ НА МЕТОДИКА ЗА СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ И
ОЦЕНКА НА УСПЕВАЕМОСТТА НА МЕТОДИТЕ ЗА
ПРОГНОЗИРАНЕ НА ВЕЛИЧИНИТЕ, ХАРАКТЕРИЗИРАЩИ
ПРОЦЕСИТЕ В ТРАНСПОРТА**

НИКОЛАЙ ВЕНКОВ НИКОЛОВ

Докторант, Икономика и управление (транспорт), УНСС, София

Резюме:

В настоящия доклад е изяснена значимостта на прогнозирането на очакваните тенденции и на големината на изменение на величините, характеризиращи процесите в транспорта. Разработена е методика за интегрална оценка на успеваемостта на методите за прогнозиране, което дава възможност, както за техен сравнителен анализ, така също и за оценка на надеждността и практическата приложимост на всяка една прогноза. При това се постига спестяване на една не малка част от обема работа по обработване на данните, тъй като отпада необходимостта от поединично отчитане и сравнение на всеки един емпирично установен резултат със съответната точка от прогнозната графика и допълнителна селекция и обобщение.

Ключови думи: успеваемост, прогнози, сравнителен анализ, оценка.

Abstract:

This report clarifies the importance of forecasting the expected trends and the magnitude of change in the quantities characterizing the processes in transport. A methodology has been developed for an integral assessment of the success of forecasting methods, which allows for both their comparative analysis and for assessing the reliability and practical applicability of each forecast. This saves a significant amount of data processing work, as there is no need for individual reporting and comparison of each empirically established result with the corresponding point on the forecast graph and additional selection and summary.

Keywords: success rate, forecasts, comparative analysis, assessment.

Увод

В нашето съвремие транспорта е отрасъл с ключова значимост, както за останалите сектори на икономиката, така и за бита и социалния живот на обществото. Силното нарастване на интензивността на превозите с отделните видове транспорт, особено през последните десетилетия има своите ежедневни преки и косвени отражения (ефекти) върху бита на цялото население, които макар и да са различни по своята същност и сила на проявление налагат необходимостта от търсене на начини за тяхното изучаване, анализиране и прогнозиране на големината и силата на очакваните им бъдещи проявления (Мутафчиева, В. & Минков, Т., 2016).

3. Етапи на изготвяне на оценка на успеваемостта на прогноза

За да постигнем тези цели е необходимо да насочим усилията си в четири основни етапа:

1–ви. Детайлно да анализираме тяхната същност и механизъм на действие.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

2–ри. Да разполагаме с обективно отчетена, обобщена и анализирана информация за мащабите на проявление на тези ефекти в последните години и десетилетия.

3–ти. Да изберем от досега съществуващите (или да разработим) метод, с чиято помощ да можем да прогнозираме мащабите на проявление, т.е. количествените измерения на всеки един процес и /или ефект произтичащ от транспортната дейност, както и на величините, които го характеризират.

4–ти. Да изберем от досега съществуващите (или да разработим) метод, с чиято помощ да направим сравнителен анализ и оценка на успеваемостта на направената в предходната стъпка прогноза.

Тъй като в специализираната литература най–малко внимание е отделено на четвъртия от описаните по–горе етапи нека да насочим анализа си именно към него – оценка на успеваемостта на прогнозите за изменението на величините, характеризиращи видовете транспорт (интензивност на транспортните потоци, количества вредни емисии от транспорта ПТП, загуби от престои в задръствания, замърсяване на въздуха ,водите и почвите и др.)

1. Основни методи за прогнозиране

В специализираната литература успеваемостта на прогнозите за изменение на произволно избрана разглеждана величина най–често се измерва с броя познати резултати (**m**) от общия брой резултати (**n**) в разглеждания масив от данни или респективно с отношението на тези две стойности, изразено в проценти:

$$P = m/n \times 100 \quad (1)$$

В част от случаите тази методика се модефицира, като се прави отчитане на отношението на броя случаи, при които отчетения резултат $m^*=(m \pm \mu)$ се отклонява от емпиричния с отклонение μ ,чиято големина е приета за пренебрежимо малка (Вейбул Ер. X,. 1971), т.е. формула (1) би добила вида:

$$P = (m \pm \mu) /n \times 100 \quad (1^*)$$

Нека да разгледаме като пример прогнозата за изменение на една от най-важните величини в автомобилния транспорт - интензивността на автомобилните потоци, която е фактор с определяща зависимост за големината на проявление на всички негативни последствия от масовото използване на автомобилния транспорт (*ПТП, загуби от престои в задръствания, замърсяване на въздуха ,водите и почвите и др.*). Нека да онагледим графично двата подхода за отчитане на успеваемостта на прогнозата, като приемем, че разглежданата величина се променя по експоненциален закон с r–процента годишно нарастване, т.е. по формулата:

$$P(t)=P_0(1+r)^t \quad (2)$$

където:

$P(t)$ – транспортен поток след t години;

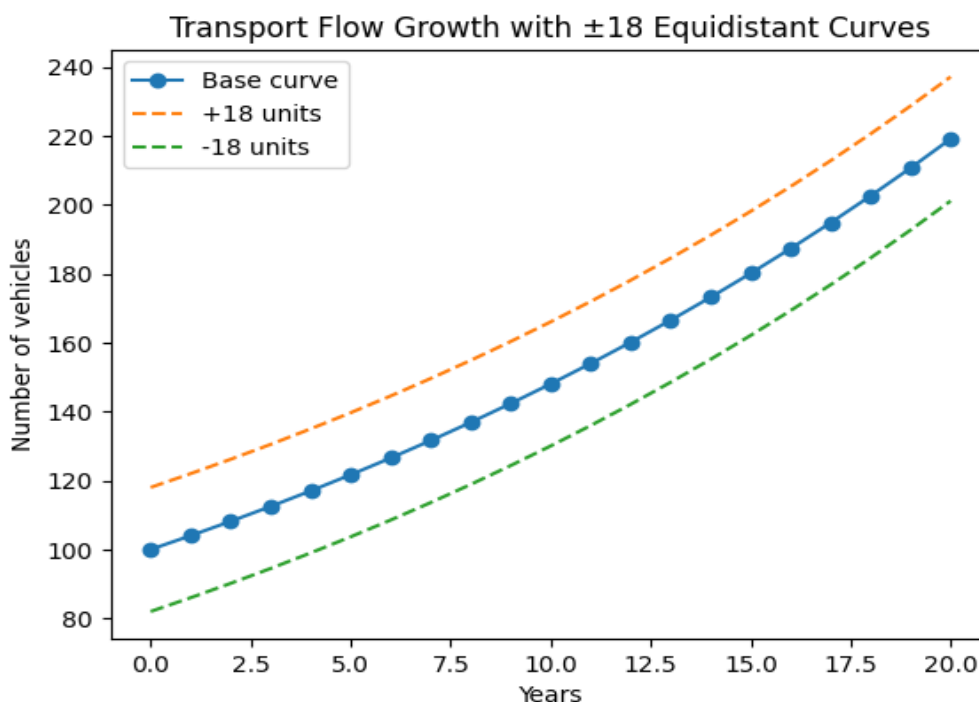
P_0 – начален (изходен) транспортен поток;

r – годишен темп на нарастване на потока;

t – период на прогнозиране (в години).

При първият подход прогнозата би се считала за успешна единствено за случаите при които емпирично отчетените резултати са точки от графиката на прогнозната функция (фигура 1).

При втория метод прогнозата се приема за успешна в случаите, когато емпиричните резултати са точки от графиката на прогнозната функция, както и когато те попадат в допусковото поле, намиращо се между две еквидистантни криви, отдалечени от тази графика на разстояние равно на приетото отклонение μ , (фигура 1).



Фиг. 1. Прогнозна крива и еквидистантни криви, очертаващи допусковото поле

Източник: (собствени анализи, изложени в доклада)

Очевидно е, че и двата метода са приложими само за дискретни величини, тъй като изискват поединично отчитане и сравнение на всеки един емпирично установен резултат със съответната точка от прогнозната графика и допълнителна селекция и обобщение. Това със сигурност би увеличило обема от работа и би затруднило евентуалната обработка на данните, особено при проследяването на изменението на величини, за чиито анализ се изисква отчитането на голям брой резултати. Такива величини в транспорта са емисиите с различни видове замърсители от отделните видове транспорт, шумовото замърсяване и др.

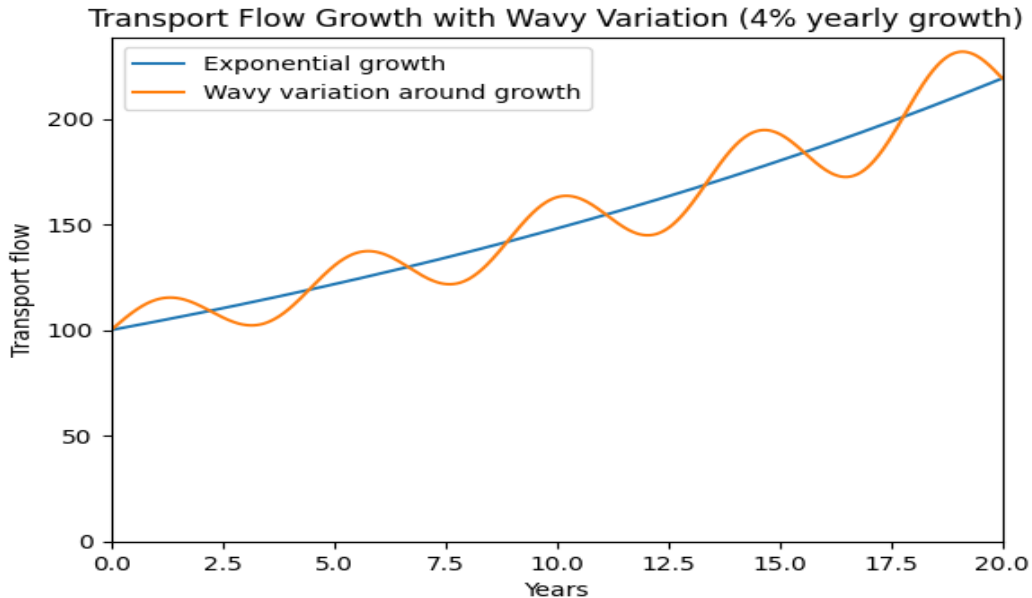
2. Интегрална оценка на успеваемостта на прогнозите

Поради гореизложените съображения предлагам за оценка на успеваемостта на прогнозите за бъдещото изменение на величините, характеризиращи процесите в транспорта и развитието на транспортна система, която да допринася за икономическия просперитет на обществото (Бакалова, В., & Николова, Хр., 2018). да се използва една съвсем различна по своята същност методика, която ще изложя в следващата част от доклада.

Нека да продължим анализа на разглеждания пример, като допуснем, че за прогнозиране на нивата на интензивност на транспортните потоци сме приели да

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

използваме досега разглеждания опростен метод, предвиждащ 4% годишно нарастване. Нека този път да разгледаме един предходен период от 20 години за да имаме възможността върху теоретичния модел да наложим емпирично отчетените резултати, като приемем, че те дефинират една плавна крива, представляваща графика на функцията f_{emp} , която би имала характера на недискретна величина (фигура 2).



Фиг. 2. Прогнозна крива и крива, дефинирана от емпирични резултати

Източник: (собствени анализи, изложени в доклада)

Очевидно в този случай степента на припокриване на двете криви би била най-пълна и най-точна интегрална характеристика на успеваемостта на прогнозата. Т.е. решението на въпроса се свежда до намиране на начин (или методика) по които да направим оценка именно на това припокриване.

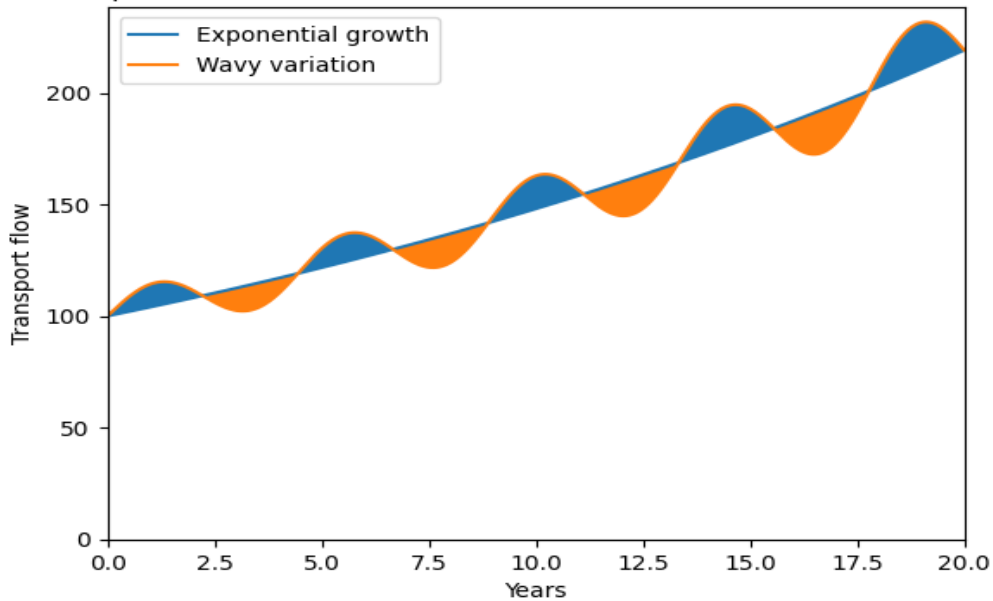
За да оценим припокриването нека да пресметнем големината на разминаването. Тя би могла да се изрази, като сума от площите заключени между двете криви (оцветените в синьо зони съответстват на случаите, когато опитно установените стойности надвишават прогнозните предвиждания, а зоните оцветени в оранжево отразяват случаите, когато е изпълнено обратното условие (фигура 3).

Нека означим със следящ индекс i точките на пресичане на двете криви (първата от които лежи на ординатната ос), тогава всяка една от площите в оцветените зони би могла да се изрази с израза (3):

$$S_i = \int_i^{i+1} f_{emp,i} dt - \int_i^{i+1} f_{пр} dt \quad (3)$$

Като е необходимо да се направи уточнението, че за целия разглеждан период прогнозната крива $f_{пр}$ може да се дефинира с един израз, докато за да се постигне по-прецизно моделиране на опитно установената крива f_{emp} е препоръчително тя да се моделира с отделна функция $f_{emp,i}$ за всяка зона между две съседни точки ($i, i+1$).

Transport Flow Growth with Oscillations and Shaded Half-Period Areas



Фиг. 3. Разминавания между прогнозната крива и кривата, дефинирана от емпирични резултати

Източник: (собствени анализи, изложени в доклада)

Освен това, както е видно от графиката, в този му вид израз (3) е валиден само за случаите, когато стойностите на $f_{\text{емп},i}$ са по-големи от стойностите на $f_{\text{пр},i}$, като в обратните случаи биха се получили резултати, които биха били коректни по абсолютна стойност, но с отрицателен знак.

Поради тази причина, за да запази своята валидност разглежданият израз, дефинираната с него разлика трябва да се отчита, като абсолютна стойност (модул) и респективно този израз да добие вида:

$$S_i = \left| \int_i^{i+1} f_{\text{емп},i} dt - \int_i^{i+1} f_{\text{пр},i} dt \right| \quad (3^*)$$

Тогава търсената големина на разминаванията между двете криви би могла да се изрази с формулата:

$$\sum_{i=1}^n S_i = \sum_{i=1}^n \left| \int_i^{i+1} f_{\text{емп},i} dt - \int_i^{i+1} f_{\text{пр},i} dt \right| \quad (4)$$

И след като разполагаме с изведения по-горе израз, нека да се върнем към завършващия етап от разработваната методика за оценка на успеваемостта на прогнозите, която според формула (1) може да се дефинира, като отношение на броя познати резултати (**m**) от общия брой резултати (**n**) в разглеждания масив от данни.

При интегралната оценка, аналог на броя познати резултати (**m**) е разликата между площта под прогнозната крива за целия разглеждан период (*от първо до n-то отчитане на резултат*) и пресметнатата в горното изложение големина на разминаванията:

$$\int_1^n f_{np} \cdot dt - \sum_{i=1}^n \left| \int_i^{i+1} f_{emp_i} dt - \int_i^{i+1} f_{np} dt \right| \quad (5)$$

Респективно аналог на **(n)** е цялата площ под кривата на **f np**. Следователно в интегрална форма еквивалентен израз на отношението **m:n**, което е прието за оценка на успеваемостта на дадена прогноза е израз:

$$\left(\int_1^n f_{np} \cdot dt - \sum_{i=1}^n \left| \int_i^{i+1} f_{emp_i} dt - \int_i^{i+1} f_{np} dt \right| \right) : \int_1^n f_{np} \cdot dt \quad (6)$$

Който след преобразуване добива вида:

$$1 - \sum_{i=1}^n \left| \int_i^{i+1} f_{emp_i} dt - \int_i^{i+1} f_{np} dt \right| : \int_1^n f_{np} \cdot dt. \quad (7)$$

Заклучение

През последните десетилетия транспорта заема все по-значима и ключова роля, както в икономиката, така и в бита и социалния живот на хората. Поради тази причина в бъдеще все по-осъзната и актуална ще става необходимостта от прогнозирането както на очакваните тенденции, така и на големината на изменение на величините, характеризиращи процесите в транспорта.

Така разработената методика ни дава възможност да правим интегрална оценка на успеваемостта на дадена прогноза без да е необходимо поединично отчитане и сравнение на всеки един емпирично установен резултат със съответната точка от прогнозната графика и допълнителна селекция и обобщение. Това със сигурност би спестило една не малка част от обема работа и би улеснило евентуалната обработка на данните, особено при проследяването на изменението на величини, за чиито анализ се изисква отчитането на голям брой резултати. Такива величини в транспорта са емисиите с различни видове замърсители от отделните видове транспорт, шумовото замърсяване и др. При техния анализ в повечето случаи измервателните уреди подават информацията във вид на графика, което прави тази методика още по-удачна за използване. Освен това използването на тази методика би улеснило сравнителния анализ между различни прогнози, както и оценката на тяхната надеждност и практическа приложимост.

Използвана литература

- Бакалова, В., & Минков, Т., (2011). *Прогнозиране и планиране на транспортната дейност*, Издателски комплекс – УНСС.
- Бакалова, В., & Николова, Хр.. (2010). *Икономика на транспорта*, Университетско издателство „Стопанство“.
- Вейбул Ер. Х., (1971). *Разпределение, свързано с вероятностите*.

**РАЗВИТИЕ НА КОНЦЕПЦИЯТА ЗА ЕДИННА ЕВРОПЕЙСКА
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО ДВИЖЕНИЕ
(ERTMS) - БЪЛГАРСКИЯТ ОПИТ В ОБЩИТЕ ЕВРОПЕЙСКИ
ТЕНДЕНЦИИ**

ВЕСЕЛИН ВЕСЕЛИНОВ КИРЕВ

Студент, магистърска програма „Транспортен мениджмънт“, УНСС

Резюме:

Известен принос на настоящото изследване е в представянето на по-цялостна картина на развитието – своеобразна хронологична и типологична характеристика на някои от системите за управление на влаковото движение, както в международен, така и в национален аспект, от първите стъпки в развитието на железопътния транспорт до наши дни. Особено за българския контекст, това е може би първото по-подробно изследване през последните години, което включва някои статистически сравнения, както и елементи за оценка на развитието на тези системи. Специфичен фокус на изследването е развитието на ERTMS в европейски и български контекст.

Ключови думи: *осигурителна техника, ERTMS, история на управлението на влаковото движение.*

Abstract:

A certain contribution of this research is in presenting a more comprehensive picture of the development – a kind of chronological and typological characterization of some of the train traffic management systems in both international and national aspects from the first steps of railway development to present days. Especially for the Bulgarian context, this is probably the first more detailed study in the recent years, which includes some statistical comparisons, as well as elements of assessment of the development of these systems. A specific focus of the study is the development of ERTMS in an European and Bulgarian context.

Keywords: *Safety equipment for railway transport, ERTMS, history of train traffic management.*

Увод

Единната европейска система за управление на железопътното движение (ERTMS) е неразривно свързана с надграждането на общата концепция за функциониране на железницата като вид транспорт. Внедряването на тази единна система намалява фрагментацията и позволява допълнително повишаване на конкурентоспособността и разширяване на оперативната съвместимост на железопътния транспорт не само в Европа, но и сред много държави по света. Известен принос на настоящата работа е в представянето на една по-широкообхватна картина на развитието – един вид хронологична и типологична характеристика на някои от системите за управление на влаковото движение в международен и в национален аспект от първите стъпки на развитие на железницата до наши дни. Специално за българския контекст това вероятно е първи по-подробен опит в последните години, който включва някои статистически сравнения, както и елементи на оценка за развитието на тези системи у нас. Подобни изследвания, проследяващи хронологичното развитие на други части от системата на железницата, отнасящи се за подвижния състав – вагони и локомотиви, а също и построяването на конкретните участъци от железопътната мрежа, са правени в

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

миналото, докато осигурителната техника е останала встрани, вероятно поради нейните характеристики и специфики. Настоящата работа си поставя за цел и да събере и обобщи информация относно въвеждането на ERTMS в България и предизвикателствата, пред които е изправено нейното изграждане.

1. Историческо развитие на системи за безопасност и управление на железопътното движение

В човешката история до създаването и усъвършенстването на железопътния транспорт хората са използвали движението по видимост. То се характеризира с движение с такава скорост, че движещият се пешеходец или превозно средство, управлявано от човека, да могат да спрат или заобиколят при наличието на препятствие по неговия път, независимо дали това е участник в движението, някакъв предмет на пътя или друго препятствие. Този принцип все още важи и днес в значителна степен при автомобилния транспорт. По-малкото триене на колоосите в релсите, което осигурява енергоефективността на железопътния транспорт, обаче носи със себе си и относителен недостатък заради по-затрудненото спиране и необходимостта от по-голямо спирачно разстояние, в сравнение именно с автомобилния транспорт. Поради тази причина и непрекъснато увеличаващите се скорост и интензивност на движението, след средата на XIX в. започва да става необходимо използването на допълнителни системи, които да подпомагат взимането на решения на по-ранен етап от движението, включително и без да е налице пряка видимост, както и при всякакви метеорологични условия по линиите. Така се появява и необходимостта от поемане на отговорност и от други лица/служби, които заедно със самия управляващ железопътното возило машинист, да отговарят за безопасността на движението по пътя пред и зад влака. В началото на 40-те години на XIX в. с навлизането на телеграфа се създава механизъм/принципът на движение на т.нар „дистанционни участъци“. Това действие за създаване на взаимна зависимост между пътя и движещото се возило, води до изобретяване и непрекъснато усъвършенстване на системи за сигнализация и управление на железопътния трафик, успоредно с усъвършенстването на подвижния състав.

Най-напредничавите във внедряването на системи за управление на влаковото движение са страните, в които железницата е развита най-рано и най-силно – Великобритания, Франция, Германия и САЩ. В САЩ развитието на сигнализацията и влаковия контрол се дели най-общо на два периода – преди и след 1920 г. Преди тази година основното развитие и напредък са в контрола на работата на железопътните стрелки и блоковата сигнализация. А в следващите десетилетия – във връзка с необходимостта от придвижване с по-висока скорост и на по-голям и тежък трафик, се преминава към централизиран контрол на влаковото движение, непрекъснати сигнали в кабината на машиниста и автоматичен влаков контрол (ATCS). (United States Congress, 1978, p. 215) С течение на времето и навлизането на новите технологии, ATCS се превръща освен в система за контрол на влаковата работа, и в система за пренос на данни, както и за търговски и икономически анализ (Ангелов, ATCS - системна интеграция на информационно - технологичните системи в железниците, 1992). (разбиране, което стои в основата на създаването, внедряването и развитието на елементите на ERTMS в Европа).

Ако се върнем в началото на XX в., една от най-характерните и основополагащи железопътни системи, която остава и вероятно ще съществува, докато влаковете се управляват от машинисти, е т.нар. „тотман“, dead man switch или Sicherheitsfahrerschaltung (Sifa) или още наричано - система за бдителност, при която през определен период (около

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

30 секунди) водачът/машинистът трябва да извършва определено действие – да натиска специален бутон, ръчка, педал или друго устройство (в по-новия подвижен състав – всяко извършено действие по управление на машината), с което да демонстрира, че е на мястото си, че следи движението и реагира на сигналите. При липса на реакция, в определен времеви интервал, влакът спира автоматично. Тя навлиза почти едновременно в САЩ и Европа като първите сведения са за получен патент за такава система в Германия през 1922 г. (Worldwide Espacenet, 1923), а в последствие и в САЩ, по-конкретно в метрото в Ню Йорк през 1927 г. (Newman, 2010).

Друг пример за по-ранна система за управление на влаковото движение, разчитаща на механични и физични явления е системата „Индузи“, която навлиза за първи път в Германия през 1934 г. и която продължава да се използва до днес в много различни страни от Европа и Азия. В най-простия си вид/принцип, тя представлява система за комуникация между инфраструктурата и подвижния състав чрез използване на магнитно поле. Пасивни магнити, излъчващи определени честоти, са разположени до релсовия път в рамките на железопътната инфраструктура, а с активни магнити е съоръжен подвижният състав. Тази система служи за ограничаване на скоростта или спиране на влака, ако той навлиза в забранен за влизане участък или пък се движи с по-висока скорост от максимално разрешената. При липса на реакция от машиниста при преминаване покрай подаден от системата сигнал, влаковата спирачка се задейства автоматично. (Meeyenberg, 2025). Подобно е действието на системата „Крокодил“ във Франция. Тези системи стават известни и под общото наименование „автостоп“.

2. ERTMS и нейната история

Посочените системи за автоматична влакова защита (блокировка) са само някои от примерите за разнообразните и не винаги съвместими помежду си системи за железопътно движение и управление на трафика, които са внедрени и развити в периода от началото на широкото използване на железницата през 20-те години на XIX в. до началото до 80-те години на XX в. Въпреки безспорния успех на тази концепция за управление, която е затвърдила железопътния транспорт като интермодален лидер в безопасността, тя не може сама по себе си да даде отговор на въпроса – как свързаността между отделните държави да се подобри допълнително и как един и същи подвижен състав да може да се ползва на територията на различни европейски страни. Решението на въпроса в по-голяма степен се оказва политическо, отколкото технологично. Ето защо още със своето създаване през 1957 г. Европейската икономическа общност започва да търси решения за осигуряване на непрекъсваемост в транспортната свързаност, включително и при железниците, като ключ за създаването на единен пазар. През декември 1989 г. министрите на транспорта на тогавашните страни членки на Европейската икономическа общност (преди тя да се преобразува в Европейски съюз през 1992 г.) взимат решение за извършване на задълбочен анализ на проблемите, свързани със сигнализацията и влаковия контрол на територията на съюза. (ERTMS.net)

През 1995 г. се поставя началото и на самата ERTMS със създаването на т.нар. „мастър план“ за националните железници на първите три страни участнички – Германия, Франция и Италия. Системата осигурява оперативна съвместимост, намалявайки разходите за закупуване и поддръжка на сигнализационните системи, както и увеличавайки скоростта на влаковете, капацитета на инфраструктурата и нивото на безопасност в железопътния транспорт. При нея, за разлика от споменатите по-ранни системи, които в по-голямата си част са аналогови по своята същност, става въпрос за дигитален пренос на информация и многократно по-големи възможности за управление

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
на железопътното движение и за постоянна двупосочна комуникация в реално време между подвижният състав и инфраструктурата.

В периода от 2000 до 2015 г. следва същинско разширено внедряване на системата на територията на целия Европейски съюз и създаване и допълване на съответната нормативна рамка (Николова, 2017, стр. 76-80). Така, през 2015 г. вече са оборудвани системите за шестте европейски товарни коридора с обща дължина 9900 км. (Николова, 2017, стр. 80) Към началото на 2026 г. са внедрени или предстои внедряване (сключени са договори) на различните нива на ERTMS за 57 304 км. линейна железопътна инфраструктура на територията на ЕС, а частта ETCS е оборудвана или предстои оборудването ѝ (сключени са договори) на 17 488 единици тягов подвижен състав. (ERTMS.net) Към настоящия момент над 51 държави по света внедряват ERTMS и тя фактически се е превърнала в световен стандарт за управление на влаковото движение. (UNIFE, 2026) За да се улесни въвеждането на ERTMS, от бюджета на ЕС са разпределени близо 1,2 млрд. евро за периода 2007—2013 година. За периода 2014—2020 г. общата сума е 2,7 млрд. евро (Европейска сметна палата, 2017, стр. III).

Разбира се, внедряването на ERTMS съвсем не преминава гладко и без предизвикателства (Brutin, 2010). Въпреки целта за обща оперативна съвместимост на системите, на много места с течение на времето при изпълнението на различни проекти, се е стигнало до реализиране на местни специфични елементи от системата с непълна съвместимост/интероперабилност. Ето защо, през 2016 г. е приета нова директива, с която са обновени и изискванията за оперативна съвместимост, като Европейската железопътна агенция (ERA) трябва да бъде информирана регулярно за напредъка на внедряването на различните системи за оперативна съвместимост от всяка държава членка, включително ERTMS. А всички елементи от системите би трябвало да отговарят на общи спецификации. За всяко съмнение, държавите членки трябва да се обръщат към ERA (Европейска комисия, 2016, стр. ал. 47).

През 2017 г. Европейската сметна палата (ЕСП) публикува специален доклад, посветен на внедряването на ERTMS. В него тя посочва, че проверката към онзи момент свидетелства за нехомогенно внедряване на ERTMS на територията на ЕС в ограничена степен, въпреки че нейната концепция и визия за засилване на оперативната съвместимост не се оспорват от железопътния сектор като цяло. Поради тази причина са изпратени редица специални препоръки до ЕК. В тях е посочено, че идеята за ERTMS има безспорни предимства. Задълженията за въвеждането ѝ са били законодателно поставени още в края на XX в., но Сметната палата, ЕК е започнала да оценява в цялост разходите по внедряването ѝ едва през 2015 г. Сроковете за внедряване не се считат за достатъчно реалистични (Европейска сметна палата, 2017).

След като са взети предвид посочените препоръки, се стига и до изготвянето и приемането на новия регламент 2024/1679, с който се поставят съвсем конкретни изисквания към страните членки. Според него, ERTMS трябва да бъде внедрена поетапно със следните срокове: по главната мрежа – до края на 2030 г., по разширената основна мрежа – до 2040 г. и по широкообхватната мрежа – до 2050 г. (Европейска комисия, 2024).

3. Развитието на системи за управление на железопътното движение в България

В България, от построяването на първите километри железопътна мрежа след 60-те години на XIX в., се е разчитало основно на ръчен труд за управление на движението на влаковете, включително и обръщането на стрелките по железопътната мрежа. През 20-те и 30-те години на XX в. влиянието на новите процеси при управлението на

влаковото движение се усеща и у нас. Това води до реализацията и на първите гарови централизации.

От края на 30-те години навлизат първите такива системи като Електромеханична централизация (ЕМЦ) и Релейна уредба за ключова зависимост (РУКЗ). Едни от най-ранните системи от типа на ЕМЦ, в експлоатация от края на 30-те и началото на 40-те години се намират в гарите Бов, Горна Оряховица и Горна баня. През август 1958 г. се внедрява в редовна експлоатация монтираната в гара "Илиянци" нова, източногерманска Маршрутно - релейна централизация (МРЦ) WSSB GS I, появила се през 1955 г. в Германската демократична република. В множество гари в България впоследствие е монтирана втората версия на тази МРЦ - WSSB GS II модел от 1958 г. Всички МРЦ от двата модела продължават да работят и до днес. (Министерство на транспорта и съобщенията, 2019) (Българска Търговско-промишлена палата, 2021) В края на 60-те и началото на 70-те години на XX в. в България се изгражда и първата Диспечерска централизация по линията София (Илиянци) – Карлово, която е приета в експлоатация официално с доклад с приемо-предавателен протокол до Министерски съвет №16-28/1972 от 22.04.1972 г. (Министерски съвет, 1972) От началото на 80-те години на XX в. започва изграждането на следващо поколение диспечерска система за управление на влаковете, а именно Комплексна Система за Автоматизирано Управление на Движението на Влаковете (КСАУДВ), изградена в участъка София – Пловдив като тя е пусната официално в експлоатация през 1988 г. Закрита е и демонтирана през 2011 г. (ДП НКЖИ, 2011).

Описаните системи и техните специфики са наследени и след промените от 1989 г. Остават и някои дефицити като например отсъствието на описаните вече автостоп системи, които в световната практика са въведени още от 30-те години на XX в. При направената в този период равностойка се констатира липса на ясна стратегия за развитие и експлоатация на осигурителната техника. Обръща се внимание на отсъствието на икономически аспект при внедряването на такива системи. Отбелязва се „разточителното“ строителство на МРЦ, тенденция за постигане на бързи резултати с отчитане на бройки обекти, поради което редица малки гари имат скъпа осигурителна техника, докато в някои от ключовите гари, такава липсва (Ангелов, Стратегически насоки за развитие и експлоатация на осигурителната техника в БДЖ, 1992). В този контекст би следвало да посочим, че от дистанцията на времето, тези констатации звучат все така актуално и в първите десетилетия на XXI в., когато виждаме много от малките тогава гари с най-модерната за времето си осигурителна техника, да са закрити или да предстои тяхното закриване, а да остават възловите гари с най-старата технология (Министерство на транспорта и съобщенията, 2019).

През 1992 г. са отбелязани над 160 гари (110 с РУКЗ и 44 без централизация (Ангелов, Стратегически насоки за развитие и експлоатация на осигурителната техника в БДЖ, 1992). През 2020 г. гарите с РУКЗ са 71, а гарите – без централизация са 16 (ДП НКЖИ, 2019). Още през 1992 г. е отбелязано, че заради наличието на РУКЗ, времепътуването например по направление Радомир - Кулата е увеличено с между 10 и 30 минути, което води и до значителни енергийни разходи. По това направление (5-та жп линия) основна част от оборудването продължава да функционира и към началото на 2026 г.

Въпреки описаната ситуация, както и дългосрочните финансови затруднения, страната прави опити да модернизира своите системи за управление на железопътния трафик, като тя е една от първите в ЕС по чиято инфраструктура в отделни участъци са изградени елементи на ERTMS. Това се случва през 1999 г., когато паралелно с изграждането на елементи по железопътната линия София – Пловдив, на модернизирани в Хърватия електрически магистрални локомотиви от Серия 46 се монтира бордово

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

оборудване, доставено от компаниите Alcatel и Ericsson (Rhein, 2002). Участъкът на жп възел „Пловдив“ и участъкът Стара Загора – Бургас също са оборудвани с ETCS ниво 1 в този период. (Министерство на транспорта и съобщенията, 2012, стр. 17). Впоследствие обаче, системата не е развита в други участъци от мрежата, нито е монтирана на по-голям брой возила. Със започналата модернизация на железопътната линия София – Пловдив след 2018 г. това оборудване се предвижда да бъде демонтирано изцяло през 2025 г. (Министерство на транспорта и съобщенията, 2025). През 1999 г. и 2001 г. е подписано споразумение за заем от Европейската инвестиционна банка (Европейска инвестиционна банка, 1999) за съ-финансиране на проекта за реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граница, а през 2007 г. започва строителството. По проекта (приет за окончателно завършен през 2018 г.) са инфраструктурно интегрирани всички системи, касаещи ERTMS. От 2013 г. със същата система, но без елемента GSM-R, е снабден и участъкът между гарите Видин-Товарна – Видин-Пътническа и Дунав мост 2, а от 2019 г. са въведени елементите на ERTMS и по участъка Септември - Пловдив (Министерство на транспорта и съобщенията, 2025).

Междувременно, през 2012 г. е приета Стратегия за внедряване на европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS) в Република България. Там са посочени някои от приоритетните за реализация обекти (Министерство на транспорта и съобщенията, 2012):

- жп линия Пловдив – Бургас - предвиден да се осъществи до 2018 г.; жп линия Видин – София – предвидено строителство да се осъществи до 2020 г. за участъка Видин – Мездра; жп линия София – Пловдив - предвиден да се осъществи до 2018 г.; жп линия София – Драгоман - предвиден да се осъществи до 2020 г.; жп линия София – Перник - Радомир - предвиден да се осъществи до 2020 г.; жп линия Русе – Варна; жп линия Карнобат – Синдел

Относно оборудвания с ETCS подвижен състав, в стратегията се твърди, че с ниво 1 са оборудвани 94 броя тягови железопътни превозни средства на БДЖ (Товарни и пътнически превози), от които за експлоатационна дейност се използват 59 броя. От друга страна, при частните превозвачи е посочено, че не разполагат с такива локомотиви. (Министерство на транспорта и съобщенията, 2012).

През 2021 г. е приет Актуализиран национален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз. От него става ясно, че към декември 2020 г. „БДЖ – ПП“ ЕООД и „БДЖ ТП“ ЕООД разполагат общо с 57 локомотива, оборудвани с определено ниво на системата ETCS. От друга страна е посочено, че всъщност „БДЖ – ТП“ ЕООД не притежава състав, оборудван с ETCS. Посочва се и че един от частните товарни превозвачи – дъщерното дружество на Австрийските държавни железници „Рейл Карго Кериър – България“ ЕООД използва между 18 и 22 локомотива месечно, които са оборудвани с ETCS ниво 2, без да се сочи дали системата е функционална и комуникира по някакъв начин с изградената до този момент в България. (Министерство на транспорта и съобщенията, 2021a) В същия документ е посочено, че изградената през 1999 г. система по жп линията София - Пловдив е с изчерпан икономически и технически ресурс на монтираното оборудване и е в процес на демонтиране заради модернизацията на трасето. Същевременно – в страна като Португалия, която използва идентична система, се предвижда тя да остане в експлоатация до 2040 г. (Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária, 2024). В стратегическия документ са посочени и вече описаните в Стратегия за внедряване на европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS) в Република България от 2012 г. обекти, но с нови проектни хоризонти:

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- жп линия Пловдив – Бургас - предвиден да се осъществи до 2023 г.; жп линия Видин – София – предвидено строителство да се осъществи до 2023 г. за участъка Видин – Мездра; жп линия София – Пловдив - предвиден да се осъществи до 2027 г.; жп линия София – Драгоман - предвиден да се осъществи до 2025 г.; жп линия София – Перник - Радомир - предвиден да се осъществи до 2027 г.; жп линия Русе – Варна - предвиден да се осъществи до 2027 г.; жп линия Карнобат – Синдел - предвиден да се осъществи до 2027 г. (Министерство на транспорта и съобщенията, 2021a)

През 2021 г. българските власти допълнително удължават сроковете за въвеждането на ERTMS по железопътната линия София – Елин Пелин – до 31.12.2022 г. и линията Пловдив – Бургас – до 31.12.2024 г. (Министерство на транспорта и съобщенията, 2021b)

Най-актуалният стратегически документ, касаещ внедряването на ERTMS на територията на Република България, е Националният план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ от 2025 г. В него се посочват като завършени същите участъци, посочени и през 2021 г. Посочва се също, че в участъка София – Пловдив има действаща система GSM-R от 2018 г. в частта за гласова комуникация.

Посочени са и следните дати за завършване на определени участъци:

1. т.нар. „core“/основна мрежа със срок на завършване 2030 г. Видин – София – Кулата; Граница с Република Сърбия и Република Северна Македония – София – Пловдив – Бургас/Свиленград – Турска граница; София – Мездра – Горна Оряховица; Русе – Горна Оряховица – Димитровград
2. т. нар. „extended core“/разширена основна мрежа със срок на завършване 2040 г.
- Карнобат – Синдел; Русе – Варна; Волуяк – Перник; Пловдив – Филипово – Скуtare; Нова Загора – Симеоновград; Свиленград – Гръцка граница
3. т. нар. „comprehensive“ широкообхватната мрежа със срок на завършване 2050 г.
- Горна Оряховица – Каспичан; Ямбол – Елхово – Турска граница/Одрин; Карнобат – Синдел; Русе – Варна; Волуяк – Перник; Пловдив – Филипово – Скуtare; Нова Загора – Симеоновград (Министерство на транспорта и съобщенията, 2025)

Относно подвижния състав – за „БДЖ – ПП“ се сочи, че разполагат с 1 бр. локомотив с ETCS, а БДЖ Товарни превози са посочени по 2 начина – като BDZ Cargo, които разполагат с 19 локомотива, оборудвани с ETCS ниво 1 и BDZh TP (Двете дружества за написани паралелно в текста, въпреки че към момента съществува едно предприятие под наименованието „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД), които не разполагат с такъв подвижен състав (Министерство на транспорта и съобщенията, 2025). В текста е посочена и очакваната доставка на 25 електрически мотрисни влака от Шкода и 35 мотрисни влака от Алстом. Предвижда се те да бъдат оборудвани с ETCS Baseline 3.4 или по-висок и GSM-R Baseline 1 или по-нова генерация. От друга страна не е споменато дали новозакупените 25 броя локомотиви Сименс Смартрон са оборудвани с подобна система (Министерство на транспорта и съобщенията, 2025). Относно подсистемата на ERTMS – GSM-R, в документа е посочено, че тя е въведена в експлоатация само в частта за гласови обаждания в участъците София – Пловдив и Пловдив – Свиленград (Министерство на транспорта и съобщенията, 2025).

Като любопитна подробност можем да посочим, че през годините наименованието на ERTMS е превеждано по няколко различни начина на български език: „Единна европейска система за управление на железопътното движение“. (Европейска сметна палата, 2017); „Европейската система за управление на железопътния превоз“ и е използван в българския превод на РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2024/1679; „Европейска система за управление на железопътния трафик“ е трети превод, използван от Министерство на транспорта и съобщенията, като в същия текст се

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
среща и определението „Европейската система за управление на железопътното движение“ (Министерство на транспорта и съобщенията, 2026).

4. Опит за оценка на извършеното по внедряването на ERTMS в България, перспективи и рискове

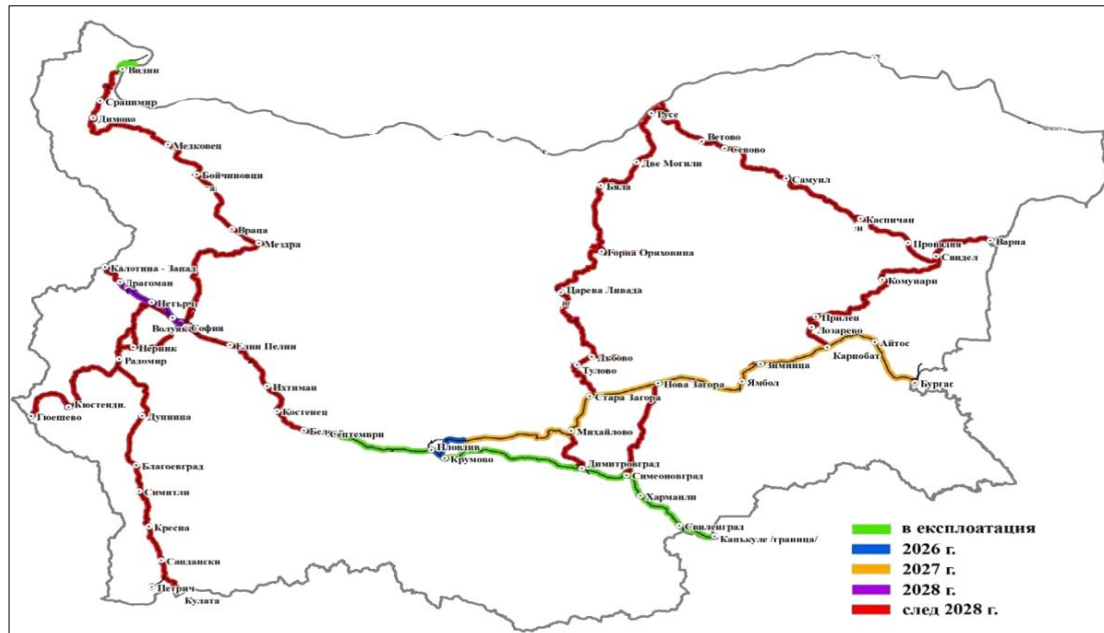
Единната европейска система за управление на железопътното движение (ERTMS) е неразривно свързана с надграждането на общата концепция за функциониране на железницата като вид транспорт.

Да отбележим, че в периода 1989 – 2002 г. Национална компания БДЖ (Преди разделянето на Холдинг БДЖ ЕАД и ДП НКЖИ) е вертикално интегрирано железопътно предприятие, което представлява единствен железопътен превозвач/оператор на територията на страната и едновременно стопанисва/управлява националната железопътна инфраструктура. Тази единна организация и системна интеграция оказва своето значение за провеждането на относително съгласувана на национално ниво железопътна политика, включително и полагане в края на десетилетието на значителни усилия за подобряване и внедряване на нови системи за управление на влаковото движение. По това време се внедряват паралелно елементи от ERTMS върху инфраструктурата и подвижния състав. След въвеждането на новите европейски железопътни политики – Директива 91/440/ЕИО и Директива 2001/12/ЕО, която е част от Първи железопътен пакет, българските власти приемат политическото решение за цялостно разделяне на операциите на железопътен превозвач от тези на инфраструктурен оператор (последващите – Втори, Трети и Четвърти железопътни пакети дават и алтернативната възможност само за счетоводно, вместо физическо разделяне на железопътните компании). Избраният подход води до липса на съгласуваност между инфраструктурните инвестиции и инвестициите в нов подвижен състав оказва своето въздействие в следващия период – от 2002 г до настоящия момент.

Въпреки констатацията, че България и нейната железница са един от първопроходците на ERTMS, инвестициите в системата са останали фрагментирани, като в голяма степен при тях липсва стратегическа визия, последователност, съгласуваност и предвидимост. Системи, които са изградени в края на 90-те години на XX в., вече са демонтирани, при положение, че същите подължават да се ползват в страни от ЕС, като напр. Португалия.

Откриват се известни несъответствия между представената информация през годините – например, през 2012 г. се сочи, че БДЖ разполагат с 94 броя тягов подвижен състав с оборудване от ETCS (вероятно поради наличието на споменатия АЛС – част от системата КСАУДВ в някои локомотиви, както и в мотрисни влакове – съответно серия 43 и серия 32). През 2021 г. бройката е 59, но фактически 19-те локомотива на „БДЖ – ТП“ се оказва, че не разполагат с такава система (това вероятно е заради бракувана и продадена междувременно част на същия подвижен състав). През 2025 г. се оказва, че само 1 локомотив на БДЖ е оборудван с действаща система ETCS. Този начин на представяне на информацията от българските власти пречи на създаването на достатъчно ясна и обективна картина. Въпроси буди и липсата на данни относно оборудването на останалите частни товарни жп оператори – „Ди Би Карго“, „Пимк Рейл“, „Булмаркет“ и др., за които знаем, че ползват и някои съвсем съвременни локомотиви, които би трябвало да са оборудвани с елементи на ETCS. Относно системата GSM-R – тя предоставя много и различни възможности за информация и комуникация, които в България на практика няма данни да са използвани – в нито един от стратегическите документи не е посочено, че тази система се използва в реални условия. Неизяснен остава и казусът – защо 50-те (25 дизелови и 25 електрически мотрисни влакове) Siemens

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
Desiro, доставени през 2005 – 2008 г., не са били поръчани с бордово оборудване, отговарящо на ETCS. Неотдавна бе извършен ремонт на тези влакове, но отново – без да бъде предвидено монтиране на такова оборудване (Български Държавни Железници, 2019).



Фиг. 1. Карта на европейските транспортни коридори (основна мрежа/TEN-T/Core), преминаващи през България, по които според Регламент 2024/1679 трябва да има функционираща ERTMS до 2030 г. и нивото на изпълнение към края на 2025 г.
Източник: (Министерство на транспорта и съобщенията, 2025)

От друга страна остава отворен и въпросът – защо се предвижда изграждането на елементи от ERTMS върху съществуващи линии (напр. Русе – Варна) (Министерство на транспорта и съобщенията, 2025), за които поне до настоящия момент не е известно да са предвидени дейности за реконструкция/модернизация и до колко би си струвала инвестицията във внедряването на ERTMS, когато на практика търговските скорости ще останат същите като досегашните поради запазване на радиуси на криви, наклони, както и относително малък брой влакове и др. Опитът от изграждането на системи по съществуващи трасета с недостатъчно добри параметри, както проектът от 1999 г. за линията София – Пловдив, са със съмнителен ефект и изглежда вложените средства не са били използвани по оптимален начин (оборудването е демонтирано в следствие и не е достигнало нито максималния си капацитет като оборудван подвижен състав, нито своя експлоатационен ресурс – в Португалия същата система ще се използва 20 години след нейното демонтиране в България). Друг сериозен въпрос възниква относно внедряването на ERTMS без успоредното оборудване на подвижния състав (нов и вече наличен), което също може да постави под сериозен риск такива инвестиции.

Заклучение

Единната европейска система за управление на железопътното движение (ERTMS) е инструмент за насърчаване и развитие на транспортния пазар и свързаността между страните от Европейския съюз. Той е логична стъпка, която по естествен път чрез навлизането на новите технологични решения, надгражда множество по-ранни системи и концепции. Изграждането на елементите на ERTMS несъмнено има своята обоснованост за реализация по националната ни железопътна мрежа по нови и

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

реконструирани с по-добри (от настоящите) параметри участъци. От публикуваните стратегически документи става ясно, че в периода 2012 – 2025 г. темпът на внедряване изостава и освен по участъците София – Драгоман и Пловдив – Бургас, реално нито един друг нов участък не е започнат до 2021 г. Положението се запазва и към 2025 г., като дори и двата посочени участъка не са все още завършени, а заради значителното забавяне на инвестиционния процес, в момента на въвеждането на бъдещите системи в експлоатация, те може да са вече морално остарели. Това показва липса на административен капацитет, но явно и на политическа воля за реализацията на проекти от ERTMS в България (ЕСП така или иначе признава, че реализацията на системата е резултат и от политическо усилие). По всичко изглежда, че с настоящите темпове, България трудно ще изпълни задълженията си по регламент 2024/1679 за приключване на проектите от основната мрежа до 2030 г. Описаните предизвикателства се нуждаят от стратегически, системен и координиран подход с целенасочена усилия, конкретни действия и инвестиции, политическа воля и по-широко обсъждане с различните заинтересовани страни.

Използвана литература

- Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária. (2024). *National implementation plan Portugal 2024*. Retrieved from https://transport.ec.europa.eu/document/download/c4ce418b-8417-4298-b589-ae432337a20a_en?filename=NIP_ERTMS_2024_PT.pdf
- Brutin, E. (2010). *The deployment of ETCS: an important test case for Europe*. Global railway review. Retrieved from <https://www.globalrailwayreview.com/article/5575/the-deployment-of-etcs-an-important-test-case-for-europe/>
- ERTMS.net. (2026). *ERTMS.net*. Retrieved 2026, from <https://www.ertms.net/facts-figures/deployment-statistics/>
- ERTMS.net. (2026). <https://www.ertms.net/>. Retrieved 2026, from <https://www.ertms.net/about-ertms/ertms-history/>
- European Union Agency for Railways (ERA). (2026). *European Union Agency for Railways (ERA)*. Retrieved from European Rail Traffic Management System (ERTMS): https://www.era.europa.eu/domains/infrastructure/european-rail-traffic-management-system-ertms_en
- Meyenberg, W. (2025). *Indusi (Part I)*. Retrieved from <https://www.sh1.org/eisenbahn/rindusi.htm>
- Newman, A. (2010). *Not the First Time the 'Dead-Man' Switch Did Its Job*. The New York Times. Retrieved 2026, from <https://archive.nytimes.com/cityroom.blogs.nytimes.com/2010/05/07/not-the-first-time-the-dead-man-switch-did-its-job/>
- Rhein, D. (2002). *The first implementation of ERTMS/ETCS*. (R. H. J Allan, Ed.) Computers in Railways, VIII. Retrieved 2026, from <https://www.witpress.com/Secure/elibrary/papers/CR02/CR02002FU.pdf>
- Techno-science.net. (2026). *Crocodile (signalisation ferroviaire) - Définition*. Retrieved from <https://www.techno-science.net/definition/14866.html>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
UNIFE. (2026). <https://www.unife.org/>. Retrieved 2026, from <https://www.unife.org/ertms-a-key-enabler-for-the-digital-and-sustainable-rail-transition-in-europe/>
- United States Congress. (1978, May). *Automatic Train Control in Rail Rapid* - OFFICE OF TECHNOLOGY ASSESSMENT. Retrieved from <https://www.princeton.edu/~ota/disk3/1976/7614/7614.PDF>
- US Code of Federal Regulations Title 23, Chapter 1, Subchapter K, Part 940.3. (2001). <https://www.ecfr.gov/>. Retrieved 2026, from <https://www.ecfr.gov/current/title-23/chapter-I/subchapter-K/part-940/section-940.3>
- Worldwide Espacenet. (1923). <https://worldwide.espacenet.com/patent/search>. Retrieved 2026, from <https://worldwide.espacenet.com/patent/search/family/004513724/publication/DE383547C?q=pn%3DDE383547C>
- Ангелов, К. (1992, Април). *ATCS - системна интеграция на информационно - технологичните системи в железниците*. Списание "Железопътен транспорт", pp. 25 - 29.
- Ангелов, К. (1992, Октомври). *Стратегически насоки за развитие и експлоатация на осигурителната техника в БДЖ*. Списание "Железопътен транспорт", pp. 2 - 4.
- Българска Търговско-промишлена палата. (2021). *Експерти предлагат сериозни промени на приоритетните жп проекти у нас*. Retrieved Март 19, 2026, from <https://www.bcci.bg/pressview/5285>
- Български Държавни Железници. (2019). *БДЖ и Алстом подписаха договор за ремонт на моторните влакове*. София. Retrieved 2026, from <https://holding.bdz.bg/bg/novini/bdj-i-alstom-podpisaha-dogovor-za-remont-na-motrisnite-vlakove.html>
- ДП НКЖИ. (2011). *Отчетен доклад за дейността на ДП "Национална компания железопътна инфраструктура" през 2011 г.*
- ДП НКЖИ. (2019). *Референтен документ на железопътната мрежа 2020-2021 г.* Retrieved Март 22, 2026, from https://www.rail-infra.bg/upload/5978/Referenten+dokument_2020-2021_v.05_13122020.rar
- Европейска инвестиционна банка. (1999). <https://www.eib.org/>. Retrieved 2026, from <https://www.eib.org/en/projects/all/19982018>
- Европейска комисия. (2010). *ДИРЕКТИВА 2010/40/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА*. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=OJ:L:2010:207:FULL&from=SV>
- Европейска комисия. (2016). *ДИРЕКТИВА 2016/797/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА*. Retrieved 2026, from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016L0797>
- Европейска комисия. (2024). *РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2024/1679 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА*. Retrieved 2026, from https://publications.europa.eu/resource/cellar/cc3395a5-3516-11ef-b441-01aa75ed71a1.0001.03/DOC_1

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
- Европейска сметна палата. (2017). *Единна европейска система за управление на железопътното движение — ще стане ли политическият избор реалност?* Люксембург, Люксембург. Извлечено от https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_13/SR_ERTMS_RAIL_BG.pdf
- Министерски съвет. (1972, Април 22). *Актове на Министерския съвет*. Retrieved from <https://www.strategy.bg/bg/pris/archive/legal-information/doklad/103797>
- Министерство на транспорта и съобщенията . (2025). *NATIONAL PLAN implementing the technical specification for interoperability on subsystems 'Control-command and Signalling' of the railway system in the Republic of Bulgaria*. София. Retrieved from https://transport.ec.europa.eu/document/download/af0c56d2-b736-48ed-a70f-9e9d010854ba_en?filename=NIP_ERTMS_2025_BG.pdf
- Министерство на транспорта и съобщенията. (2012). *Стратегия за внедряване на европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS) в Република България*. София. Retrieved from <https://iaja.bg/upload/900/Strategia+ERTMS+bez+suglasuvki.pdf>
- Министерство на транспорта и съобщенията. (2019). *Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.* Retrieved Март 18, 2026, from https://www.eufunds.bg/sites/default/files/uploads/optti/docs/2019-02/Integrated_Transport_Strategy_2030_bg.pdf
- Министерство на транспорта и съобщенията. (2021a). *приет Актуализиран национален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз*. София. Retrieved 2026, from https://www.mtc.government.bg/sites/default/files/nip-ccs-tsi-bulgaria-bg_notified.pdf
- Министерство на транспорта и съобщенията. (2021b). *Удължени са сроковете за въвеждането в експлоатация на ERTMS по железопътните участъци София – Елин Пелин и Пловдив – Бургас*. София. Retrieved 2026, from <https://www.mtc.government.bg/bg/category/300/udlzheni-sa-srokovete-za-vvezhdaneto-v-ekspluatatsiya-na-ertms-po-zhelezoptnite-uchastci-sofiya-elin-pelin-i-plovdiv-burgas>
- Министерство на транспорта и съобщенията. (2026). *Регламент за изпълнение 2017/6 на Комисията за европейски план за внедряване на европейска система за управление на железопътното движение*. Retrieved from <https://www.mtc.government.bg/bg/category/300/reglament-za-izplnenie-20176-na-komisiyata-za-evropeyski-plan-za-vnedryavane-na-evropeyska-sistema-za-upravlenie-na-zhelezoptnoto-dvizhenie>
- Николова, Х. (2017). *Интелигентни транспортни системи - Политика и практика за внедряване*. София: Издателски комплекс - УНСС.

ИЗКУСТВЕНИЯТ ИНТЕЛЕКТ В АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ

ВИКТОРИЯ БИСЕРОВА ЗЕИРОВА

Студент, специалност Икономика на транспорта и енергетиката, III курс, УНСС

Резюме:

Настоящият доклад изследва ролята на изкуствения интелект в автомобилния транспорт като ключов фактор за дигиталната трансформация на сектора. Основната цел е да се анализира въздействието на технологии като машинно обучение и компютърно зрение върху развитието на интелигентните транспортни системи, с акцент върху приложенията им в автономното управление и оптимизация на трафика. Специално внимание се отделя на ефективността на тези технологии по отношение на повишаване на безопасността, подобряване на пропускателната способност и намаляване на екологичния отпечатък на транспортните системи. Резултатите показват, че внедряването на изкуствен интелект допринася за по-добра организация на движението и значително редуциране на пътнотранспортните произшествия. В същото време се идентифицират съществени предизвикателства, свързани с нормативната уредба, технологичната интеграция и съвместимостта със съществуващата инфраструктура.

Ключови думи: изкуствен интелект, транспорт, безопасност, интелигентни транспортни системи, устойчив транспорт.

Abstract:

This report explores the role of artificial intelligence in road transport as a key factor in the digital transformation of the sector. The main objective is to analyze the impact of technologies such as machine learning and computer vision on the development of intelligent transport systems, with a focus on their applications in autonomous driving and traffic optimization. Special attention is paid to the effectiveness of these technologies in terms of increasing safety, improving throughput and reducing the environmental footprint of transport systems. The result show that the implementation of artificial intelligence for better traffic organization and significant reduction in road accidents. At the same time, significant challenges related to the regulatory framework, technological integration and compatibility with existing infrastructure are identified.

Keywords: artificial intelligence, transport, safety, intelligent transport systems, sustainable transport.

Увод

Развитието на автомобилния транспорт се влияе силно от навлизането на автоматизацията и дигиталните технологии. Изкуственият интелект се утвърждава като основен инструмент за подобряване на управлението на транспортните системи чрез обработване на големи обеми от данни и вземане на решения в реално време (commission e., 2020). Приложението на тези технологии създава предпоставки за повишаване на ефективността и безопасността на транспортната инфраструктура. Същевременно, нарастването на автомобилният парк и засилените процеси на урбанизация водят до задълбочаване на редица съществени проблеми, сред които задръствания, увеличено замърсяване на околната среда и висока честота на пътнотранспортни произшествия (forum W. e., 2022). Тези тенденции обуславят необходимостта от внедряване на интелигентни и устойчиви решения, базирани на съвременни технологични подходи.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Целта на доклада е да анализира приложението на изкуствения интелект в автомобилния транспорт, като се оцени неговото въздействие върху безопасността и ефективността на транспортните системи.

За постигането на тези цели са формулирани следните задачи;

- Изследване на основните технологии, свързани с изкуствения интелект;
- Анализ на техните приложения в транспортните системи;
- Оценка на предимствата и предизвикателствата при тяхното внедряване

Приложението на изкуствения интелект в автомобилния транспорт може да бъде разгледано и чрез елементи на SWOT анализ. Сред основните силни страни се открояват възможностите за автоматично управление, намаляване на човешкия фактор и оптимизация на трафика. Като слаби страни могат да се посочат високите разходи за внедряване, зависимостта от качеството на данните и необходимостта от модернизация на съществуващата инфраструктура (Forum, 2020). Възможностите са свързани с развитието на автономни превозни средства, интеграцията с концепцията за „умни градове“ и намаляването на екологичния отпечатък. Наред с това съществуват и заплахи, включително нормативни ограничения, рискове за киберсигурността и предизвикателства, свързани с общественото приемане на технологиите (Cybersecurity, 2026).

1. Основи на изкуствения интелект

Изкуственият интелект е съвкупност от алгоритми и модели които позволяват на компютърните системи да изпълняват задачи изискващи интелигентност (OECD, 2021). Основата му е обработка на данни и способността за самообучение. С развитието на технологиите и нарастващите обеми от данни, изкуственият интелект намира все по широко приложение в различни сфери на обществото, включително транспорт, здравеопазване, финанси и индустрия. Способността на интелигентните системи е да се адаптират към нови условия и да подобряват своето представяне с течение на времето. Това се постига чрез използване на сложни алгоритми, които анализират данни и извличат полезна информация от тях. (OECD, 2021) Допълнително, изкуственият интелект включва различни поднаправления като машинно обучение, компютърно зрение и обработка на естествен език, които работят заедно за постигане на по-висока ефективност при решаването на сложни задачи. Тези технологии позволяват автоматизация на процеси, които традиционно изискват човешка намеса.

1.1 Машинно обучение

Машинното обучение е ключов елемент на изкуствения интелект. То позволява анализ на исторически данни и създаване на прогнози за бъдещи събития (forum i. t., 2021). В транспорта се използва за прогнозиране на трафика и оптимизация на маршрутите. Съществуват различни видове машинно обучение, като най-разпространени са контролирано и неконтролирано обучение, както и обучение с подсилване. При контролирано обучение алгоритмите се обучават с предварително зададени данни, докато при неконтролираното се откриват скрити зависимости в информацията. Обучението с подсилване представлява взаимодействие със средата и вземане на решения чрез система от награди и наказания. В транспортния сектор машинното обучение допринася за по-ефективно управление на трафика чрез анализ на големи обеми от данни в реално време. Това позволява не само прогнозиране на задръстванията, но и вземане на решения за пренасочване на потоците от превозни средства. Освен това, тези технологии могат да бъдат използвани за подобряване на

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

безопасността на движението чрез идентифициране на рискови ситуации и предотвратяване на инциденти.

1.2 Компютърно зрение

Компютърното зрение дава възможност за разпознаване на обекти, пътни знаци и препятствия. Тази технология е особено важна за автономните превозни средства, тъй като подпомага вземането на решения в реално време (forum W. e., 2022). Чрез използването на камери и различни сензори, системите за компютърно зрение събират визуална информация от заобикалящата ги среда, която впоследствие се обработва чрез алгоритми за разпознаване на различни елементи от пътната обстановка, като пешеходци, други превозни средства, пътна маркировка и сигнализация. Освен при автономните автомобили, компютърното зрение се прилага и в системите за видеонаблюдение и управление на трафика. Чрез анализ на видео потоците в реално време могат да се откриват нарушения, да се следи натоварването на пътната мрежа и да се предприемат мерки за подобряване на безопасността. Това допринася за изграждането на по-интелигентна и ефективна транспортна инфраструктура.

2. Интелигентни транспортни системи

Интelligentните транспортни системи представляват съвкупност от съвременни информационни, комуникационни и автоматизирани технологии, интегрирани в транспортната инфраструктура и превозните средства с цел повишаване на ефективността, безопасността и устойчивостта на автомобилния транспорт. Те играят ключова роля в развитието на модерните транспортни мрежи и са основен елемент от концепцията за „умни градове“ (commission E. , 2020). ITS води до оптимизиране на транспортните потоци, намаляване на времето за пътуване и ограничаване на вредните емисии. Освен това тези системи подпомагат вземането на решения в реално време както от страна на институциите, така и от страна на водачите.

2.1 Управление на трафика

Системите за управление на трафика са един от най-важните компоненти на интelligentните транспортни системи. Те използват данни в реално време, събирани чрез сензори, камери, GPS устройства и други източници, за да анализират текущото състояние на пътната мрежа и да регулират движението. Чрез адаптивни светофарни уредби, динамични пътни знаци и системи за мониторинг се постига по-добро разпределение на транспортните потоци (OECD, 2021). Това води до намаляване на задръстванията, по-нисък разход на гориво и съкращаване на времето за пътуване. Прилагането на такива системи може да намали времето за престой в задръстванията с до 20-30%. Тези системи дават възможност за бърза реакция при инциденти, като автоматично пренасочват движението и информират участниците в реално време. Това подобрява както ефективността, така и безопасността на автомобилния транспорт (OECD, 2021).

2.2 Комуникации между превозни средства

Комуникацията между превозни средства (vehicle-to-vehicle, V2V) и между превозни средства и инфраструктура (vehicle-to-infrastructure, V2I) е съществен елемент от интelligentните транспортни системи. Тези технологии позволяват обмен на информация за скорост, позиция, пътни условия и потенциални опасности. Чрез използването на безжични комуникации, автомобилите могат да „комуникират“ помежду си с пътната инфраструктура, като предупреждават за рискове като внезапно

спиране, хлъзгав път или пътнотранспортни произшествия. Това значително намалява вероятността от инциденти и повишава координацията между участниците в движението (commission e. , 2020). Тези технологии са основа за развитието на автономните превозни средства, като разчитат на непрекъснат обмен на данни, за да функционират безопасно. Очаква се в бъдеще комуникационните системи да заемат още по-важна роля в управлението на транспортните мрежи и в намаляването на човешките грешки.

3. Автономни превозни средства

Те представляват едно от най-значимите и бързо развиващи се приложения на изкуствения интелект. Използват сложна комбинация от камери, сензори, радары и усъвършенствани алгоритми за обработка на данни, които им позволяват да възприемат заобикалящата ги среда, да вземат решения в реално време и да се придвижват без пряка човешка намеса. Компютърното зрение и машинното обучение могат да разпознават пътни знаци, пешеходци, други превозни средства и различни препятствия, като по този начин осигуряват по-интелигентно и адаптирано управление (OECD, 2021).

3.1 Нива на автономност

Автономността при превозните средства се класифицира в няколко степени, които отразяват степента на участието на човека в управлението. Те варират от системи за частично подпомагане на водача, като адаптивен круиз контрол и асистенти за поддържане на лентата, до напълно автономни системи, при които автомобилът може да се движи самостоятелно без необходимост от човешка намеса. Тази класификация включва шест нива (от 0 до 5) като всяко следващо ниво предполага по-висока степен на автоматизация и по-ниска зависимост от водача. Напълно автономните превозни средства (ниво 5) все още са в процес на тестване и разработка, но се очаква да променят значително начина, по който хората възприемат транспорта (forum W. e., 2022).

3.2 Предимства

Автономните превозни средства са свързани с повишаването на безопасността на пътя. Тъй като голяма част от пътнотранспортните произшествия се дължат на човешка грешка, използването на интелигентните системи за управление може значително да намали броя на инцидентите. Освен това те могат да оптимизират трафика чрез по-ефективно управление на скоростта и разстоянията между превозните средства, което води до намаляване на задръстванията и емисиите на вредни газове. Други предимства включват подобрен достъп до транспорт за хора с увреждания или ограничена подвижност, както и по-голям комфорт и удобство за пътниците (forum i. t., 2021).

Таблица 1.

Влияние на изкуствения интелект върху транспорта

Показател	Ефект
Безопасност	Намаляване на катастрофите
Ефективност	Оптимизация на трафика
Емисии	Намаляване на замърсяването

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Време за пътуване	Съкращаване на времето на придвижване
Разходи	Намаляване на разходите за гориво
Удобство	Повишаване на комфорта при пътуване
Надеждност	По-предсказуемо и стабилно придвижване

Източник: (OECD, 2021)

4. Предимства и предизвикателства

4.1 Предимства

Внедряването на изкуствен интелект в транспортния сектор води до съществени подобрения както в безопасността, така и в оперативната ефективност на системите. Използването на алгоритми за анализ на данни в реално време се намалява вероятността от пътнотранспортни произшествия, като се осигурява по-бърза реакция при възникване на рискови ситуации. Освен това, интелигентните системи оптимизират трафика, съкращават времето за пътуване и допринасят за по-нисък разход на гориво. Тези фактори оказват положително влияние върху околната среда чрез намаляване на вредните емисии. По този начин изкуственият интелект се утвърждава като ключов инструмент за модернизация на транспортната инфраструктура (commission E. , 2020).

4.2 Предизвикателства

Заедно с предимствата, прилагането на изкуствен интелект в транспорта е съпроводено и с редица съществени предизвикателства. Един от основните проблеми е свързан с липсата на унифицирани регулаторни рамки, които да гарантират безопасното и отговорно използване на тези технологии. Също така, съществуват сериозни опасения относно защитата на личните данни и киберсигурността, тъй като интелигентните транспортни системи обработват големи обеми чувствителна информация. Етичните въпроси също заемат важно място, особено по отношение на вземането на решения от автономни системи в критични ситуации. Тези елементи изискват внимателен анализ и координирани усилия между институции, индустрия и научни среди (OECD, 2021).

5. Бъдещо развитие

Развитието на изкуствения интелект в транспортния сектор е изключително обещаващо. Очаква се технологиите да продължат да се усъвършенстват, което ще доведе до по-широко навлизане на автономни превозни средства и интелигентни транспортни мрежи. В бъдеще концепцията за „умни градове“ ще се реализира чрез интелигентни системи, които свързват различни видове транспорт и инфраструктура в единна дигитална среда. Това ще позволи по-ефективно управление на трафика, по-добро планиране на ресурсите и повишаване на качеството на живот на гражданите. В този процес изкуственият интелект ще играе важна роля като двигател на иновациите и устойчивото развитие (forum W. e., 2022).

Заклучение

В обобщение изкуственият интелект се утвърждава като съществен фактор за трансформацията на автомобилния транспорт. Неговото приложение допринася за повишаване на безопасността, оптимизиране на процесите и намаляване на негативното въздействие върху околната среда. Въпреки това, за да се реализира пълният потенциал на тези технологии, е необходимо да бъдат преодолені редица регулаторни, технически и етични предизвикателства. Бъдещето на транспортния сектор ще бъде тясно свързано с развитието и интеграцията на интелигентни системи, което изисква стратегически подход и устойчиви политики в тази област.

Използвана литература

- European Commission (2022) *Digitalisation in the mobility system: challenges and opportunities*, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/63085cf6-f465-11ed-a05c-01aa75ed71a1/language-en>.
- European Commission. (2020). *Sustainable and Smart Mobility Strategy*, https://transport.ec.europa.eu/document/download/be22d311-4a07-4c29-8b72-d6d255846069_en?filename=2021-mobility-strategy-and-action-plan.pdf.
- Cybersecurity, E. U. (2026). *Cybersecurity in Smart Transport*. https://www.eeas.europa.eu/eeas/cybersecurity_en.
- World Economic Forum. (2022). *Global Cybersecurity*, https://www3.weforum.org/docs/WEF_Global_Cybersecurity_Outlook_2022.pdf.
- World Economic Forum. (2021). *Shaping the Future of Mobility*, https://www3.weforum.org/docs/WEF_Shaping_the_Future_of_Mobility_2P_090916.pdf.
- World Economic Forum. (2020). *The global risks*, https://www3.weforum.org/docs/WEF_The_Global_Risks_Report_2022.pdf.
- OECD (2021) *International transport forum*, https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2021/05/itf-transport-outlook-2021_fff2ec9f/16826a30-en.pdf?utm_source.

ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ И ТЯХНОТО ЗНАЧЕНИЕ ЗА ИКОНОМИКАТА

ЙОАНА РОБЕРТОВА КАШКИНА

Студент, Икономика на транспорта и енергетиката, 3-ти курс; УНСС, София

Резюме:

Повишаването на ефективността на транспортните коридори е от ключово значение за цялостното икономическо развитие на страните и регионалната интеграция на България. Транспортната инфраструктура е водеща предпоставка, да се развива всяка една индустрия в глобален мащаб. Според вида и същността си, транспортната мрежа се класифицира въз основа на различните видове транспорт, които познаваме. Настоящият научен труд има за цел да анализира основните видове транспортни коридори, включително и тези, които преминават през България, тяхното значение за международния стокообмен, смисълът им по отношение на глобалната свързаност, тяхното управление и повишаването на конкурентоспособността на икономиките.

Ключови думи: транспортна инфраструктура, TEN-T мрежа, логистика.

Abstract:

The effective development of transport corridors is of fundamental importance for the overall economic development of a country and for the strengthening of regional integration processes. Transport infrastructure represents a key prerequisite for the functioning and development of various industries within the global economy. Depending on their nature and characteristics, transport infrastructures are classified according to the different modes of transport. The present study aims to analyze the main transport corridors passing through Bulgaria, examining their significance for international trade, their role in enhancing global connectivity, as well as issues related to their management and their contribution to improving the competitiveness of national and regional economies.

Keywords: transport infrastructure, TEN-T network, logistics.

Увод

Значението на транспортния сектор има влияние при развитието на националното стопанство. Транспортните коридори са гръбнакът на международната търговия, защото те подобряват достъпа до пазари и улесняват движението на различни стоки и услуги. Географското положение на България играе водеща роля в европейската транспортна система, поради факта, че страната ни свързва Европа с Азия. Съответно, това допринася за интегрирането на държавата в европейската транспортна мрежа. В стратегическите документи за развитието на транспорта се посочва, че една от главните цели на транспортната политика е създаването на модерна и устойчива транспортна система, която да подкрепя икономическия растеж и да осигурява по-добра свързаност между регионите. Чрез развитието на инфраструктурата и модернизацията на транспортните коридори се цели по-ефективно движение на товари и пътници, и развитие на интермодалния транспорт, който обединява и съчетава различни видове транспорт – железопътен, морски, въздушен и автомобилен (Министерство на транспорта и съобщенията, 2017). Целта на настоящото изследване е да се анализира влиянието на

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

транспортните коридори върху икономическия напредък и тяхното значение за интеграцията на държавата в международните транспортни мрежи.

1. Същност, значение и видове транспортни коридори

Транспортните коридори могат да бъдат представени като комплекс от елементи на транспортната инфраструктура, като транспортни маршрути, институционални механизми, пътни мрежи, железопътни линии, логистични хъбове и интермодални терминали с основно предназначение да създават ефективни връзки между държавите и да улеснят движението на хора и товари. Според класификацията на UN ESCAP съществуват няколко основни типа коридори, които се различават по степента на интеграция между транспортната инфраструктура и икономическото развитие. Най-комплексната форма са коридорите на развитие, които съчетават транспортни, икономически и социални фактори, и оказват значително влияние върху регионалната стопанска динамика. Следващото равнище на развитие се характеризира с появата на мултимодални транспортни коридори (UN ESCAP, 2020).

1.1. Икономически транспортни коридори

Икономическите транспортни коридори са част от инфраструктурните обекти и имат голямо значение за развитието на икономиката, търговията, привличането на местни и чуждестранни инвестиции, защото свързват транспортната и логистична мрежа с големи изградени икономически центрове. Икономическите транспортни коридори също могат да подпомагат големи пазари и логистични хъбове, осигурявайки добра мобилност до тях. Те включват не само пътища, пристанища и железопътна инфраструктура, а също така и индустриални зони, производствени комплекси и други подобни съоръжения. Това допринася за регионалното развитие на страните, откриването на нови работни места за местното население и привличане на интерес от страна на капиталови вложители. Важни са за вноса и износа на стоки и товари. Тези коридори не генерират значителни икономически ползи сами по себе си, а трябва да бъдат разглеждани като част от интегрирани икономически мрежи, като глобални и регионални вериги на стойността и производствени мрежи (Brunner, What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions?, 2013).

Водещи икономически коридори:

- Икономически коридор: *Китай-Пакистан* – мащабен проект, който стартира 2015г. за изграждане на инфраструктура и развитие на енергийни проекти между Китай и Пакистан. СРЕС цели да изгради пътища, железопътни линии и пристанища като това ще подобри едни от най-важните връзки, ще реши част от проблемите с електрозахранването, с които се сблъсква Пакистан, ще улесни вноса на петрол и износа на стоки за и от Китай. Стратегията на проекта крие зад себе си една инициатива, наречена „Един пояс, един път“. Този коридор свързва Китай с Арабско море чрез Пакистан (Rauf, 2026).

- Икономически коридор: *East-West Economic Corridor* (Югоизточна Азия) – Представен за пръв път през вече далечната 1998г., целящ да подобри интеграцията между държавите и мобилността чрез създаване на устойчиви, транспортни връзки. Източно-западният икономически коридор (EWEC) свързва Мианмар, Тайланд, Лаос и Виетнам, като осигурява транспортна връзка между Индийския океан и Южнокитайско море (Asian Development Bank, 2010).

1.2. Транзитни транспортни коридори

Фокусът е поставен върху транзитното преминаване през тях, с цел да се улесни превозването на товари и пътници. Акцентът не е поставен върху облагородяването на региона, през който преминават и подобряването на местната икономика. Те подпомагат логистиката, свързаността и повишават значението на страните като транспортни центрове. Съществуват разнообразни подходи за класификациране на европейската транспортна и пътна мрежа – TEN-T, TINA, TEM, Е-Пътища, Паневропейски коридори. Паневропейските коридори могат да бъдат разглеждани като транзитни транспортни коридори, особено за страни като България. Те са общо 10. Паневропейските транспортни коридори постепенно се развиват в по-широка система от основни транспортни оси, които свързват Европа със съседни региони и Азия, като целят подобряване на международната свързаност, мултимодалния транспорт и ефективността на логистичните мрежи (UNECE, 2026).

1.3. Мултимодални транспортни коридори

Мултимодалната транспортна мрежа – TEN-T, чиито транспортни оси преминават и през България, играе ключова роля и допринася чрез своите коридори за укрепването на вътрешния пазар. Тя насърчава устойчивите транспортни решения, благоприятства за сигурността и транспортната безопасност, ограничава пътните задръствания, стимулира нарастването на заетостта, допринася съществено за провеждането на европейската политика, но най-важното ѝ значение е по отношение на развитието на мултимодалността, внедряването на иновативни технологии, изграждане на нови терминали, подобряване и реновиране на морската инфраструктура, модернизация на железопътната инфраструктура и насърчава пренасочването към по-ефективни и устойчиви видове транспорт. (Европейска комисия) Целта на TEN-T е да осигури надеждна мобилност, без липсващи участъци и прекъснати пътни връзки. Мрежата е разработена на три етапа : основна, която трябва да бъде напълно изградена до 2030г. , разширена (2040г.) и всеобхватна (2050г.). Въвеждането на междинния срок 2040 г. цели ускоряване на ключови трансгранични проекти, особено в железопътния транспорт. Новият регламент обединява различни транспортни коридори в „европейски транспортни коридори“, които имат стратегическо значение за устойчивия и мултимодален транспорт. В същото време мрежата се разширява към Украйна и Молдова, като се ограничава значението на връзките с Русия и Беларус (Съвет на европейския съюз, 2024).

2. Роля на транспортните коридори за икономическата интеграция на България

Икономическата интеграция на България е термин, обвързващ държавата ни със задълбочаване на участието ѝ в Единния пазар на ЕС и приемането на еврото, което стимулира търговията, чуждестранните инвестиции и модернизацията на индустрията. За да бъде ефективно членството ни на Единния пазар, който ни осигурява свободен достъп до стоки и услуги, ни е необходима транспорта инфраструктура. Присъединяването ни към Еврозоната на 01 януари 2026г. , значително подобри търговията между България и други страни членки на ЕС, защото разплащането се случва чрез единна европейска валута. (ИПИ, 2024) Развитието на България се осъществява под влияние на глобалните и европейски икономически процеси. Членството в Европейския съюз създава условия за по-тясна интеграция, но същевременно поставя редица предизвикателства, свързани с различията в икономическото равнище между държавите. Въпреки предоставените възможности, страната все пак среща затруднения, свързани с ниска конкурентоспособност,

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

структурни проблеми и ограничен капацитет за усвояване на ресурси. В този контекст транспортните коридори играят важна роля, тъй като подпомагат свързаността, икономическата активност и интеграцията на България в европейската система (Стойков, 2012).

2.1. Трансевропейска транспортна мрежа

Мрежата обхваща пътища, железопътна инфраструктура, вътрешни водни пътища, терминали, морски и речни пристанища, летища и градски възли. Тя улеснява ефективното придвижване на хора и товари, подобрява достъпа до работни места и услуги, и създава предпоставки за икономически растеж. Наред с това допринася за социалното и териториалното сближаване както в рамките на ЕС, така и със съседните региони, включително Черноморския регион.

Таблица 1.

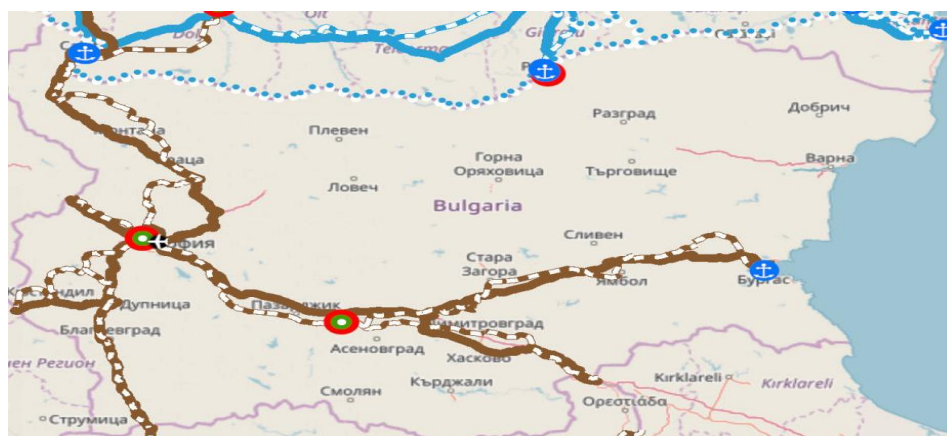
Обобщена структура на TEN-T мрежата в България

Тип мрежа	Основни направления	Роля
Основна	Видин-София; София-Пловдив-Бургас; София-Кулата	Международен транзит и икономическа интеграция
Разширена основна	Свиленград - Гърция; Дунав мост-Русе	Трансгранична свързаност
Всеобхватна	Регионални линии и пътища	Вътрешна свързаност и регионално развитие

Източник: Министерство на транспорта и съобщенията

2.2. TEN-T коридори, преминаващи през България

През България преминават 3 трансевропейски транспортни коридора (ЕТК). Паралелно с това, внедряването на Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS) и развитието на морското пространство допринасят за повишаване на ефективността (European Commission, 2024), (Министерство на транспорта и съобщенията, 2024).



Фиг. 1. Основни транспортни коридори в България

Източник: (Министерство на транспорта и съобщенията, 2021)

- **ЕТК „Рейн-Дунав“** – основна транспортна ос в посока запад-изток.

В него участват 9 държави членки на ЕС (Австрия, България, Хърватия, Чехия, Франция, Германия, Унгария, Румъния и Словакия) и 2 съседни държави (Сърбия и

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Украйна). Река Дунав изисква значителни подобрения, следователно коридорът „Рейн–Дунав“ е изправен пред редица съществени инфраструктурни предизвикателства, които трябва да бъдат преодоляни, за да се подобри неговата ефективност. Това е особено важно, тъй като долното течение на Дунав функционира като ключов износен маршрут за Украйна, което подчертава неговото стратегическо значение. (European Commission, 2024) Коридорът се намира под номер VII, а вътрешният воден път е разположен между Румъния и България, свързващ ги с държави като Унгария, Германия, Австрия и страни от северна Европа. Въпреки че, румънско-българският участък се характеризира със затруднения и многобройни критични фактори и зони, коридорът има огромно значение за икономическата интеграция на България. Дунав е втората най-дълга река в Европа и особено значим транспортен път за нас. Пристанищата са важни за логистиката и управлението на товарите. Укрепването на пристанищата означава укрепване на региона. Дунав обединява държави, пазари и икономики, свързва над 200 млн. души и привлича товарни потоци (European Union/ Interreg Danube Transnational Programme) (Решение № 190/02.10.2024 г. на министъра на околната среда и водите, 2024).

- **ЕТК „Западни Балкани – Източно Средиземноморие“ (WBEM)** – нов, мултимодален коридор.

Коридорът свързва всички столици, с изключение на Виена и Рим. Той обединява държави от Централна Европа с пристанищата на Адриатическо и Източно Средиземно море чрез Западните Балкани като преминава през осем държави членки на ЕС – Австрия, Словения, Хърватия, Унгария, България, Гърция, Кипър и Италия, както и през Сърбия, Босна и Херцеговина, Черна гора, Косово, Албания и Северна Македония. Сериозен проблем за навременното завършване на коридора е забавянето в изпълнението на проектите. Транспортната инфраструктура в Западните Балкани е осезаемо по-слабо развита в сравнение с тази в ЕС, поради недостиг на инвестиции в продължение на десетилетия. Дори когато са реализирани големи инфраструктурни проекти, често липсват ресурси за тяхната поддръжка. Коридорът WBEM е мултимодален, но не включва вътрешни водни пътища. Кипър, от своя страна, няма железопътна мрежа (European Commission, 2024). В икономически план, коридорът подпомага интегрирането на България със страни от региона на Западни Балкани. Въпреки трудностите, чрез развитието на инфраструктурата се привличат нови инвестиции, увеличава се вносът и износът чрез по-лесния достъп до международни пазари и се подобрява състоянието на железопътната инфраструктура, а България се превръща в по-конкурентноспособна страна в интернационалните вериги на доставки.

- **ЕТК „Балтийско море – Черно море – Егейско море“ (BBA)** – вътрешноевропейски коридор, който създава и излаз към Азия (чрез Черно море и Турция).

Коридорът преминава през България и общо 13 страни, като 11 от тях са членки на Европейския съюз. Свързва от най-северните (Хелзинки, Финландия) до най-южните части (Лимасол, Кипър) на Европа с морските пространства, както и две съседни държави- Молдова и Украйна. Това е един от най-дългите север-юг коридори в нашия континент. Той осигурява връзка между столиците на Финландия, Естония, Латвия, Литва, Полша, Румъния, България, Гърция и Кипър, с изключение на Словакия и Унгария, където преминава през гр. Кошице и гр. Дебрецен. Коридорът има функционален характер и се състои от инфраструктура, градски връзки, но не включва вътрешни водни пътища и речни пристанища. Остров Кипър е основно изключение, защото транспортът там е само въздушен, морски и шосеен (няма железници). Участието му се осъществява чрез водни и въздушни пътни връзки. Европейски координатор, на коридора Балтийско море – Черно море – Егейско море, е Марио Мауро, бивш вицепрезидент на Европейския парламент и министър на отбраната на Италия, назначен

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026 през 2025 г. Той има ключова роля в координирането и развитието на трансевропейската транспортна мрежа (European Commission, 2024). За България, коридорът е важен във връзка с осъществяването на търговията, инвестициите, изиграва роля по отношение на сигурността на страната и допринася за регионалното развитие и значението ни в геополитиката и транспортната свързаност. Между нашата държава, съседна Гърция и Румъния се развива една инициатива, която не обособява отделен коридор, а само част от ВВА коридорът, която се разглежда като локална. Коридорът „Черно-Егейско“ море , т.нар. „вертикален коридор“ , допринася за подобряването на мобилността между трите страни (European Commission. Greece, Bulgaria and Romania strengthen cooperation on key transport links, 2025).

- **Европейска система за управление на железопътния превоз** – мащабен, индустриален проект.

Има за цел да замени повече от 20 различни национални системи за управление на влаковете и да подобри трансграничните връзки. Това повишава безопасността, увеличава капацитета на превозите и изравнява условията, при използването на автомобилен и железопътен превоз, като подобрява тяхната конкурентност и пазарна позиция. (European Commission, 2023)

- **Европейско морско пространство (EMS)** – морска, транспортна инфраструктура.

Общият ефект от нея е устойчива, мултимодална система чрез интегриране на възобновяеми енергийни източници, развитие, подобряване и модернизация на морските маршрути на къси разстояния и оптимизиране връзката между транспорта и енергетиката. Преход към целогодишно плаване и лесен достъп до островни, отдалечени и труднодостъпни региони (European Commission, 2024).

3. Инфраструктурни проблеми пред интеграцията на България в TEN-T мрежата

В доклада за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (Transport Community, 2023) се разглеждат проблемите, свързани с транспортната инфраструктура, която не отговаря напълно на стандартите на ЕС, особено по отношение на качеството. Докладът поставя акцент също на т.нар. „тесни места“ в ключови участъци на мрежата, липса на завършени проекти, административни трудности, недостатъчна координация и не добра работа между институциите. Това води до значително изоставане в интегрирането на България в трансевропейската транспортна мрежа. Липсват добре функциониращи интермодални терминали, на места, дори развити пътни връзки и всичко това изисква средства - за подобряване, модернизация и реконструкция. Въпреки постигнатия до момента напредък в развитието на инфраструктурата, все още съществуват значителни предизвикателства, които ни спират да постигнем пълното съответствие с изискванията на Европейския съюз. България среща проблем и с внедряването на ERTMS системата, която подобрява трансграничното влаково движение. Преодоляването на тези проблеми е от ключово значение, за утвърждаването на страната като водещ логистичен и транспортен център в ЕС и консолидирането ѝ в TEN-T мрежата (Transport Community, 2023).

Заклучение

Анализът на транспортните коридори показва, че те са неразделна част от процесите на европейска интеграция и регионално развитие. Важни са за правилното функциониране на държавата и са предпоставка за доброто функциониране на икономиките. Разгледахме различните видове, тяхната същност, икономическа обосновка и как те влияят на стопанствата. В дългосрочна перспектива, ефективното

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

развитие на транспортните коридори ще определи позицията на България в европейската икономическа и транспортна система. Това налага не само инвестиции в инфраструктура, но и правилно, стратегическо управление, иновации и активно участие в общоевропейските инициативи. Местоположението и ресурсите на страната са много благоприятни за бъдещото развитие на всеки един вид транспорт. България има сухопътна, морска и речна граница, ключово географско разположение и изградена железопътна инфраструктура. Държавата има всички предпоставки да бъде център на транспортни и логистични потоци. Ако се приложи комплексен подход от финансови инструменти, технологични и институционални мерки, процесът на подобряване и развитие на инфраструктурата, и по-бързо интегриране в TEN-T мрежата е напълно възможен. Активното използване на финансиранията, които ЕС предлага с цел да се подобри проектната готовност, влияят върху модернизацията на транспортната инфраструктура. Железопътната мрежа в България също трябва да претърпи реформа, внедряването на системата ERTMS да бъде ускорено, за да се подобри интермодалността, скоростта и свързаността. Когато се случи това, хората ще бъдат по-мотивирани да използват железниците, защото ще пътуват безопасно, екологично, по-бързо и по-удобно. Приоритетното завършване на ключовите връзки и проекти, които са от стратегическо значение за страната ще повишат пазарната конкурентност на държавата. В заключение, страната ни има потенциал, за да преодолее изброените предизвикателства и да превърне наличните възможности, като доразвие техния капацитет в икономически ползи. Транспортните коридори в България създават условия за икономически растеж и представляват двигател, който дава възможност на страната да се интегрира в европейското пространство. В този смисъл те се утвърждават не само като инфраструктурен, но и като стратегически икономически инструмент за устойчиво развитие.

Използвана литература

- Министерство на транспорта и съобщенията. (2017). *Интегрирана транспортна стратегия на Република България до 2030 г.* Retrieved from Министерство на транспорта и съобщенията: <https://www.mtc.government.bg>
- UN ESCAP. (2020). *Learning Material: Transport Corridors*. Retrieved from UN ESCAP: <https://www.unescap.org/sites/default/files/Learning%20Material%20-%20Transport%20Corridors.pdf>
- Brunner, H.-P. (2013). *What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions?* ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration, Asian Development Bank, Manila.
- Rauf, S. (2026, february 18). *China-Pakistan Economic Corridor*. Retrieved from britannica.com: <https://www.britannica.com/topic/China-Pakistan-Economic-Corridor>
- Asian Development Bank. (2010, august). *Strategy and Action Plan for the Greater Mekong Subregion East-West Economic Corridor*. Retrieved from adb.org: <https://www.adb.org/publications/strategy-and-action-plan-greater-mekong-subregion-east-west-economic-corridor>
- UNECE. (2026). *Pan-European corridors to major transport axes*. Retrieved from unece.org: <https://unece.org>
- Европейска комисия. (n.d.). *Трансевропейска транспортна мрежа: Свързване на България*. Retrieved from transport.ec.europa.eu: https://transport.ec.europa.eu/document/download/4adb09a6-a227-4032-ae68-4d03202868df_en?filename=ten-t-country-fiches-bg_bg.pdf&prefLang=ro

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
- Съвет на европейския съюз. (2024, юни 13). *Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T): Съветът дава окончателна зелена светлина на новия регламент за осигуряване на по-добра и устойчива свързаност в Европа*. Retrieved from Съвета на Европейския съюз: consilium.europa.eu
- ИПИ, (2024, април 15). *България в единния пазар на ЕС: Оценка на ефектите и поглед напред*. Retrieved from Институт за пазарна икономика: ime.bg
- Стойков, П. (2012). *Българската икономика в условията на европейска интеграция*. Икономическа мисъл, бр.3.
- European Commission. (2024, July 2). *TEN-T Maps of the European Transport Corridors*. Retrieved from Mobility and Transport- European Union: transport.ec.europa.eu
- European Union/ Interreg Danube Transnational Programme. (n.d.). *Danube-Black Sea (DBS) Gateway Region*. European Union.
- МОСВ (2024). Решение № 190/02.10.2024 г. на министъра на околната среда и водите. София: Министерството на околната среда и водите (МОСВ).
- European Commission. (2024). *Baltic Sea-Black Sea-Aegean Sea corridor*. Retrieved from Mobility and Transport: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/baltic-sea-black-sea-aegean-sea-corridor_en
- European Commission. (2025). *Greece, Bulgaria and Romania strengthen cooperation on key transport links*. European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport. European Commission.
- European Commission. (2024). *European Maritime Space*. Retrieved from TEN-T: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/european-maritime-space_en
- Transport Community. (2023). *Development of indicative TEN-T extension of Comprehensive and Core Network in Western Balkans*. Retrieved from TEN-T Network Development Report 2023: transport-community.org
- Transport Community. (2023). *Development of indicative TEN-T extension of Comprehensive and Core Network in Western Balkans*. Retrieved from TEN-T Network Development Report 2023: transport-community.org
- Министерство на транспорта и съобщенията. *Европейски транспортни коридори преминаващи през България и хоризонтални приоритети*. Retrieved from Развитие на Трансевропейската транспортна мрежа: mtc.government.bg
- Министерство на транспорта и съобщенията. (2024). *Развитие на Трансевропейската транспортна мрежа*. Retrieved from Трансевропейска транспортна мрежа: mtc.government.bg
- Министерство на транспорта и съобщенията. (2024). *Европейски транспортни коридори преминаващи през България и хоризонтални приоритети*. Retrieved from Развитие на Трансевропейската транспортна мрежа: mtc.government.bg
- Министерство на транспорта и съобщенията. (2021). *Заседания на управляващите структури на коридори от TEN-T „Ориент/Източно-Средиземноморски“ и „Рейнско-Дунавски“ и хоризонталния приоритет "Морски магистрали"*. Retrieved from Република България Министерство на транспорта и съобщенията: <https://www.mtc.government.bg/bg/category/298/zasedaniya-na-upravlyavaschite-strukturi-na-koridori-ot-ten-t-orientiztochno-sredizemnomorski-i-reynsko-dunavski-i-khorizontalniya-prioritet-morski-magistrali>
- European Commission. (2024). *Rhine - Danube corridor*. Retrieved from Mobility and Transport/ Trans-European Transport Network: transport.ec.europa.eu
- European Commission. (2024). *Western Balkans - Eastern Mediterranean corridor*. Retrieved from Mobility and Transport: transport.ec.europa.eu

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
European Commission. (2023). *ERTMS*. Retrieved from Mobility and Transport:
https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/european-rail-traffic-management-system_en

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
**РОЛЯТА НА АЛТЕРНАТИВНИТЕ ГОРИВА ЗА УСТОЙЧИВОТО
РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР**

ПЕТЯ ВАСИЛЕВА ШЛЯКОВА

Студент, Икономика на транспорта и енергетиката, III курс, УНСС

Резюме:

Настоящият доклад има за цел да анализира значението на алтернативните горива за устойчивото развитие на транспортния сектор в България. Очертава актуалното състояние и перспективите пред България, в съответствие с основните норми и препоръки заложи в плановете за устойчивост и развитие на Европейския съюз. Разгледани са основните алтернативни енергийни източници - електричество, водород и биогорива, като се посочват техните икономически и екологични предимства. Описано е състоянието на съществуващата инфраструктура и перспективите за нейното развитие и модернизация. В допълнение е изследвана ролята на държавата при осигуряване на ефективен преход към устойчиви енергийни източници, както и влиянието на този процес върху икономическата ефективност на транспортния сектор. Алтернативните горива са ключов фактор за декарбонизацията на транспорта, но тяхното внедряване изисква координирана политика между държава и бизнес.

Ключови думи: декарбонизация, водородна енергия, алтернативни горива, устойчив транспорт

Abstract:

This report aims to analyze the significance of alternative fuels for the sustainable development of the transport sector in Bulgaria. It outlines the current state and future perspectives for Bulgaria, in accordance with the core standards and recommendations set out in the European Union's sustainability and development plans. The main alternative energy sources - electricity, hydrogen, and biofuels are examined, highlighting their economic and environmental advantages. The condition of the existing infrastructure and the prospects for its development and modernization are described. In addition, the role of the state in ensuring an effective transition to sustainable energy sources is explored, as well as the impact of this process on the economic efficiency of the transport sector. Alternative fuels are a key factor for the decarbonization of transport, but their implementation requires a coordinated policy between the state and the business sector.

Keywords: Decarbonization, Hydrogen energy, Alternative fuels, sustainable transport,

Увод

Глобалните климатични промени и политиките на Европейския съюз (ЕС), включително Европейският зелен пакт налагат необходимостта от трансформация на съвременните икономически модели и инфраструктурни мрежи. Транспортният сектор е отговорен за близо една четвърт от емисиите на парникови газове в Европейския съюз и за разлика от други сектори емисиите все още се увеличават.

Съгласно целите на ЕС за намаляване на емисиите с 55% до 2030г. и неутралност по отношение на климата до 2050г., емисиите от транспорта трябва да намалят с 90%. (Европейска комисия, 2021) В този контекст изграждането на „зелени коридори“ в рамките на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) е от стратегическо значение

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

за икономическата свързаност и устойчивото развитие на България. В контекста на глобалната климатична криза и амбициозните цели на Европейския съюз за постигане на въглеродна неутралност до 2050 г., транспортният сектор се намира в процес на фундаментална трансформация.

За България този преход е от изключителна стратегическа значимост не само за подобряване на качеството на атмосферния въздух в големите градски центрове, но и за укрепване на националната енергийна сигурност чрез намаляване на зависимостта от вносни изкопаеми горива. Въпреки че страната ни все още се намира в преходен етап на внедряване на електрически превозни средства, темпът и на нарастване е положителен. (Европейска комисия, 2025)

Основната цел на настоящото изследване е да се анализира стратегическата роля на алтернативните горива за устойчивото развитие на транспортната система в България, чрез оценка на техните технологични характеристики, икономическа ефективност и състоянието на поддържащата инфраструктура.

За постигането на тази цел са поставени следните задачи:

- Анализ на същността и технологичното приложение на основните видове алтернативни горива- електричество, водород, биогорива и природен газ.
- Оценка на екологичните ползи от намаляването на въглеродния отпечатък и икономическите ефекти, свързани с оптимизиране на експлоатационните разходи в транспортния сектор.
- Изследване на състоянието и капацитета на зарядната и зареждащата инфраструктура в България в контекста на европейските стандарти.
- Анализ на държавната политика, нормативната рамка и финансовите инструменти за подкрепа, като Програмата „Транспортна свързаност“ и Националния план за възстановяване и устойчивост.
- Идентифициране на ключовите инфраструктурни и административни предизвикателства, които възпрепятстват по-широкото навлизане на екологични транспортни решения.

Преходът към използването на по- екологични горива създава нови икономически възможности и значителни екологични ползи, включително намаляване на замърсяването на въздуха, шумовото замърсяване и отрицателното въздействие върху здравето на хората.

1. Същност и значение на алтернативните горива

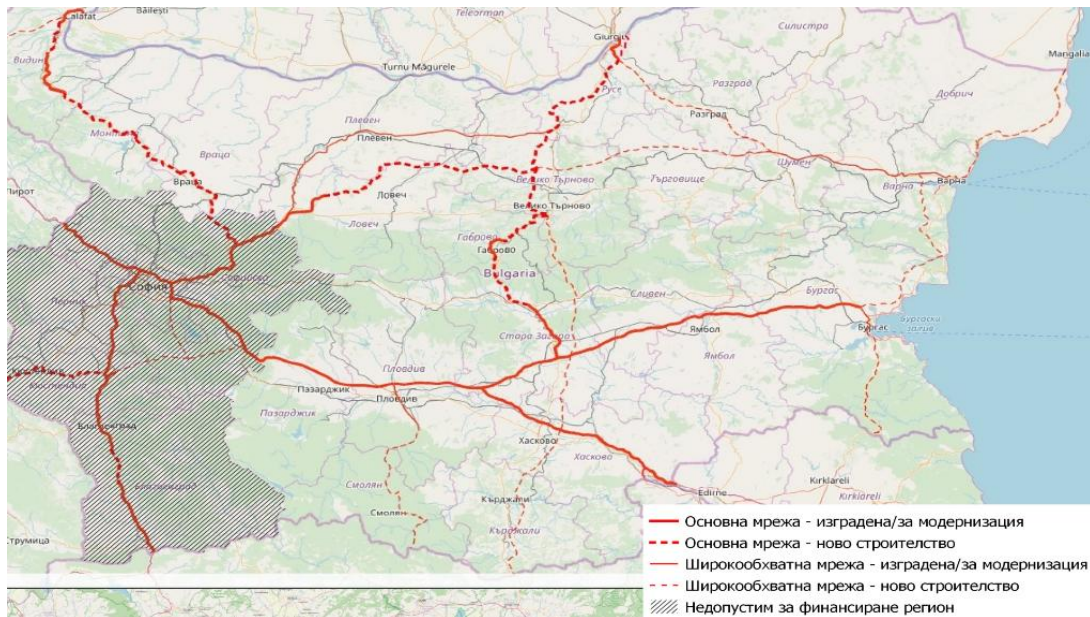
Алтернативните горива са енергийните източници, които служат като заместител на конвенционалните фосилни горива, като бензин и дизел. Въвеждането им е пряко свързано с провежданата от Европейския съюз политика за декарбонизация, заложена в Регламента за разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива (AFIR), който поставя амбициозни цели за постигане на климатична неутралност до 2050 г. (Европейска комисия, 2021) В национален контекст този преход предлага възможност за модернизация на транспортната инфраструктура и намаляване на зависимостта от вносни енергоносители, което ще засили националната енергийна сигурност на България.

1.1. Основни видове алтернативни горива и тяхното технологично приложение

Преходът към устойчива транспортна инфраструктура в България и ЕС се базира на технологична неутралност, като се залага на няколко основни енергийни носителя - електричеството, водородът, биогоривата и преходни енергийни източници - природния газ и пропан-бутана.

Електричество:

- то се използва и респективно е най-ефективно за лекотоварни автомобили и градския транспорт. Според последни данни регистрираните електрически превозни средства в България са около 25000 броя, за сравнение 15 - години по рано са били едва 10 броя. Обществено достъпните зарядни станции са 3700, като 2600 с променлив ток и 1100 с постоянен ток. (BAEPS, 2025) Базирайки се на Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г. е изработен пакет за изграждане на зарядна инфраструктура с необходимите зарядни станции за електрически превозни средства по основната и широкообхватната пътна TEN-T мрежа. (EUFUNDS, 2025)



Фиг. 1 TEN-T мрежа

Източник: (EUFUNDS, 2025)

Водород:

- определя се като един от най-перспективните алтернативни енергоносители поради неговата висока енергийна плътност и нулеви преки емисии при експлоатация. В транспортния сектор той се използва основно чрез технологията на водородните горивни клетки (FCEV), които преобразуват химичната енергия на водорода в електрическа, отделяйки единствено водна пара като страничен продукт.

От стратегическо значение е класификацията на водорода според метода на неговия добив, като приоритет се отдава на т.нар. „зелен водород“, произведен чрез електролиза на вода с използване на енергия от възобновяеми източници (ВЕИ). Този вид гориво е особено подходящо за тежкотоварния транспорт, където батериите са икономически неефективни поради голямото си тегло и бавното зареждане. (ВАН, 2023)

Биогорива:

- включват биоетанол и биодизел, произведени от органични суровини. Те имат ключова роля, тъй като могат да се смесват с конвенционалния бензин и дизел без да е необходима мащабна промяна на съществуващите двигатели с вътрешно горене. В България се акцентира върху биогорива от второ поколение (произведени от отпадъци), за да се избегне конкуренцията с хранителните култури. Според промените в Закона за енергията от възобновяеми източници (ЗЕВИ) от 2025 г., България цели постигането на

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
14% дял на енергията от възобновяеми източници в транспортния сектор до 2030 г.. (Европейска комисия, 2021) Това включва използването на биодизел, биоетанол и биогаз, които могат да се смесват с конвенционалните горива, намалявайки нетния въглероден отпечатък.

Природен газ:

- развитието на възобновяемите енергийни източници изисква технологично време за изграждане и внедряване в транспортната инфраструктура. Природният газ се утвърждава като ключов елемент в енергийния преход, а макар да е изкопаемо гориво, неговото въздействие върху околната среда е значително по-слабо в сравнение с останалите конвенционални енергоносители. (EIA, 2024) Той функционира като идеален инструмент за плавен енергиен преход към декарбонизацията на транспорта. В съответствие с изследванията за въглероден отпечатък с сравнение с въглицата е около 50% по-малко замърсяващ. Широко достъпен е в големи количества, голяма част от станите по света разполагат с обширна инфраструктура за добив, преработка, съхранение на природен газ. (MET, 2025)

Таблица 1.

Характеристики и екологичен ефект на основните видове алтернативни горива

Вид гориво	Основно приложение	Инфраструктура	Екологичен ефект
1.Електричество	Леки автомобили и градски транспорт	Бързо развиваща се	Нулеви емисии
2.Водород	Тежкотоварни камиони и влакове	Начален етап на развитие	Нулеви емисии
3.Биогорива	Въздушен и морски транспорт	Използват вече съществуваща мрежа	Намалява въглеродния отпечатък с 80%
4.Природен газ	Камиони на дълги разстояния и кораби	Добре изградена мрежа	По- екологичен спрямо останалите изкопаеми горива

Източник: (Европейска комисия, 2023)

1.2. Икономически и екологични ползи от прехода към алтернативни горива

Икономически:

- Постигане на енергийна независимост- интегрирането на алтернативни горива позволява на България да ограничи значително вноса на фосилни енергоносители, което е от критично значение за националния енергиен суверенитет. Чрез използването на местни възобновяеми източници за производство на електроенергия и „зелен“ водород, страната стабилизира вътрешния си енергиен баланс.
- По-ниски експлоатационни разходи - първоначална инвестиция на електрическите и водородните превозни средства е по-висока, но предлагат значително по-ниски оперативни разходи поради високата енергийна ефективност на техните задвижващи системи. Не са необходими сложни компоненти за поддръжка, характерни за двигателите с вътрешно горене, което води до трайно намаляване на разходите за

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
сервизно обслужване и консумативи в дългосрочен план (Transport & Environment, 2018).

- По-добра конкурентоспособност - спазването на строгите ESG стандарти (екологично, социално и корпоративно управление) позволява на компаниите да печелят дългосрочни договори с международни контрагенти, които вече не допускат високоемисионни превозни средства в своята логистична мрежа. Изпълнението на правилата на ЕС за зелена енергия осигурява на транспортния сектор директен достъп до финансиране и субсидии по линия на Националния план за възстановяване и устойчивост (НПВУ). Това финансово предимство позволява на иновативните компании да модернизират своя автопарк при по-ниски лихвени проценти, което намалява общата им задлъжнялост и повишава пазарната им устойчивост спрямо конкурентите, разчитащи на конвенционални технологии (Европейска комисия, 2021).

Екологични:

- Намаляване на въглеродния отпечатък- преходът към въглеродно-неутрални енергийни източници е ключов механизъм за постигане на целите за климатична неутралност до 2050 г., заложи в Европейския зелен пакт. (Европейска комисия, 2023)
- Подобряване качеството на въздуха - елиминирането на преките емисии от въглероден диоксид, азотни оксиди и фини прахови частици при използването на електрическа енергия и водород води до непосредствено подобряване на екологичната обстановка в урбанизираните територии. Този процес има пряк положителен ефект върху общественото здраве. (World Health Organization, 2022)
- Намаляване на шумовото замърсяване - технологичните характеристики на алтернативните задвижващи системи осигуряват почти безшумна експлоатация, което значително оптимизира акустичния комфорт в гъсто населените райони. Това позволява на транспортния бизнес да извършва нощни логистични операции в жилищни зони, подобрявайки оперативната ефективност без негативно въздействие върху градската среда (BAEPS, 2025).

2. Развитие на инфраструктурната мрежа и държавна подкрепа

2.1. Текущо състояние и перспективи за развитие на инфраструктурата

• Електрическата зарядна мрежа:

Данните на “Българската асоциация за електрически превозни средства” отчитат значителен напредък по отношение на пунктовете за зареждане, като към момента страната разполага с над 3 700 обществено достъпни зарядни точки. (BAEPS, 2025) Важен фактор за бъдещото развитие е новият Регламент на ЕС за инфраструктура за алтернативни горива. Той поставя задължителни цели пред България за изграждане на зарядни паркове на всеки 60 км по основните пътища до 2026 г. (EUR-Lex, 2024) Основното предизвикателство остава географската неравномерност, като по-голямата част от инфраструктурата е концентрирана в големите градски центрове (София, Пловдив, Варна) и по протежение на автомагистралите от европейската TEN-T мрежа. Бъдещото развитие е насочено към уплътняване на мрежата в по-малките населени места и увеличаване на дела на станциите за бързо зареждане с постоянен ток (BAEPS, 2025).

• Водородна и газова инфраструктура:

Развитието на водородни станции в България е все още в начален етап, но са в действие проекти свързани с изграждането на необходимата инфраструктура на първите

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

„водородни долини“ и зарядни станции за тежкотоварни превозни средства. За разлика от електрическите станции при водородните изискват по-големи първоначални инвестиции и са по-сложни за изграждане. В регламента за инфраструктура за алтернативните горива е заложено, че общественото достъпните станции за зареждане с водород трябва да бъдат разположени на максимално разстояние от 200 км между тях по протежение на основната и широкообхватната мрежа TEN-T, като поне една такава трябва да е налична във всеки градски възел. (EUR-Lex, 2024) В същото време България поддържа добре развита мрежа за компресиран природен газ (CNG), която служи като междинно решение за декарбонизация на тежкия транспорт, преди масовото навлизане на водородните горивни клетки.

2.2. Ролята на държавата - проекти, политики, финансиране

Първоначалните инвестиции за внедряването и масовото използване на алтернативни горива са много големи за това ролята на държавата е особено важна. Националната рамка за политики за развитието на пазара на алтернативни горива в сектора и развитието и модернизацията на инфраструктурата е основен стратегически документ, разработен в съответствие с изискванията на Европейския парламент. Рамката се очертава от главната цел за създаването на благоприятни възможности за използването на различни видове алтернативни горива, както и изграждането на модерна инфраструктура и постигането на конкурентост в областта с други страни членки на Европейския съюз. (Министерство на транспорта и съобщенията, 2024) Освен стратегическото планиране, ролята на държавата се изразява в конкретни финансови стимули по Националния план за възстановяване и устойчивост (НПВУ), където са заложени средства за изграждането на хиляди нови зарядни точки. (Министерство на финансите, 2022) Важен инструмент са и индиректните мерки, като освобождаването на електрическите превозни средства от местни данъци и такси съгласно “Закона за местните данъци и такси”. Тези политики целят да намалят финансовата тежест за инвеститорите и да стимулират навлизането на алтернативни горива в частния сектор. (Народно събрание на Република България, 1997) Институционалната подкрепа и активното участие на държавата в изграждането на необходимата инфраструктура са фундаментални предпоставки за модернизирането на българския транспортен сектор в съответствие с екологичните стандарти.

Заклучение

Въз основа на извършения анализ може да се обобщи, че внедряването на алтернативни горива е стратегически приоритет за постигането на въглеродна неутралност и енергийна независимост на българския транспортен сектор. Изследването подчертава, че преходът към устойчива мобилност в България се базира на принципа на технологична неутралност, като се прилага диференциран подход според вида транспорт: електричество за лекотоварния трафик, водородни технологии за тежкия транспорт и биогорива за авиацията и морския сектор. България следва принципа на технологична неутралност, като интегрира електричеството за лекотоварния трафик, водорода за тежкотоварния транспорт и биогоривата за авиацията и морския сектор. Природният газ се утвърждава като ключов преходен елемент за плавна декарбонизация. Необходимо е държавната политика да се фокусира върху уплътняване на зарядната мрежа извън големите икономически центрове и магистралните коридори, за да се осигури национална свързаност. Въпреки постигнатия напредък, остават открити въпросите относно високата първоначална инвестиционна цена на водородните и електрическите камиони, която все още е бариера за по-малките оператори. Също така,

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
предизвикателство представлява темпът на изграждане на водородна инфраструктура по TEN-T мрежата, който изисква мащабна международна координация и значителен технологичен трансфер.

В заключение може да се отбележи, че развитието на устойчив транспорт в България зависи от ефективното взаимодействие между държавата и бизнеса, както и от прилагането на координирани политики, насочени към технологична неутралност, икономическа ефективност и дългосрочна устойчивост.

Използвана литература

- BAEPS. (2025). Извлечено от beaps.org: <https://baeps.org/en/2025/11/19/15-years-of-baeps-from-10-to-24500-electric-vehicles-and-the-best-charging-infrastructure-in-europe/>
- BAEPS. (2025). *Годишен доклад за състоянието на зарядната инфраструктура*. Извлечено от beaps.org: <https://baeps.org>
- БАН. (2023). *Българска асоциация за водород, горивни клетки и съхранение на енергия*. Извлечено от bgh2a.bg: <https://bgh2a.bg/>
- EIA. (2024). *Natural gas explained*. Извлечено от eia.gov: <https://www.eia.gov/energyexplained/natural-gas/natural-gas-and-the-environment.php>
- EUR-Lex. (2024). *Deployment of alternative fuels infrastructure*. Извлечено от eur-lex.europa.eu: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/deployment-of-alternative-fuels-infrastructure.html>
- MET. (2025). *6 причини защо природният газ е жизненоважно гориво за преход*. Извлечено от <https://met.com/en/media/website-magazine/6-reasons-why-natural-gas-is-a-vital-transition-fuel/>
- Rakovska, M., Ivanov, N., & Vodenicharova, M. (2014). *Logistics development in Bulgarian processing and trading companies*. Sofia: Publishing House of UNWE.
- Transport & Environment. (2018). Извлечено от www.transportenvironment.org: <https://www.transportenvironment.org/articles/zero-emission-trucks-would-save-1bn-barrels-oil-and-create-120000-new-jobs-2030-study>
- Vodenicharova, M. (2016). *Analysis of logistics market in Bulgaria for the period 2010-2016*. Massachusetts Review of Science and Technologies, 13(1), 210-2017.
- World Health Organization. (2022). *Compendium of WHO and other UN guidance on health and environment*. Извлечено от www.who.int: <https://www.who.int/publications/i/item/WHO-HEP-ECH-EHD-22.01>
- EUFUNDS. (2025). *Програма транспортна свързаност*. Извлечено от eufunds.bg: <https://www.eufunds.bg/bg/optti/node/19702>
- Европейска комисия. (2021). *Въпроси и отговори: Устойчив транспорт, инфраструктура и горива*. Извлечено от ec.europa.eu: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/bg/qanda_21_3525
- Европейска комисия. (2023). *Алтернативни горива за устойчива мобилност в Европа*. Извлечено от transport.ec.europa.eu: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/alternative-fuels-sustainable-mobility-europe_en
- Европейска комисия. (2025). *alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu*. Извлечено от <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/generalinformation/news/bulgaria-total-ev-stock-grew-535-2024>
- Министерство на транспорта и съобщенията. (2024). *Национална рамка за политика за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура*. Извлечено от

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

mtc.government.bg: <https://www.mtc.government.bg/bg/category/280/nacionalna-ramka-za-politika-za-razvitiето-na-pazara-na-alternativni-goriva-v-transportniya-sektor-i-za-razgrschaneto-na-sotvetnata-infrastruktura>

Министерство на финансите. (2022). *План за възстановяване и устойчивост на Република България*. Извлечено от minfin.bg: <https://www.minfin.bg/bg/1579>

Народно събрание на Република България. (1997). *Закон за местните данъци и такси*. Член 52, ал. 1, т. 3. София: Държавен вестник.

Николова, Х. (2017). *Интелигентни транспортни системи - политика и практика на внедряване*. София: Издателски комплекс на УНСС.

**ДИВЕРСИФИКАЦИЯ НА ДОСТАВКИТЕ НА ПРИРОДЕН ГАЗ ЧРЕЗ
РАЗЛИЧНИ ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ**

ЯНА ИВАНОВА ГЕРГОВА

Студент, Икономика на транспорта и енергетиката, IV курс, УНСС

Резюме:

Енергийната сигурност и преодоляването на зависимостта от един доставчик са изключително актуални проблеми в съвременната глобална икономика, като целта на настоящия доклад е да изследва процеса на диверсификация на доставките на природен газ и да оцени ролята на различните транспортни методи. В разработката е използвана методология, базирана на качествен анализ на технологичните процеси (втечняване, компресиране, регазификация) и преглед на ключови инфраструктурни проекти като интерконектора IGB и терминала в Александруполис. Основните резултати доказват, че изграждането на мултимодална инфраструктура създава реална конкуренция на пазара и премахва монополното ценообразуване, докато ограниченията на изследването се свеждат до липсата на количествен финансов анализ на бъдещи капиталови разходи и фокуса предимно върху регионалния пазар на Балканите.

Ключови думи: диверсификация, енергийна сигурност, природен газ, газова инфраструктура.

Abstract:

Energy security and overcoming single-supplier dependency are highly topical issues in the modern global economy, and the purpose of this report is to explore the process of natural gas supply diversification and evaluate the role of different transportation methods. The methodology is based on a qualitative analysis of technological processes (liquefaction, compression, regasification) and a review of key infrastructure projects such as the IGB interconnector and the Alexandroupolis terminal. The main results prove that building a multimodal infrastructure creates real market competition and eliminates monopoly pricing, while the limitations of the study come down to the lack of quantitative financial analysis of future capital expenditures and the focus primarily on the regional market in the Balkans.

Keywords: Diversification, Energy security, Natural gas, Gas infrastructure.

Увод

Енергийната сигурност се утвърждава като един от най-важните фактори в съвременната глобална икономика тъй като осигурява устойчиво развитие и национална стабилност. Природният газ играе ключова роля като преходно гориво към по-екологична икономика и заема важно място в енергийните стратегии на много държави. През последните няколко години всички станахме свидетели как внезапното прекъсване на традиционните вериги за доставка и изострените геополитически конфликти могат да предизвикат сериозни енергийни и икономически кризи в цяла Европа. Тези събития показаха колко е належащо да преразгледаме енергийните си политики и да търсим реални, работещи алтернативи, които да гарантират нашата независимост.

Основната цел на този доклад е да се проучи в дълбочина процеса на диверсификация на доставките на природен газ. За да се постигне това, ще се анализират подробно различните методи за транспортирането му – чрез традиционните линейни

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

тръбопроводи, под формата на втечен (LNG) и като компресиран природен газ (CNG). Ще се разгледат както технологичните, така и икономическите страни на тези методи, акцентирайки също така и върху физичните процеси на компресиране и регазификация. Не на последно място, ще се обърне внимание и на изграждането на необходимата промишлена инфраструктура, която прави целия този сложен логистичен процес възможен.

1. Същност и необходимост от диверсификация на доставките

Когато разглеждаме понятието за енергийна сигурност, водещи институции като Европейската сметна палата я определят най-вече като гарантиран и непрекъснат достъп до енергия на поносими и конкурентни цени (Европейска сметна палата, 2023). Ако погледнем исторически към развитието на газовия пазар, силното обвързване само с един основен доставчик на тръбопроводен газ винаги е създавало огромни рискове и геополитически зависимости за икономиката на дадена страна. Тези системни уязвимости могат да бъдат преодоляни единствено чрез реална и стратегическа диверсификация. Много е важно да се подчертае, че диверсификацията не се изчерпва просто с подписването на търговски договори с нови партньори. Тя изисква преди всичко чисто технологично разнообразие в начините на доставка и мащабни инвестиции в нова инфраструктура. Проучените от мен материали и инженерни анализи показват, че гъвкавостта на пазара зависи пряко от изграждането на алтернативни транспортни коридори и модерни съоръжения за обработка и прием на газа. Например, чрез въвеждането на специализирани промишлени инсталации за пречистване, сепарация и първоначална подготовка на суровината, ние създаваме условия за много по-ефективен транспорт, независимо дали става дума за надземни или подземни тръбни трасета. Този комплексен подход ни позволява да намерим оптималния баланс между предвидимостта, която ни дават дългосрочните договори за газопроводи, и бързата пазарна адаптивност, която ни предлагат съвременните плаващи и наземни LNG терминали.

По този начин се изгражда един устойчив и независим енергиен модел, който е способен да устои на бъдещи икономически шокове.

2. Начини за транспортиране на природен газ

Изборът на конкретна транспортна стратегия не е само въпрос на техническа наличност, а представлява комплексно решение, което пряко влияе върху икономическата устойчивост на държавата.

Всеки от разглежданите методи носи със себе си различен профил на риск, гъвкавост и пазарна ликвидност, което налага тяхното внимателно комбиниране в общата енергийна стратегия.

2.1. Конвенционален тръбопроводен транспорт: Икономия от мащаба и инфраструктурни зависимости

Тръбопроводният транспорт исторически се е утвърдил като най-ефективният метод за пренос на огромни дебети природен газ на разстояния до няколко хиляди километра. В основата на този модел стои високата икономия от мащаба — веднъж изградена, линейната инфраструктура позволява поддържането на ниски оперативни разходи при постоянен поток на суровината. Основното предизвикателство тук обаче е „инфраструктурният капан“, при който огромните капиталови инвестиции (CAPEX) водят до десетилетна обвързаност с конкретен доставчик.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Според анализите на Европейската сметна палата, тази липса на алтернативни маршрути създава сериозна уязвимост, тъй като тръбопроводът не позволява бърза реакция при геополитически кризи или технически повреди по трасето, превръщайки транзитните държави в критични точки на влияние.

2.2. Втечен природен газ (LNG): Глобализация на ресурса и пазарна свобода

Технологията за втечняване на природния газ (LNG) значително промени начина на функциониране на сектора, като прекъсна физическата зависимост от фиксирания трасета. Този логистичен модел превръща локално разпределяния газ в глобална борсова стока, подобно на суровия петрол, което позволява достъп до производители от напълно независими региони като САЩ, Катар или Австралия. Чрез използването на специализирани криогенни танкери се създават т.нар. „плаващи газопроводи“, които осигуряват по-голяма гъвкавост на пазара.

Държавите, разполагащи с приемни терминали, вече не са заложици на двустранни споразумения, а могат да оптимизират своето портфолио чрез спот сделки и краткосрочни договори, което е отличен инструмент за постигане на реална диверсификация и енергийна сигурност.

2.3. Компресиран природен газ (CNG): Локална адаптивност и регионални решения

Транспортирането на газ в компресирано състояние (CNG) заема специфична, но критична ниша в логистичната верига, фокусирайки се върху капилярното разпределение. Този метод е предназначен за хранване на региони и индустриални потребители, които са географски или икономически изолирани от магистралната газопрееносна мрежа. Използването на модулни контейнери и специализирани платформи позволява създаването на гъвкави „виртуални газопроводи“, които могат лесно да се адаптират към промените в потреблението. Това е стратегическо решение за малки и средни пазари, където изграждането на скъпа тръбопроводна мрежа би било икономически неоправдано, осигурявайки равен достъп до енергийни ресурси за периферните икономически зони.

3. Ключови технологични процеси: Компресиране и Регазификация

За да се реализират описаните транспортни модели, синьото гориво трябва да премине през сложни физични и термодинамични трансформации в специализирана промишлена среда. Тук ще се спра подробно на инженерната страна на процесите, които гарантират техническата възможност за диверсификация.

3.1. Индустриална сепарация и първоначална обработка на суровината

Преди природният газ да попадне в компресорните агрегати или в инсталациите за втечняване, той задължително преминава през многоетапна очистка в промишлени станции. В тези съоръжения се използват специализирани двуфазни и трифазни сепаратори, чиято задача е да отделят механичните примеси, тежките въглеводороди и най-вече водната пара. От инженерна гледна точка тази стъпка е критична, тъй като наличието на влага или течности в газовия поток под високо налягане би довело до необратима ерозия на оборудването.

Нещо повече, пречистването предотвратява образуването на газови хидрати — кристални структури, които при определени температури и налягания могат буквално да запушат тръбопроводните трасета и да предизвикат тежки аварии.

3.2. Термодинамика на компресирането и енергийна ефективност

При CNG технологията газът се сгъстява механично чрез мощни компресорни станции до работно налягане от над 200–250 bar. Този процес изисква прецизен температурен контрол, тъй като по законите на физиката бързото повишаване на налягането води до генериране на значителна топлина (адиабатно нагряване). Инженерите внедряват сложни охладителни цикли между отделните етапи на компресиране, за да запазят интегритета на съдовете за съхранение (OGMP (Oil and Gas Methane Partnership), 2020). Важен технически извод е, че компресирането консумира приблизително 50% по-малко енергия спрямо сложния криогенен цикъл на втечняване, което го прави технически по-прост и ефективен процес за по-малки обеми и по-къси разстояния.

3.3. Физика на регазификацията и топлообменни системи

Ревазификацията е финалната и технологично най-сложна фаза в LNG веригата, представляваща контролиран преход от течно в газообразно състояние чрез отдаване на топлина (ScienceDirect / Energy Procedia., 2019). В приемните терминали се прилагат различни инженерни решения за този процес:

Изпарители с отворена стойка (ORV): Те използват термичната енергия на морската вода, която облива тръбните снопове с втечнен газ при температура – 162° C.

Това е решение, което минимизира въглеродния отпечатък, но изисква стабилна температура на околната среда за оптимална работа.

Изпарители с потопено горене (SCV): Тук се използва водна баня, загрявана чрез изгаряне на част от самия газ.

Тази технология осигурява пълна независимост от външните условия и е незаменима при екстремно ниски температури, гарантирайки непрекъсваемост на захранването към националната мрежа.

3.4. Инженерна интеграция при плаващите терминали (FSRU)

Плаващите терминали за съхранение и регазификация (FSRU) представляват истински връх в съвременната енергийна структура, обединявайки функциите на кораб, криогенен склад и мощна промишлена инсталация. Техническата сложност при тях се крие в интеграцията на системите за претоварване от танкер към танкер (STS) и едновременното подаване на регазифицирания продукт под високо налягане към подводната инфраструктура. Именно тази технологична наситеност и мобилност позволяват съкращаване на сроковете за внедряване от години на месеци, което ги превръща в най-ефективния инструмент за бърза пазарна адаптация в условия на енергийна несигурност.

4. Практическо приложение и икономическа ефективност на инфраструктурата

В тази част на доклада ще се разгледа как всички описани технологии се интегрират в реалната икономика и защо тяхното изграждане е най-важният фактор за пазарната ни устойчивост. Практическото приложение на газовата инфраструктура далеч не е само въпрос на инженерни чертежи, а е реалният двигател на енергийната ни независимост.

4.1. Икономическият пробив чрез интерконекторите: Примерът с IGB

Когато анализираме икономическата ефективност, трябва да разберем, че всяко ново трасе като интерконектора Гърция-България (IGB) работи преди всичко като пазарен регулатор. Този проект ни извади от дългогодишната изолация и ни свърза

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

директно с Южния газов коридор, което реално промени структурата на цените за българската индустрия. Практическото значение на тази тръба е в осигуряването на достъп до каспийския газ, което премахва монополното ценообразуване и въведе пазарни принципи при определяне на стойността на синьото гориво у нас (ICGB (Interconnector Greece-Bulgaria), 2023).

4.2. Оперативна гъвкавост и LNG терминалите като пазарен буфер

Участието на страната ни в терминала за регазификация край Александруполис е класически пример за икономическа синергия между модерна технология и национални интереси (Gastrade, 2024). Икономическата логика тук е ясна — макар оперативните разходи (OPEX) за LNG да са по-динамични в сравнение с тръбопроводния газ, тази инфраструктура ни осигурява гъвкава „входна врата“ за суровина от САЩ, Египет и Катар. Това позволява на държавата да балансира портфолиото си и да купува газ, когато цените на глобалните борси са най-изгодни, което е фундаментален инструмент за постигане на ликвидност.

4.3. Ефектът на конкуренцията и „Gas-on-gas“ механизмът

Основното икономическо влияние на новата инфраструктура се изразява в създаването на т.нар „gas-on-gas“ конкуренция. Когато пазарът има физическата възможност да избира между тръбопроводен газ от Азербайджан и втечен газ от глобалния океан, доставчиците губят възможността да налагат изкуствено завишени цени. Този механизъм води до ценова конвергенция с европейските енергийни центрове, което прави българския бизнес по-конкурентоспособен на международните пазари (Generix Gas, 2023).

4.4. Вертикалният газов коридор и транзитният потенциал на страната

На регионално ниво, практическото приложение на инфраструктурата, намира своя израз в концепцията за Вертикалният газов коридор. Това обединение на мрежите на Гърция, България, Румъния и Унгария превръща страната ни от краен консуматор в ключов транзитен разпределител (Министерство на енергетиката на Република България, 2024). Икономическата ефективност тук се изразява в генерирането на преки приходи от транзитни такси за пренос, които влизат в бюджета и подпомагат поддръжката и модернизацията на националната ни мрежа без допълнително натоварване на крайните потребители.

4.5. Инфраструктурата като икономическа застраховка

В крайна сметка трябва да се подчертае, че диверсифицираната инфраструктура работи като форма на национална застраховка. Разходите за изграждане на нови терминали и интерконектори се отплащат многократно чрез сигурността на доставките и предотвратяването на икономически шокове. За голямата индустрия, предвидимостта на енергийните разходи е по-важна от краткосрочните ценови колебания, а наличието на мултимодална инфраструктура гарантира точно тази предвидимост и стабилност за десетилетия напред.

Заклучение

След всичко разгледано става напълно ясно, че диверсификацията на природния газ не е просто поредната модерна тема в енергетиката, а е реалният гръбнак на нашата национална и икономическа стабилност. Това което се вижда от анализа е че сигурността на една държава днес зависи от способността ѝ да съчетава сложните инженерни

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

решения с много гъвкава пазарна мисъл. Няма „идеално“ решение за транспорт, а успехът се крие в мултимодалността. Ако тръбопроводите ни дават базовата устойчивост то технологиите за втечнен (LNG) и компресиран (CNG) газ са тези които реално ни дават правото на избор. Точно тези процеси на регазификация и компресиране които описах по-горе са инструментите които превърнаха газа от локален в глобален ресурс и ни позволиха да не зависим повече от един-единствен доставчик

От икономическа гледна точка, проектите като интерконектора IGB и терминала в Александруполис не трябва да се разглеждат просто като разход, а като най-добрата възможна застраховка за нашия бизнес. Те доказаха че когато имаме инфраструктура пазарът се саморегулира чрез конкуренция и цените спират да бъдат инструмент за политически натиск. Чрез Вертикалния газов коридор България най-после излиза от ролята на пасивен консуматор и започва да диктува енергийната карта на Балканите. В крайна сметка, изводът е, че диверсификацията е постоянен процес а не еднократен акт.

Бъдещето ни зависи от това доколко ще сме готови да продължим да инвестираме в иновативна инфраструктура и регионална свързаност, защото само така можем да гарантираме, че икономиката ни ще остане стабилна и независима в дългосрочен план.

Използвана литература

- Gastrade. (2024). Проектна документация и технически спецификации за плаващия терминал за съхранение и регазификация (FSRU) в Александруполис.
- Generix Gas. (2023). Анализи и пазарни данни за развитието на българския газов сектор и влиянието на новите трасета върху ценовата динамика.
- ICGB (Interconnector Greece-Bulgaria). (2023). Официална техническа документация и оперативни данни за работата на интерконектора Гърция-България.
- OGMP (Oil and Gas Methane Partnership). (2020). Наръчници за добри международни практики при мониторинг на метановите емисии и безопасност на компресорните станции.
- ScienceDirect / Energy Procedia. (2019). Технически изследвания върху регазификационни цикли, термодинамична ефективност и сравнителен анализ между LNG и CNG технологиите.
- Европейска сметна палата. (2023). Специален доклад № 05/2023: „Сигурност на доставките на природен газ в ЕС — Рамката на ЕС за гарантиране на сигурността на доставките е стабилна, но постигането на целите за диверсификация все още е предизвикателство“.
- Министерство на енергетиката на Република България. (2024). Стратегически документи за енергийна свързаност, Вертикален газов коридор и Южен газов коридор.

ПРОБЛЕМИ ПРИ ОРГАНИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ДЕЙНОСТ В АВТОМОБИЛНИЯ ПЪТНИЧЕСКИ ТРАНСПОРТ

КАРИНА БОЖИДАРОВА КАРАКАШЕВА

Студент, Икономика на транспорта и енергетиката, III курс, УНСС

Резюме:

В този доклад се разглеждат условията и начините на организиране на автомобилния пътнически транспорт в България. Описани са условията, които са необходими за лицензиране, като благонадеждност, професионална компетентност и финансова стабилност. Описани са видовете транспортни схеми – републикански, областни и общински. Разгледани са изисквания към превозвачите, водачите на превозни средства и подвижния състав. Също така са засегнати някои от многото проблеми в сектора. Приложени са и образци на документи, използвани в автомобилния пътнически транспорт.

Ключови думи: автомобилния пътнически транспорт, лицензиране, транспортни схеми, проблеми в сектора.

Abstract:

This report examines the conditions and methods for organizing road passenger transport in Bulgaria. Conditions necessary for licensing are described, such as reliability, professional competence and financial stability. Types of transport schemes are described – republican regional and municipal. Requirements for carriers, vehicle owners and rolling stock are examined. Some of the many problems in the sector are also limited. Samples of documents used in road passenger transport are also attached.

Keywords: roads transport, licensing, transport schemes, problems.

Увод

В този доклад ще представя начина на организиране на транспортната дейност и актуалните проблеми в автомобилния пътнически транспорт. Организацията на автомобилния пътнически транспорт е сложен процес, който се регламентира и контролира от Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, като упълномощен орган на Министерството на транспорта и съобщенията. За целта законодателят е издал редица закони и наредби, които заедно представляват нормативната уредба, касаеща изпълнението на тази дейност. В хода на настоящия доклад ще бъдат разгледани критериите за лицензиране на превозвачите, организацията на превозите чрез транспортни схеми, изискванията към подвижния състав и водачите, както и някои актуални проблеми в сектора.

Автомобилният пътнически транспорт е водещ за Република България. Организацията на пътническия автомобилен транспорт в страната се контролира от „Автомобилна администрация“ чрез редица закони и наредби, както споменахме вече. За да организира тази дейност, даден превозвач трябва да отговаря на някои основни критерии съгласно Закона за автомобилните превози.

1. Лицензиране

Първият критерий на който трябва да отговаря превозвачът е да притежава лиценз. Лицензът е два вида. Единият е лиценз за извършване на превоз на пътници или товари на територията на Република България, а другият е лиценз за извършване на

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
международен превоз на пътници или товари – лиценз на Общността. За да получи лиценз, автомобилният превозвач трябва да отговаря на някои изисквания:

1. Благонадеждност
2. Професионална компетентност
3. Финансова стабилност
4. Установяване на територията на Република България. (ИИАА, 2026)

За да отговаря на първото изискване, превозвачът трябва да не е осъждан, както и ръководителят на транспортната дейност. Условието за професионална компетентност е следното: лицето, изпълняващо тази функция, трябва да притежава удостоверение за професионална компетентност, което се получава след успешно издържан изпит, да има завършено средно образование и да е назначено на трудов договор.

Финансовата стабилност означава, че превозвачът има достатъчно финансови възможности за безпроблемно извършване на дейността. Документално това се доказва чрез банкова гаранция или сключване на застраховка.

За да изпълни условието за установяване на територията на Република България, превозвачът трябва да може да докаже, че притежава необходимите условия за извършване на дейността, а именно експлоатационен център, офис и други, които може да представи при поискване от контролните органи.

След като покрие тези изисквания, Министерството на транспорта и съобщенията може да му издаде лиценз. Лицензът се издава за срок от 10 години и не може да бъде преотстъпван. След изтичането му той може да бъде продължен за нови 10 години, след като се подаде писмено заявление не по – късно 15 дни преди изтичането му и отново трябва да отговаря на изискванията. (ИИАА, 2026)

2. Транспортни схеми

В нашия доклад ще засегнем и организирането на обществения превоз на пътници по транспортни схеми. Те биват три вида : Републиканска – утвърждава се от министъра на транспорта и съобщенията, Областна- утвърждава се от областния управител на съответната област и Общинска – утвърждава се от кмета на общината. Към всяка транспорта схема има издадени маршрутни разписания, които превозвачът трябва стриктно да спазва. Възлагането за изпълнение на тези маршрутни разписания става след сключване на договор между общината - възложител и превозвача, който е получил това право след спечелване на обществената поръчка, конкурса или пряко договаряне (МТС, 2023).

Републиканската транспорта схема включва автобусни линии, които обслужват две или повече области и затова се утвърждава от министъра на транспорта. Областните транспортни схеми включват линии, които обслужват две или повече общини в една област. Общинската транспортна схема включва линиите, които обслужват две или повече населени места на територията на една и съща община. И тук идва един от проблемите, които се наблюдават в изпълнението на транспортните схеми: липса на синхрон между отделните транспортни схеми и съответно затруднена свързаност между тях (МТС, 2023).

3. Изискванията към подвижния състав и водачите

Превозвачът е длъжен да организира труда на водача, като се съобразява с изискванията за максималната продължителност на работния ден, както и междудневната и междуседмична почивка. Той трябва да извършва пред пътен медицински преглед, като съблюдава за общото здравословно състояние на водачите. Да проверява техническото състояние на превозното средство преди всяко излизане от експлоатационния център. Да снабди водача с необходимите документи за извършване на превоза съгласно изискванията за закона за автомобилните превози. Да изготвя график за работа на водачите, осъществяващи превози на пътници с моторни превозни средства, които не попадат в регламент 561. Да снабдява водачите на превозни средства оборудвани с дигитални тахографи и достатъчно количество принтерна хартия за извличане на данни. Да не допуска започването изпълнението на превоза, без да е снабдил водача с необходимите документи. При редовна автобусна линия това е договор с общината възложител и маршрутно разписание, когато е случаен превоз - пътен лист, пътническа ведомост и фактура. За специализирания превоз - договор с предприятието възложител и маршрутно разписание.

На видно място трябва да има поставен ценоразписът с актуалните цени на билетите. Не се допуска превоз на правостоящи пътници на разстояние над 30 км в едната посока.

Относно изискванията към водачите те трябва да притежават свидетелство за управление за съответната категория, удостоверение за психологическа годност и карта на водача, удостоверяваща професионалната им компетентност.

Относно изискванията към автобусите, автобусите, изпълняващи линии от републиканската, областната и междуселищните линии от общинската транспортни схеми, трябва да отговарят на класовете II, III и V, при наличие на багажно отделение с достъп отвън и достатъчен обем вместимост. За автобусите, изпълняващи основни градски линии, са от класовете I, II и A. Водачите на превозни средства осъществяващи превози на пътници по утвърдени транспортни схеми, трябва стриктно да спазват маршрутното разписание и да спират за качване и слизване на пътници на строго определените автоспирки и автогари, посочени в маршрутното разписание.

Водачът е длъжен да снабдява пътниците с багаж, като предоставя багажни разписки, удостоверяващи собствеността на багажната единица. Превозвачът трябва да снабдява пътниците, които не са се сдобили предварително с превозен документ, с такъв на място в автобуса. При изпълнение на превоза автобусите трябва да бъдат снабдени с обозначителни табели в зависимост от вида превоз, който ще изпълняват (МТС, 2023).

4. Актуални проблеми в сектора

- Липса на кадри:

През последните години основен проблем в сектора осезаемо се усеща липсата на млади кадри. Трябва да се търсят начини за стимулиране на младите хора да упражняват тази професия. За да упражняват тази професия, младите хора имат възрастово ограничение и предпочитат да опитат в друга насока, вместо да чакат да станат на 24 години, за да придобият правото да упражняват тази професия. Освен това, инвестицията за придобиване необходимите документи е твърде висока.

- Нелоялна конкуренция:

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Друг проблем в сектора е нелоялната конкуренция. Масово се използват групи в социалните мрежи за споделени пътувания, което източва пътничко потока на редовните превозвачи.

- Остарял автомобилен автопарк:

Още един основен проблем в автомобилния пътнически транспорт е остарелият автобусен парк и затрудненията на превозвачите да го обновят с по – нови и екологични автобуси, поради непосилните първоначални инвестиции.

- Високи цени на горивата:

Един от най актуалните проблеми към момента е високите цени на горивата и енергоносителите, което води до много трудности при изпълнението на превозите.

- Лоша инфраструктура:

Още един сериозен проблем е лошата инфраструктура в някои региони, което води до по – бързата амортизация на транспортните средства и съответно високи разходи за техните ремонти. Имайки предвид високите цени за движение по автомагистрала, първокласни и второкласни пътища, състоянието на настилките не отговаря на тол тарифите.

- Липса на координация между видовете транспорт:

Недобрата координация между железопътния и автобусния транспорт води до липса на свързаност или пък дублиране на линии. В най - близко бъдеще трябва да се заложи използването на интелигентни транспортни системи и електронни билети за увеличаване на конкурентоспособността на услугата.

5. Образци и документи

Таблица 1.

Маршрутно разписание

МАРШРУТНО РАЗПИСАНИЕ			
на автобусна линия.....			
Изпълнява се.....			
(целогодишно/сезонно от - до)			
Разстояние	Час, минути	Маршрут	Час, минути
км	Пристига стои тръгва		Пристига стои тръгва
Обща дължина.....км			
Общо време за		Средна техническа	
Движение ч. мин.		Скорост км/ч.	
Общо време за		Средна съобщителна	
Пътуване ч. мин.		скорост км/ч.	
Настоящото разписание се възлага от община.....			
.....			

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

на.....

(фирма на превозвача)

с договор № / г. със срок на действие до г.

Заверка от общината:.....

(подпис и печат)

Източник: Наредба № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (Посл. изм. и доп. ДВ 51 от 13.06.2023 г.)

Таблица 2

Багажна разписка

..... (наименование на превозвача)	 (наименование на превозвача)
..... (адрес на превозвача)	 (адрес на превозвача)
Серия №	Серия №
БАГАЖНА РАЗПИСКА	БАГАЖНА РАЗПИСКА
До (крайна спирка на пътуване)	До (крайна спирка на пътуване)
..... (име, презиме и фамилия на пътника) (закрепва се към багажа)	 (име, презиме и фамилия на пътника) (предоставя се на пътника)

Източник: Наредба № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (Посл. изм. и доп. ДВ 51 от 13.06.2023 г.)

Пътен лист (Образец)

Фирма		Разрешил излизането:			
Адрес		(подпис, печат)			
Тел. Факс					
ПЪТЕН ЛИСТ					
Серия №					
Автомобил		(регистрационен №)			
(марка, модел)					
Водач I					
Водач II					
Придружители: 1. 2.					
Издаде пътен лист:		(дата) (подпис)			
(име, презиме, фамилия)					
Време на излизане от гаража (дата, час, мин.)					
Време на прибиране в гаража (дата, час, мин.)					
Автомобилът е технически изправен. Механик:		Приех автомобила технически изправен. Водач:			
(фамилия, подпис)		(фамилия, подпис)			
Проба за алкохол. Общо здравословно състояние – добро.		Водачът е годен да управлява. Извършил проверката:			
		(фамилия, подпис)			
Километрапоказател: Начален					
Краен					
Приел и проверил пътния лист:					
(име, фамилия) (дата) (подпис)					
Документи за превоза към пътния лист					
Вид обществен превоз		Документи за превоза			
1	2				
(гръб)					
Фамилия на водача, изпълнител на превоза	Маршрут (от – до)	Тръгване (ч. мин.)	Пристигане (ч. мин.)	Престой (ч. мин.)	Заверка
1	2	3	4	5	6
Бележки на контролните органи:					
(подпис и печат на контролния орган)					
Упътване: 1. Пътният лист е документ за контрол и отчитане работата на водачите и автомобилите. 2. Реквизитите в пътния лист се попълват с мастило или химикал ясно и четливо. 3. В зависимост от вида на изпълнявания превоз поле „Документи за превоза към пътния лист“ се попълва, както следва: 3.1. При превози на пътници: а) в колона 1 – „Превоз по автобусна линия“, а в колона 2 – „Разписание на линия“, като се изписва наименованието на линията; при превоз по междубластна линия се посочва и номерът на маршрутного разписание; б) в колона 1 – „Специализиран превоз“, а в колона 2 – „Разписание за специализиран превоз по линия“, като се изписва наименованието на линията; в) в колона 1 – „Случаен превоз“, а в колона 2 – „Пътническа ведомост за случаен превоз“ и „Фактура за платен случаен превоз“. 3.2. При превози на товари: В колона 1 се записва „Превоз на товари“, в колона 2 – „Товарителна серия №“.					

Източник: Наредба № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (Посл. изм. и доп. ДВ 51 от 13.06.2023 г.)

6. Заключение

Организацията на автомобилния пътнически транспорт представлява сложна система, която съдържа много изисквания относно превозвачите, водачите и подвижния състав. Чрез действащите нормативи се цели да се осигурят безопасни и ефективни транспортни услуги за пътниците. Въпреки това секторът е изправен пред доста предизвикателства, като недостиг на кадри, високи експлоатационни разходи, наличие на нелоялна конкуренция, остарял автопарк. Всички тези проблеми се отразяват негативно върху качеството и устойчивостта на транспортните услуги. За да се подобри състоянието на сектора, трябва да се вземат някои мерки, като да се привлекат нови кадри, да се модернизира автопарка, да се обнови пътната мрежа и да навлязат нови

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
съвременни технологии. Чрез общи усилия на участниците в транспорта и институциите
в сектора може да се постигне по - устойчиво развитие.

Използвана литература:

- ИИАА, (2026), *Закон за автомобилните превози*, Обн. ДВ 82 от 17.09.1999 г., Посл. изм. и доп. ДВ 16 от 10.02.2026 г. <https://rta.government.bg/bg/674>
- МТС, (2023), *НАРЕДБА № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси*, Посл. изм. и доп. ДВ 51 от 13.06.2023 г. <https://rta.government.bg/upload/10791/n2.pdf>
- МТС, (2022), *НАРЕДБА № 33 от 3.11.1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България*, Посл. изм. и доп. ДВ 84 от 21.10.2022 г. <https://www.mtc.government.bg/bg/category/162>

НАЦИОНАЛНА И РЕГИОНАЛНА СИГУРНОСТ

**СТРУКТУРА НА СЕКТОРА ЗА СИГУРНОСТ В ГЕРМАНСКАТА
ПРОВИНЦИЯ БАДЕН-ВЮРТЕМБЕРГ И ИЗВЛИЧАНЕТО НА
ПОУКИ ОТ ПРАКТИКАТА ЗА НУЖДИТЕ НА БЪЛГАРИЯ**

СТАНИМИР СТОЯНОВ

Докторант, научна специалност Икономика и управление (отбрана и сигурност), УНСС

Резюме:

Като континентален лидер – Федерална Република Германия притежава силна икономика, висок стандарт на живот, сравнително нисък ръст на престъпленията, добро финансово осигуряване и солидна организационна структура на службите за сигурност. От пожари и имиграционни брожения, през непряко участие във въоръжени конфликти и претърпени терористични актове, германските сили за сигурност имат своите интригуващи особености. Би било ползотворно за българските институции да се обърне внимание и теоретично да се внедрят някои положителни тенденции, намиращи почва в сектора за сигурност на един от основните ни партньори на европейския континент.

Ключови думи: *сектор за сигурност, резервисти, полиция, армия, добри практики, подготовка*

Abstract:

As a continental leader, the Federal Republic of Germany has a strong economy, a high standard of living, a relatively low crime rate, good financial condition, and a solid organizational structure among the security services. From wildfires to immigration riots, through indirect involvement in armed conflicts and suffering terror acts, the German security forces have their own intriguing features. It would be productive for the Bulgarian institutions to pay attention and try to implement some of their positive tendencies, adapted in the security sector, in one of our main partners on the European continent.

Keywords: *security sector, reservists, police, army, good practices, training*

1. Общ преглед на средата за сигурност.

Динамичната геополитическа обстановка, множеството международни конфликти, увеличения брой кризи от невоенен характер и продължаващата недоокомплектованост изискват алтернативни способи за осигуряване с човешки ресурси на българският сектор за сигурност. Предлагайки допълнителен преглед на силовите звена в държави или райони със стройна организация, добро финансово обезпечаване и заявки за ръководство на блоковете, в които членуват, ние можем да намерим поуки, които да решат някои фундаментални проблеми и у нас. Един от тези райони се намира във Федерална Република Германия и е от големите по размери провинции – Баден-Вюртемберг. Вместо да се разглеждат всички немски провинции като един субект, поради наличието на разнообразни техники, практики и процедури във всяка от тях, за целите на научният доклад е по-удачно сравнение между една административна единица в Германия и българският сектор за сигурност. От друга страна, немската провинция граничи с особено важни градове и институции за европейските политика и икономика, а територията и населението са сравними с България. Макар да съществуват достатъчно анализи на германската система, този доклад предлага информация, базирана както на конкретни данни, така и на личните

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
наблюдения на терен от страна на автора, относно внедряване на възможните позитиви във българската реалност.

Застъпваните в хода на разработката позиции се затвърждават и в статистически аспект, обхващащ престъпната дейност, бедствия и аварии, военни учения, катастрофи, образователни сътрудничества, и икономическо развитие в провинцията. Например, през 2024, в провинция Баден-Вюртемберг са регистрирани под 5000 криминални случая на 100 000 души (Polizei Baden-Wurttemberg, 2025). Общият брой на престъпления в цялата федерална република за 2024 са над 587 хил.

Политически мотивираните, религиозно-идеологичните и киберпрестъпленията са с ръст около 10%, сравнявайки 2024 и 2025. Насилствените случаи срещу спешни служби са намалели с около 5%, спрямо предните 2024 в провинцията. Щатската самоуправа отговаря с подобрени мерки за сигурност и допълнителни анти-терористични инициативи. Ислямисткият радикализъм играе основна роля за угрозата срещу обществото в района, като само през 2024 и 2025 г. са регистрирани две атаки и един предотвратен терористичен акт (СТС WP, 2025). Случаите на бедствия през тази и миналата година са били най-вече под формата на горски пожари и наводнения. През май и юни 2024 природните стихии взимат няколко жертви и в повечето зони на региона са обявени бедствени положения, като само пожарите са над 500. Макар случаите да изглеждат тежко, те са двойно по-малко спрямо 2024 (Walter, 2024). От друга страна, военните учения през 2024 също заслужават внимание. Най-голямото за района и за страната е „Куадрига 2024“, включвайки над 12 000 души с 3000 превозни средства (Anadolu Agency, 2024). То е и част от „Steadfast Defender 2024“, в което участва и България и което се провежда в рамките на НАТО.

Като образователни инициативи си струва да се спомене Adult Learning and Education (ADL), която посочва като приоритети иновативните форми на обучение и обновяване на методите за преподаване на материал за обучители (REGale, 2022). Икономическото състояние на провинцията, показва БВП от над 650 млрд. евро за 2024 г., като ръстът е от около 20 млрд. евро спрямо 2023. БВП на Баден-Вюртемберг е около 15% от този на Германия, което прави региона един от най-богатите в страната. (CEIC, 2024). Имайки предвид икономическите показатели, образователните програми, нивото на битова престъпност, обществените заплахи и способите за подготовка на личен състав, може да се обобщи, че Баден-Вюртемберг е богат и безопасен район, даван за пример в развитието на европейската общност. Макар и да търпи редки инциденти, можем да извлечем поуки от структурата на силите за сигурност и да приложим подходящите тенденции спрямо контекста в България с цел допълнително укрепване на сектора за сигурност в страната.

2. Организация на полицията в германския щат Баден-Вюртемберг.

Като федерална държава, Германия и респективно провинцията Баден-Вюртемберг имат служби на две нива:

- Федерално (tier 1)
- Щатско (tier 2).

Федералните сили, както на останалите места по света са по-добре подготвени и екипирани в сравнение с щатските си колеги. Те освен, че изпълняват задачи по охрана на реда, отговарят както за защита на държавната граница, така и за териториалната цялост на републиката. Затова е приложима американската квалификация (tier 1, tier 2, tier 3 и пр.) (U.S. Department of Defence, 2025). Освен редовната полиция се налага да бъдат споменати и специалните звена, съществуващи към тях. Макар държавната централа да е в Потсдам, то регионалната федерална полиция, отговаряща за Баден-Вюртемберг е със седалище в Щутгарт (BfDI, 2025). Към 2020 г. общата численост на

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

федералния полицейски личен състав за страната е около 50 000 души. В провинция Баден-Вюртемберг всички униформени служители (федерални и щатски) са около 35 000. В този смисъл си струва да се отбележат и следните структурни единици:

- ВеРо (отряди със размер на батальон във всяка административна единица, отговаряща за борба с масовите безредици, поддръжка на специални тактически екипи и на практика имащи жандармерийски функции)
- BPOLD 11 (дирекция в структурата на федералната полиция, администрираща всички специални звена в състава си)
- BPOL Aviation group (осигуряващи въздушна поддръжка и наблюдение, на подчинение на BPOLD 11)
- PSA BPOL (отдел в състава на BPOLD 11, отговаряща за охраната на немски дипломатически лица извън територията на страната и особено намиращи се във въоръжени конфликти)
- BFE + unit - организирани като последствие от терористичните атаки в Париж 2015, този отряд отговаря най-вече за високорискови арести и цели да бъде връзката между федералния GSG-9 (tier 1; еквивалент на СОБТ) и провинциалния SEK (tier 2; еквивалент на СДБР „Кобра“).
- ВКА (федерална криминална полиция)
- Федерална академия за полицейско ръководство – Мюнстер-Хилтруп
- GSG-9 (най-елитният контртерористичен полицейски отряд) (Bleiker, 2016).

Щатската полиция от своя страна има подобна структура като към нея спадат: Schupo (охранителна полиция), Autobahnpolizei (трафик полиция), Wasserschutzpolizei (СПС охраняващи водни огледала, мостове и пристанища), Kripo (разследващи сили), Landeskriminalamt (криминална полиция), Wapo (охрана на обществени сгради и посолства), Специалните сили SEK, MEK и Personenschutzkommando (на общо подчинение на криминалната полиция, бидейки сравнявани с българските СПС/Кобра/групи за задържане), Полицейски оркестър, Stadtpolizei (общинска полиция), Police support group HQ – Гьопинген (отговаря за набирането на нови кадри и ръководи 5-те батальона за бързо реагиране, разположени в градовете Гьопинген, Бруксал, Биберах, Лар и Бьоблинген) (Federal Ministry of Interior, n.d.).

Като отделни специални служби се числят и следните: Kustenwache des Bundes (Немска брегова охрана, различна от US Coast Guard по това, че обединява сили от различни агенции, а не са отделен род войски във въоръжените сили; няма териториална единица в Баден-Вюртемберг), BND (службата за външно разузнаване, еквивалент на българската ДАР)м BfV/LfV (федералния и щатския териториален офис на службата за защита на конституцията; еквивалент на българската ДАНС), ZUZ (специален тактически екип на немските митници със подготовка и задачи, близки до тези на SEK) (GD, 2025).

Обобщавайки написаното по-горе, става ясно, че някои от формированията в провинция Баден-Вюртемберг се припокриват като организационна структура с българските си еквиваленти. Това са най-вече отрядите с повишено ниво на бойната подготовка. Други звена пък са специфични по задачи, дислокация и подчинение, като специализираните сили охраняващи посолства или критични водоизточници.

3. Дислокация на армейски сили в германската провинция Баден-Вюртемберг.

Състоянието на военните подразделения в Баден-Вюртемберг винаги е било еталон за общото ниво на германската армия. Като основни и публични формирования в региона могат да бъдат маркирани: американски гарнизон Манхайм, канадския изнесен гарнизон Баден-Сьолинген (Райнмюнстер), американски гарнизон Щутгарт,

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
тренировъчен център Бьоблинген, авиобаза „Кайзер Карл Шурц“ (Хардхайм), гарнизон Ехтердинген, авиобаза Найдерщетен, американски гарнизон „Маккий“ (Вартхайм), съвместен учебен център Брухсал, съвместна складова база Вьорт, гарнизон Улм, американско-германска интегрирана база Гьопинген (Current ops, n.d.).

4. Резервистки звена и центрове за допълнителна подготовка на територията на германския щат Баден-Вюртемберг.

По отношение на резервистките формирания в провинция Баден-Вюртемберг, могат да бъдат открити доста сериозен набор от организации, които позволяват зачисляване в категорията. Всяка една изброена по-долу организация предлага подготовка, която е основополагаща за служителите от сектора за сигурност. Включват се компании или държавни институции, предлагащи физическа, правна, огнева, медицинска, възпитателна, тактическа или полева подготовка. Оттам следва да се отбележат:

- Полицейски музей - Щутгарт
- Полицейски университет - Швенинген-Вилинген
- Полицейски спортен стрелкови клуб - Пфорцхайм
- Военен музей – Манхайм
- Езикова академия на Бундесвера за резервисти (на федерално ниво)
- Армейски център за резервистки афери (на федерално ниво) (B, n.d. ARTC)
- Freiwilliger Polizeidienst – доброволческа полицейска стража на териториален принцип към щатската полиция в Баден-Вюртемберг
- TUV SUD Akademie GmbH training center - Щутгарт (транспортен учебен център)
- Survival training Konarek – Фрайбург (лагер за полева подготовка и оцеляване)
- LS telcom training academy – Лихтенау (център за комуникационни специалисти)
- The flying bones UG – Танхайм (клуб по парашутизъм)
- Dreams of diving – Фридрихсхафен (водолазен клуб)
- STM club – Синделфинген (клуб по смесени бойни изкуства)
- IFRT International Fire and Rescue Training – Кюлшайм (школа за противопожарна и спасителна подготовка)
- FBI GmbH Rescue Campus – Амстетен (център за долекарска и спасителна помощ)
- Shooting club Tamm e.V. – Там (стрелбище)
- Euroshot – Щутгарт (огневи комплекс и оръжеен магазин)
- SAPB GmbH – Филипсбург (стрелбище)
- SNS GmbH – Калв (стрелбище)
- Jagerloch – Фройденщат (стрелбище)
- K2B airsoft – Динкелсбюл (сърсффт симулация)
- Raumschieskino – Алдорф (стрелбище)
- MonkeyClimbing Kletterschule Outdoor – Бесигхайм (скално катерене) (AMR, 2025 GSTCM)

Това са само някои от по-забележимите дружества, предлагащи преживявания или подготовка, която има приложение във въоръжените сили.

5. Поуки от практиката на звената в Баден-Вюртемберг, приложими в българския сектор за сигурност.

За да се извлекат подходящите уроци на германските служители в сектора за сигурност е необходимо да обърнем внимание на задачите, подготовката, оборудването, мнението на текущия/потенциалния личен състав и обезпечението на силите. По същество, задачите не се различават особено от тези на българските структури, като започват от опазване на териториалната цялост през охрана на общественият ред, та до внедряване на потенциални сътрудници, чрез регламентирани дейности в определени направления на гражданския и частен сектор (Lex.bg, 2026). При последното се имат предвид рекламна дейност и насърчаване на определени мероприятия, засилващи интереса към силовите професии в дългосрочен план.

Уточнява се, че част от задачите включват конкретни дейности, улесняващи потока на човешки ресурси в системата за сигурност. Ако например, съвсем скоро централните военни окръжия в България са осъзнали необходимостта да достигнат до масовия зрител чрез основните медийни канали, то германските им колеги използват тази методика по американски модел от доста време.

Лични наблюдения на автора⁹ дават сведения за наличие на кратки рекламни видеа във основни метростанции в Щутгарт (служещи като пренос от една платена реклама към друга със честота през 2-3 минути, като видеото е кратка форма с продължителност от около 20 секунди), масивни банери на летището в града и видимо присъствие в прилежен вид на полицейски сили по възлови точки из административния център на провинцията. Това говори за последователна политика и основен вид задача на звената за сигурност в провинцията (BMW, 2019). От тези данни следва да се заключи, че за да се поддържа интерес към професията, могат и в българската среда да се използват разнообразни маркетингови трикове. Започвайки от облепване на външния корпус на автобуси в градския транспорт, преминавайки през прожектиране на кратки видеоформи в софийското метро и стигайки до целенасочени действия по направлението CIMIC (civil-military cooperation) доказваме, че този модел на реклама има и допълнителен психологически ефект в обществото.

Също така си струва да споменем и необходимостта от правни съгласувания между институциите, защото някои от възможните опции за реклама са със частен характер. Използвайки като аргумент Стратегията за национална сигурност на Република България или съществуващата като част от нея Национална отбранителна стратегия на Република България, може определен минимален отрязък от ефирното време в масовите медии да бъде национализиран с цел увеличаване престижа на силовите поприща. Ако се прехвърлим от задачите към обучението във силовите структури из Баден-Вюртемберг, тук също забелязваме относителен паритет с българските си колеги. Изключвайки специалните звена, редовните армейски и полицейски сили на територията на България, водят за съжаление посредствена физическа, огнева, тактическа и други основни видове подготовка.

Макар със гриф за конфиденциалност относно специфичните упражнения, обосновано може да се твърди, че цялостно един униформен български служител не тренира физически по специфична методика или не изстрелва повече от кутия боеприпаси със зачисленото му служебно оръжие за полугодие. Макар и изненадващо, оказва се, че германските ни партньори имат сходна или в някои случаи същата по

⁹ Личните наблюдения на автора са част от академичен обмен, проведен през август 2025 г. с цел извличане на поуки от практиката в сектора за сигурност на провинция Баден-Вюртемберг и с оглед тяхната приложимост в българските служби за сигурност.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
интензивност подготовка¹⁰. Единствено в аспекти правно обучение и кариерно развитие, западноевропейците отчетливо ни превъзхождат и то най-вече заради печално известното ниво на корупция и апатия в нашето общество.

Тук следва да се отбележи, че и при двете страни има възможност за подобряване на всички условия. Обърне ли се внимание на оборудването, се отчита ясно надмощие в германската система спрямо нашите бойци. Подготвителните държавни центрове в Германия предлагат съвременни условия на курсантите си, докато тук все още се опитваме да обновим материално-техническата база и то „на парче“. Автомобилният парк се захранва от местната автоиндустрия, а ние на Балканите все още имаме формирования със съветски образци техника. Същото важи както за комуникационните средства и униформата, така и за въоръжението и спомагателните средства на личният състав. Наблюденията са представени в табличен вид във фигура 1. Интригуващо е, че мнението на служителите в двете страни относно развитие на сектора е идентично. Както тук, така и в Германия смятат, че трябва да се развият връзките между обществото и силовия сектор. Очаквано е, че и на двете места се надяват за повишаване на възнагражденията с нарастване на разходите.

Табл. 1. Сравнение на превъзходството между германски и български силови звена

Сравнение по направления между германски и български силови структури (с усреднени стойности)	Германия (Баден-Вюртемберг)	България
Използвани масови медии за реклама	Усилено използване на телевизия, билбордове и транспортни средства в региона	Използване на телевизия и метростанции в столицата
Правна подготовка	Възпитаване на индивида в началото на образованието му и туширане на корупцията в зародиш	Повърхностно разглеждане на правните аспекти в ежедневната дейност на служещия
Физическа и огнева подготовка	Изпълняващи санитарен минимум, недостатъчен за бойни задачи	Изпълняващи санитарен минимум, недостатъчен за бойни задачи
Комуникационна/транспортна техника и въоръжение	Обновен автопарк, съвременни средства за комуникация и относително ново местно производство въоръжение	В по-голямата си част остарели транспортна и комуникационна техника; архаично въоръжение
Материално-техническа база	Модерни условия за подготовка и отдых	Извършване на опити за частично осъвременяване на някои бази

Източник: Щатска полиция на Баден-Вюртемберг, 2025

Критики от личният състав се чуват, както в България, така и в германската провинция относно начините на управление от висшето ръководство, изкореняване на корупцията и справяне с негативната пропаганда. Обезпечението и финансовото осигуряване на силите се оказва основен аргумент, както за задържане, така и за привличане на личен състав в силовите отряди. Средната работна заплата за полицай във Баден-Вюртемберг е около 70 000 евро/годишно. В България полицай стартира с нетна заплата около 2000 лева на месец (Economic Research Institute, 2026). Тази диспропорция влияе негативно върху личният състав и кара ръководството на родните институции да

¹⁰ Тази информация е на база проведени съвещания и интервюта от автора с представители на сектора за сигурност в Щутгарт, Германия, през месец август 2025 г.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

се върти в порочен кръг и на всеки няколко месеца да се обявяват конкурси за попълване на частите. Една от подходящите практики е да се консолидират връзките между частните предприятия с висока посещаемост и държавните ведомства.

В този ред на мисли, могат да се осигурят допълнителни финансови средства, условия за подготовка, поле за рекламна изява или комбинация измежду изброените при която ще се наблюдава положителен ефект и засилен интерес към служба в държавният сектор. Примера на терен, който се забелязва и то не единствено в Германия, а в доста страни по света е следния: участници във военно-симулационни или военно приложни игри (еърсофт, страйкбол, пейнтбол) се селектират от представител на силово ведомство чрез наблюдаването на събитието и след това се провеждат полеви интервюта с цел осъществяване на психологически ефект върху потенциалния кандидат.

Табл. 2. Възможен спектър от дейности на държавни служители, насърчаващи интереса в сектора за сигурност

Типове командировъчни дейности	Видове усилия, полагани от държавния командирован служител на терен	Разходи за държавната организация	Предполагам ефект върху целевата аудитория/група
Патронаж на събитие, представляващо интерес за службите	Награждаване на участниците и присъствие в последната фаза на проявата	Между 2-4 човекочаса инвестирани в дейността, които не позволяват на служителя да изпълнява служебни задължения; Осигуряване на символична награда или малка по стойност награда за призьорите	Стимулиращ ефект за участие на повече потенциални кандидати; Рекламен ефект, както за частната организация, така и за структурата;
Наблюдаване, чрез официална покана или осъществяване контакт на примера на футболните скаути	Присъствие от ръководен кадър на основната фаза на мероприятие	Минимални времеви и материални разходи	Психологически ефект, чрез валидиране постиженията на участниците от силово звено
Съвместни публикации на страниците на социалните мрежи	Осигуряване на достъп от ръководен кадър в държавна структура до социални мрежи; Физическо участие в изготвяне/одобряване на публикация, устройваща и двете страни;	Минимални времеви разходи, които не позволяват държавния служител да изпълнява задължения до 1 човекочас;	Рекламен ефект за двете страни, показващ съвременно разбиране на средата; желание за съвместни дейности с частни структури за държавното звено и липса на закостенялост;
Осъществяване на съвместно събитие	Участие във събитие на частната организация чрез осигуряване на материали за провеждане на проявата	Няколко командировани служители не биха могли да изпълняват служебни задължения до ден;	Усилване на гражданско-военното сътрудничество; Затвърждаване доверието в службите;

Източник: Съвещания на инструкторски състав, тактически център „Металхим“, 2022-2026

В табличен вид на фиг. 2 е изразено как могат да се привличат потенциални бойци, без разходване на огромни бюджетни суми. Особено актуален е примера със

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

доброволческата полицейска стража в Баден-Вюртемберг, където младежи имащи интерес към силовите структури могат да бъдат зачислени, но без да притежават пълните правомощия на редовен служител (Baden-Wuerttemberg State Ministry, n.d.). Също така е важно да се предефинират медицинските и правните изисквания за успешна интеграция на новите попълнения.

Заклучение

Обобщавайки описаното по-горе, разбираме че биха могли чрез разнообразни и неконвенционални способности да се внедряват и допълнителни сили, които могат да отменят част от личният състав. Освен това се поддържа високо ниво на доверие в службите, след като допълнителен брой цивилни граждани участва чрез програмите за интеграция и подготовка в основните ежедневни задачи, а и възпитанието на младите мъже и жени се затвърждава чрез налагане на определени отговорности.

Да, за да бъде осъществена програмата и на българска територия се изискват: корекция на наредбата, определяща реда за назначаване в системата за защита на националната сигурност. Изискват се и допълнителни средства за материално обезпечаване, които биха повишили нивото на подготовка. Финансово обезпечаване на трудещите се изисква и попълване на средствата в социалните фондове, защото за такъв тип държавен служител социалният пакет също е от особено значение. Не на последно място е нужен и политически консенсус, защото за много граждани това би изглеждало като способ за изграждане на собствени милиции. Отчитайки и пречките при интегрирането на подобни силови формирования остава впечатлението, че можем да подобрим състоянието на полицейските, армейските и специалните български формирования, заимствайки примери от континенталния лидер – Федерална Република Германия, а и респективно нейната провинция – Баден-Вюртемберг.

Използвана литература.

- Lex.bg. (2026) Закон за Министерство на вътрешните работи. Обн. ДВ. бр.53 от 27 Юни 2014г., изм. ДВ. бр.98 от 28 Ноември 2014г., посл. изм. ДВ. бр.16 от 10 Февруари 2026г., доп. ДВ. бр.17 от 13 Февруари 2026г. <https://lex.bg/laws/ldoc/2136243824>.
- Anadolu Agency (2024, April 22), German military exercises in 2024. <https://www.aa.com.tr/en/europe/germany-s-large-scale-military-exercise-enters-its-most-active-phase/3199034>.
- Archive market research, (2025, December 22) Germany Sports Teams and Clubs Market. <https://www.archivemarketresearch.com/reports/germany-sports-teams-and-clubs-market-863549#>.
- Artem K. (2025, October 6). Grey Dynamics, German Intelligence Community: An Overview. <https://greydynamics.com/german-intelligence-community-an-overview/>.
- Baden-Wuerttemberg State Ministry (n.d.) Freiwilliger-Polizeidienst. <https://im.baden-wuerttemberg.de/de/sicherheit/polizei/motiviertes-personal/freiwilliger-polizeidienst>.
- BfDI. (2025). the German Federal Police. <https://www.bfdi.bund.de/EN/Buerger/Inhalte/Polizei-Strafjustiz/National/Bundespolizei.html>.
- Bleiker, C. (2016, December 1) Federal vs. State Police. Deutsche Welle. <https://www.dw.com/en/state-vs-federal-police-who-does-what/a-18974200>.
- BMW Motorrad. (2019). New bikes for Baden-Wuerttemberg police. <https://www.authorities.bmw-motorrad.com/en/news/23-new-bikes-for-baden-wuerttemberg.html#/section-find-out-more>.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
Bundeswehr (n.d.) Army Reserve Training Center.
<https://www.bundeswehr.de/resource/blob/171578/15defe6c78b9c8f56e4ff75f065bf4c1/download-sdr-englisch-data.pdf>.
- CEIC. (2024), German GDP by region: Baden-Wurttemberg.
<https://www.ceicdata.com/en/germany/esa-2010-gdp-by-region/gdp-baden-wurttemberg>.
- Current ops. (n.d.) Baden-Wurttemberg military installations.
<https://currentops.com/installations/de/bw?page=6>.
- Economic Research Institute (2026) Stuttgart police salary.
<https://www.erieri.com/salary/job/police-officer/germany/stuttgart>. [accessed 17 March 2026].
- Enslin, J. (2025), The Evolution of the Islamist Terror Threat Landscape in Germany Since 2020, Volume 18, issue 5, Combating Terrorism Center, West Point.
<https://ctc.westpoint.edu/the-evolution-of-the-islamist-terror-threat-landscape-in-germany-since-2020/>.
- Federal Ministry of Interior (n.d.) Fighting Crime and Preventing Threats.
<https://www.bmi.bund.de/EN/topics/security/crime/crime-node.html>.
- Polizei Baden-Wurttemberg (2025, March 27), Polizeiliche Kriminalstatistik 2024.
<https://www.polizei-bw.de/polizeiliche-kriminalstatistik-2024/>.
- REGale. (2022, March 8). TRAINING: Innovation in Adult Learning and Education in the Region of Baden-Württemberg/Germany. <https://regalenetwork.eu/training-innovation-in-adult-learning-and-education-in-the-region-of-baden-wuerttemberg-germany/>.
- U.S. Department of Defence. (2025). Defence Manual 5200.45: ORIGINAL CLASSIFICATION AUTHORITY AND WRITING A SECURITY CLASSIFICATION GUIDE.
<https://www.esd.whs.mil/Portals/54/Documents/DD/issuances/dodm/520045m.pdf>.
- Walter, T. (2024, February 6), German cleanup efforts after the floods. Deutsche Welle.
<https://www.dw.com/en/germany-floods-amid-disaster-cleanup-efforts-begin/video-69247316>.

ИНФОРМАЦИОННА СИГУРНОСТ В УСЛОВИЯ НА ДИСТАНЦИОННА И ХИБРИДНА РАБОТА

СВЕТОСЛАВ ИВАНОВ ГЕНОВ

Докторант, научна специалност Икономика и управление (отбрана и сигурност),
Университет за национално и световно стопанство, София, България

Резюме:

Дистанционната и хибридна работа промениха начина, по който организациите управляват информацията си. Данните вече не се обработват само в корпоративната мрежа и под директния контрол на ИТ отдела, а в домове, споделени пространства, на лични устройства и през различни интернет доставчици. Това увеличава гъвкавостта и продуктивността на служителите, но в същото време и разширява възможностите за кибер атаки.

Целта на настоящата статия е да анализира ключовите рискове за информационната сигурност при дистанционна и хибридна работа и да очертае подходи за тяхното смекчаване, като се акцентира върху практическите механизми за повишаване на нивото на защита в организациите.

Ключови думи: кибер сигурност, информационна сигурност, дистанционна работа, хибридна работа

Abstract:

Remote and hybrid work have changed the manner in which organizations manage their information. Data is no longer processed solely within the corporate network and under the direct control of the IT department; instead, it occurs in homes, shared spaces, on personal devices, and through various internet providers. While this increases flexibility and productivity, at the same time it expands the "surface" for cyber attacks.

The aim of the current article is to analyze the key risks for information security in conditions of remote and hybrid work and to outline approaches for their mitigation, with an accent on practical mechanisms for increasing the level of protection in organizations.

Keywords: cyber security, information security, remote work, hybrid work

Увод

Дистанционната работа не е ново явление, а развиващ се организационен модел, подкрепен от дигитализацията на бизнес процесите, нарастващото използване на облачни услуги и мобилни устройства, а също и от утвърждаването на нови платформи за виртуална комуникация и съвместна работа (например Teams, Zoom и други). Още преди 2020 г. редица организации предлагаха дистанционни форми на заетост в определени сектори (основно ИТ) с цел по висока гъвкавост, оптимизация на разходите и достъп до по-широк трудов пазар. Пандемията от COVID обаче ускори внедряването на този модел и доведе до бързо прехвърляне на значителна част от работните дейности извън традиционната офис среда.

Рязкото преминаване към дистанционна работа по време на пандемията от COVID-19 отвори, по думите на експерти, „множество нови пролуки, от които киберпрестъпниците да се възползват“ (Graham, 2021). Организациите по целия свят бяха принудени да въведат работа от разстояние буквално „в движение“, често без да разполагат с цялостни стратегии за киберсигурност или подходяща инфраструктура.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Проучванията сочат, че едва 38% от компаниите са имали изградени правила за мрежова безопасност в началото на пандемията (Pranggono & Arabo, 2020). Тази липса на подготовка, съчетана с масовото използване на лични устройства в домашни мрежи, се превърна в „перфектната буря“ за хакерите и доведе до рязък скок на кибератаките във всички сектори (Graham, 2021; Pranggono & Arabo, 2020).

Според Евростат през 2024 г. над половината предприятия в ЕС (52,9%) са провеждали онлайн срещи. Същевременно значителна част от предприятията са осигурили дистанционен достъп за служителите си до ключови ресурси, като 81,02% са предоставили отдалечен достъп до електронната поща, 69,01% до документите на предприятието и 65,57% до бизнес приложенията или използвания софтуер. Данните за предприятията, които провеждат дистанционни срещи чрез интернет през 2024 г., показват, че за България дялът е 32,43%, или почти всяко трето предприятие. (Eurostat, 2025)

Дистанционната и хибридна работа променят класическия модел на информационна сигурност, при който защитата се изгражда около ясно очертана корпоративна среда. В традиционния офис системите се достъпват през фирмената мрежа, устройствата са под централизирано управление, а ИТ отдела наблюдава и контролира конфигурациите, актуализациите и разрешенията за достъп. При дистанционна и хибридна работа тази предвидимост намалява, защото служителите влизат в системите от различни места, често през домашни или публични мрежи, или пък с устройства, които не винаги са еднакво защитени. Това логично повишава вероятността от инциденти, свързани с компрометиране на акаунти и неправомерно изтичане на информация.

1. Еволюция на киберзаплахите

Преминването към дистанционен режим на работа значително разшири „фронта“ за атаки срещу организациите. Според проучвания, 84% от мениджърите в региона на ЕМЕА (Европа, Близкия изток и Африка) отчитат ръст на кибератаките от началото на 2020 г. (Sheridan, 2021). Този бум се дължи на няколко ключови фактора: масовото използване на лични устройства за служебни цели (моделът BYOD /Bring Your Own Device/), незащитените домашни Wi-Fi мрежи и прибързаното внедряване на платформи за съвместна работа, без те да са преминавали през необходимите проверки за сигурност (Graham, 2021; Pranggono & Arabo, 2020).

Изследователите са единни, че рискът не се свежда само до един определен „вид атака“, а до комбинация от (1) човешки фактори и социално инженерство, (2) крайни устройства в домашна среда, (3) инфраструктура за отдалечен достъп, и (4) организационни пропуски, ускорени от бързата дигитална трансформация. През 2023 г. 21,5% от предприятията в ЕС са регистрирали инциденти по ИКТ сигурността, довели до последствия като недостъпност на услуги, загуба на данни, или разкриване на поверителна информация; за България отчетеният дял е 12,1%. (Eurostat, 2025) През последните две години над 200 български компании са станали жертва на киберизмами, като преките финансови загуби надхвърлят 20 млн. евро. (в. Сега, (2025)

1.1. Социално инженерство и фишинг атаки

Според ENISA Threat Landscape 2025, фишингът остава доминиращ начин за нерегламентирано проникване в информационни системи (60% от случаите). (ENISA, 2025) Дистанционните служители са по-податливи на този вид атаки поради физическата си изолация от ИТ екипите и колегите, с които биха могли да се консултират, например при получаване на съмнително съобщение. Навлизането на генеративния изкуствен

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

интелект (GenAI) направи фишинг атаките изключително прецизни и убедителни – 82,6% от фишинг имейлите вече използват AI съдържание, което премахва традиционните белези на измама като правописни грешки или неестествен подбор на думи.

По време на COVID-19, киберпрестъпниците се фокусираха върху работещите от вкъщи, прилагайки сложни фишинг схеми, като се възползваха от тревогата и несигурността покрай пандемията. Доказано е, че когато хората са притеснени и под стрес, те стават много по-лесна плячка за кибератаки. Организациите в областта на здравеопазването са особено уязвими, ставайки обект на целенасочени нападения, които застрашават както критичната инфраструктура, така и личните данни на пациентите (Pranggono & Arabo, 2020).

1.2. Слабите места на VPN мрежите

Виртуалните частни мрежи (VPN) се превърнаха в гръбнака на дистанционната работа, като интернет трафикът през тях скочи с до 90% по време на пандемията (Bansode & Girdhar, 2021). Поддържането на сигурността им обаче се оказва сериозно предизвикателство, тъй като организациите осъзнаха, че „никой не може да гарантира 100% надеждност на системите в своята инфраструктура“ (Bansode & Girdhar, 2021). Сред най-честите пробиви при внедряването на VPN са грешки в конфигурацията, софтуерни пропуски и хардуерни ограничения, от които нападателите се възползват.

Проучванията показват, че VPN технологиите се използват не само от легитимни бизнеси, но и от самите киберпрестъпници, за да прикриват самоличността си. Това прави разграничаването на обичайния от злонамерения трафик по-трудно (Bansode & Girdhar, 2021). Тази „двойна употреба“ на VPN технологията допълнително усложнява мониторинга на сигурността и навременното засичане на заплахи.

1.3. Защита на крайните устройства

Масовото използване на лични устройства за служебни цели се превърна в едно от най-сериозните предизвикателства пред сигурността. Работещите от вкъщи често разчитат на собствените си компютри, таблети и телефони, които не разполагат с корпоративно ниво на защита. Тези устройства често са с остарял софтуер, слаба антивирусна защита и елементарни пароли, което ги прави лесна мишена за хакерите (Graham, 2021; Katz, 2021).

1.4. Мрежова сигурност

Домашните мрежи обикновено нямат общо със сериозната защита в офис среда. Много от домашните рутери са оставени на фабрични настройки, със слаби пароли и стар фърмуер, което буквално отваря вратите за нападателите. Рисковете се увеличават допълнително, когато служителите решат да работят през публични Wi-Fi мрежи – те най-често са некриптирани и крият реална опасност от прихващане на трафика (т.нар. „man in the middle“ атаки) (Katz, 2021; Pranggono & Arabo, 2020).

1.5. Човешкият фактор и вътрешните заплахи

Дистанционната работа прехвърли отговорността за сигурността от ИТ отделите директно върху отделните служители. Те на практика се превърнаха в „последната линия на защита на мрежата, далеч от зоркия поглед на ИТ екипите“ (Sheridan, 2021). Тази липса на централизиран контрол сериозно увеличава риска от вътрешни пробиви – били те умишлени или по невнимание. Без пряк надзор служителите са по-склонни към рискови действия: от свалянето на неодобрен програми (познати като Shadow IT), през

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
споделянето на служебни пароли с членове на семейството, до чистото пренебрегване на фирмените правила за безопасност (Sheridan, 2021).

През 2025 г. този проблем се задълбочава от “Shadow AI”, където служителите споделят с AI корпоративна информация. Според анализ за последното тримесечие на 2024 г. (публикуван в началото на 2025 г.), 8,5% от служебните запитвания към платформи с генеративен AI са съдържали чувствителна информация, включително фирмени тайни. Този извод се базира на мониторинг на въведените данни (т.нар. промптове) в инструменти като ChatGPT, Copilot, Gemini, Claude и Perplexity. В близо 46% от проблемните случаи е ставало въпрос за неволно споделяне на клиентски данни, а в 27% – за лични данни на служители. Безплатната версия на ChatGPT е била основен канал за изтичане на подобна информация. (Harmonic Security, 2025)

2. Технически мерки и подходи за избягване на риска

За много организации преминаването към дистанционна работа вече не е временна мярка, а трайна промяна, като хибридните модели се наложиха като новия стандарт. Тази трансформация изисква дългосрочни стратегии, които да балансират нуждата от гъвкавост с изискванията за безопасност.

2.1. Архитектура за „Нулево доверие“ (Zero Trust)

Концепцията за сигурност Zero Trust се утвърди като един от най-ефективните подходи за защита на дистанционната работа. Основният принцип тук е: „никога не се доверявай, винаги проверявай“ (Sheridan, 2021). Този модел изхожда от презумпцията, че заплахите могат да дойдат както отвън, така и от вътрешността на мрежата. Това налага непрекъсната верификация на потребителската идентичност, състоянието на устройствата и нивата на достъп.

Стандартното внедряване на Zero Trust обикновено включва:

- Многофакторна автентикация (MFA) при всяка заявка за достъп;
- Микросегментация, за да се ограничи възможността на нападателите да се движат свободно в корпоративната мрежа;
- Постоянен мониторинг и текуща оценка на риска;
- Прилагане на принципа на минималните привилегии (Sheridan, 2021).

2.2. Многофакторна автентикация (MFA)

Внедряването на MFA е критично условие за сигурността на отдалечения достъп. Както се посочва в насоките за безопасност: „Всеки корпоративен акаунт трябва да бъде защитен с многофакторна автентикация“ (Graham, 2021). Макар потвърждението чрез SMS да осигурява базова защита, за предпочитане са по-сигурни алтернативи като приложения за автентикация (генериращи еднократни кодове - TOTP) или хардуерни ключове.

Въпреки това, нападателите разработват методи за заобикаляне на MFA чрез социално инженерство над хелп деск екипи. Това налага използването на адаптивна автентикация, която отчита контекста на влизане (IP адрес, риск за съответното устройството, час на влизане и други). Модерни решения като Duo и Okta предлагат комплексна защита, като съчетават различни фактори и анализират риска в реално време спрямо контекста на достъпа (Graham, 2021).

2.3. Управление на крайните устройства (Endpoint Management)

За ефективното управление на крайните устройства (Endpoint Management) в контекста на съвременните изисквания за сигурност, се налага преминаване към централизиран контрол върху всички активи, независимо дали са служебни или лични (BYOD). Това включва автоматизирано поддържане на актуален софтуер, активна защита срещу злонамерен код и внедряване на механизми за отдалечено управление, включително възможност за дистанционно изтриване на корпоративни данни при установяване на риск от компрометиране или физическа загуба на устройството.

2.4. Организационни мерки и корпоративна култура

Дистанционната и хибридна работа са тест не само за технологиите, но и за управлението на сигурността като процес. Данните показват че към 2024 г. само 35,50% от предприятията в ЕС имат ясно разписани политики, практики или процедури по ИКТ сигурност; в България делът е 13,67%. Това означава че в голяма част от организациите мерките са импровизирани, което ги прави уязвими. (Eurostat, 2024)

Постоянното обучение е в основата на изграждането на висока култура на сигурност сред служителите, работещи от разстояние. Геймификацията (използването на игрови елементи) се доказва като отличен метод за ангажиране на екипа и за реална промяна в поведението им по отношение на защитата (Katz, 2021). Обучителните програми трябва да обхващат:

- Разпознаване на фишинг атаки и правилни стъпки за докладването им;
- Надеждно управление на паролите;
- Правила за безопасно сърфиране в мрежата;
- Регламент за допустимото използване на устройствата и мрежите;
- Класификация на данните и изисквания за тяхното съхранение и обработка;
- План за реакция при инциденти, адаптиран за дистанционна среда;
- Редовни проверки и одити на сигурността (Graham, 2021; Katz, 2021).

2.4.1. ISO 27001 и регулаторно съответствие

Стандартът ISO/IEC 27001:2022 въвежда специфичния контрол Annex A 6.7 (Remote Working), който дефинира изискванията за защита извън офиса. Организациите трябва да внедрят официална политика, която включва:

- **Физическа сигурност:** Защита на устройствата от неоторизиран достъп в домашна среда или публични пространства (shoulder surfing).
- **Управление на идентичността:** Задължително прилагане на многофакторна автентикация (MFA) и криптирани канали за комуникация.
- **Контрол върху устройствата:** Ограничаване на използването на нерегламентирани лични устройства (BYOD), които не са под MDM/EDR управление. (ISO, 2022)

Заклучение

Дистанционната и хибридна работа вече не са временни решения, а реалност, която налага трансформация на моделите за информационна сигурност. Предизвикателствата пред бизнеса са комплексни и изискват преосмисляне на методите за защита отвъд офиса. Тъй като границите на корпоративната мрежа вече не са ясно дефинирани, организациите трябва да заменят остарелите методи с подхода на „Нулево доверие“ (Zero Trust) и SASE платформи, гарантиращи постоянна защита независимо от местоположението на служителя.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Опитът от пандемията ускори дигитализацията, но и ясно показва, че киберустойчивостта е от критично значение за оцеляването на всяка организация. За да изградят ефективна и адаптивна защита, организациите трябва да фокусират усилията си върху три основни стълба:

- **Технически:** Преход към архитектура на Нулево доверие и внедряване на съвременни решения за защита на крайните устройства, които неутрализират заплахите още при техния източник.
- **Организационен:** Разработване на гъвкави политики съгласно стандартите ISO 27001 и привеждането им в съответствие с изискванията на директивата NIS2, което гарантира устойчивост на административно ниво.
- **Човешки:** Инвестиция в програми за цифрова хигиена и изграждане на кибер култура, която превръща служителите от „най-слабото звено“ в активен пазител на корпоративната екосистема.

За България, където нивото на внедрени политики за сигурност все още е под средното за ЕС (Eurostat, 2024), е от ключово значение ускорената дигитализация да бъде съпътствана от реални инвестиции в технологична иновация и организационна дисциплина. На фона на все по-сложните атаки, използващи изкуствен интелект, информационната сигурност не е еднократен акт, а непрекъснат процес на развитие и адаптиране към новите реалности.

Организациите, които успеят да поставят сигурността в основата на своята дигитална идентичност, ще постигнат не само по-висока защита, но и стратегическо конкурентно предимство при наложилите се децентрализиран модел на работа.

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ

- **AI** - Artificial Intelligence - Изкуствен интелект
- **BYOD** - Bring Your Own Device - Донеси собствено устройство / използване на лично устройство за работа
- **EDR** - Endpoint Detection and Response - Откриване и реакция при заплахи по крайните устройства
- **EMEA** - Europe, the Middle East and Africa - Европа, Близкият изток и Африка
- **ENISA** - European Union Agency for Cybersecurity - Агенция на Европейския съюз за киберсигурност
- **GenAI** - Generative Artificial Intelligence - Генеративен изкуствен интелект
- **ICT** - Information and Communication Technologies - Информационни и комуникационни технологии
- **IEC** - International Electrotechnical Commission - Международна електротехническа комисия
- **IP** - Internet Protocol - Интернет протокол
- **ISO** - International Organization for Standardization - Международна организация по стандартизация
- **MDM** - Mobile Device Management - Управление на мобилни устройства
- **MFA** - Multi Factor Authentication - Многофакторна автентикация
- **NIS2** - Network and Information Security Directive 2 - Директива NIS 2 за мрежова и информационна сигурност
- **VPN** - Virtual Private Network - Виртуална частна мрежа
- **Zero Trust** - Нулево доверие

Използвана литература

- Сегга. (2025). 200 фирми са загубили над 20 млн. евро след киберизмами. <https://www.segabg.com/hot/category-bulgaria/200-firmi-sa-zagubili-nad-20-mln-evro-sled-kiberizmami>
- Bansode, R., & Girdhar, A. (2021). Common Vulnerabilities Exposed in VPN – A Survey. Journal of Physics: Conference Series, 1714(1), 012045. <https://doi.org/10.1088/1742-6596/1714/1/012045>
- European Union Agency for Cybersecurity. (2025). ENISA threat landscape. European Union Agency for Cybersecurity. <https://doi.org/10.2824/2445233>
- Eurostat. (2024). ICT security in EU enterprises. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=ICT_security_in_enterprises
- Eurostat. (2025). 21.5% of EU enterprises had ICT security incidents in 2023. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20251008-1>
- Eurostat. (2025). Online meetings and remote access to enterprise resources – statistics. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Online_meetings_and_remote_access_to_enterprise_resources_statistics
- Graham, L. (2021). Maximising protection in an era of remote working. Computer Fraud & Security, 2021(3), 16–17. [https://doi.org/10.1016/s1361-3723\(21\)00031-2](https://doi.org/10.1016/s1361-3723(21)00031-2)
- Harmonic Security. (2025). From Payrolls to Patents: The Spectrum of Data Leaked into GenAI. <https://www.harmonic.security/resources/from-payrolls-to-patents-the-spectrum-of-data-leaked-into-genai>
- International Organization for Standardization. (2022). Information security, cybersecurity and privacy protection - Information security management systems - Requirements (ISO/IEC Standard No. 27001). <https://www.iso.org/standard/27001>
- Katz, M. (2021). Securing connectivity for remote workforces. Network Security, 2021(4), 18–19. [https://doi.org/10.1016/s1353-4858\(21\)00041-6](https://doi.org/10.1016/s1353-4858(21)00041-6)
- Pranggono, B., & Arabo, A. (2020). COVID-19 pandemic cybersecurity issues. Internet Technology Letters, 4(2). <https://doi.org/10.1002/itl2.247>
- Sheridan, O. (2021). The state of zero trust in the age of fluid working. Network Security, 2021(2), 15–17. [https://doi.org/10.1016/s1353-4858\(21\)00019-2](https://doi.org/10.1016/s1353-4858(21)00019-2)

**ПОДОБРЯВАНЕ НА ПРЕДИКТИВНАТА СИГУРНОСТ ЧРЕЗ
ИЗКУСТВЕН ИНТЕЛЕКТ И ПОВЕДЕНЧЕСКИ МОДЕЛИ:
ТЕНДЕНЦИИ, ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА И БЪДЕЩИ НАСОКИ**

МАРИО ЗАХАРИЕВ

Докторант, научна специалност Икономика и управление (отбрана и сигурност), УНСС

Резюме

Настоящият доклад разглежда ролята на изкуствения интелект и поведенческите модели за подобряване на предвидимостта, използвана за превенция от системите за сигурност. Тъй като съвременните заплахи за сигурността стават все по-сложни, традиционните подходи са все по-ненадеждни. Изследването разглежда как прогнозните анализи, базирани на изкуствен интелект, могат да се използват за предвиждане на потенциални заплахи чрез анализ на поведенчески модели и големи обеми от данни.

За целите на изследването се възприема качествен подход, базиран на преглед на съществуващата научна литература в областта на изкуствения интелект, киберсигурността и поведенческия анализ. Идентифицират се ключови технологии като машинно обучение, откриване на аномалии и анализ на потребителското поведение като основни компоненти на рамките за прогнозна сигурност.

Изследването показва, че интегрирането на поведенчески модели с изкуствен интелект значително биха подобрили способността за откриване на аномалии и прогнозиране на потенциални рискове. В същото време се подчертават важни предизвикателства, включително опасения за поверителността на данните, алгоритмични пристрастия и необходимостта от прозрачност в системите с изкуствен интелект.

Ключови думи: *предиктивна сигурност, изкуствен интелект, поведенчески модели, киберсигурност, машинно обучение*

Abstract:

This paper examines the role of artificial intelligence and behavioral models in improving the predictability used for prevention by security systems. As modern security threats become increasingly complex, traditional approaches are increasingly unreliable. The study examines how predictive analytics based on artificial intelligence can be used to anticipate potential threats by analyzing behavioral patterns and large volumes of data.

The study adopts a qualitative approach based on a review of the existing scientific literature in the fields of artificial intelligence, cybersecurity, and behavioral analytics. Key technologies such as machine learning, anomaly detection, and user behavior analysis are identified as core components of predictive security frameworks.

The study demonstrates that integrating behavioral models with AI can significantly improve the ability to detect anomalies and predict potential risks. At the same time, it highlights important challenges, including concerns about data privacy, algorithmic bias, and the need for transparency in AI systems.

Keywords: *predictive security, artificial intelligence, behavioral patterns, cybersecurity, machine learning*

1. Въведение

Бързото развитие на технологиите и в частност изкуствен интелект, значително трансформира областта на сигурността и управлението на риска. Традиционните системи за сигурност в исторически план са реагирали основно на заплахи само след възникване на инциденти. Нарастващата сложност на киберзаплахите, престъпната дейност и хибридните рискове обаче изисква предсказуеми механизми за защита и превенция. Предиктивната сигурност представлява нова концепция за защита, която използва изкуствен интелект, машинно обучение и поведенчески анализи, за да предвижда потенциални заплахи, преди те да се материализират.

Тази статия изследва ролята на изкуствения интелект и поведенческото моделиране за подобряване на системите за предиктивна сигурност. Тя анализира основните технологични подходи, използвани в предсказуемата сигурност, включително алгоритми за машинно обучение, модели за откриване на аномалии и рамки за поведенчески анализи. Изследването разглежда как предсказуемите системи, управлявани от изкуствен интелект, могат да идентифицират модели на подозрително поведение, да откриват аномалии и да прогнозират потенциални заплахи в областите на киберсигурността и обществената безопасност. Освен това, статията обсъжда етичните, правните и технологичните предизвикателства, свързани със системите за предиктивна сигурност, включително поверителността на данните, алгоритмични структури и проблемите с надеждността.

Настоящата разработка подчертава, че интегрирането на поведенчески модели с технологиите на изкуствен интелект значително подобряват способността на системите за сигурност да предвиждат заплахи и да подобряват процесите на вземане на решения. Тя също така защитава тезата, че предиктивната сигурност, подкрепена от изкуствен интелект и поведенчески анализи, представлява критична насока за бъдещите архитектури за сигурност.

2. Връзката между предиктивната сигурност и изкуствен интелект

Дигиталната трансформация на съвременните общества значително увеличава както възможностите, така и рисковете, свързани с технологичното развитие. С разширяването технологичната инфраструктура, заплахите за сигурността също се развиват по сложност, мащаб и ниво на усъвършенстване. Традиционните подходи за сигурност исторически са разчитали на реактивни модели, които реагират на заплахи, след като те са се случат. Такива подходи и ниво на защита обаче са все по-недостатъчни пред лицето на напреднали кибератаки, организирана престъпност и сложни хибридни заплахи.

Изкуственият интелект се очертава като една от най-обеждаващите технологии за справяне със съвременните предизвикателства пред сигурността. Системите базирани на изкуствен интелект са способни да обработват големи обеми от структурирани и неструктурирани данни, да идентифицират скрити модели и да генерират прогнозни тенденции, които могат да подкрепят стандартните системи за сигурност. По-специално, прогнозните системи за сигурност разчитат на алгоритми за машинно обучение и поведенчески анализи, за да предвиждат потенциални заплахи, преди те да се случат (Vengathattil & Shaffi, 2025).

Предиктивната сигурност представлява промяна на парадигмата от традиционния модел на „реагиране на инциденти“ към подход на „предвидимост на заплахи“. Вместо да се фокусират единствено върху идентифицирането на известни заплахи, прогнозните системи анализират поведенчески модели, аномалии и исторически данни, за да прогнозират бъдещи рискове. Тази промяна позволява на организациите и институциите

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

да разпределят ресурсите по-ефективно, да намалят потенциалните заплахи предварително и да подобрят цялостната си устойчивост.

Централен компонент на системите за прогнозна сигурност е поведенческото моделиране. Поведенческите модели анализират действията на хора, устройства или системи, за да идентифицират отклонения от очакваното поведение. Такива отклонения често показват потенциални заплахи за сигурността, вътрешни атаки, опити за измами или кибер атаки. Алгоритмите за машинно обучение могат да анализират тези поведенчески модели в голям мащаб и непрекъснато да актуализират прогнозните модели въз основа на нови данни.

Скорошни изследвания показват, че прогнозната аналитика, комбинирана с изкуствен интелект, може значително да подобри откриването и предотвратяването на киберзаплахи. Системите, базирани на изкуствен интелект, могат да анализират мрежовия трафик, системните регистрационни файлове и потребителската активност, за да идентифицират подозрително поведение и да прогнозират потенциални атаки (e.g. O'Connell, 2022).

Този доклад има за цел да анализира ролята на изкуствения интелект и поведенческите модели за подобряване на прогнозната сигурност. Изследването се фокусира върху три основни цели:

- Да се разгледат технологичните основи на системите за предиктивна сигурност.
- Да се анализира интеграцията на поведенческите модели и прогнозната аналитика, базирана на изкуствен интелект.
- Да се идентифицират настоящите предизвикателства и бъдещите насоки на изследване в областта на предиктивната сигурност.

Накрая разработката има цел и да допринесе за академичната дискусия относно сигурността, основана на изкуствен интелект, като предоставя цялостен преглед на предсказуемите рамки за сигурност и техните потенциални приложения в съвременните архитектури за сигурност.

2. Анализ на съществуващите изследвания

Концепцията за предиктивна сигурност привлича все по-голямо внимание през последните години, тъй като различни изследователи и практики се стремят да разработят върху теми базирани на системите за сигурност. Предиктивната сигурност се отнася до използването на усъвършенствани аналитични методи, изкуствен интелект и поведенчески модели за прогнозиране на потенциални инциденти, свързани със сигурността, преди те да се случат.

Голям обем от научни изследвания разглежда приложението на изкуствения интелект в киберсигурността и откриването на заплахи. Технологиите на изкуствения интелект се използват широко за автоматизиране на процесите по сигурност, подобряване на точността при откриване на заплахи и анализ на големи масиви от данни, които биха били невъзможни за обработка ръчно от човек (Kaur et al., 2023).

Машинното обучение играе централна роля в системите за предиктивна сигурност. Алгоритмите за машинно обучение са създадени да разпознават модели в исторически данни и да правят прогнози за бъдещи събития. Тези алгоритми могат да анализират мрежов трафик, потребителска активност и системни логове, за да откриват аномалии, които може да са индикация за злонамерена дейност.

Редица изследвания показват, че модели за машинно обучение като Support Vector Machines, Random Forest и дълбоките невронни мрежи могат ефективно да идентифицират потенциални заплахи за сигурността с висока точност (e.g. Hesham, 2024).

Друга важна изследователска област е предиктивното управление и превенцията на престъпността. Предиктивни модели, базирани на изкуствен интелект, могат да анализират исторически данни за престъпления, географска информация и социални показатели, за да прогнозират потенциална престъпна дейност. Тези системи позволяват на органи на реда да идентифицират райони с висок риск и да разпределят ресурсите по-ефективно.

Системите за предиктивно полицейско управление обикновено разчитат на големи набори от данни, съдържащи информация за минали престъпления, условия на околната среда, демографски фактори и поведенчески модели. Алгоритмите за машинно обучение анализират тези данни, за да открият зависимости и да генерират прогнози за риск.

Поведенческата аналитика представлява друг важен компонент на предиктивната сигурност. Тя се фокусира върху анализ на поведението на потребители, устройства и системи с цел откриване на аномалии. Системите за анализ на поведение на потребители и обекти (UEBA) наблюдават модели на активност и идентифицират отклонения, които може да показват вътрешни заплахи, компрометирани акаунти или злонамерена дейност.

Системите за предиктивна сигурност често комбинират няколко технологии, включително машинно обучение, алгоритми за откриване на аномалии, поведенческа аналитика, обработка на големи данни (Big Data) и системи за мониторинг в реално време. Чрез интегрирането на тези технологии, системите за предиктивна сигурност могат да осигурят ранни предупреждения за потенциални заплахи и да подпомогнат проактивни стратегии за управление на риска.

Въпреки предимствата на системите за предиктивна сигурност се извеждат и редица възможни предизвикателства пред тях. Един от най-съществените проблеми е алгоритмичната пристрастност, което концептуално е сложен технологичен проблем. Модели на изкуствен интелект, обучени върху даден набори от данни, могат да генерират несправедливи или дискриминационни прогнози.

Друг важен въпрос е защитата на личните данни. Системите за предиктивна сигурност често изискват достъп до големи обеми от лични или поведенчески данни, което поражда опасения относно наблюдението, нарушаването на личната неприкосновеност и защитата на тези лични данни.

Всички тези предизвикателства подчертават необходимостта от отговорно прилагане на системите за предиктивна сигурност, базирани на изкуствен интелект.

3. Методологична рамка

Настоящото изследване използва качествен аналитичен подход, основан на систематичен преглед на научната литература, свързана с изкуствения интелект, предиктивната сигурност и поведенческата аналитика. Проучването включва академични публикации, доклади и научни статии, които разглеждат използването на технологии за изкуствен интелект в приложенията за сигурност. Прегледът на литературата се фокусира върху няколко ключови теми като изкуствен интелект в киберсигурността, поведенческа аналитика и откриване на аномалии, предиктивно управление и прогнозиране на престъпността, модели за машинно обучение за прогнозиране на заплахи и етични и правни предизвикателства в предиктивната сигурност. Анализът синтезира резултати от различни изследвания с цел идентифициране на общи закономерности, технологични тенденции и възникващи предизвикателства.

В допълнение към прегледа на литературата, изследването използва концептуална рамка, която интегрира три основни компонента на системите за предиктивна сигурност: (1) събиране и предварителна обработка на данни, (2)

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

поведенческо моделиране и машинно обучение и (3) прогнозиране на заплахи и подпомагане на вземането на решения. Тази рамка позволява структуриран анализ на взаимодействието между изкуствения интелект и поведенческите модели в рамките на архитектурите за предиктивна сигурност.

4. Ролята на изкуствения интелект в системите за предиктивна сигурност

Технологиите за изкуствен интелект играят централна роля в системите за предиктивна сигурност. Алгоритмите са способни да анализират големи обеми от данни и да идентифицират сложни модели, които могат да показват потенциални заплахи. Системите за предиктивна сигурност обикновено разчитат на няколко типа модели за машинно обучение.

4.1 Модели със supervised learning

Тези алгоритмите се обучават чрез набор от данни, съдържащи примери както за нормално, така и за злонамерено поведение. Тези модели се научават да разграничават легитимни от подозрителни дейности. Често използвани алгоритми в приложенията за сигурност включват Random Forest, Support Vector Machines, логистична регресия и невронни мрежи. Тези модели могат да класифицират събития, да откриват зловреден софтуер и да идентифицират подозрително поведение на потребители.

4.1 Модели със unsupervised learning

Тези алгоритмите се използват за откриване на аномалии в набор от данни без предварително зададени вектори за нормално и злонамерено поведение. Те са особено полезни за идентифициране на неизвестни заплахи. Примери за такива техники включват алгоритми за клъстеризация, автоенкодери, Isolation Forests и модели за откриване на аномалии, като всички те позволяват на системите за сигурност да откриват отклонения от нормалните поведенчески модели.

4.2 Deep Learning

Моделите за дълбоко обучение придобиват все по-голяма популярност в приложенията за предиктивна сигурност поради способността си да обработват сложни структури от данни. Дълбоките невронни мрежи могат да анализират мрежов трафик, изображения и видео данни, биометрична информация и поведенчески модели на активност. Моделите за дълбоко обучение могат да откриват фини зависимости и скрити детайли, които не са видими чрез традиционни статистически методи.

5. Поведенчески модели в системите за сигурност

Поведенческото моделиране е съществен компонент на предиктивната сигурност. Поведенческите модели анализират модели на активност, за да установят базова линия за нормално поведение. Когато възникнат отклонения от тази базова линия, системата може да генерира предупреждения за потенциални заплахи.

Поведенческото моделиране се използва в няколко области на сигурността, включително:

- **Анализ на потребителското поведение** – Системите за анализ на потребителското поведение (UBA) наблюдават дейностите на потребителите в рамките на дадена организация. Те анализират модели на влизане в системата, достъп до файлове и комуникационна активност. Ако даден потребител внезапно започне да достъпва чувствителни файлове или извършва необичайни действия, системата може да маркира това поведение като подозрително.

- **Откриване на вътрешни заплахи** – Вътрешните заплахи представляват едно от най-сериозните предизвикателства за сигурността на организациите. Поведенческата аналитика може да помогне за откриването на злонамерени действия чрез идентифициране на необичайни поведенчески модели.
- **Анализ на мрежовото поведение** – Системите за анализ на мрежовото поведение наблюдават мрежовия трафик и идентифицират необичайни комуникационни модели. Алгоритмите за изкуствен интелект анализират потоците от данни и откриват аномалии, които могат да сигнализират за кибератаки, заразяване на системите със зловреден софтуер или неоторизирани опити за достъп. Предиктивната аналитика може също така да прогнозира потенциални кибератаки чрез анализ на исторически данни за заплахи и идентифициране на нововъзникващи вектори на атаки (IBM, 2025).

6. Предизвикателства и етични аспекти на предиктивната сигурност.

Въпреки значителните предимства на системите за предиктивна сигурност, съществуват редица предизвикателства, които трябва да бъдат разгледани и споменати при анализа на ползите и рисковете при такъв тип система. Те са следните:

- **Проблеми, свързани с поверителността на данните** – системите за предиктивна сигурност разчитат в голяма степен на обширни набори от данни, съдържащи поведенческа информация. Събирането и обработката на такива данни поражда сериозни опасения, свързани с неприкосновеността на тези данни.
- **Алгоритмична пристрастност** – моделите на изкуствен интелект могат да възпроизвеждат пристрастия, присъстващи в даден набор от данни. Тук риска е свързан с това, че в определени случаи тази пристрастност може да доведе до несправедливо вземане на решения от системата.
- **Прозрачност и отчетност** - много модели на изкуствен интелект функционират като затворена система, при която процесът на вземане на решения е труден за интерпретиране. Липсата на прозрачност поражда въпроси относно отчетността при вземането на решения, свързани със сигурността.
- **Фалшиви положителни резултати и надеждност** – системите за предиктивна сигурност могат да генерират фалшиви аларми, когато поведенчески аномалии бъдат неправилно интерпретирани като злонамерена дейност. Подобряването на надеждността и точността на предиктивните модели остава важно изследователско предизвикателство.

7. Бъдещи тенденции в развитието на предиктивната сигурност

Бъдещото развитие на системите за предиктивна сигурност вероятно ще се фокусира върху няколко ключови направления. На първо място, интеграцията на изкуствения интелект със системи за мониторинг в реално време ще позволи по-бързо откриване и реагиране на заплахи.

На второ място, развитието на обясним изкуствен интелект (Explainable AI – XAI) ще подобри прозрачността и доверието в моделите за предиктивна сигурност.

На трето място, интегрирането на поведенческите науки с изкуствения интелект може да доведе до създаването на по-точни модели на човешко поведение и прогнозиране на заплахи.

И накрая, сътрудничеството между правителства, частни организации и изследователски институции ще бъде от съществено значение за разработването на ефективни рамки за предиктивна сигурност.

8. Заключение

Предиктивната сигурност представлява фундаментална трансформация в начина, по който функционират съвременните системи за сигурност. Чрез комбинирането на изкуствен интелект с поведенческа аналитика, системите за предиктивна сигурност могат да предвиждат потенциални заплахи и да позволяват прилагането на активни стратегии за управление на риска.

Анализът, представен в настоящото изследване, показва, че технологиите за изкуствен интелект значително подобряват способността на системите за сигурност да откриват аномалии, да идентифицират подозрително поведение и да прогнозират потенциални заплахи.

Въпреки това, внедряването на системи за предиктивна сигурност трябва да бъде съпътствано от ясни етични рамки, механизми за прозрачност и политики за защита на данните.

Бъдещите изследвания следва да се фокусират върху подобряване на точността, прозрачността и справедливостта на предиктивните модели, като същевременно се гарантира, че технологиите за сигурност зачитат основните човешки права и стандартите за защита на личните данни. Предиктивната сигурност, подпомагана от изкуствен интелект и поведенчески модели, ще играе все по-важна роля в развитието на устойчиви и адаптивни системи за сигурност в дигиталната епоха.

Използвана литература

- Dakalbab, F., Talib, M. A., Waraga, O. A., Nassif, A. B., Abbas, S., & Nasir, Q. (2022). Artificial intelligence & crime prediction: A systematic literature review. *Social Sciences & Humanities Open*, 6(1). <https://doi.org/10.1016/j.ssaho.2022.100342>.
- Hesham, M. (2024). Evaluating predictive models in cybersecurity. <https://doi.org/10.48550/arXiv.2407.06014>.
- Kaur, R., Gabrijelčič, D., & Klobučar, T. (2023). Artificial intelligence for cybersecurity: Literature review and future research directions. *Information Fusion*, 97. <https://doi.org/10.1016/j.inffus.2023.101804>.
- Kheira, B. (2024). Predictive policing and enhancing security performance through artificial intelligence applications. *Turkish Academic Research Review*, 9(4), 444-454. <https://doi.org/10.30622/tarr.1464788>.
- Mole, M. (2025). Artificial intelligence in public safety: Enhancing predictive policing systems - <https://sarcouncil.com/download-article/SJECS-112-2025-211-217.pdf>
- O'Connell, F. (2022). Data-driven cybersecurity: AI-based predictive models for threat intelligence and risk mitigation. *International Journal of AI, BigData, Computational and Management Studies*, 3(1), 21-31. <https://doi.org/10.63282/3050-9416.IJAIBDCMS-V3I1P103>.
- Vengathattil, S., & Shaffi, S. M. (2025). Advanced Network Security Through Predictive Intelligence: Machine Learning Approaches for Proactive Threat Detection—An Experimental Study. *Methodology*, 2(3). <https://doi.org/10.70389/PJS.100155>.
- IBM Security Research (2025). Predicting cyber attacks using AI-powered threat intelligence. https://www.ibm.com/new/product-blog/ai-powered-threat-intelligence-predicting-cyber-attacks-before-they-happen?utm_source.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
**ИЗСЛЕДВАНЕ НА ВЛИЯНИЕТО НА СЕНЧЕСТАТА ДИГИТАЛНА
ИКОНОМИКА ВЪРХУ СИГУРНОСТТА НА ПУБЛИЧНИТЕ
ФИНАНСИ**

КРИСТИАН НИКОЛАЕВ КРЪСТЕВ

Докторант, научна специалност Икономика и управление (отбрана и сигурност), УНСС

Резюме:

Настоящото изследване разглежда влиянието на сенчестата дигитална икономика върху сигурността на публичните финанси във времена на засилена дигитализация и разрастване на електронната търговия. Анализът е насочен към недеklarирани и незаконни дейности в онлайн среда, които оказват въздействие върху устойчивостта на публичните приходи, както и към незаконните финансови потоци и свързаните с тях разходи за контрол и противодействие.

В изследването се предлага концептуален модел, който обяснява как сенчестата дигитална икономика влияе върху финансовата сигурност чрез три основни канала – фискален, свързан с намаляване на приходите; канал на престъпните финансови потоци и разходен канал, отразяващ увеличението публични разходи за контрол.

Ключови думи: финансова сигурност, сенчеста икономика, дигитална икономика.

Abstract:

This study examines the impact of the shadow digital economy on the security of public finances in the context of intensified digitalization and the expansion of electronic commerce. The analysis focuses on undeclared and illegal activities in the online environment that affect the sustainability of public revenues, as well as on illicit financial flows and the associated costs for control and enforcement.

The study proposes a conceptual model that explains how the shadow digital economy influences financial security through three main channels – a fiscal channel related to declining revenues; a channel of criminal financial flows; and an expenditure channel reflecting the increasing public costs of control.

Keywords: financial security, shadow economy, digital economy

1. Увод

В съвременния свят на все по-усъвършенствана цифровизация електронната онлайн търговия неизменно бива съпътствана от т. нар. „сенчеста икономика“ все по-бързо намира своето място и в онлайн пространството. Бързото развитие на тези онлайн пазари и все по-честото използване на новите платежни средства, като криптовалутните разплащания и способите за анонимна комуникация, са благоприятна среда за осъществяване на незаконна и съответно недеklarирана икономическа дейност. Тази технологична еволюция изцяло променя досега познатите ни финансови механизми за контрол и води до формирането на нов тип рискове за сигурността на публичните финанси.

Нововъзникналата „сенчеста дигитална икономика“ обхваща в себе си много процеси, наред с незаконните онлайн продажби, укриване на данъчни задължения чрез дигитални платформи, пране на пари с помощта на виртуални валути без централен контрол и функционирането на незаконните онлайн пазари в скритата мрежа или т. нар.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

„dark web“ (тъмна мрежа). Международните проучвания сочат, че немалък процент от съвременните организирани престъпни мрежи използват тези дигитални способности за осъществяването и заедно с това и укриването на съмнителни финансови операции, като по този начин мащабът и сложността на незаконните парични потоци се увеличава драстично. Вследствие от този процес се наблюдава засилено изтичане на финансови средства от регламентирания икономически сектор, подкопаване на данъчната основа и усложняване на ефективна фискална политика.

Като резултат от все по-голямото разрастване на „сенчестата дигитална икономика“ се засяга финансовата сигурност на държавата, разглеждана като умението на публичните институции да осигуряват трайни бюджетни приходи, финансова стабилност и работещ контрол върху паричните потоци. Незаконните финансови практики водят до пропуснати данъчни приходи, увеличаване на разходите за надзор и прилагане на закона, както и до увеличение на предпоставките за легализиране на незаконно придобити парични средства и осигуряване на парични потоци за престъпна дейност.

Настоящото изследване има за цел да разгледа именно влиянието и да изясни икономическите механизми, чрез които сенчестата дигитална икономика оказва въздействие върху публичните финанси на държавата чрез разкриване и оценка на производните от тази дейност финансови рискове.

2. Същност и обхват на сенчестата икономика.

В литературата „сенчестата икономика“ най-често се използва за обозначаване на икономически дейности с определена икономическа стойност, които не се декларират пред държавните институции и остават извън сферата на официалната статистика, облагане с данъци и регулаторен надзор. (Schneider, F., & Enste, D. H., 2000)

OECD - (*Organisation for Economic Co-operation and Development*) – Организация за икономическо сътрудничество и развитие дефинира: „Сенчестата (скритата) икономика е съвкупност от пазарно насочени дейности, законни по своята същност, но които целенасочено не се декларират пред публичните власти, за да избегнат данъчно облагане, социалноосигурителни вноски и други задължения“. Въз основа на докладите на IMF (*International Monetary Fund* - *Международен валутен фонд*) се дефинира в по-широк смисъл сенчестата икономика, както недеклаираната законна дейност, така и противозаконните финансови потоци и престъпните икономически дейности (Medina, L., & Schneider, F., 2018).

Изследванията сочат, че сенчестата икономика съдържа в себе си няколко основни компонента: недеклаирана законна дейност (данъчните укрития и неофициалната заетост); незаконна икономическа дейност (контрабандата и нелегалната търговия); укриването и изкривяването на финансови потоци (пране на пари, фиктивни сделки). Тази структура създава условия за по-лесно разграничаване и проследяване на различните икономически механизми на въздействие върху публичните финанси.

3. Дигитализация на сенчестата икономика.

Понятието „сенчеста дигитална икономика“ може да се характеризира като съвкупност от недеклаирани и незаконни икономически дейности, които от своя страна притежават в себе си всички необходими инструменти, които могат да бъдат насочени изцяло към заобикаляне на регулаторния и данъчния контрол.

Така този процес променя изцяло познатите характеристики на „сивата икономика“ в няколко области. На първо място, онлайн средата намалява осезаемо разходите за трансакции и улеснява значително достъпа до глобалните пазари, което позволява на участниците в сенчестия сектор да увеличат своята дейност извън

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

националните граници. На следващо място, онлайн инструментите разполагат и с възможността за запазване на анонимността на тези участници, чрез т. нар. криптирани канали за комуникация, виртуални мрежи от частен характер и изцяло децентрализирани интернет платформи (Europol, 2025). На последно място – използването на дигитални финансови инструменти и криптовалuti, които улесняват реализирането на международни финансови трансакции с лесно контролируема прозрачност (FATF, 2023).

Така тази виртуална среда бързо премахва пречките пред трансакциите и позволява бързото им глобално разпространение, включително и чрез платформи за посредничество между участници и *P2P (peer-to-peer)* трансакции, т.е. директни трансакции между участници без посредник, които в голяма част от случаите остават с ограничена наблюдаемост от данъчната администрация. Този елемент може да бъде приложен в онлайн пазарите, като по този начин позволява осъществяването на търгуването със забранени стоки и услуги. Резултатът е: формиране на една отделна паралелна дигитална пазарна среда, която е извън регулаторния контрол на държавата и генерираща значителни недекларирани финансови потоци.

В управленски и икономически план киберсигурността се разглежда като важен елемент за ефективността на защитните мерки и разходите за тяхната ефикасност, както и за капацитета на административните институции да противодействат на рисковете в дигиталната среда. В този ред на мисли „*киберсигурността е икономически и управленски проблем*“ (Тагарев, 2022).

4. Финансова сигурност на държавата.

Финансовата сигурност на държавата включва в себе си три основни и взаимосвързани елемента: стабилност на публичните финанси и приходите; прозрачност и устойчивост на финансовата система; ефективност на осъществявания финансов контрол във връзка с противодействието на финансовата престъпност.

Устойчивостта на финансовата сигурност произтича от бюджетните постъпления, очаквания размер и тяхната предвидимост, формирани основно чрез, данъчно облагане и икономическа дейност. Увеличаването на „скритата икономика“ (вкл. и нейните дигитални форми), води до свиване на данъчната основа и извежда тази икономическа стойност извън обхвата на данъчното облагане, като по този начин ограничава капацитета за финансиране на публичния сектор (Schneider & Enste, 2000).

Стабилността на финансовата система зависи и от прозрачността и законността на потокът на финансови средства. Нелегалните парични трансакции в онлайн средата, създават риск от проникването на незаконни капитали в официалната финансова система и от нарушаване на баланса на финансовите пазари. Последният елемент е насочен към капацитета на държавата и способността ѝ за регулация, на тези финансовите операции. Преходът на сенчестата икономика в дигитална среда затруднява този контрол породен от онлайн трансакциите и използването на анонимен софтуер, което позволява на незаконните икономически субекти бърза адаптация и гъвкавост за избягване на регулаторни ограничения (Europol, 2025).

5. Връзка между сенчестата дигитална икономика и финансовата сигурност.

Връзката между посочените понятия се изразява чрез няколко основни механизма на въздействие. Като първи канал се откроява свързания фискален канал със свиване на приходите, произтичащи от недекларираните дигитални икономически дейности с международни трансакции. Фискалният канал от своя страна, като второ направление, побира в себе си финансовите потоци на престъпни средства във финансовата система. Като отделен канал се откроява и разходния, който е свързан с надзора и противодействието на дигиталната икономическа престъпност.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Общото действие на тези канали, затруднява и подкопава финансовата устойчивост на държавата. В тази връзка „сенчестата дигитална икономика“ може да бъде възприемана не само като икономически проблем, но и като риск за финансовата сигурност и капацитета на държавата да осъществява ефективна финансова политика (Medina, L., & Schneider, F., 2018).

6. Ерозия на данъчната база и „данъчни пропуски“ в дигитална среда.

Наблюдаемият показател за мащаба на проблема може да бъде онагледен посредством оценките за *VAT compliance gap* или това е разликата между дължимия и събрания ДДС, които ежегодно се публикуват от Европейската комисия. За 2023г. показателите сочат несъответствие между събрания и дължимия ДДС в Европейския съюз и се оценява на 128 млрд. €, или това е 9,5% от VTTL (*VAT Total Tax Liability*) т.е. теоретичния размер на дължимия ДДС при пълно спазване на данъчните правила. Това е един съществено важен показател от макроикономиката, който се характеризира в намалени бюджетни приходи, по-високи дефицити или насочване към други данъчни източници и респективно с това в ограничено фискално пространство за секторите „сигурност“, „правосъдие“, и „киберсигурност“ (European Commission, 2025).

Също през 2023 г. оценката за разликата между дължим и събран ДДС в България възлиза на стойност 781 млн. €, или това е 8,6% от теоретично дължимия ДДС. Въпреки че тези стойности не позволяват изолиране на дигиталния компонент на данъчната несъбираемост, те разкриват обхвата на приходния риск, в рамките на който незаконните практики в онлайн среда могат да имат принос.

Водещият механизъм се изразява в това, че когато част от транзакциите се отклоняват към анонимни и трудно проследими канали, данъчната основа в официалната икономика се свива, което може да доведе до самоподдържащ се цикъл на разрастване на сенчестата икономика и допълнителен спад в публичните приходи.

В онлайн средата и по-точно, продажбите в нея все повече зависят от данните в тези платформи и техните платежни системи и електронни механизми. Контролът върху ДДС, превръща информационната структура на данъчен контрол в определящ компонент на публичните финанси.

7. Дигиталната сенчеста икономика и загубите на данъчни приходи.

Европейската комисия публикува всяка година своите оценки за споменатия по-горе показател, базиран на теоретично дължимия общ размер на ДДС. Следва също да се подчертае, че пропускът в събираемостта на ДДС не представлява непосредствен показател за данъчни измами, тъй като обхваща различни по своята същност източници за несъответствие, вкл. измами, укриване на данъци, административни грешки, несъстоятелност и още фактори.

През 2023 г. на ниво Европейски съюз е отчетен несъбран ДДС в размер на 128 млрд. € (9,5% от VTTL) при общи приходи от ДДС от 1 223 млрд. €. За България този показател се равнява на 781 млн. € (8,6% от VTTL) при наличен приход от ДДС от 8 324 млн. €. (European Commission, 2025) (*табл.1*)

Табл.1. VAT compliance gap в Европейския съюз и България през 2023 г.

	Приходи от ДДС	VAT compliance gap	VTTL
Европейски съюз	1 223 млрд. €	128 млрд. €	9,5 %
България	8 324 млн. €	781 млн. €	8,6 %

Източник: European Commission, VAT Gap portal – данни за 2023 г.

За да се акцентира по-категорично дигиталното измерение на този проблем, без да се преувеличава, е по-уместно приходния риск да се разглежда във връзка с конкретни инструменти за контрол, опиращи се на данни. От 2024 г. CESOP (*Central Electronic System of Payment information*), това е централна електронна система на ЕС за данни от доставчици на платежни услуги относно трансгранични плащания. Тя задължава доставчиците на платежни услуги да подават данни за получатели на повече от 25 трансгранични плащания в рамките на тримесечие, като данните се използват за оценка и противодействие на измами чрез механизма Eurofisc (мрежа за бърз обмен на информация и координация между данъчните администрации на държавите членки на Европейския съюз за борба с измамите с ДДС). Това е институционално доказателство, че при електронната търговия и плащанията с трансграничен характер представляват затруднение и слабост за ефективното ДДС съответствие. Като конкретен пример, OLAF (От френски език: *Office européen de lutte antifraude* - Европейската служба за борба с измамите) съобщава за разкриване на мащабна схема за ДДС измама при внос на стоки от Китай в ЕС, реализирана чрез сложни трансгранични механизми и разследвана съвместно с национални органи. Като допълнителен индикатор за трансгранични измами е оценката и на MTIC gap (*Missing Trader Intra-Community*) – „липсващ търговец“: схема за ДДС измама при вътреобщностни доставки, според която загубите възлизат на стойност от 12,5 млрд. € до 32,8 млрд. € за периода 2010-2023г. в рамките на Европейския съюз, което представлява определящ компонент от несъответствието в системата на ДДС (*European Commission, 2025; Europol, 2025*).

8. Концептуален метод, хипотези и политики за намаляване на риска.

8. 1. Концептуален метод на въздействие.

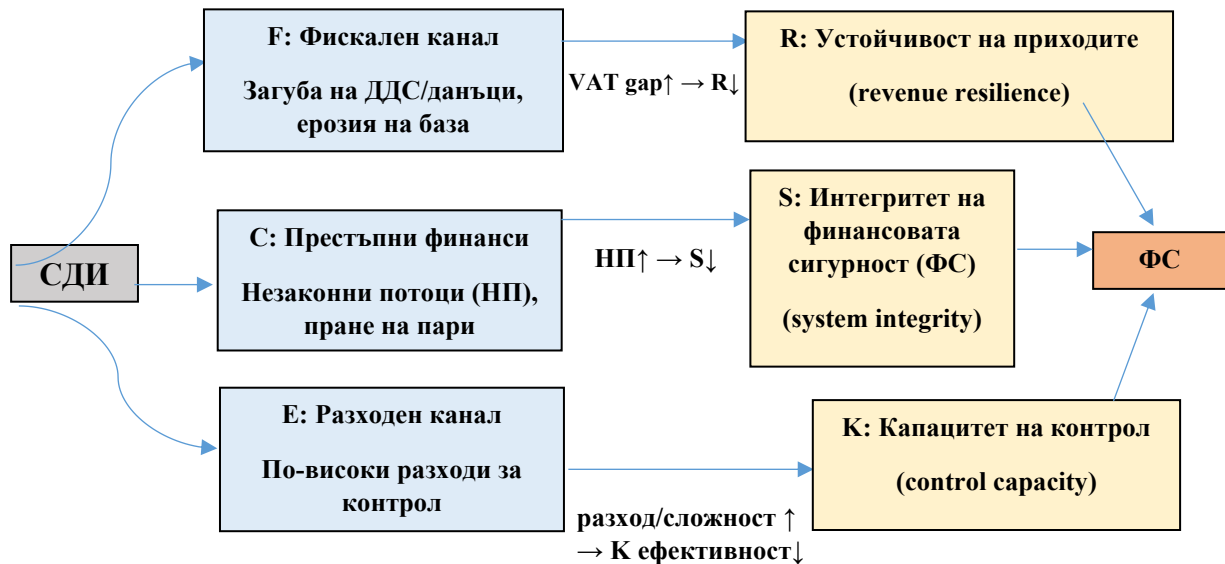
За да бъде механизмът на въздействие онагледен, следва да бъде оформен в аналитичен модел, като се формулира в триканален концептуален модел, според който сенчестата дигитална икономика (СДИ) оказва влияние върху финансовата сигурност (ФС) чрез следните три механизма: Фискален канал (F) – намаляване на данъчните приходи и ерозия на данъчната база; Канал на „престъпни финанси“ (C) – незаконните финансови потоци, пране на пари и криптоинфраструктури; Разходен канал (E) – нарастващи публични разходи за контрол.

Връзката може да бъде представена по следния начин.

ФС = f (R,S,K), като: R (*revenue resilience*) – обозначава устойчивостта на публичните приходи; S (*system integrity*) – цялостност и надеждност на финансовата система; K (*control capacity*) – капацитет на институциите за контрол и правоприлагане.

Така в този модел СДИ влияе върху посочените компоненти чрез следните механизми: R↓ вследствие на нарастването на несъбраният ДДС и увеличаването на недекларираните дигитални продажби; S↓ при увеличаване на незаконните потоци (НП) и възможността за прикриването на средствата им чрез криптиране (за което FATF

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
предупреждава); $K \downarrow$, тъй като организираната престъпност все по-бързо се развива в дигиталната среда и налага с това все по-сложен, както технологично, така и на международен координиран отговор; (или иначе казано поддържането на K става все по-скъпо). По този начин СДИ въздейства върху сигурността на финансите посредством три успоредни механизма (Фиг.1): намаляване на публичните приходи; увеличаване на рисковете за финансова система; нарастване на публичните разходи, което създава двустранен натиск върху фискалното пространство.



Фиг. 1. Модел на каналите на въздействие.

Източник: Разработка на автора.

8.2. Проверими хипотези.

Хипотеза: 1 – Дигитална търговия и VAT compliance gap моделиращ ефект.

При тази хипотеза се очаква, че по-високата степен на развитие на електронната търговия и платформите за продажби, ще започне да се наблюдава по-висока разлика между дължимия и реално събрания ДДС (като % от теоретично дължимия ДДС) или поне забавяне на неговото понижаване във времето. Това се дължи на особеностите на дигиталната среда, които затрудняват установяването на участниците и проследяването на част от онлайн транзакциите. Ефектът вероятно ще бъде по-слабо изразен в държави с по-развити механизми за идентификация на икономическите субекти и отчетност на онлайн продажбите, каквато е Естония.

Емпиричният анализ може да бъде проведен на равнище държава-година за страните от ЕС, като се използват данни за несъответствието при събираемостта на ДДС (% от общо теоретично задължение по ДДС по данни на Европейската комисия, индикатори за степен на развитие на електронната търговия от Eurostat), както и показатели или институционални мерки, отразяващи степента на отчитане на дейността в онлайн платформи.

Хипотеза: 2 – Онлайн експозиция и разходен натиск за контрол.

При нея може да се очаква, че при по-високо излагане на риск към дигитални и онлайн заплахи, държавите ще бъдат изправени пред необходимостта от увеличение на ресурсите за поддържането на ефективен контрол и противодействие. Това може да се изрази в по-високи публични разходи за сектор „обществен ред и сигурност“ и по-голяма

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

численост на полицейския персонал, които служат за индикатори за натиск върху институционалния капацитет за контрол.

Анализът се осъществява на ниво държава-година за страните от ЕС, като индикатори могат да се използват: разходите за функция COFOG “Public order and safety” (Eurostat), броят на полицейския персонал и показатели за дигитална изложеност, като дял на предприятията, които съобщават за ИКТ (Информационни и комуникационни технологии) инциденти. Очаква се при по-висока дигитална експозиция да се наблюдава увеличение на публичните разходи или на числеността на полицейския персонал, което предполага, че поддържането на капацитета за контрол (К) изисква повече ресурси. Следва да се отбележи, че разликата между дължимия и събрания ДДС е общ показател и не позволява отделно идентифициране на дигиталния компонент на несъответствието. По сходен начин ИКТ (информационни и комуникационни технологии) инцидентите отразяват степента на изложеност към онлайн рискове и могат да бъдат разглеждани като приблизителен индикатор за характеристиките на дигиталната среда, а не като пряка мярка за престъпност.

8.3. „Триъгълна проверка „на данните.“

За повишаване надеждността на изводите, в изследването се предлага „триъгълна проверка“ – съпоставка на различни, независими, източници от приходна, регулаторна и от перспектива: Приходни институционални данни: Европейската комисия – показатели за несъбран ДДС и методологията на изчисляване на разлика в събираемостта на ДДС; Международни стандарти и рамки за управление на риска: FATF – оценки за прилагането на стандартите за виртуални активи и доставчиците на услуги с виртуални активи, включително Travel Rule (изискване на FATF, според което при трансфер на виртуални активи доставчиците на услуги с виртуални активи трябва да предават информация за подателя и получателя на транзакцията) и нивата на съответствие.; Оценка за заплахите: Europol, анализира ролята на онлайн средата в развитието на организираната престъпност и последствията за правоприлагащите органи.

Заклучение

Настоящото изследване разглежда как сенчестата дигитална икономика оказва въздействие върху сигурността на публичните финанси. Основният извод е, че дигитализацията създава условия за разширяване на недекларирани и незаконни дейности (като онлайн продажби и трансгранични плащания), което усложнява данъчния и фискалния контрол и води до нови рискове за държавата.

Емпиричните данни показват, че проблемът се проявява най-ясно чрез приходния риск, свързан със съществения показател за разлика между дължимия и събрания ДДС, както на европейско, така и на национално ниво.

Паралелно с това дигиталната среда улеснява незаконните финансови потоци и прикриването на произхода на средствата. Международните оценки показват значителен мащаб на подобни практики. Анализите на Europol подчертават, че организираната престъпност все повече се развива онлайн, което увеличава необходимостта от ресурси за контрол и правоприлагане.

Изследването предлага концептуален модел с три канала на въздействие – фискален, разходен и престъпни финанси, които едновременно намаляват приходите и увеличават разходите за контрол. На тази основа бяха предложени проверими хипотези и политики, насочени към подобряване на отчетността и проследимостта на финансовите потоци и по-ефективен контрол.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

В по-широк план резултатите от изследването подчертават необходимостта от адаптиране на фискалните политики и контролните механизми към новите реалности на дигиталната икономика с цел гарантиране на устойчивостта и сигурността на публичните финанси.

Използвана литература:

- European Commission. (2025, December 11). *Directorate-General for Taxation and Customs Union. VAT gap*. https://taxation-customs.ec.europa.eu/taxation/vat/fight-against-vat-fraud/vat-gap_en
- European Commission. (2025, December 11). *Mind the gap report*. https://taxation-customs.ec.europa.eu/taxation/vat/fight-against-vat-fraud/mind-gap-report_en
- Europol. (2025). *The changing DNA of serious and organised crime: EU Serious and Organised Crime Threat Assessment (EU-SOCTA)*. <https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/EU-SOCTA-2025.pdf>
- FATF. (2023, June 27). *Virtual Assets: Targeted Update on Implementation of the FATF standards on virtual assets and virtual asset service providers*. <https://www.fatf-gafi.org/content/dam/fatf-gafi/guidance/June2023-Targeted-Update-VA-VASP.pdf.coredownload.inline.pdf>
- Chainalysis. (2025, January 15). *The 2025 crypto crime report: Introduction*. <https://www.chainalysis.com/blog/2025-crypto-crime-report-introduction>
- Eurostat. (2025, August 18). *ICT security in enterprises. Statistics Explained*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=ICT_security_in_enterprises
- OECD. (2002). *Measuring the non-observed economy: A Handbook*. Paris: OECD Publishing. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2002/05/measuring-the-non-observed-economy-a-handbook_g1ghge7e/9789264175358-en.pdf
- OECD. (2019, June 20). *The role of digital platforms in the collection of VAT/GST on online sales*. Paris: OECD Publishing. https://www.oecd.org/en/publications/the-role-of-digital-platforms-in-the-collection-of-vat-gst-on-online-sales_e0e2dd2d-en.html
- Medina, L., & Schneider, F. (2018, January 24). *Shadow economies around the world: What did we learn over the last 20 years?* (IMF) Working Paper No. 17/18. Washington, International Monetary Fund. <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2018/01/25/Shadow-Economies-Around-the-World-What-Did-We-Learn-Over-the-Last-20-Years-45583>
- Schneider, F., & Enste, D. H. (2000). *Shadow economies: Size, causes, and consequences*. *Journal of Economic Literature*, 38(1), 77–114. <https://doi.org/10.1257/jel.38.1.77>
- Тагарев, Н. (2022). *Икономически аспекти на модели за оценка на киберсигурност в умни градове. Икономически и социални алтернативи*, 2, 45–60. <https://doi.org/10.37075/ISA.2022.2.04>

**ПРИЛОЖЕНИЕ НА МАЛКИ МОДУЛНИ РЕАКТОРИ В
ИНДУСТРИАЛНОТО ПОТРЕБЛЕНИЕ НА РЕПУБЛИКА
БЪЛГАРИЯ**

НИКОЛА МИРОСЛАВОВ ПЕТРОВ

Докторант, научна специалност Икономика и управление (отбрана и сигурност), УНСС

Резюме:

В условията на засилваща се геополитическа и енергийна несигурност, свързана с нарушени доставки на природен газ и продължаващи процеси на диверсификация на енергийните източници, осигуряването на надеждно и предвидимо електроснабдяване за индустрията придобива ключово значение. Настоящото изследване разглежда потенциала на малките модулни реактори (ММР) като инструмент за повишаване на енергийната сигурност на индустриалните потребители в Република България. Анализът се фокусира върху възможността за осигуряване на стабилни и дългосрочно предвидими ценови нива на електроенергията чрез внедряване на ММР. Разглежда се и ефектът от подобна ценова стабилност върху конкурентоспособността на индустрията и ограничаването на инфлационния натиск в икономиката.

Ключови думи: Енергийна сигурност, Ядрена енергетика, Енергийни пазари, Европейска икономика, Сигурност на доставките

Abstract:

In the context of increasing geopolitical and energy uncertainty, associated with disrupted natural gas supplies and ongoing efforts to diversify energy sources, ensuring reliable and predictable electricity supply for industry has become a key priority. This study examines the potential of Small Modular Reactors (SMR) as a tool for enhancing the energy security of industrial consumers in the Republic of Bulgaria. The analysis focuses on the ability of SMRs to provide stable and long-term predictable electricity prices, taking into account their role as a low-carbon and baseload energy source. Furthermore, the study explores the impact of such price stability on industrial competitiveness and the mitigation of inflationary pressures within the economy.

Keywords: Energy security, Nuclear energy, Energy markets, European economy, Security of supply

Увод

През последните години се наблюдава значителна ценова нестабилност както на пазарите на електрическа енергия, така и на пазарите на природен газ, нефт и въглеродни емисии. Тази нестабилност е резултат от съвкупност от фактори, включително геополитически напрежения, нарушени вериги на доставки и ускорен енергиен преход в рамките на Европейския съюз. Международните конфликти допълнително засилват тази волатилност, като ограничават възможностите за диверсификация на доставките на природен газ, възпрепятстват инвестициите в нови енергийни мощности поради несигурност при доставките на материали и оборудване и задълбочават проблема с недостига на квалифицирана работна ръка в енергийния сектор.

Паралелно с това, политиките на Европейския съюз за постигане на климатична неутралност до 2050 г. водят до ускорено извеждане от експлоатация на конвенционални

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

базови мощности, особено възлищни електроцентрали, без наличието на достатъчно надеждни заместващи капацитети. Това създава структурен дисбаланс между предлагането и търсенето на електроенергия, който се проявява под формата на повишена ценова волатилност и по-високи средни ценови нива на либерализирания пазар. В този контекст нараства значението на базовите и предвидими енергийни източници, способни да осигурят устойчиво електроснабдяване.

След енергийната криза в периода 2021–2023 г. се наблюдава устойчива тенденция за ценови нива от порядъка на около 100 евро/МВтч на свободния пазар в Република България и в рамките на регионалния пазар на Балканите, включващ Румъния, България, Гърция, Сърбия и Северна Македония. Тези стойности се различават съществено от предходния период 2016–2020 г., когато средната цена за България е приблизително 40 евро/МВтч.

Наблюдаваното увеличение на цените не е еднократен шок, а по-скоро нова пазарна реалност, обусловена от комбинация от структурни и външни фактори.

Същевременно се отчита и значителна разлика между ценовите нива в Източна и Западна Европа. Докато в региона на Балканите цените се задържат над 100 евро/МВтч, в Западна Европа те са около 60 Евро/МВтч. Тази разлика създава предпоставки за влошаване на конкурентоспособността на индустрията в Република България и региона като цяло. Повишените разходи за електроенергия се пренасят пряко върху себестойността на произведените стоки, което намалява конкурентните предимства на местните производители както на вътрешния, така и на международните пазари.

Особено силно засегнати от тези процеси са енергоемките индустрии, за които цената на електроенергията представлява съществен компонент от производствените разходи. Въпреки наличието на компенсаторни механизми за бизнеса, тяхното прилагане често е свързано със сложни административни процедури, ограничена предвидимост и недостатъчна ефективност. Това води до допълнителна несигурност за индустриалните потребители и затруднява дългосрочното планиране на инвестиции и производство.

В резултат на гореописаните фактори се наблюдава засилващ се натиск върху икономическата среда в Република България, изразяващ се в риск от намаляване на индустриалното производство, пренасочване на инвестиции към региони с по-благоприятни енергийни условия и ускоряване на процесите на деиндустриализация. Наред с това се повишава и значението на енергийната сигурност като ключов елемент от икономическата стабилност на страната.

В този контекст възниква необходимостта от идентифициране на надеждни, нисковъглеродни и ценово предвидими енергийни източници, които могат да осигурят дългосрочна стабилност на електроенергийната система и да подкрепят индустриалното развитие. Именно тук се откроява потенциалът на малките модулни реактори като алтернативно решение, което съчетава висока степен на надеждност, предвидими производствени разходи и възможност за интеграция в съществуващата енергийна инфраструктура.

Проблемите на енергоемките сектори в Република България

Енергоемките сектори в Република България, включително металургия, химическа индустрия, производство на строителни материали и част от преработващата промишленост, са сред най-силно засегнатите от промените в ценовата динамика на електроенергийния пазар през последните години. За тези предприятия разходите за електроенергия представляват съществен дял от общите производствени разходи, което ги прави особено чувствителни към ценова волатилност и липса на предвидимост.

В условията на либерализиран пазар, където цените се формират на база търсене и предлагане, енергоемките предприятия са изложени пряко на пазарния риск. За разлика

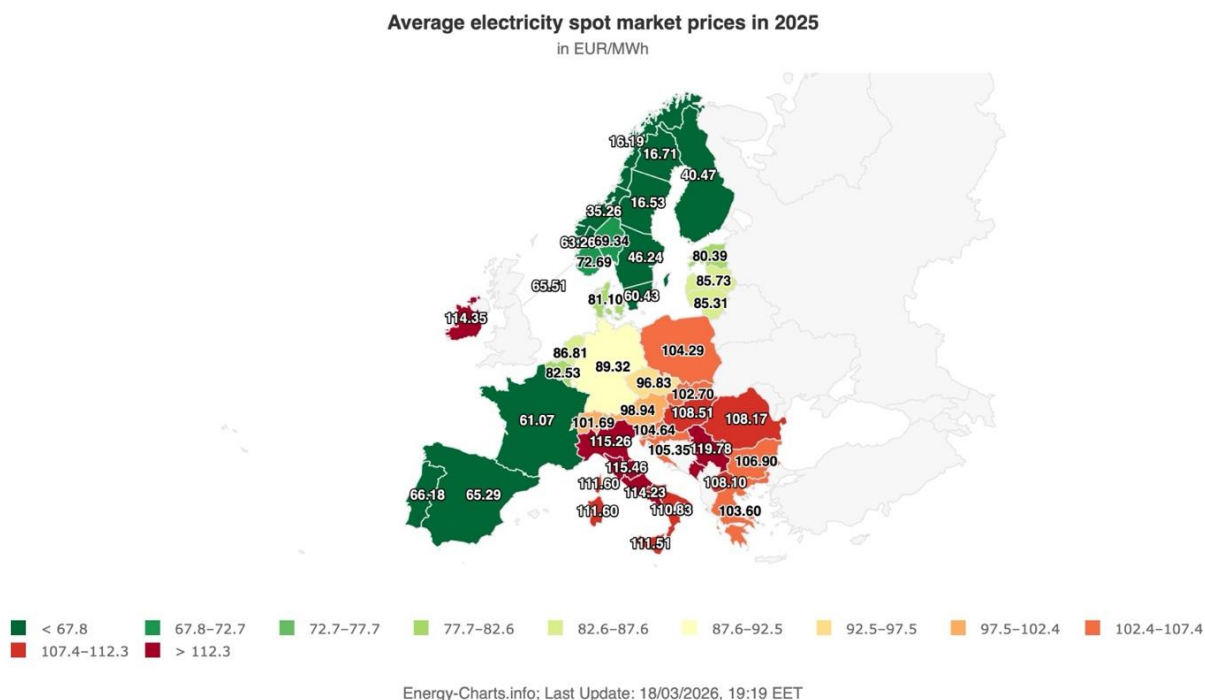
Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

от битовите потребители, които в значителна степен остават защитени чрез регулирани цени, индустрията функционира при пълна експозиция към динамиката на борсовите пазари. Това създава предпоставки за значителни колебания в производствените разходи и затруднява дългосрочното планиране и инвестиционната активност.

Допълнителен утежняващ фактор е сравнително по-ниската степен на диверсификация на енергийния микс в региона, както и ограничените възможности за хеджиране чрез дългосрочни договори при конкурентни условия. В резултат на това енергоемките предприятия в България се намират в по-неблагоприятна позиция спрямо своите конкуренти в Западна Европа.

Цени

Ценовата динамика на електроенергийния пазар в България през последните години се характеризира с повишена волатилност и трайно по-високи средни ценови нива спрямо предходни периоди. След енергийната криза от 2021–2023 г. се наблюдава установяване на нов ценови диапазон от около 90–120 евро/МВтч на свободния пазар в Югоизточна Европа (Фигура 1), което представлява съществено увеличение спрямо нивата от приблизително 40 евро/МВтч в периода 2016–2020 г. (Фигура 2).

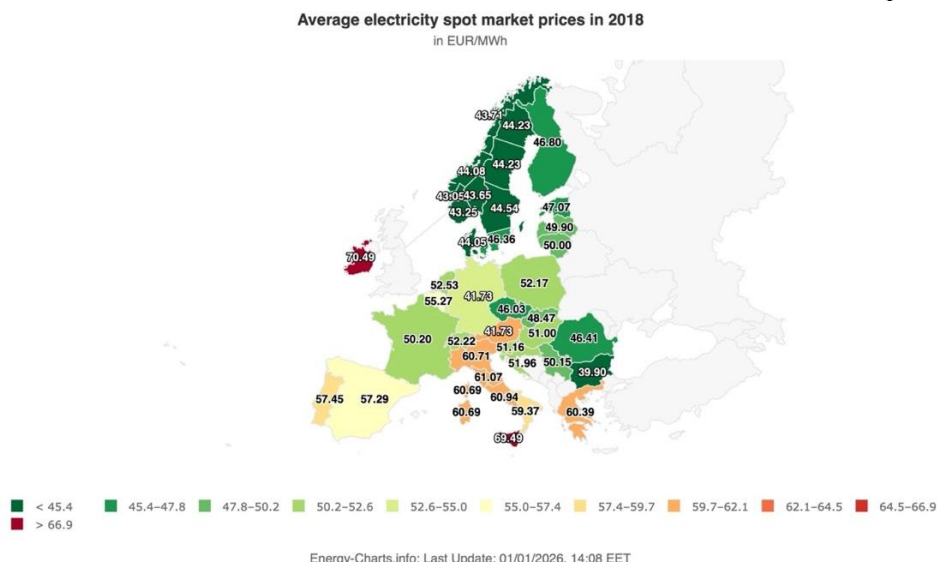


Фигура 1: Средногодишни цени за спот пазарите в Европа през 2025 г. в евро/МВтч

Източник: (Exchange Electricity Prices - Map | Energy-Charts, n.d.-a)

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

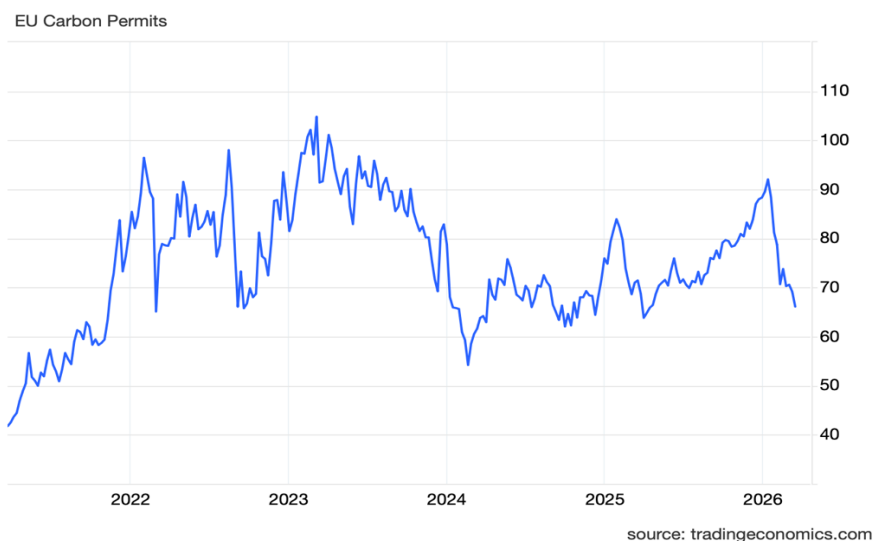
Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026



Фигура 2: Средногодишни цени за спот пазарите в Европа през 2018 г. в евро/МВтч

Източник: (*Exchange Electricity Prices - Map* | *Energy-Charts*, n.d.-b)

Тази промяна се дължи на няколко основни фактора. На първо място, значителното поскъпване и нарушените договори за доставка на природен газ, оказват директно влияние върху цената на електроенергията, чрез механизма на пределното ценообразуване (*marginal pricing*), при който най-скъпата включена мощност определя пазарната цена. На второ място, увеличението на цените на въглеродните емисии (EU ETS) води до повишаване на производствените разходи на конвенционалните електроцентрали, което допълнително се отразява върху крайните пазарни цени (Фигура 3). На трето място са ограничените преносни способности на ключовите места между Западна и Източна Европа. Такива места са интерконекторите минаващи през Унгария и Австрия като основни места с т.нар. „bottle neck”. Директното въздействие е видимо и от Фигура 1, на която се вижда как в Западна Европа има ниски цени, които влияят благоприятно на индустрията. От друга страна в Източна Европа се наблюдава увеличение от над два пъти, което от своя страна прави индустрията неконкурентна.



Фигура 3: Тенденция при цената на европейските въглеродни квоти (CO₂)
Източник: (*EU Carbon Permits - Price - Chart - Historical Data - News*, n.d.)

Съществен фактор е и нарастващият дял на възобновяемите енергийни източници, които поради своята променливост увеличават необходимостта от балансиращи мощности и водят до по-чести ценови колебания. В условия на недостиг на достатъчно базови и гъвкави мощности, това създава предпоставки за ценови пикове, особено в периоди на високо търсене или ниско производство от ВЕИ.

Сравнителният анализ показва, че цените в България и региона на Балканите остават по-високи в сравнение със Западна Европа, където по-добрата междусистемна свързаност, по-високата ликвидност на пазарите и по-голямото разнообразие на генериращи мощности допринасят за по-ниски и по-стабилни ценови нива. Тази разлика води до структурен конкурентен недостатък за българската индустрия.

За енергоемките предприятия липсата на ценова предвидимост се превръща в ключов риск, който влияе не само върху текущите разходи, но и върху възможността за сключване на дългосрочни договори, планиране на производството и вземане на инвестиционни решения. В резултат на това се наблюдава тенденция към ограничаване на производството или преместване на дейности към региони с по-благоприятни енергийни условия.

Компенсации

В отговор на повишените цени на електроенергията бяха въведени различни механизми за компенсации на небитовите потребители, насочени към ограничаване на негативното въздействие върху бизнеса. Тези механизми обикновено се базират на покриване на част от разликата между пазарната цена и определен референтен праг, като целта е да се намали ефективната цена за индустриалните потребители.

Въпреки положителния ефект в краткосрочен план, съществуват редица ограничения, свързани с прилагането на тези компенсации. На първо място, те често имат временен характер и са зависими от бюджетни решения, което ограничава тяхната предвидимост и ефективност като инструмент за дългосрочно планиране. На второ място, административните процедури, свързани с кандидатстване, отчитане и получаване на компенсации, са сложни и обвързващи, което често води до ниска степен на усвояване от страна на част от предприятията. Такъв пример е и последната компенсация, определена с Постановление № 237 от 7 ноември 2025 г. за определяне на условията и реда за прилагане на програма за предоставяне на помощ чрез компенсации за временно облекчение на цените на електрическата енергия за енергоемките потребители (Постановлението). Съгласно чл. 3, ал. 1 от Постановлението, компенсациите се прилагат за периода 1 юли 2025 г. до 30 юни 2028 г. Този период може да се използва за изграждане на модерни газови инсталации със съфинансиране от държавата в полза на индустрията, вместо раздаване на помощи без реален ефект. Самият размер на помощите по това Постановление са обвързани с „прогнозен бюджет“, който не е ясно как ще се прогнозира като за текущия период 2025/2026 г. сумата, която е отпусната е в размер на 107 млн. евро.

В тази връзка, компенсаторните механизми не адресират основния проблем, а именно високите и нестабилни пазарни цени, а по-скоро прехвърлят част от тежестта към публичните финанси. Това поставя под въпрос тяхната устойчивост в дългосрочен план, особено в условия на ограничени бюджетни ресурси и необходимост от инвестиции в енергийна трансформация. По този начин финансирането на компенсациите през държавния бюджет товари допълнително битовите потребители, които през плащането на своите данъци първо финансират индустрията в страната и след това купуват и по-скъп краен продукт, поради липса на конкурентоспособност с останалата част на Европа.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Друг съществен аспект е, че компенсациите могат да създадат изкривявания на пазара, като намалят стимулите за енергийна ефективност и инвестиции в алтернативни източници на енергия. В същото време те не осигуряват достатъчна защита срещу бъдещи ценови шокове, което оставя индустриалните потребители изложени на значителен риск.

В този контекст става ясно, че компенсаторните механизми могат да бъдат разглеждани единствено като временна мярка, но не и като устойчиво решение на проблема с високите цени на електроенергията. Това налага търсенето на структурни решения, насочени към осигуряване на дългосрочна ценова стабилност и енергийна сигурност за индустрията.

Роля на малките модулни реактори в постигането на конкурентни цени за индустрията и осигуряване сигурност на производството.

В условията на нарастваща ценова волатилност и структурни предизвикателства пред електроенергийния пазар, необходимостта от внедряване на надеждни и предвидими енергийни източници придобива ключово значение. Малките модулни реактори (ММР) се разглеждат като иновативно решение, което съчетава предимствата на ядрената енергетика с по-голяма гъвкавост, по-нисък инвестиционен риск и възможност за поетапно внедряване. Техните технически и икономически характеристики ги позиционират като потенциален инструмент за постигане на по-конкурентни цени на електроенергията и за гарантиране на сигурността на енергийните доставки за индустрията. Друго основно предимство е възможността за когенерация при ММР, които да позволяват освен производство на електроенергия и топлоенергия, така и електроенергия и високотемпературна пара, която да се използва в индустрията.

Влияние на малките модулни реактори върху ценовата стабилност на електроенергийния пазар

Една от основните характеристики на малките модулни реактори е възможността за осигуряване на стабилно и предвидимо производство на електроенергия при относително ниски и устойчиви пределни разходи. За разлика от конвенционалните източници, зависими от цените на горивата, или възобновяемите енергийни източници с променлив характер, ММР предоставят базова мощност с висока степен на надеждност и минимална експозиция към краткосрочни пазарни колебания.

В контекста на механизма на пределното ценообразуване на електроенергийния пазар, наличието на допълнителни нисковъглеродни базови мощности може да окаже съществено влияние върху формирането на цените. Включването на ММР в енергийния микс има потенциал да намали честотата на ситуации, при които скъпи газови или въглищни мощности определят пазарната цена, особено в периоди на високо търсене. Това би довело до ограничаване на ценовите пикове и до по-равномерно разпределение на цените във времето.

Допълнително предимство на ММР е възможността за сключване на дългосрочни договори за доставка на електроенергия при предвидими ценови условия, което е от съществено значение за енергоемките индустриални потребители. Подобни договорни механизми могат да намалят експозицията към краткосрочните колебания на борсовите пазари и да осигурят стабилна основа за планиране на производството и инвестициите.

В по-широк план внедряването на ММР може да допринесе за повишаване на ликвидността и стабилността на електроенергийния пазар, като осигури допълнителен предвидим капацитет. Това е особено важно за по-малки пазари като българския, където ограниченото предлагане и концентрацията на генериращи мощности увеличават

чувствителността към ценови колебания и правят пазара силно волатилен и непредсказуем. Чрез инсталирането на малки модулни реактори в Република България ще се гарантира една хармонична цена, която ще бъде с ограничено и минимизирано влияние на високовъглеродните производствени мощности като въглищни и газови електрически централи. Това от своя страна ще допринесе за понижаване цените до средните европейски нива, като по този начин индустрията в България, а и в цяла Югоизточна Европа ще се конкурира с индустрията в Западна Европа по разходи за електроенергия. При понижаване цените на свободния пазар, компенсациите за енергоемкия бизнес ще се премахнат. Пряк ефект ще се окаже върху Фонд „Сигурност на електроенергийната система“, който в момент покрива всички компенсации както за битовите, така и за небитовите потребители. Част от спестените пари могат да се пренасочат към развитие и модернизация на вече съществуващи производствени енергийни мощности както и към изграждане на нови такива с държавно участие.

Роля на малките модулни реактори за гарантиране на енергийна сигурност и непрекъсваемост на индустриалното производство

Освен върху ценовите параметри, малките модулни реактори (ММР) имат съществено значение и за повишаване на енергийната сигурност и надеждността на електроснабдяването. Индустриалните потребители, особено в енергоемките сектори, изискват непрекъсваемо и стабилно електрозахранване, тъй като дори краткотрайни прекъсвания или колебания в доставките могат да доведат до значителни производствени загуби, повишени оперативни разходи и риск от нарушаване на технологичните процеси. В този контекст сигурността на доставките се превръща в ключов фактор за конкурентоспособността и устойчивостта на индустриалното производство.

Малките модулни реактори се отличават с висока степен на надеждност, предвидимост на производството и дълъг експлоатационен живот, което ги прави подходящи за осигуряване на базово натоварване в електроенергийната система. За разлика от променливите възобновяеми източници, чието производство зависи от климатични условия, ММР осигуряват постоянно и контролирано енергийно производство, което е от съществено значение за индустриалните потребители. Тяхната модулна структура позволява поетапно изграждане и надграждане на мощности в зависимост от потреблението, както и гъвкаво адаптиране към нуждите на конкретни индустриални зони. Това значително намалява инвестиционния риск и улеснява интеграцията им в съществуващата енергийна инфраструктура.

Допълнително предимство на ММР е възможността за използване на различни технологични решения, включително реактори с различни типове охлаждане и горивни цикли. Това позволява известна степен на диверсификация по отношение на доставките на ядрено гориво и технологичните решения, което допринася за повишаване на устойчивостта на системата. Някои от концепциите за ММР предвиждат възможности за по-ефективно използване на горивото, включително рециклиране на отработено ядрено гориво или използване на алтернативни горивни цикли, с презареждане на четири години, или дори заместител на обогатения уран като например с торий (Reactor, n.d.)

Въпреки че тези технологии са в различна степен на развитие, те очертават потенциал за допълнително повишаване на ресурсната ефективност и намаляване на зависимостта от традиционни горивни доставки. Съществен аспект е и независимостта на ММР от климатични и метеорологични условия, което ги отличава от възобновяемите енергийни източници. Това ги прави особено ценни в контекста на енергийна система с нарастващ дял на ВЕИ, където е необходимо наличие на стабилни базови мощности,

способни да компенсират променливостта на производството. В условията на геополитическа несигурност и нестабилни вериги на доставки, ММР представляват устойчиво решение, което може да намали зависимостта от вносни енергийни ресурси и да допринесе за укрепване на националната енергийна сигурност. Възможността за разполагане на малки модулни реактори в близост до индустриални зони създава предпоставки за развитие на локализирани енергийни решения, ориентирани към конкретни потребители. Това позволява намаляване на загубите при пренос и разпределение на електроенергията, повишаване на общата ефективност на системата и по-добър контрол върху енергийните разходи. Освен това, подобен подход създава възможности за изграждане на индустриални енергийни хъбове, които комбинират производство, потребление и управление на енергията в рамките на единна система. Този факт ще допринесе изключително много и осезаемо за по-доброто балансиране на електроенергийната ни система, която на моменти има необходимост от включване на допълнителни инерционни мощности, за да може ЕСО ЕАД да поддържа стандарта от 50 херца честота.

Избор и оценка на подходящи локации за внедряване на малки модулни реактори в индустриални зони в Република България

Изборът на подходящи локации за внедряване на малки модулни реактори (ММР) представлява ключов фактор за тяхната икономическа ефективност и успешна интеграция в електроенергийната система. За разлика от традиционните големи ядрени мощности, които изискват специфични и често ограничени площадки, ММР предлагат значително по-голяма гъвкавост по отношение на разполагането им, включително възможност за изграждане в близост до индустриални потребители. Това позволява оптимизиране на енергийните потоци, намаляване на загубите при пренос и създаване на локализирани енергийни решения. В този контекст изборът на локация не следва да се разглежда единствено като технически въпрос, а като комплексен процес, включващ икономически, инфраструктурни и системни фактори. Правилното позициониране на ММР може да доведе до значително повишаване на тяхната натовареност, по-добра интеграция с индустриалното потребление и съответно до подобряване на икономическата им жизнеспособност.

Критерии за избор на локации за ММР в индустриални зони

Оценката на потенциалните локации за внедряване на ММР следва да се базира на набор от ясно дефинирани критерии, които отразяват както техническите изисквания на технологията, така и особеностите на енергийната система и индустриалното потребление.

На първо място, водещ фактор е наличието на значително и постоянно индустриално потребление. ММР са най-ефективни при висока степен на натоварване, което изисква наличие на стабилен потребител, способен да абсорбира произведената електроенергия в дългосрочен план. Индустриалните зони с концентрация на енергоемки предприятия представляват естествени кандидати за подобен тип инвестиции.

Вторият ключов критерий е достъпът до развита електропреносна инфраструктура. Наличието на съществуващи подстанции, високо напрежение и възможности за присъединяване към електроенергийната система намалява значително инвестиционните разходи и сроковете за реализация. Освен това, добрата мрежова свързаност позволява гъвкаво разпределение на произведената енергия между локално потребление и участие на свободния пазар.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Трети съществен фактор е наличието на водни ресурси, необходими за охлаждане на реакторите. Въпреки че някои от новите технологии предвиждат алтернативни решения, достъпът до надежден водоизточник остава важен елемент при избора на площадка.

Друг важен аспект е транспортната и логистична достъпност на локацията. Изграждането на ММР изисква доставка на специфично оборудване и материали, което предполага наличие на добре развита пътна, железопътна или пристанищна инфраструктура. Към изброените критерии следва да се добавят и регулаторни и социални фактори, включително възможност за лицензиране, обществено приемане и наличие на квалифицирана работна сила. Макар ММР да изискват по-малък брой служители в сравнение с традиционните енергийни мощности, наличието на технически кадри остава важен елемент за тяхната експлоатация.

Приложение към индустриални хъбове в Република България

На база на посочените критерии по-горе могат да бъдат идентифицирани няколко потенциални индустриални хъба в Република България, които са подходящи за внедряване на малки модулни реактори. Една от най-перспективните локации е районът на Дупница, който се характеризира със стратегическо географско положение и добра инфраструктурна свързаност. Близостта до столицата, наличието на индустриални зони в региона, достъпът до основни транспортни коридори както и близостта до ключови енергийни трасета, позволява интеграция както с локалното потребление, така и с регионалните енергийни пазари. В този контекст ММР, разположен в района на Дупница, би могъл да изпълнява ролята на енергиен стълб, осигуряващ стабилно захранване за индустрията и допринасящ за балансирането на системата. Отделно от изброените ползи, изграждането на ММР в този район ще позволи и плавен преход и трансформация от ТЕЦ „Бобов дол“ към по-зелен енергиен източник. Подходящ вариант за ММР е моделът на NuScale, който позволява производството на водород (*The Hydrogen Rush*, n.d.). Бъдещ водороден тръбен път се очаква да минава именно в близост до Дупница.

Втора ключова локация е индустриалният район на Девня, който представлява един от най-големите индустриални центрове в страната. Концентрацията на химическа и тежка индустрия предполага наличие на постоянно и значително потребление на електроенергия, което е предпоставка за висока степен на натоварване на ММР. Допълнително предимство е близостта до морско пристанище и развита инфраструктура, което улеснява логистиката и потенциалната диверсификация при веригата на доставките. В този случай ММР може да бъде разглеждан като източник на базова енергия за индустриален клъстер, с възможност за намаляване на разходите и повишаване на конкурентоспособността на предприятията. За тази площадка може да се използва моделът на X-energy (“Xe-100,” n.d.) или Oklo, които модели са с газово охлаждане и позволяват производство на ел. енергия и работа при високи температури именно за индустриални цели в химичната промишленост (над 500 градуса по Целзий).

Третата разглеждана локация е районът на Русе, който съчетава индустриален потенциал с трансгранично значение. Разположението на границата с Румъния и наличието на развита транспортна инфраструктура, включително речен транспорт по Дунав, създават възможности за интеграция в по-широк регионален енергиен пазар при евентуален трансграничен проект с Румъния. Индустриалната активност в региона, макар и по-разнообразна, предоставя база за локално потребление, докато трансграничният характер на района позволява допълнителни възможности за търговия с електроенергия. В този смисъл ММР в района на Русе може да изпълнява ролята на регионален енергиен център, подкрепящ както местната индустрия, така и

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

трансграничните енергийни потоци. Тук е подходящ класически модел на ММР с водно охлаждане като моделът на Holtec (“Small Modular Reactor,” 2026). Този модел позволява освен производството на ел. енергия и производство на топлинна енергия. По този начин ще се обезпечи както индустрията в района, така и населението, използващо топлофикационните услуги, предоставени от ТЕЦ „Русе“.

Заклучение

В обобщение, анализът показва, че внедряването на малки модулни реактори в индустриални хъбове като Дупница, Девня и Русе има потенциал да осигури както ценова стабилност, така и локална енергийна сигурност и по-широка системна приложимост. Подобен подход позволява по-добро съответствие между производство и потребление на електроенергия, намаляване на ценовата волатилност и създаване на условия за устойчиво индустриално развитие в Република България.

В заключение, малките модулни реактори представляват технологично и икономически обосновано решение за осигуряване на надеждно и предвидимо електроснабдяване, което е от ключово значение за конкурентоспособността и устойчивото развитие на индустрията в Република България и Региона. Изборът на подходяща локация следва да се основава на интегриран подход, който отчита едновременно техническите характеристики на технологията, особеностите на индустриалното потребление и възможностите за интеграция в енергийната система.

Използвана литература

EU Carbon Permits—Price—Chart—Historical Data—News. (n.d.). Retrieved March 18, 2026, from <https://tradingeconomics.com/commodity/carbon>

Exchange electricity prices—Map | Energy-Charts. (n.d.-a). Retrieved March 18, 2026, from https://www.energy-charts.info/charts/price_average_map/chart.htm?l=en&c=BG&year=2025&interval=year

Exchange electricity prices—Map | Energy-Charts. (n.d.-b). Retrieved March 18, 2026, from https://www.energy-charts.info/charts/price_average_map/chart.htm?l=en&c=BG&year=2018&interval=year

Reactor, T. (n.d.). *Technology.* Retrieved March 18, 2026, from <https://www.copenhagenatomics.com/>

Small Modular Reactor. (2026, January 5). *Holtec International.* <https://holtecinternational.com/products-and-services/smr/>

The Hydrogen Rush: Ushering in a New Era of Energy with Small Modular Reactors. (n.d.). Retrieved March 19, 2026, from <https://www.nuscalepower.com/smr-insights-blog/the-hydrogen-rush-ushering-in-a-new-era-of-energy-with-small-modular-reactors>

Xe-100: High-Temperature Gas-Cooled Nuclear Reactors (HTGR). (n.d.). *X-Energy.* Retrieved March 19, 2026, from <https://x-energy.com/xe-100/>

**ПРИСТАНИЩНА И ЕНЕРГИЙНА СИГУРНОСТ: ОЦЕНКА НА
ОПЕРАТИВНИЯ КАПАЦИТЕТ НА ВАРНА И БУРГАС ПРИ
НАРУШЕНИЯ НА ДОСТАВКИТЕ**

ГЕОРГИ СТОЯНОВ СТАМАТОВ

Докторант, научна специалност Икономика и управление (отбрана и сигурност),
Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Докладът оценява оперативната готовност на пристанищата Варна и Бургас, като ключови елементи на националната енергийна сигурност при нарушения на доставките. В хода на анализа бе разгледан капацитетът на складовите бази и фериботните връзки. Идентифицирани са места с недостатъчна дълбочина в каналите и остаряла техника, както и зависимост от оператори. За да се подсили устойчивостта на тези обекти, са набелязани конкретни мерки за модернизиране и подобряване на транспортните връзки.

Ключови думи: Енергийна сигурност, Пристанищна инфраструктура, Устойчивост на веригата за доставки

Abstract:

This scientific paper assesses the operational readiness of the ports of Varna and Burgas as key components of national energy security in the context of potential supply chain disruptions. The analysis evaluates the capacity of storage facilities and railway ferry connections, identifying critical vulnerabilities, including insufficient channel depths, outdated equipment, and operational dependencies. To enhance the resilience of these strategic assets, targeted measures are proposed for infrastructure modernization and the improvement of intermodal transport connectivity.

Keywords: energy security, port infrastructure, supply chain resilience

Увод

Пристанищата вече излизат извън рамките на транспортната сфера и се превръщат в обект на национална сигурност. Тяхната значимост се изразява в капацитета им да останат функционални дори при неочаквани кризи. Черноморският регион е подложен на динамични промени, които засягат както сухопътните, така и морските маршрути за енергоносители. Пристанищата Варна и Бургас, въпреки различните си специфики, представляват стратегически активи с потенциал да подпомогнат смекчаването на енергийни дефицити, да осигурят вътрешни буфери и да обслужват регионалните пазари. Целта на настоящия доклад е да предостави задълбочен технически и оперативен анализ, за да установи скритите възможности и дефицити и да формулира препоръки за оптимизация при кризисни сценарии. Използваната методология комбинира преглед на налични технически документи, статистически данни за товарооборот и експертна оценка на инфраструктурните параметри.

1. Методология

Аналитичният подход се основава на системно изследване и синтез на следните източници: официални технически описания на терминалите и плавателните пътища,

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

статистически данни за товарооборота в периода 2022–2025 г., публично достъпни отчети и регионални анализи. В изложението се използват стандартизирани морски технически параметри — дедуейт, газене и типология на корабите (Stopford, 2009) — и специфични железопътни характеристики (междурелсие 1520 mm срещу 1435 mm). Оценките за оперативна ефективност и капацитет за реакция при кризи са изведени чрез преглед на техническите спецификации на кейовете и крайбрежните съоръжения (Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, 2024), следвайки утвърдени модели за устойчивост на пристанищната логистика (Bichou, 2014).

2.1 Дефиниции.

За целите на обективния технико-икономически анализ и избягването на двусмислия при тълкуването на оперативните параметри, е необходимо прецизиране на терминологичната рамка. Долупосочените дефиниции очертават ключовите физически и технологични характеристики, които пряко влияят върху капацитета на пристанищната инфраструктура и безопасността на корабоплаването. Тяхното извеждане в настоящия раздел служи като база за правилното разбиране на техническите термини и изчисления, заложиени в по-нататъшния анализ.

Газене: вертикалното разстояние между най-ниската точка на кораба (кил) и повърхността на водата; показва колко дълбоко стои корабът във вода. В контекста на пристанищните операции често използваме и израза „дълбочина на водния път“ като синоним, когато се говори за допустимия газене за преминаване на кораби.

Драгаж (драгиране): процесът на изкопаване и премахване на отложен материал (пясък, тиня, утайки) от дъното на пристанищни канали и акватории, за да се поддържа или увеличи дълбочината; в текста може да бъде описван и като „операция по поддържане на дъното“ или „почистване на акваторията“ (на английски: dredging).

FSRU (Floating Storage and Regasification Unit): плаващо съоръжение за съхранение и регазификация на втечнен природен газ (LNG). FSRU комбинира резервоар за LNG и регазификационна инсталация на борда, позволява бързо разполагане и временна или постоянна доставка на газ чрез свързване към брегови газопрееносни системи. Технически параметри, които често се използват при оценка: обемов капацитет (обикновено 50 000–250 000 m³), регазификационна мощност (обикновено от 0.5 до 5+ bcm/годишно в зависимост от инсталацията) и изисквания за брегова връзка и безопасна зона инфраструктура.

Дедуейт (deadweight): товароподемност на кораба, измерена в тонове, включваща товар, гориво, припаси и вода за баласт.

Тези параметри са основополагащи за определяне на икономическата ефективност на морския транспорт и неговия оперативен капацитет (Stopford, 2009).

3. Технически и оперативен капацитет на Пристанище Варна

Пристанище Варна представлява комплекс от терминали по протежението на 30-километров воден път, организиран около Варненското и Белославското езеро. Функционалната роля на пристанището при енергийни нарушения е предимно в областта на LPG, въглища и светли горива, като специфичните зони и технологични възможности определят оперативната му гъвкавост.

3.1. Структура на терминалната мрежа и ключови зони

Варна-Запад (район Девня) е най-модерната и защитена част от комплекса, оборудвана със специализирано корабно място за обработка на втечнени въглеводородни газове и съоръжения за масово приемане и обработка на насипни товари, включително енергийни въглища.

Варна-Изток играе по-ограничена роля при масиран енергиен внос. Близостта до урбанизирани зони и ограниченията по дължина на кейовете и натоварването правят този район подходящ за генерални товари и по-малки кораби, но не и за основна енергийна логистика при мащабни нарушения.

3.2. Анализ на плавателните канали и навигационни ограничения

Ключовият елемент за функционирането на Варна като енергиен буфер е капацитетът на Канал 1 и Канал 2, които свързват морето с Варненското и Белославското езеро. Аспаруховият мост, с височина 46 метра, е достатъчен за стандартни танкери и бълкери, но представлява бариера за някои по-специализирани платформи. Тясната ширина на каналите и сложните маневрени процедури налагат задължително пилотиране и използване на влекачи, което при неблагоприятни метеорологични условия може да забави обработката с 12–24 часа — фактор, който трябва да се моделира в кризисните планове за снабдяване.

3.3. Железопътен фериботен комплекс — уникалното предимство на Варна

Най-значимият конкурентен коз на Варна е железопътният фериботен комплекс, който позволява директната смяна на колооси между широкото междурелсие 1520 mm и европейското 1435 mm. Това осигурява възможност за директен прием на вагони от страните на бившия СССР и Каспийския регион, което при блокиране на сухопътни маршрути през територии с геополитически рискове може да бъде критично. По този начин Варна служи като „морски сухопътен“ мост, позволяващ транспортиране на жп цистерни с горива от пристанища като Потти или Батуми и тяхното последващо прехвърляне към европейската железопътна мрежа без необходимост от претоварване на течни товари в съдовете (Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, 2025).

3.4. Складови и интермодални възможности

Варна-Запад разполага с над 200 000 кв.м. открити складови площи, пригодени за съхранение на въглища и други насипни енергийни товари. Районът на Девня е изграден с тръбопроводни връзки към националния газопреносен пръстен, което позволява потенциална интеграция с регазификационни съоръжения, включително малки плаващи единици FSRU, позиционирани в акваторията на Белославското езеро. Интеграцията на енергийни съоръжения в пристанищните зони следва глобалните тенденции за превръщане на портовете в активни енергийни центрове, подпомагащи енергийния преход (Bali et al., 2022).

3.5. Инфраструктурни дефицити и оперативни рискове

От една страна, пристанище Варна притежава уникална за региона гъвкавост чрез фериботния комплекс и езерната си структура, но от друга – страда от системен недостиг. За разлика от Бургас, където основният риск е свързан с концентрацията на ресурси, във Варна рисковете са предимно технологични и навигационни.

В контекста на енергийната сигурност, анализа идентифицира следните аспекти:

- Зависимостта на Варна-Запад от състоянието на Канал 1 и Канал 2 е слабото място на северния логистичен център. Всяко забавяне в драгажните дейности автоматично дисквалифицира пристанището от веригата на масовите доставки. Това превръща поддръжката на дълбочините не просто в техническа задача, а в въпрос за национална сигурност, тъй като блокирането на каналите изолира най-модерните индустриални терминали в Девня от световния океан.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- Езерната структура на Варна предлага естествена защита от морски бури и потенциални военни заплахи в открито море, което е предимство пред Бургас. Въпреки това, тази „затвореност“ **създава оперативен капацитет с горен праг** – ограниченията на Аспаруховия мост и ширината на каналите налагат „таван“ на размерите на плавателните съдове, който не може да бъде преодолян без мащабни и скъпи инфраструктурни промени.
- Наблюдава се критична липса на инвестиции в автоматизация, което в съчетание с демографския дефицит на квалифицирани кадри, създава риск от „логистичен колапс“ при внезапно увеличаване на натоварването (например при спешен внос на енергийни въглища). Остарялата техника не само забавя процесите, но и повишава енергоемкостта на самите пристанищни операции, което е в разрез с европейските екологични изисквания.

Силата на пристанище Варна не е в мащаба на танкерите, а в разнообразието на транспортните канали. Основното предизвикателство пред сигурността тук е преодоляването на физическата бариера на плитчините и модернизацията на техническата база на терминала, за да се гарантира, че потенциала на езерото може да бъде разгърнат в рамките на часове, а не седмици.

4. Технически и оперативен капацитет на Пристанище Бургас

Той е най-големият пристанищен комплекс в България по отношение на капацитет за течни товари и разполага с интегрирана преработвателна индустрия. Това го прави ключов за националната енергийна сигурност, особено в контекста на внос и разпределение на суров петрол и нефтопродукти.

4.1. Нефтен терминал „Росенец“ и неговото значение

Той е основна входна точка за суров петрол и е критичен елемент от националната горивна система. Терминалът е специализиран за обслужване на големи танкери и износ на готови нефтопродукти. Разполага с три корабни места, като най-голямото от тях позволява акостиране на танкери с дедусейт до 150 000 тона; практически обаче, поради ограниченията при преминаване през Босфора и оперативни изисквания, най-често се обслужват кораби тип Suezmax или Aframax. Връзката с рафинерията „Лукойл Нефтохим Бургас“ осигурява бърз трансфер на суровината към рафинерията и оттам към резервоарните паркове, което е жизненоважно при бързо възстановяване на доставките към вътрешния пазар (Община Бургас, 2025).

4.2. Силни и слаби страни

Пристанище Бургас показва, че притежава системна значимост, която надхвърля чисто търговските параметри. Основното му предимство е високата степен на технологична интеграция между морския терминал „Росенец“, рафинерията и националната мрежа. Това създава затворен цикъл, който минимизира логистичните загуби и позволява бърза реакция при недостиг на горива на вътрешния пазар. По-голямото проектно газене спрямо Варна дава на Бургас предимство в енергийния внос, позволявайки икономии от мащаба чрез обслужване на по-големи плавателни съдове.

Въпреки тези предимства, анализът идентифицира няколко стратегически слабости:

- Концентрацията на енергийната инфраструктура в ръцете на ограничен брой частни оператори създава риск от когнитивен дисонанс между корпоративните интереси и националните приоритети в условия на криза. Липсата на гъвкави

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

държавни механизми за оперативен контрол над частни терминали при извънредно положение е сериозна институционална слабост.

- Заливът на Бургас, макар и по-дълбок, е по-експониран на външни заплахи в сравнение със затворените езерни канали на Варна. При сценарий на военен конфликт в Черно море, осигуряването на сигурността на корабите е значително по-сложно и изисква засилен ресурс от страна на Военноморските сили и Гранична полиция.
- За разлика от Констанца, Бургас все още изостава в интеграцията на нови технологични системи за управление на трафика Липсата на автоматизация създава риск от процедурни забавяния при документалната обработка и координацията между различните ведомства.

Извод от анализа: Пристанище Бургас е незаменим стълб на енергийната сигурност, но неговата устойчивост е пряко зависима от способността на държавата да балансира концесионните отношения и да модернизира навигационната безопасност в залива. Ако Варна е „гъвкавият логистичен мост“, то Бургас е „стратегическият склад“, чието блокиране би имало незабавен и парализиращ ефект върху националната икономика.

5. Сравнителен анализ: Констанца срещу Варна и Бургас

За оценка на транзитната и регионалната конкурентоспособност е необходим сравнителен анализ с Пристанище Констанца в Румъния, което в последните години засилва инвестициите в енергийни терминали и инфраструктура.

5.1. Размер и техническо превъзходство на Констанца

Пристанище Констанца разполага с терминали с дълбочина до 18–19 метра, което позволява обслужване големи кораби. Това надвишава възможностите на българските пристанища, където максималните газенета са 11.5 метра за Варна и 12.5–13.0 метра за Бургас. Освен дълбочината, Констанца инвестира в LNG терминали и проекти за „зелен водород“, което разширява спектъра от енергийни товари и дава предимство в дългосрочен план (Port of Constanta, 2025).

5.2. Предимството на Дунав–Черно море канал и речната свързаност

Каналът Дунав–Черно море предоставя на Румъния директен достъп до централноевропейските пазари чрез речни баржи, което е значително предимство за евтин и ефективен транспорт на въглища, LPG и дизел до страни като Сърбия, Унгария и Австрия. Българските пристанища нямат пряк воден коридор към Дунав; най-близката връзка преминава през железопътни коридори до Русе, което увеличава цената и времето за доставка до Централна Европа. Поради това при масови транзитни натоварвания Констанца е по-ефективен. Предимството на Констанца се корени в процеса на пристанищна регионализация, при който ефективността се диктува от дълбочината на проникване на логистичните вериги във вътрешността на континента (Notteboom & Rodrigue, 2005).

5.3. Регионални ниши и конкурентоспособност на българските пристанища

Въпреки преимуществото на Констанца, Варна и Бургас запазват своите предимства. Географската близост на Бургас до Южна България, Северна Македония и Гърция я прави по-подходяща за доставки към тези пазари, докато Варна, със своя железопътен фериботен комплекс, остава уникална точка за директен прием на жп цистерни от Каспийския регион без претоварване. Освен това по-ниската натовареност

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
на българските пристанища в сравнение с Констанца намалява времето за рейд и позволява по-бързо начало на обработка при кризи (Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, 2025; Port of Constanta, 2025).

6. Оперативни сценарии — оценка на реакцията на пристанищата

Сценарий 1: При продължително спиране на нормалните сухопътни доставки ключовата задача е осигуряване на регазификационен капацитет и алтернативни горива. Разполагането на платформа за съхранение и преработка в Белославското езеро (Варна) би осигурило стабилни обеми, които лесно да се интегрират в националната газопреносна мрежа. Техническите изисквания включват подходяща зона за разполагане, брегова връзка, електрозахранване и оперативни екипи. В Бургас също е възможно разполагане на терминал, но са налични сложни юридически казуси, което е предпоставка за бързото му въвеждане в експлоатация.

Сценарий 2: Блокиране на петролопроводите или морски коридори. При блокиране на петролопроводите Бургас е основният национален ресурс за прием и буфериране на суров петрол и нефтопродукти поради големите резервоарни паркове и директната връзка с рафинерията. Варна би служила като вторична точка за прием на светли дестилати и LPG. Важно е да се осигурят приоритетни договори с операторите за държавни нужди, за да се намалят рисковете от търговско приоритизиране на износ пред вътрешно потребление.

Сценарий 3: Масирани доставки на твърди горива. При нужда от рязко увеличение на вноса на въглища двата пристанища могат да се координират — Варна за прием и складиране, Бургас за бърз транзит и преразпределение към ТЕЦ. Железопътният фериботен комплекс на Варна е особено полезен при доставки от Каспийския басейн.

7. Тесни места, рискове и оперативни пречки

Хидроморфологични ограничения и драгаж Поддържането на необходимите дълбочини е ключово; за Варна това означава устойчиви драгажни операции на Канал 2, за да се постигне и поддържа целево газене поне 12.5 m в критичните участъци. Драгажът изисква постоянни финансови ресурси, екологични оценки и оперативна координация, тъй като извършването му може да повлияе на местните екосистеми и да срещне обществени и регулаторни пречки.

Много от товаро-разтоварните съоръжения в някои кейове на Варна са остарели, което намалява скоростта на обработка и увеличава риска от аварии. Недостатъчният кадрови резерв и липсата на мобилни екипи за бърза поддръжка също са рискови фактори. В Бургас рискът идва от концентрацията на компетенции в рамките на малък брой оператори и политико-административни проблеми, свързани с концесионни договори. Логистичните разходи при транзит остават високи, заради липсата на инфраструктура към вътрешността на сухопътните артерии. Решението на този казус минава през рехабилитацията на жп трасето Варна-Русе, която инвестиция има потенциала да превърне Варна в интермодален коридор, който да свързва Черно море с Централна Европа през Дунав.

Липсата на директна речна връзка (каквато има Констанца) и относителното ограничение на жп и пътни коридори към някои вътрешни дестинации увеличава логистичните разходи при транзитни операции. Рехабилитацията на линията Варна-Русе е стратегически ключова, защото тя може да трансформира Варна в по-ефективен „сухопътен коридор“ към Дунав и централноевропейските пазари.

8. Икономически и екологични съображения

Инвестиционните нужди са значителни и изискват значително финансиране. От екологична гледна точка драгажните операции и увеличеният трафик повлияват крайбрежните екосистеми, качеството на водата и биологичното разнообразие; следователно, всяка интервенция трябва да бъде придружена от оценка на въздействието върху околната среда, мерки за смекчаване и обществено участие. Екологичното управление на пристанищните дейности е критичен фактор за тяхната дългосрочна легитимност и социална приемливост, особено при проекти, свързани с мащабно драгиране (Homsombat et al., 2013).

9. Стратегически препоръки

Въз основа на извършения анализ и идентифицираните критични точки в пристанищната инфраструктура, настоящият раздел представя структурирана рамка от стратегически препоръки. Те са разпределени в три времеви хоризонта – краткосрочен, средносрочен и дългосрочен, с цел осигуряване на плавен преход от спешни оперативни подобрения към устойчиво технологично развитие. Предложените мерки целят не само оптимизиране на капацитета за обработка на енергийни ресурси, но и повишаване на цялостната конкурентоспособност на българските пристанища в регионален мащаб.

9.1. Краткосрочни препоръки

- Приоритетно осигуряване на финансиране за удълбочаване Канал 2 във Варна за достигане на газене минимум 12.5 m.
- Подготовка на технико-правната рамка за експлоатация на мобилни съоръжение (FSRU)
- Създаване на национален оперативен екип за енергийна логистика с ясни процедури за приоритетно резервиране на капацитет и координация между институциите и операторите.

9.2. Средносрочни препоръки

- Модернизация и замяна на остаряла кранова техника, инвестиции в автоматизация и дигитални платформи за управление на пристанищни операции и координация на графици.
- Рехабилитация и ускорение на жп връзката Варна–Русе с цел оптимизиране на транспортните потоци към Дунав.
- Развитие на мултимодални терминали и оптимизация на складовите капацитети за въглища, LPG и светли горива.

9.3. Дългосрочни препоръки

- Изграждане на устойчиви LNG възможности с интегрирана екологична рамка и резервни мощности.
- Стратегическо планиране за конкурентоспособност спрямо Констанца, чрез фокус върху предимствата (жп фериботни коридори, регионални доставки) и подобряване на транзитния капацитет чрез рехабилитация на интермодалните връзки, и целенасочени инвестиции в дълбочини, и терминална механизация

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- Разглеждане на възможности за публично-частни инвестиции и европейско финансиране (CEF, ISFP, рамкови програми) за проекти, свързани с дълбочини, FSRU и интермодална инфраструктура.
- Интеграция на устойчиви екологични практики и адаптация към климатичните промени в проектите за пристанищна инфраструктура (напр. решение за управление на подемите на морското равнище, устойчива енергия за терминалите, контрол на емисиите).

В обобщение, реализацията на тези препоръки ще трансформира пристанищната инфраструктура от логистичен възел в стратегически енергиен и транспортен актив с висока добавена стойност. Постигането на целевите дълбочини, внедряването на модерни технологии и диверсификацията чрез FSRU съоръжения ще гарантират енергийната сигурност на страната и ще превърнат България в ключов фактор в черноморската логистика. Интегрираният подход – съчетаващ държавна инициатива, европейско финансиране и екологична устойчивост – е правилният път за създаване на модерна, гъвкава и устойчива на кризи пристанищна система.

10. План за имплементация и ключови индикатори за изпълнение

Етапна рамка за изпълнение на Фаза 1 (0–12 месеца): юридическа и оперативна подготовка — сключване на рамкови договори за FSRU, определяне на аварийни зони и коридори, стартиране на спешни драгажни операции в най-критичните участъци на Канал 2, формиране на националния оперативен екип за енергийната логистика.

Фаза 2 (12–36 месеца): техническа модернизация — обновяване на основна товаро-разтоварна техника, внедряване на дигитални системи за координация на графици и наличности, начални рехабилитационни работи по жп коридора Варна–Русе, изпълнение на екологични оценки и мерки за драгаж.

Фаза 3 (36–60 месеца): завършване на интермодални и LNG решения — изграждане/закрепване на FSRU/брегови терминал при утвърдени локации, пълна модернизация на мултимодалните терминали, окончателно архитектурно и техническо укрепване на критичните кейови места.

11. Рискове и предизвикателства.

Предвид геополитическата обстановка в Черно море, се налага внедряване на системи за наблюдение и координация с военните и морските служби за защита на плавателните коридори и ключовите инфраструктурни обекти. Изграждане на резервни маршрути и алтернативни доставчици, както и диверсификация на търговските партньори, ще повишат защитата на плавателните пътища.

Разработване и прилагане на планове за въздействие върху околната среда при драгаж и при разполагане на FSRU, включително мерки за защита на биологичното разнообразие, контрол на емисиите и управление на отпадъци.

Инвестициите в пристанищната инфраструктура и логистика имат потенциал да стимулират регионалното икономическо развитие чрез създаване на работни места, повишаване на капацитета за износ и изграждане на логистични клъстери. В същото време е необходимо да се управляват социалните ефекти: преместване на дейности и потенциални въздействия върху рибарските общности, туристическата дейност и градската среда, особено в зони като Варна-Изток и крайбрежните части на Бургас.

12. Заключение

Изводите от настоящият анализ показва, че пристанищата Варна и Бургас имат потенциал да действат като национален енергиен доставчик но техните възможности ще бъдат напълно реализирани само при системен подход, включващ технически,

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

институционални и финансови мерки. Бургас остава като стратегически център за суров петрол и нефтопродукти поради големите резервоарни паркове и връзка с рафинерията. Варна, от своя страна, предлага уникално конкурентно предимство чрез различни начини на доставка, значителните открити складови площи и възможността за разполагане на FSRU в Белославското езеро, което може да осигури гъвкава регазификация. Синергията между двата порта, подкрепена с навременно финансиране за драгаж, модернизация на техника, развитие на LNG решения и рехабилитация на жп коридорите, ще повиши устойчивостта на българската енергийна система и регионалната конкурентоспособност в Черноморския район. Производителността на пристанищната инфраструктура в условия на криза не е само въпрос на техника, но и на капацитет на човешкия капитал в структурите за сигурност, които трябва да координират сложни логистични операции под високо напрежение.

Използвана литература

- Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.
- Министерство на транспорта и съобщенията на Република България.
- Община Бургас.
- Bali, S., Thangalakshmi, S., & Balaji, R. (2022). Renewable energy options for seaports. In OCEANS 2022-Chennai (pp. 1-6). IEEE.
- Bichou, K. (2014). Port Operations, Planning and Logistics. Routledge.
- Eurostat. (2025). Maritime transport of goods by port - Black Sea region (2022–2024 data). European Commission.
- Homsombat, W., Ng, A. K., & Fu, X. (2013). Pollution from main port activities and mitigation strategies. In Maritime Logistics: A Guide to Contemporary Shipping and Port Management (pp. 235-248). Kogan Page.
- Notteboom, T., & Rodrigue, J. P. (2005). Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32(3), 297-313.
- Port of Constanta. (2025). Annual Report: Energy terminal capacities and Danube-Black Sea Canal transit.
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics* (3rd ed.). Routledge.

**МИГРАЦИОННИ ПОТОЦИ КЪМ ЕС: В ТЪРСЕНЕ НА БАЛАНС
МЕЖДУ НАЦИОНАЛНАТА СИГУРНОСТ НА БЪЛГАРИЯ И
ПРАВТА НА МИГРАНТИТЕ**

СВЕТЛА ХРИСТОВА АЛЕКСАНДРОВА

Докторант, катедра „Национална и регионална сигурност“, УНСС

Резюме:

След присъединяването на Република България към Шенген, отговорността като външна граница на ЕС става все по-голяма. При управлението на миграционните процеси, съществуват редица предизвикателства между балансирането на гарантирането на националната сигурност и защитата на правата на мигрантите. Настоящия доклад има за цел да идентифицира предизвикателствата пред успешното миграционно управление.

Ключови думи: миграционни потоци, национална сигурност, права на мигрантите

Abstract:

Following the accession of the Republic of Bulgaria to the Schengen Area, the responsibility of serving as an external EU border has increased significantly. In managing migration processes, there are numerous challenges in balancing the guarantee of national security with the protection of migrants' rights. This report aims to identify the challenges to effective migration management.

Keywords: Migration flows, National security, Migrants' rights

Увод

След миграционната криза в България през 2014-2016 година, когато държавата е изправена пред управлението на големи миграционни потоци (Пенкова, 2022), страната непрекъснато работи в посока на изграждане на управленски капацитет за управление на миграцията. Избухването на конфликти в Близкия Изток преди десет години, сформира миграционна вълна към Европа, от която засегната бе и България. През 2015 година 29 959 бежанци и мигранти са влезли в България. Според данните на Върховния комисариат за бежанците на ООН в целия ЕС са влезли над 1 милион души, като над 970 000 от тях са преплавали Средиземно море, съобщава АФР (Труд, 2015). Динамиката на геополитическата среда през последното десетилетие превръща миграцията от съществуващо явление в централен стълб на европейската сигурност. Избухването на Руската инвазия в Украйна, създаде отново предпоставка за голяма миграционна вълна към България, когато 61 433 украинци, са регистрирани за временна закрила в страната. Възобновяването на конфликтите в Близкия Изток, бомбардировките и нападенията между Иран и САЩ, избухнали през първото тримесечие на 2026 година, прогнозно ще създаде условия за нова миграционна вълна към Европа. България, в ролята си на външна граница на ЕС, особено след присъединяването към Шенгенското пространство е изправена пред предизвикателството, как да гарантира сигурността на държавната граница и едновременно с това да осигури запазване на правата на мигрантите. Настоящият доклад изследва баланса между държавния суверенитет и хуманитарния императив.

1. Предизвикателства пред баланса между Националната сигурност и правата на мигрантите.

Миграцията е глобално и универсално социално явление, съпътстващо развитието на човечеството от най-древни времена. Тя е резултат от сложна съвкупност от икономически, политически, социални, културни и екологични фактори, които в различни етапи от историята поражда движение на хора в търсене на по-добри условия за живот, сигурност и икономическа реализация. В състава на общата миграция, могат да бъдат открити различни видове мигранти, като една част от тях са икономически мигранти, или такива които свободно избират да мигрират, най-често с цел повишаване на благосъстоянието. Друга част от мигрантите са принудително разселени от страната на произход, бежанци или лица с хуманитарен статут, или нелегални мигранти, които са без документи за пребиваване или документално неуточнени мигранти. Предизвикателство за осигуряване на Националната сигурност, се изразява най-вече опазването на границите на държавата от нелегалната миграция, трудности при идентифицирането на членове на радикални организации и предотвратяването на появата и функционирането на трансгранична престъпност, под формата на канали за трафик на хора, контрабанда и други. Справянето с всички посочени предизвикателства, следва да се осъществяват в унисон с опазването на международните човешки права. Като обект на изследване, доклада разглежда Миграционните процеси към ЕС и тяхното отражение върху националната среда за сигурност. Като предмет на изследването, фокусът е насочен към стратегическите механизми, които да бъдат приложени в България за успешното ефикасно съвместяване на граничния контрол със защитата на основните човешки права.

1.1. Анализ на актуалното състояние на международната миграция в България.

Осигуряване на защитата на държавната граница и опазването на националната сигурност, стъпва на анализ на миграционните процеси. С цел илюстриране на миграционната картина в България, следва да бъдат представени данни за лицата потърсили международна закрила на територията на Република България. Данни за тенденциите, свързани с подадените молби за убежище са представени в Таблица 1.

Табл. 1. Брой на лицата, подали молба за международна закрила за първи път в Република България и ЕС за периода от 2013 г. до октомври 2024 г.

Година	Брой	
	България	ЕС-27
2013	6 980	-
2014	10 805	530 560
2015	20 160	1 216 860
2016	18 990	1 166 815
2017	3 470	620 265
2018	2 465	564 680
2019	2 075	628 930
2020	3 460	415 235
2021	10 890	535 985
2022	20 260	873 680
2023	22 390	1 049 550
2024	11 155	776 590
Общо	133 100	8 379 150

Източник: Eurostat, 2026

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

От данните, представени в Таблица 1 илюстрира дванадесет годишен период на повишена европейска и национална имиграция. Общият брой на хората, подали молба за убежище за първи път за същия период на ниво ЕС възлиза на 8 379 150, докато по този показател в България са кандидатствали 133 100 души. В процентно съотношение делът на тези, потърсили закрила в страната, съотнесено към общоевропейските молби възлиза на 1,59%, което нарежда България сред слабозасегнатите въпреки стратегическото си местоположение като външна граница на ЕС, а и като страна, граничеща с Турция, която понастоящем е втората страна в световен мащаб по брой приети мигранти (Galan, 2025).

Други данни, чиито интерпретации, могат да имат отношение към националната сигурност, са онези, свързани с нелегалната миграция. С годините тя тенденциозно нараства, като според МВР през последния отчетен период на 2023 г. са задържани общо 18 554 граждани на трети страни. От тях на вход на държавната граница – 1803, на изход без регистрация – 1990 и установени в незаконен престой във вътрешността на страната – 14 761 лица. Спрямо общия брой на задържаните през 2022 г. (16 767) се отчита 10,7% увеличение. Тенденцията се запазва и през следващите две години. Последните отчетени данни на МВР на Република България за състоянието на миграционния натиск за месец февруари на 2026 година, са- 387 граждани на трети страни са направили опит да преминат незаконно през границите на страната на вход (382 на границата с Турция, четири на границата с Гърция и един на границата със Северна Македония). Отчита се намаление с 44,3% в сравнение с февруари 2025 г. (695 лица). През периода 01.01-28.02.2026 г. 795 лица са направили опит да преминат през границите на страната на вход, което е с 48,5% по-малко спрямо същия период на 2025 г. (1543 лица). (Министерство на вътрешните работи, 2023)

На вход на държавната граница са задържани 29 граждани на трети страни, от които 18 на зелена граница (17 на границата с Турция и 1 на границата със Северна Македония), 4 при извършване на компенсиращи мерки на границата с Гърция и 7 на ГКПП на границата с Р Турция. Отчита се 56,1% намаление спрямо февруари 2025 г. (66). През периода 01.01-28.02.2026 г. са задържани 138 граждани на трети страни, от които 124 на зелена граница и 14 на ГКПП. Наблюдава се 36,7% намаление в сравнение със същия период на 2025 г. (218 лица) (МВР, 2026).

На изход на държавната граница са задържани 63 граждани на трети страни (31 без регистрация в AFIS), от които 24 на зелена граница (18 на границата с Р Сърбия и 6 на границата с Р Турция), 31 при извършване на компенсиращи мерки (27 на границата с Румъния и 4 на границата с Р Гърция) и 8 на ГКПП (4 на въздушна граница, 2 на границата с Р Сърбия и 2 на границата с Р Северна Македония). Отчита се 69,3% намаление спрямо февруари 2025 г. (205 лица, от които 73 без AFIS). През периода 01.01-28.02.2026 г. са задържани 145 лица (78 без AFIS), от които 131 на зелена граница и 14 на ГКПП. В сравнение със същия период на 2025 г., когато са задържани 287 лица (126 без AFIS), се отчита 49,5% намаление.(МВР, 2026)

От представената статистика на МВР може да бъде изведено, че миграционният натиск се е увеличавал до 2023 г., с нарастване на броя на незаконно пребиваващите във вътрешността на страната. През 2025-2026 година се наблюдава редуциране на опитите за незаконно преминаване и задържания на границата, което може да се дължи на подобрена охрана на границите, мерки на МВР и международно сътрудничество. За анализирането на съседните държави, като имащи влияние върху миграцията в България, Турция остава ключовата точка за миграционен натиск, докато Гърция и Северна Македония имат минимално участие. За целите на изследването, на фона на актуалното състояние на миграцията, следва да бъдат изведени правата на мигрантите.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Присъединяването на България и Румъния към Шенгенското пространство е свързано с редица институционални и оперативни промени. Инвестиции в техническо оборудване, развитие на интегрирани системи и обучение на персонала, са част от покриването на критериите за присъединяване. Фронтекс отчита, че след 2020 г. България е сред страните с най-значителен ръст на внедрени иновации в наблюдението на границите – включително използване на дронове, термовизионни камери, биометрични идентификатори и интегрирани комуникационни системи. Според доклади на българските гранични служби, съвместните операции с Турция и засиленото патрулиране по българо-турската граница са довели до намаляване на нелегалното преминаване и на каналите за трафик на хора. За да се справим с нарастващото миграционно натоварване и да осигурим безопасността на страната, както и на мигрантите, следва да бъдат предприети стратегии, които да оптимизират процесите на миграция, да намалят натоварването на границите и да избегнат прекомерни социални и икономически проблеми (Стойнев, n.d.).

1.2. Права на мигрантите. Правна рамка.

Защитата на мигрантите представлява не еднозначно етична или хуманитарна грижа, а правно обосновано задължение, което произтича от международни, регионални и национални нормативни актове. Във време на засилена миграция, гарантирането на правата на мигрантите е ключов показател за спазване на правовата държава и за интегрирането на принципите на хуманност в международната политика. Основополагаща за защитата на правата на човека, е международната правна рамка. Женевската конвенция за статута на бежанците (1951 г.) и нейният протокол от 1967 г. са основополагащи за разбирането на международните задължения на държавите към лицата, бягащи от преследване. Един от централните принципи е забраната за връщането на бежанец в страна, където неговият живот или свобода биха били застрашени поради раса, религия, националност, принадлежност към определена социална група или политическо убеждение. Този принцип е признат за общодържавен и неговото нарушаване, може да подведе държавата под международна отговорност. За България, като страна член на ЕС, основополагаща за националното законодателство се явява европейската рамка. В рамките на Хартата на основните права на Европейския съюз се закрепват права, които пряко засягат мигрантите и търсещите убежище. Сред основните са: правото на убежище (чл. 18) и забраната за принудително извеждане от страната (чл. 19). Хартата изисква, гарантиране на справедлив преглед на индивидуалните случаи, преди прилагането на процедурите за прием и връщане на мигранти. Този процес гарантира, невъзможност за автоматично или масовото връщане на мигранти, без оценка на рискове за живота и свободата им. На национално ниво, основния регламент е поместен в Закона за убежището и бежанците. Той служи за прилагане на международните стандарти. Основни елементи на закона са:

- гарантиране на индивидуален достъп до процедура по предоставяне на убежище;
- осигуряване на правото на съдебен и административен контрол върху решенията за отказ
- регламентиране на временното настаняване, социалната помощ и правото на труд за лицата, чакащи решение по молбата.

С извеждането на основните елементи на закона, се удостоверява, че защитата на мигрантите не е едностранен акт, а институционално структурирана процедура, която обвързва държавата с международните и регионалните стандарти за правата на човека. Комбинацията от международни, регионални и национални нормативни актове създава многостепенна правна рамка, която цели да балансира държавния интерес за контрол

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

върху миграцията с необходимостта от защита на уязвими групи. На европейската арена на миграцията, отделните държави-членки не трябва единствено да прокарат собствените си национални интереси спрямо незаконната миграция, тъй като това би могло да противоречи на национални интереси на някоя друга държава, примери за което е решението за квотно разпределение на мигрантите. Трябва да има общи европейски решения за проблем, който засяга всички в Европа (Focus, 2024).

1.3 Противоречия между осигуряване на Националната сигурност и опазване на човешките права

Миграционната политика на съвременните държави, включително България, се прилага между две фундаментални, но често противоположни цели. От една страна гарантиране на националната сигурност, от друга страна опазване на правата на човека. При взаимодействието между двете, се формират специфични конфликтни точки, в които решения на всяко ниво на управление имат комплексни социални, правни и хуманитарни последици. Могат да бъдат разгледани редица примери, които противопоставят осигуряването на националната сигурност срещу опазването на правата на човека. Безспорно, една от най-видимите мерки за контрол на миграционните потоци е изграждането на физически бариери – огради, подпорни стени, наблюдателни постове и технологични системи за ранно предупреждение. Приложението на тези подходи в редица държави, подплатени с доказваща статистика, доказват че физическите прегради ефективно намаляват броя на нелегалните преминавания и временно облекчават натиска върху граничните служби. Това е едната гледна точка, разглеждайки сигурността. Едновременно с това, тези мерки създават предпоставка за ориентиране на мигрантите към алтернативни, в много случаи и значително по-опасни маршрути, които се намират в неохраняеми територии, което всъщност повишава риска за живота и здравето на мигрантите. С този пример, може да бъде илюстрирана „цената на сигурността“, която всъщност се изразява в защитата на държавната граница, за сметка на човешки животи. Този феномен е документиран в редица емпирични проучвания в региона на Балканите и Средиземноморието (UNHCR, 2017; IOM, 2019), които показват увеличение на инциденти с мигранти при опити за обход на оградите, включително преминавания през реки, планински терени и минирани зони.

Друг пример, изключително разпространен в практиката са отблъскващите механизми, или иначе казано отблъскванията на мигранти на границата, практикувани с цел незабавно предотвратяване на незаконен достъп. Те често водят до преминаване на чужденците обратно към територията на трета държава, без индивидуална преценка на тяхното право на убежище. Международните организации като UNHCR и Amnesty International подчертават, че колективните отблъскващи механизми, нарушават принципа на не връщане – фундаментален елемент на международното бежанско право. Ефективността им от гледна точка на „чистата статистика“ за сигурност е неоспорима: намаляват броя на установените незаконни преминавания. Въпреки това, социалната и правната цена се изразява в нарушаване на индивидуалните права и потенциално увеличаване на нелегалния престой във вътрешността на държавата, което създава вторични хуманитарни и правни рискове.

След прилагането на механизми на първа инстанция на миграционното управление- границата, стои разглеждането на последващото настаняване в центрове от затворен тип. В определени случаи, това е задължително условие до завършване на легализацията на мигрантите. В други случаи, обаче престоят за определени лица е с много дълга продължителност. Този продължителен престой, поражда конфликт с правото на лична свобода и правата на човека, особено когато няма ясно определен

максимален срок или ефективни съдебни механизми за контрол. Научни изследвания и доклади на международни организации показват, че психологическият стрес, ограничаването на движението и социалната изолация оказват сериозно влияние върху благосъстоянието на задържаните лица (European Migration Network, 2020). От гледна точка на националната сигурност, центровете намаляват риска от незаконен престой и криминални инциденти, но едновременно с това създават етичен и правен компромис между безопасност и човешки права.

От анализа на конфликтните точки, описани в предходния абзац, показват, че балансът между националната сигурност и хуманитарност, или опазване на правата на човека има висока цена и многоаспектен характер. Тази рамка позволява критично оценяване на политическите решения и предлага научно обосновани препоръки за оптимизиране на мерките, така че те да минимизират хуманитарната „цена“ и да осигуряват адекватна защита на границите.

1.4. Изводи и препоръки

Направеният анализ показва, че постигането на устойчивост между сигурността и защитата на правата на човека изисква комплексен подход, който надхвърля познатите-практикувани мерки за граничен контрол. В този смисъл могат да се формулират няколко основни насоки.

На първо място, съществено значение има дигитализацията на граничната сигурност. Дигитализацията е ключът към бъдещето, аналогично и в охраняването на границите. Въвеждането на съвременни биометрични системи и използването на технологии, базирани на изкуствен интелект, създават възможност за по-ефективно управление на миграционните процеси. Подобни решения позволяват по-бърза идентификация на лицата и по-добро прогнозиране на миграционния натиск, което от своя страна намалява необходимостта от използване на физическа сила и извънредни мерки. Така контролът върху границите постепенно се измества от реактивен към превантивен модел.

На второ място, от ключово значение е укрепването на институционалния капацитет. Практиката показва, че ефективността на прилаганите мерки зависи не само от нормативната рамка, но и от подготовката на служителите на терен. В тази връзка е необходимо да се акцентира върху обучението им в областта на правата на човека, международното право за убежище и работата с уязвими групи. Наред с това, развитието на комуникационни умения и межкултурна компетентност може да допринесе за намаляване на напрежението в гранични ситуации и за по-релевантното реагиране при кризисни обстоятелства.

На трето място, не може да се пренебрегне значението на европейската солидарност. Миграционният натиск засяга в най-голяма степен държавите по външните граници на Европейския съюз, което създава дисбаланс в разпределението на отговорностите. В този контекст активното участие в процесите по реформиране на Пакта за миграция и убежище е от съществено значение. Необходимо е изграждането на ефективни механизми за споделяне на тежестта между държавите членки, така че да се избегне превръщането на страните на първа линия в своеобразни буферни зони.

В обобщение може да се посочи, че устойчивото управление на миграцията изисква съчетаване на технологични иновации, добре подготвени институции и координирани действия на европейско ниво. Само чрез такъв интегриран подход може да се постигне баланс, при който сигурността и защитата на човешките права се разглеждат като взаимно допълващи се, а не като противопоставени цели.

Заклучение

В заключение от направеното изследване, може да бъде изведено, че е направено аналитично представяне на актуалното състояние на миграцията в България, в частност незаконната миграция. Разгледани са механизмите за противодействие на незаконната миграция и осигуряване на националната сигурност, Сравнителния анализ между методите за осигуряване на националната сигурност, и едновременно с това разглеждането от гледна точка на осигуряване правата на човека, представя един обзорец поглед на взаимоищключващите се механизми, които от една страна са ефективни за осигуряване на националната сигурност, но от друга страна водят до нарушаване на правата на човека.

Предложените препоръки, са всъщност поставянето на мост между двата елемента на управление на миграционните процеси и своеобразен пример за модернизация и заимстване на добри европейски практики, за по-ефикасното охраняване на държавните граници.

Благодарности

Настоящото изследване съдържа резултати, реализирани в рамките на проект № КП-06-Н95/10 „Управление на смесени миграционни потоци в Република България: между съществуващата парадигма и нуждата от стратегически подход“, финансиран от Фонд „Научни изследвания“ към Министерството на образованието и науката.

Използвана литература

- European Migration Network (2020). Detention and alternatives to detention in international protection and return procedures. Brussels: European Migration Network. Available at: https://home-affairs.ec.europa.eu/networks/european-migration-network-emn/emn-studies_en.
- Eurostat. (2026). Asylum applicants by type, citizenship, age and sex - monthly data. https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/MIGR_ASYAPPCTZM/default/table?lang=en [accessed 23.02.2026].
- Galan, S. (2025). Ranking of the largest refugee-hosting countries as of end-2024.
- IOM (2019). Fatal Journeys Volume 4: Missing Migrant Children. Geneva: International Organization for Migration.
- UNHCR (2017). Desperate Journeys: Refugees and migrants arriving in Europe and at Europe's borders. Geneva: United Nations High Commissioner for Refugees. Available at: <https://www.unhcr.org/desperate-journeys-2017>
- Fokus.bg. (2024, 11 ноември). *Гл. ас. д-р Атанас Димитров, 2024. Отделните държави-членки на ЕС не трябва да прокарват единствено собствените си интереси спрямо незаконната миграция.* Интервю за Радио Фокус. <https://www.focus-news.net/novini/Bulgaria/Gl-as-d-r-Atanas-Dimitrov-Otdelnite-durzhavi-chlenki-na-ES-ne-tryabva-da-prokarvat-edinstveno-sobstvenite-si-interesi-spramo-nezakonnata-migraciya-2331346>.
- МВР. (2026). Месечна информация относно миграционната обстановка¹ в Република България за февруари 2026 г.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Пенкова, Ц. (2022). Антикризисни мерки в България при големи миграционни потоци. Научни Трудове на УНСС (3). <https://doi.org/10.37075/RP.2022.3.09>.

Стойнев, В. (2025). Управление на миграционните потоци и укрепване на граничната сигурност – стратегии, предизвикателства и решения за България и Европейския съюз в контекста на глобалната миграция. Security & Defense, Issue 1. <https://doi.org/10.70265/AAUX9660>.

Труд. (2015, 22 декември). Почти 30 хиляди бежанци и мигранти са влезли в България през 2015 година. <https://trud.bg/a/articles/article-5189300>.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
**ИКОНОМИЧЕСКИ ИЗМЕРЕНИЯ НА ЛЕГАЛНАТА МИГРАЦИЯ В
БЪЛГАРИЯ ОТ ТРЕТИ СТРАНИ (2020–2025)**

БОЯН ДИМИТРОВ КИРОВ

*Студент, спец. „Управление на киберсигурността“, катедра „Национална и
регионална сигурност“, УНСС*

Резюме

Настоящият доклад разглежда икономическите измерения на легалната трудова миграция от трети страни в България за периода 2020–2025 г. Разгледани са основните тенденции в броя на чуждестранните работници, както и факторите, които влияят на българската икономика.

Основният фокус е анализирането на структурата на мигрантите по страни на произход, пол и възраст, както и тяхното разпределение по икономически сектори и региони. Отделено е внимание и на икономическите аспекти на процеса, включително разходите за работодателите, свързани с наемането и задържането на работници от трети страни, както и тяхното участие в икономическата дейност.

В доклада се разгледа и влиянието на трудовата миграция върху пазара на труда и местната икономика, като е отчетена връзката между недостига на работна сила, демографските процеси и необходимостта от привличане на работници от чужбина.

Ключови думи: *трудова миграция, заетост, пазар на труда, демография, разходи, ползи*

Abstract

This report examines the economic dimensions of legal labor migration from third countries to Bulgaria for the period 2020–2025. It analyzes the main trends in the number of foreign workers and the factors driving their growing importance to the Bulgarian economy.

The focus is on the structure of migrants by country of origin, gender, and age, as well as their distribution across economic sectors and regions. Particular attention is given to the economic aspects of the process, including the costs for employers related to hiring and retaining workers from third countries, as well as their participation in economic activity. The report further explores the impact of labor migration on the labor market and the local economy, highlighting the relationship between labor shortages, demographic trends, and the need to attract workers from abroad.

Keywords: *labor migration, employment, labor market, demography, costs, benefits*

Увод

През последните десетилетия България се характеризира с изразена демографска криза, която оказва съществено влияние върху пазара на труда и икономическото развитие на страната. Данните показват, че България е сред държавите в Европейския съюз с най-бързо намаляващо население, като тенденцията се дължи на отрицателен естествен прираст, ниска раждаемост и застаряване на населението. (Eurostat, 2025b) Този процес води до свиване на работната сила и създава сериозни предизвикателства пред икономиката, включително недостиг на трудови ресурси и затруднения в поддържането на икономическия растеж на страната.

В същото време нивото на безработица остава ниско, което означава, че свободната работна ръка е ограничена. Тези тенденции насочват работодателите към наемане на работници от трети страни, за да компенсират недостига на кадри. На

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
европейско ниво миграцията бива разглеждана като фактор, който е необходим за поддържането и ефективността на пазара на труда и икономическата активност. (European Commission, 2025)

Обект на изследването е легалната трудова миграция към България, като фокусът е върху работниците от трети страни, които се наемат в различни икономически сектори, а като **предмет** се обособяват икономическите ефекти от тази миграция, включително влиянието и върху пазара на труда, разходите, които имат работодателите, както и ползите за държавата.

Целта на настоящия доклад е да бъдат анализирани икономическите измерения на легалната миграция от трети страни в Република България за периода 2020-2025г., както и да се разгледат основните тенденции и ефекти. За постигане на тази цел са поставени следните **задачи**:

- Да се анализира броят на трудовите мигранти от трети страни за периода 2020-2025г.;
- Да се разгледа тяхната демографска структура;
- Да се анализират секторите, в които те работят;
- Да се оцени икономическото им влияние върху бизнеса и държавата.

Тезата е, че легалната трудова миграция от трети страни става все по-важна за функционирането на българската икономика, тъй като компенсира недостига на работна сила от български граждани, но същевременно поставя различни икономически и организационни затруднения.

Основното **ограничение** на изследването е периода 2020-2025 г., което не позволява проследяване на по-дългосрочни тенденции. Данните, използвани в това изследване са събрани от различни легитимни източници, като между тях съществуват различия в методологията и начина на отчитане, което налага тълкуване на информацията по различни начини. Ограничение съществува и при оценката на икономическите ефекти, тъй като липсват преки измерители за приноса на работниците от трети страни, което налага използването на приблизителни и индиректни оценки.

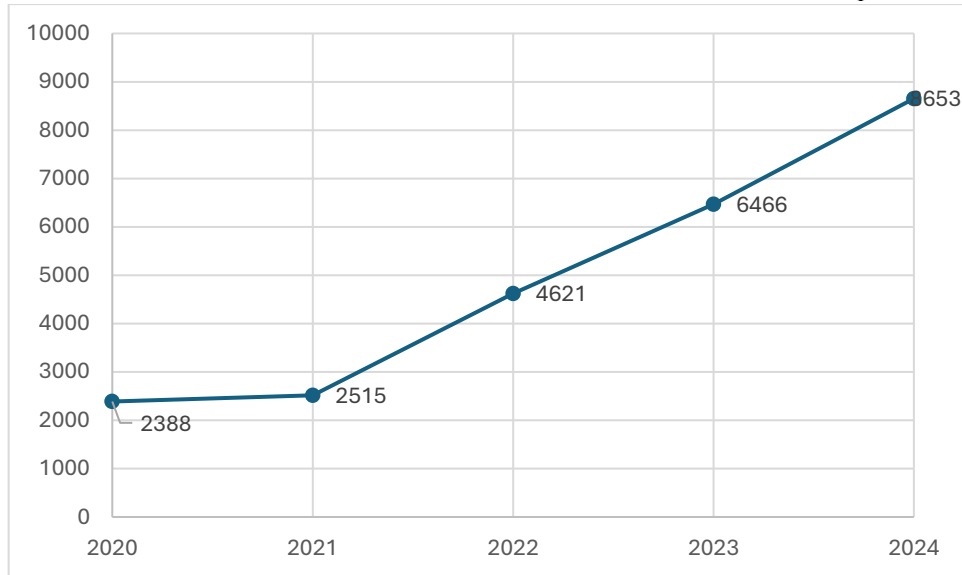
Източниците на информация включват официални данни от Националния статистически институт (НСИ) на Република България, Евростат, Министерство на вътрешните работи на Република България, Агенция по заетостта, Министерство на труда и социалната политика на Република България.

Анализ на текущата ситуация и динамика на легалната миграция от трети страни в България

За последното тримесечие на 2025 г. безработицата в България е около 3.2%, което предполага, че наличната работна сила е ограничена и работодателите срещат затруднения при намиране на персонал. (НСИ, 2026) В резултат на тези процеси все повече работодатели се насочват към наемане на работници от трети страни с цел да се компенсира недостигът на работна сила. По данни на Европейската комисия към 2024 г. в България пребивават около 144 хиляди граждани на трети държави. (European Commission, 2026)

Една от възможностите да се проследи развитието на този процес е чрез данните за издадени първи разрешения за пребиваване с цел трудова заетост, публикувани от Евростат.

Данните за периода 2020–2024 г., представени във Фигура 1, показват ясно изразена възходяща тенденция за наемане на персонал от чужбина:



Фигура 1. Динамика на първите разрешения за пребиваване с цел заетост (2020-2024 г.)

Източник: Eurostat

Както се вижда от Фигура 1, в рамките на няколко години броят на разрешенията за пребиваване и работа нараства значително, като от малко под 2400 броя през 2020 г. достигат до над 8600 броя през 2024 г. (Eurostat, 2025с) Това означава, че само за четири години издадените разрешителни са се увеличили с повече от три пъти. Най-сериозното нарастване се наблюдава след 2021 г., когато икономиката започва да се възстановява след Ковид пандемията и търсенето на работна сила рязко се увеличава.

Наблюдаваният ръст е резултат от различни фактори. От една страна, все по-малко български граждани са налични на пазара на труда, а от друга, в много отрасли се изисква постоянен приток на работници, които могат бързо да бъдат включени в производствения процес. Именно това обяснява защо се наблюдава засилено издаване на разрешения за пребиваване с цел трудова заетост.

Важно да се направи уточнение, че данните, които са представени в Фигура 1, отразяват основно дългосрочната заетост т.е. работници, които получават разрешение за по-продължителен престой в страната, който обикновено е над 12 месеца. Евростат отчита разрешенията за дългосрочно пребиваване към 31 декември на съответната година, което означава, че част от работниците, особено тези, които идват за краткосрочна или сезонна работа, не попадат в тази статистика. Поради това реалният брой на работниците от трети страни, участващи в българската икономика, е по-висок от този, който се вижда в официалните данни за пребиваване. (Институт за пазарна икономика, 2026)

В допълнение към това, голяма част от трудовата миграция всъщност идва от сезонните и краткосрочните работници, които не се виждат в данните на Евростат. По данни за 2025 г. в България са допуснати близо 46 000 чуждестранни работници от трети страни, което е ръст с над 22% спрямо предходната година, когато те са около 34 700. (Сега, 2026) Това показва, че през последните години все повече работодатели разчитат на работна сила от чужбина, за да компенсират недостига на кадри от България.

Структура на мигрантите от трети страни в България

Разбирането на миграционните процеси изисква да бъде разгледано движението на работната сила като директен отговор на икономическия дисбаланс на различните географски региони. Според този концептуален модел, трудовата миграция бива задвижена от т. нар. привличащи фактори, които са налични в приемащата държава. (Al-Khudairy, 2024) В България тези фактори се изразяват в нарастващото търсене на работна сила, недостига на местни кадри, по-голям икономически и социологически стимул, което налага по-задълбочен анализ на структурата на работниците избиращи страната като крайна дестинация за работа.

Анализът включва както страните на произход, така и основни демографски характеристики като пол и възраст. Именно тези фактори определят в кои сектори се реализира тази работна сила и как тя се вписва в нуждите на пазара на труда:

- **Страни на произход:**

През последните години се наблюдава ясна промяна в географската структура на трудовата миграция към България. Ако в миналото по-голямата част от чуждестранните работници са били от съседни или близки държави, днес все по-голям дял заемат граждани на страни от Азия.

Основните държави, от които идват работници в България, са Узбекистан, Турция, Киргизстан, Непал и Индия. По данни от публични източници и анализи на пазара на труда, именно тези страни формират най-голям дял от новопристигналите работници през последните години. (БНР, 2025)

Особено силно нараства броят на работниците от Узбекистан и Турция, като през последните години те заемат водещи позиции по брой издадени разрешения. В същото време се наблюдава и бързо увеличаване на работниците от Непал и Индия, което показва, че България постепенно се включва в по-широки международни миграционни потоци.

Тази промяна в страните на произход е свързана както с наличието на свободна работна сила в тези държави, която търси варианти за по-добри възможности за развитие, така и с по-ниските разходи за наемане в сравнение с работници от Европейския съюз.

- **Полова структура:**

По отношение на половата структура се наблюдава силно изразено преобладаване на мъжете сред работниците от трети страни. Причината за това е, че голяма част от тях са заети в сектори като строителство, производство, складове, транспорт и логистика, където се изисква физически труд и издръжливост.

Жените също участват в трудовата миграция, но в по-малка степен. Те по-често са заети в услуги, които не изискват много голямо физическо натоварване, като хотелиерство, ресторантьорство и обслужващ персонал.

Това показва, че трудовата миграцията и изборът на персонал е силно зависим от търсенето на конкретните видове труд, а не е равномерно разпределен по пол.

- **Възрастова структура:**

Работниците от трети страни в България са предимно в активна трудоспособна възраст. В повечето случаи те попадат в диапазона между 20 и 45 години, което ги прави подходящи за работа в динамична и често физически натоварена среда.

Причината за това е, че работодателите търсят хора, които могат бързо да се

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

адаптират, да са физически подготвени, за да бъдат ефективни в производствения процес. Заради това делът на по-възрастните работници е сравнително нисък.

С изложеното можем да направим заключение, че структурата на работниците от трети страни в България се характеризира с няколко основни особености: доминиране на кадри от азиатските държави като Непал, Индия, Казакхстан, Узбекистан и т.н., преобладаване на повече мъже, отколкото жени и изискване на работници в активна трудоспособна възраст. Тези характеристики показват, че трудовата миграция е насочена основно към покриване на конкретни нужди на пазара на труда, свързани с недостига на работници в определени сектори.

Икономическо разпределение на легалните мигранти от трети страни в България

За да бъде анализирана трудовата миграция е необходимо да се разгледа не само колко е броят на работниците от трети страни, но и в кои части на икономиката се реализират. Разпределението им по сектори и региони може да бъде разгледан и като индикатор къде недостигът на работна сила е най-сериозен и в кои дейности работодателите разчитат най-силно на чуждестранни работници.

В секторно отношение, работниците от трети страни са концентрирани основно в няколко области. Най-голям дял от тях са заети в производство и по-конкретно в хранително-вкусовата промишленост, мебелно производство, производство на метални съоръжения и др., където има постоянен недостиг на персонал, особено за ниско и средноквалифицирани позиции. Именно в този сектор най-често се реализират работниците с продължително пребиваване в страната. Подобна е ситуацията и в сектора на строителството, където се търси физически труд и изпълнение на нискоквалифицирани дейности. (Economic.bg, 2025)

Сезонната заетост, която се характеризира със срок на пребиваване от 3 до 9 месеца, от своя страна, е концентрирана основно в туризма и селското стопанство. В туристическите курорти чуждестранните работници се наемат предимно през летните и зимните месеци като извършват професии в хотелиерството и ресторантьорството. В селското стопанство те се използват за сезонни дейности като бране на продукция и обработка на земеделски култури. Освен това се наблюдава и нарастващо участие на чуждестранни работници в транспорта и логистиката, което е свързано с развитието на международната търговия и нуждата от ефективни доставки.

От географска гледна точка, разпределението на тези работници съответства на икономическите нужди в страната. Най-голяма концентрация се наблюдава в София, където са съсредоточени значителна част от предприятията и услугите. Висока заетост има и в Пловдив, където индустриалните зони привличат голям брой работници в производството. (НСИ, 2025) Зимните и летните курорти, от своя страна, са основни райони за сезонна заетост в туризма, където през активните месеци търсенето на работна сила значително нараства. Това разпределение показва, че трудовата миграция от трети страни не е равномерна, а е силно концентрирана в конкретни сектори и региони, където недостигът на работна сила е най-осезаем. Тази концентрация в специфични отрасли потвърждава ролята на миграцията като инструмент за социално-икономическа адаптация на пазара на труда. Именно в тези области чуждестранните работници се превръщат във важен ресурс за поддържане на икономическата активност на предприятията. Според съвременните проучвания в тази област, съществува взаимовръзка между интензивността на миграционните процеси, динамиката на средната работна заплата и нивата на заетост в приемащата държава. (Lupak et al., 2022)

Това показва, че трудовата миграция е свързана с моментното състояние на пазара на труда в България.

Икономически измерения на трудовата миграция от трети страни

Трудовата миграция от трети страни има пряко отражение върху икономиката на страната, като влияе както върху разходите на работодателите, така и върху приходите и функционирането на пазара на труда. В този смисъл тя не може да се разглежда само като демографски или социален процес, а като фактор с ясно изразено икономическо значение. На първо място, наемането на работници от трети страни е свързано със значителни **разходи** от страна на работодателите. За разлика от наемането на местна работна сила, тук се включват редица допълнителни елементи, свързани с дълги по срок административни процедури, посреднически услуги, транспорт и разходи по настаняване.

Разходите, свързани с наемането на работници от трети страни, могат да бъдат разграничени на такива преди пристигането на съответния работник и такива след неговото включване в работния процес.

Таблица 1. Основни разходи за наемане на работник от трета страна

Етап	Вид разход	Приблизителна стойност
Преди пристигане	• Такса към посредническа агенция	500-1000+ евро
	• Превод и легализация на документи	60-80 евро
	• Медицинска застраховка	~50 евро
	• Държавни такси	~55 евро
	• Издаване на лична карта	20-100 евро
	• Самолетен билет (в зависимост от държавата)	~350 евро
След пристигане	• Работна заплата	(според позицията)
	• Настаняване	~250 евро на месец
	• Ваучери за храна	102 евро на месец

Източник: Оценка на база пазарна практика и наблюдения

Както се вижда от Таблица 1, разходите за работодателя започват още преди реалното пристигане на работника и продължават през целия период на заетост. Това показва, че наемането на работници от трети страни е свързано със голяма финансова ангажираност, която е близка до нивото на трудовото възнаграждение. На практика често се приема, че наемането на работници от трети страни е по-евтино решение поради по-ниските заплати, които те изискват. В действителност обаче, ако се вземат предвид всички съпътстващи разходи, това не винаги е така. В редица случаи първоначалните разходи могат да достигнат над 1000 евро на работник още преди той да е започнал работа. Допълнително, самият процес по набиране и пристигане на работниците е сравнително бавен и обикновено отнема между 6 и 8 месеца, а в някои случаи дори повече. (Jobs.bg, 2025) Процедурата за издаване на разрешение за пребиваване и работа изисква голям набор от документи и изисквания към тях, което до голяма степен е причината за този дълъг процес (Агенция по заетостта, б.д.). Тези бюрократични процедури могат да бъдат разгледани и като необходима регулаторна рамка за държавата. Научните анализи в тази област подчертават, че ефективното управление на миграционните потоци изисква стабилна правна основа, която да гарантира защитата на националния интерес и социална стабилност (Bugaichuk et al., 2021). Това изисква от

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

работодателите внимателно да планират нуждите си предварително и да поемат риск, свързан с времето за реално включване на работника в дейността.

Високият праг на първоначалните разходи и административната сложност показват, че България все още не е разработила улеснена политика за икономическа интеграция на чужденци. В своето изследване Димитров (2024) подчертава, че липсата на национална стратегия възпрепятства заетостта. Това позволява да се направи извод, че цялата икономическа и организационна тежест се прехвърля към частния сектор, създавайки парадокса, че докато икономиката има липса на кадри, институционалните бариери и високите съпътстващи разходи правят процеса по наемане на работници от трети страни свързан с високи разходи и рискове за бизнеса.

Въпреки тези разходи и организационни затруднения, работодателите продължават активно да търсят работници от трети страни. Основната причина за това е недостигът на работна сила на вътрешния пазар, който е пряко свързан с демографските процеси в страната. Намаляването на населението води до ограничена наличност на работници, но в същото време значителна част от българските предприятия работят за външни пазари, като Европейския съюз или глобални клиенти. Това означава, че обемът на работа не намалява, а необходимостта от персонал се запазва или дори нараства. Това е причината работниците от трети страни не изместват местните кадри, а по-скоро запълват позиции, за които няма достатъчно кандидати. На ниво предприятия, ефектът от трудовата миграция е пряко свързан с възможността за продължаване на дейността. В сектори като производство, строителство и туризъм, където недостигът на работна сила е най-сериозен, чуждестранните работници позволяват на фирмите да изпълняват поръчки и да поддържат своята конкурентоспособност. Без привличането на работници от трети страни част от предприятията биха били принудени да ограничат дейността си, което би довело както загуби за самите работодатели, така и за държавния бюджет.

В допълнение към финансовите разходи, работодателите поемат и съществен риск, свързан с качеството и задържането на работната сила от трети страни. В някои случаи се наблюдава несъответствие между очакванията на работодателя и реалните умения на работниците, което може да доведе до по-ниска ефективност на работния процес и необходимост от замяна на кандидати с други. Съществува и риск част от работниците да напуснат работното си място и да се насочат към други държави или работодатели, което води до допълнителни загуби за бизнеса, особено предвид вече направените инвестиции по наемането им.

За да бъдат избегнати тези рискове е важен предварителният подбор на кандидатите и използването на опитен и надежден посредник, който чрез интервюта и проверка на реалните умения на кандидатите да гарантира по-добро съответствие между изисквания и реални компетенции. Активното управление на човешките ресурси и осигуряването на подходящи условия на труд, социална среда и допълнителни придобивки могат да стимулират работниците да останат за по-дълъг период и да гарантират повишаване на производителността.

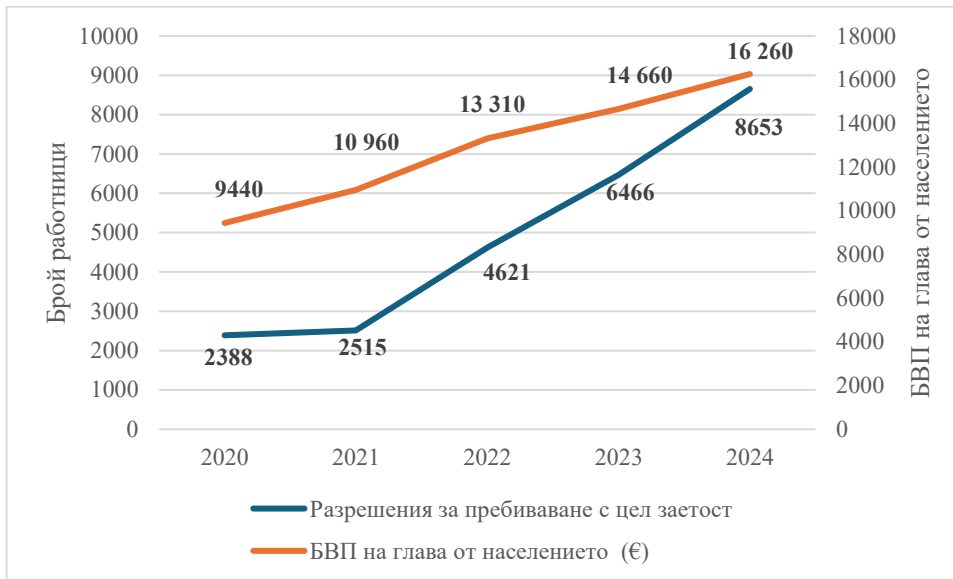
Влияние на трудовата миграция върху икономиката

Според Европейската комисия след 2021 г. растежът на заетостта в Европейския съюз до голяма степен се дължи на нарастването на наемането на хора, родени извън ЕС. В този доклад се доказва, че мигрантите не само запълват недостига в пазара на труда, а и допринасят за развитието на икономическата активност. (European Commission, 2025)

В България ситуацията с трудовата миграция от трети страни не се отличава съществено от вече откритите тенденции в ЕС, тъй като условията на недостиг на работна сила и ниска безработица са резултат от по-широки демографски и икономически процеси. Приносът на работниците от трети страни може да бъде

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

разгледан и чрез показателя брутен вътрешен продукт (БВП). Чрез участието си в производствени и обслужващи дейности, те допринасят за създаването на добавена стойност, което пряко се включва в икономическия резултат на страната. В този смисъл, тяхната заетост подпомага поддържането и увеличаването на БВП (Eurostat, 2025a).



Фигура 2. Съпоставка между броя на работниците от трети страни и БВП на глава от населението (2020–2024 г.)

Източник: Eurostat

Фигура 2 има за цел да илюстрира паралелното нарастване както на броя работници от трети страни в България, така и БВП на глава от населението. Това съвпадение може да бъде интерпретирано чрез икономическите модели за благосъстояние в обществата, които преминават през системен демографски спад. Теоретичната рамка, характерна за застаряващи икономики с отрицателен естествен прираст показва, че легалната трудова миграция може да изпълнява стабилизираща функция (Kondoh, 2017). Приносът на мигрантите от трети страни рефлектира върху генерирането на добавена стойност в производството и услугите. Съвременните изследвания в областта на регионалната икономика показва, че за държави с демографския профил на България, вносът на човешки ресурс спомага разрастването на конкурентоспособността и функционирането на икономиката.

Освен чрез прякото си участие в производството, чуждестранните работници оказват влияние и чрез потреблението. Част от доходите им се изразходват в страната за наем, храна и услуги, което стимулира местния бизнес и създава допълнителна икономическа активност. Същевременно те плащат данъци и социално-осигурителни вноски, което има положителен ефект върху държавния бюджет, а част от доходите им се изразходват в страната, което стимулира вътрешното потребление.

Трудовата миграция се превръща в инструмент за адаптация на икономиката към демографските предизвикателства. Намаляването на населението води до свиване на вътрешния трудов ресурс, но в същото време българските предприятия продължават да работят за външни пазари, което запазва или увеличава нуждата от работна сила. В тези условия, привличането на работници от трети страни позволява на икономиката да поддържа своята активност и да остане конкурентоспособна.

Заклучение

От анализа на данните можем да заключим, че легалната трудова миграция от трети страни се превръща във все по-значим фактор за българската икономика. Наблюдаваните тенденции за към устойчиво нарастване на броя на чуждестранните работници, както и тяхната концентрация в определени сектори и региони, показват, че този процес е пряко свързан с дефицита на работна сила и структурните проблеми на пазара на труда.

Въпреки че интеграцията на работници от трети страни е свързано със значителни разходи, административни затруднения и определен риск за работодателите, това се оказва ключът за поддържане на икономическата активност, защото позволява на предприятията да продължат да изпълняват своята дейност и да останат конкурентоспособни, особено в условията на ниска безработица и ограничен вътрешен трудов ресурс.

Изследването потвърждава, че трудовата миграция не води до изместване на местната работна сила, а всъщност запълва позиции, за които няма достатъчно кандидати. Този инструмент се оказва необходим механизъм за адаптация на икономиката към демографските и икономическите предизвикателства. Тази тенденция е от стратегическа важност и тепърва ще продължава да променя пазара и икономиката, за да се синхронизира с високото търсене на работна сила, независимо от предизвикателствата в демографски план.

Благодарности

Настоящото изследване е извършено като част от проект КП-06-ПН95/19 „Управление на смесени миграционни потоци в Република България: между съществуващата парадигма и нуждата от стратегически подход“, финансиран от Фонд „Научни изследвания“ към МОН.

Използвана литература

- Агенция по заетостта. (б.д.). *Процедура за издаване на „Единно разрешение за пребиваване и работа“* ... | Агенция по заетостта.
<https://www.az.government.bg/pages/uprajniavane-na-trudova-zaetost-erpr/>
- Институт за пазарна икономика. (2026, Март 13). *Работниците от трети страни – колко и откъде?*. <https://ime.bg/articles/rabotnitsite-ot-treti-strani-kolko-i-otkyde/>
- НСИ. (2026). *Безработни лица и коефициенти на безработица—Национално ниво; статистически райони*. (2026). <https://www.nsi.bg/statistical-data/169/546>
- НСИ. (2025). *Брой на предприятията по статистически райони и области*. <https://www.nsi.bg/statistical-data/405/1165>
- Сегга. (2026, Януари 13). *Внесли сме най-много работници от Узбекистан и Индия*. <https://www.segabg.com/category-bulgaria/vnesli-sme-nay-mnogo-rabotnici-uzbekistan-i-indiya>
- Al-Khudairy, S. I. (2024). Theories of migration: Sociological and conceptual dilemmas. *European Journal of Sustainable Development*, 13(1), 31-47.
- BNR. (2025). *Рекорден брой работници от трети страни са получили разрешения за работа*. <https://bnrnews.bg/radiobulgaria/post/388652/rekorden-broi-rabotnici-ot-treti-strani-sa-poluchili-razreshenia-za-rabota>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
Bugaychuk, K. L., Varenia, N., Khodanovych, V., Kriepakova, M. Y., & Seredynskyi, V. (2021). Legal aspects of migration regulation as a factor of national security. *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, 8(3), 402–419.
- Dimitrov, A. (2024). Refugee Employment In Bulgaria: Why National Integration Policy Matters. *Economy & Business Journal*, 18(1), 97-109.
- Economic.bg. (2025). *Ръст на чуждестранните работници в България: От къде идват и в кои сектори са заети?* Economic.bg. <https://www.economic.bg/bg/a/view/ryst-na-chujdestrannite-rabotnici-v-bylgarija-ot-kyde-idvat-i-v-koi-sektori-sa-zaeti>.
- Eurostat. (2025a). *Gross domestic product at market prices* [Dataset]. Eurostat. <https://doi.org/10.2908/TEC00001>
- Eurostat. (2025b). *Short-term population projections (2024-2050)* [Dataset]. Eurostat. https://doi.org/10.2908/PROJ_STP25
- Eurostat. (2025c). *First permits by reason, length of validity and citizenship*. https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/migr_resfirst__custom_20649122/default/table.
- European Commission. (2026, February 18). *Migrant integration in Bulgaria—Migration and Home Affairs*. https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/migration-and-asylum/migrant-integration/migrant-integration-hub/eu-countries-updates-and-facts/migrant-integration-bulgaria_en
- European Commission (2025, November 17). *Migration, mobility and the EU labour market—Economy and Finance*. https://economy-finance.ec.europa.eu/migration-mobility-and-eu-labour-market_en
- Jobs.bg. (2025). *Какви са стъпките при наемане на работници от трети страни?*. <https://www.jobs.bg/blog/11325/kakvi-sa-stapkite-pri-naemane-na-rabotnitsi-ot-treti-strani>
- Kondoh, K. (2017). *The economics of international migration. Environment, Unemployment, the wage gap and economic welfare*. Springer.
- Lupak, R., Mizyuk, B., Zaychenko, V., Kynytska-Iliash, M., & Vasylytsiv, T. (2022). Migration processes and socio-economic development: interactions and regulatory policy. *Agricultural and Resource Economics*, 8(1), 70–88.

ИЗКУСТВЕНИЯТ ИНТЕЛЕКТ КАТО ИНСТРУМЕНТ ЗА КИБЕРАТАКИ СРЕЩУ ЧАСТНИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ

ИВАНА ЧЕЛЕНКОВА

Студент в четвърти курс, специалност „Икономика на отбраната и сигурността“
Университет за национално и световно стопанство

Резюме

Докладът анализира въздействието на киберзаплахите върху бизнес сектора в България като поставя акцент върху ролята на изкуствения интелект като инструмент за реализирането им. С развитието на технологиите организациите са изправени пред рискове като фишинг атаки, зловреден софтуер и неоторизиран достъп до информационни системи. Изкуственият интелект се утвърждава като технология с двойно приложение като от една страна повишава ефективността на системите, но от друга допринася за усложняването и усъвършенстването на кибератаките.

Целта на изследването е да анализира най-разпространените кибератаки, засягащи бизнеса както и влиянието на изкуствения интелект върху тяхното развитие.

Ключови думи: киберсигурност, изкуствен интелект, киберзаплахи, бизнес сектор, България, уязвимости, кибератаки

Abstract

This paper analyzes the impact of cyber threats on the business sector in Bulgaria, placing emphasis on the role of artificial intelligence as a tool for their execution. With the advancement of technology, organizations are increasingly exposed to risks such as phishing attacks, malware, and unauthorized access to information systems. Artificial intelligence is emerging as a dual-use technology, as it enhances the efficiency of systems on the one hand, while on the other it contributes to the growing complexity and sophistication of cyberattacks.

The aim of the study is to examine the most common cyberattacks affecting businesses, as well as the influence of artificial intelligence on their development.

Keywords: cybersecurity, artificial intelligence, cyber threats, business sector, Bulgaria, vulnerabilities, cyberattacks

УВОД

Актуалността на този доклад се подчертава от факта, че изкуственият интелект (AI) представлява технологичен инструмент с двойно приложение. От една страна намира приложение в повишаването на ефективността, сигурността и автоматизацията на компютърните системи, но от друга се използва като средство за извършване на сложни и комплексни кибератаки.

Значимостта на проблема се подчертава и от международни изследвания. Данни показват, че киберинцидентите се превръщат във водещ риск за бизнеса в глобален мащаб, а паралелно с тях изкуственият интелект се позиционира на второ място като рисков фактор, разглеждан едновременно като източник на възможности и “двигател” за възникване на заплахи. (Allianz Risk Barometer, 2026) Особено показателни са данните за България, където се наблюдава рязко нарастване на значимостта на киберинцидентите – от десето място през 2025 г. до първа позиция през 2026г. (Allianz Risk Barometer, 2026) Може да се каже, че именно това ясно дефинира нарастването на дигиталните заплахи и

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
липсата на готовност на компаниите, опериращи на територията на страната да се справят с тях.

Целта на изследването е да се анализират най-често срещаните киберзаплахи за бизнеса в България, ролята на изкуственият интелект в тяхното развитие и възможностите за ограничаването им чрез ефективни мерки за киберсигурност.

За постигането на зададената цел се поставят следните изследователски задачи:

- Анализиране на най-често срещаните киберзаплахи в бизнес сектора;
- Оценка на влиянието на изкуственият интелект върху развитието и усъвършенстването на съвременните кибератаки;
- Предлагане на адекватни мерки за повишаване нивото за киберсигурност и ограничаване на рисковете за бизнеса.

1. Най-често срещаните кибератаки в бизнес сектора

В условията на нарастващата дигитализация киберзаплахите се превръщат във фактор, влияещ върху функционирането на съвременния бизнес не само в България, а и по целия свят. За да се разбере по-добре кои са реалните рискове пред бизнеса е необходимо да се обърне внимание на конкретните уязвимости, които най-често се използват при кибератаките. Повечето атаки не са случайни, а се градят върху вече известни слабости в системите на организациите и именно за това анализът на тези уязвимости е ключов за оценката на заплахите. В тази връзка следва да се обърне внимание на дейността на OWASP (Open Web Application Security Project), която извършва регулярни проучвания и анализи на най-често срещаните пропуски в сигурността на операционните системи на фирмите. Резултатите от тези изследвания се обобщават в класацията OWASP Top 10, която служи за ориентир както за специалистите, така и за самия бизнес. (OWASP, 2025) За целите на изследването ще бъдат разгледани първите 5 уязвимости, които се определят като най-критични.

На първо място в класацията за 2025г. се нарежда нарушеният контрол на достъпа (Broken Access Control). Контролът на достъпа налага правила, така че потребителите да не могат да действат извън предвидените им разрешения. При такива случаи обикновено се стига до неототоризирано разкриване на информация, промяна или унищожаване на всички данни или извършване на бизнес функция извън ограниченията на служителя в една компания. (OWASP Top 10 Team, 2025) До подобен вид уязвимост може да се достигне в случаи на нарушение на принципа за най-малки привилегии, при който достъпът трябва да се предоставя само за определени възможности, роли или служители в една компания. (OWASP Top 10 Team, 2025)

На второ място в класацията е неправилната конфигурация на сигурността (Security Misconfiguration), която възниква при неправилно настройване на системи, приложения или облачни услуги. Това включва случаи, при които са активирани ненужни функционалности като отворени портове, тестови среди или акаунти с настройки по подразбиране, които не са променени. Подобни пропуски създават уязвимости, които могат да бъдат използвани за неототоризиран достъп до системите на една компания. Често проблемът може да се задълбочи от липсата на адекватни настройки за сигурност в сървърите и приложенията, което допълнително увеличава риска от предприемане на бързи и адекватни мерки за справяне с подобни ситуации.

Трето място се нареждат уязвимостите, свързани с проблеми във веригата за доставки на софтуер (Software Supply Chain Failures). Те представляват нарушения в процеса на разработване, разпространение или актуализиране на софтуерни продукти, които могат да бъдат използвани от атакуващи с цел внедряване на злонамерен код или експлоатиране на съществуващи слабости. (OWASP Top 10 Team, 2025) Подобни уязвимости често възникват в резултат от използването на външни компоненти като

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

библиотеки или инструменти, на които системата разчита. В тези случаи рискът не произтича пряко от самата организация, а от трети страни, чиито продукти са интегрирани в системата.

На четвърто място OWASP класацията поставя криптографските грешки (Cryptographic Failures). Те са свързани с недостатъчната или неправилната защита на чувствителна информация, което може да доведе до нейното разкриване, подмяна или неправомерно използване. В общия случай данните следва да бъдат защитени чрез криптиране както по време на пренос, така и при съхранение. Липсата на ефективна криптографска защита създава предпоставки за компрометиране на информацията и представлява риск за сигурността на бизнеса. (OWASP Top 10 Team, 2025)

Пето място заема инжектирането (Injection), които представляват уязвимост, позволяваща изпращането на злонамерен потребителски вход към различни компоненти на системата като бази данни, уеб приложения или командни интерпретатори. (OWASP Top 10 Team, 2025) В резултат на това системата може да изпълни този код като команда, което създава възможност за неоторизиран достъп до данни или някакъв или неправомерна промяна. Този тип уязвимости възникват най-често, когато входните данни от потребителя не се валидират и филтрират по подходящ начин. В такива случаи злонамерен код може да бъде внесен в заявки към бази данни или други системни компоненти, което позволява манипулиране на данни или извличане на информация. Може да се каже, че поради широкото им разпространение и потенциалните последици, инжекционните атаки остават едни от най-сериозните заплахи за сигурността на уеб приложенията и системите на компаниите.

Представените уязвимости в системите на организациите са само малка част от широкия спектър от съществуващи киберзаплахи, но тяхната честота на проявление и потенциалните последици ги превръщат в едни от най-съществените рискове за бизнеса. (OWASP, 2025)

В България също се наблюдава нарастващ темп на кибератаките срещу бизнес сектора, като тази тенденция се обуславя от необходимостта организациите да разполагат с модерни информационни системи и дигитални решения, които да подпомагат тяхната дейност и конкурентоспособност. (B2 Security, 2025)

Извършено е проучване от Cyber Security Survey of Businesses (CYBBAR Survey) за 2023 г., имащо за цел да анализира разпространението на киберпрестъпността срещу бизнеса и степента на уязвимост сред 400 компании в България. (фиг. 1)



Фиг. 1. Видове киберпрестъпления срещу бизнеса в България (%)

Данните за България показват, че фишинг атаките са най-разпространеният вид киберпрестъпление, което засяга 43% от анкетираните компании. На второ място се нарежда зловредният софтуер (malware) с дял от 16% , следвани от неоторизираният достъп от служители с 6%. (CYBBAR Survey, 2023)

Данните за България очертават доминиращата роля на социално-инженерните атаки като същевременно подчертават и значението на техническите уязвимости на системите. Наблюдаваното разпределение на заплахите от своя страна показва, че киберсигурността изисква комплексен подход, съчетаващ както технологични решения, така и повишаване на киберхигиената сред служителите.

2. Влияние на изкуственият интелект върху развитието и усъвършенстването на кибератаките

От една страна изкуственият интелект се използва в киберсигурността, за да позволи по-ранно откриване на сигнали, по-бърза реакция и по-висока оперативна производителност без допълнителен персонал. Системите с интелигентни алгоритми са отлични в обработката на големи обеми данни и забелязването на модели, които човешките анализатори биха могли да пропуснат. (Group-IB, 2026) Проучване от специалисти в сферата доказва, че технологии задвижвани от изкуствен интелект, базирани на машинно обучение (ML) и дълбоко обучение (DL), се използват в киберсигурността за откриване на прониквания, зловреден софтуер и други необичайни дейности. (Salem et al., 2024) На практика това означава, че екипът по сигурността не е нужно да чака часове или дни, за да забележи фини отклонения в мрежовия трафик, а вместо това система с изкуствен интелект може да сигнализира почти в реално време. (Group-IB, 2026)

Въпреки ползите от приложението му в киберсигурността, може да се използва и от хакери за извършване на кибератаки. Киберпрестъпниците все по-често използват генерирани платформи с изкуствен интелект, за да организират сложни фишинг кампании, които представляват безпрецедентни предизвикателства за традиционните механизми за откриване на заплахи за сигурността на една организация. (Главчев, 2025)

Появата на уеб базирани AI услуги, предлагащи възможности като автоматизиране и създаване на уебсайтове, генериране на естествен език и взаимодействие с чатботове, коренно променя облика на заплахите. Тези платформи позволяват на атакуващите да създават професионално изглеждащи сайтове за секунди, използвайки генерирани изображения и текст, които имитират легитимни организации. (Главчев, 2025)

Пример за това е как докато България се готвеше да посрещне новата валута в края на миналата и началото на тази година, експерти по киберсигурност отчетоха значително нарастване на киберзаплахите, свързани с процеса на въвеждане на еврото. Преходът създава благоприятна среда за извършване на фишинг атаки, създаване на фалшиви уебсайтове и кампании за социално инженерство, насочени както към обществото, така и към бизнес организации. (Diamatix, 2026)

Нападателите използват различни техники като изпращане на фишинг имейли и SMS съобщения, представящи се за официални комуникации от банки, държавни институции или дори мениджъри в конкретни компании, с цел да подтикнат потребителите да “актуализират” своите финансови данни във връзка с преминаването към еврото. Допълнително се наблюдава създаване на фалшиви уебсайтове, които имитират официални домейни чрез подвеждащи URL адреси, както и увеличаване на телефонните измами, при които извършителите се представят за банкови служители и изискват чувствителна информация. Особено уязвими са малките и средните

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
предприятия, както и техни служители с ниска дигитална грамотност, което допълнително увеличава риска от успешни атаки. (Diamatix, 2026)

Въпреки че няма данни такива атаки да са подпомогнати от изкуствен интелект, не е изключено да не е използван. Предвид тенденциите, които бяха споменати по-горе, при които AI все по-често се прилага за създаване на убедителни фишинг съобщения и автоматизиране на кибератаки, съществува вероятност подобни технологии вече да намират приложение и в този контекст, макар и да е трудно доказуемо. Това се дължи на факта, че използването на изкуствен интелект не оставя лесно разпознаваеми следи и често се интегрира в съществуващи атаки като инструмент за повишаване на тяхната ефективност.

В този смисъл, дори при липсата на официално потвърждение, може да приеме, че развитието на кибератаките срещу бизнеса в България следва тенденции, при които изкуственият интелект играе все по-значима роля както и защитата, така и при усъвършенстването на атаките.

Вече споменатата на първо място уязвимост от OWASP – нарушен контрол на достъпа може да бъде допълнително усложнена и експлоатирана чрез използването на изкуствен интелект. Пример за това е приложение за личен асистент, базирано на големи езикови модели (LLM), което получава достъп до пощенската кутия на мениджър от една компания с цел обобщаване на входящите съобщения. При подобен сценарий, разширението изисква права за четене на имейли, но използваният софтуерен компонент предоставя и допълнителни възможности като изпращане на съобщения, което създава предпоставка за надвишаване на привилегиите. В комбинация с уязвимост към атаки тип *prompt injection*, злонамерен входящ имейл може да манипулира модела, да извлече чувствителна информация от пощата на потребителя и да я изпрати към външен адрес, контролиран от нападателя. По този начин изкуственият интелект действа като посредник, който автоматизира и улеснява реализирането на неототоризиран достъп. Примерът ясно демонстрира как AI може да ускори и разшири обхвата на атаки, свързани с нарушен контрол на достъпа. (OWASP, 2025)

3. Мерки за повишаване на киберсигурността и ограничаване на рисковете за бизнеса в България

В условията на нарастващи киберзаплахи, включително и на такива, подпомогнати от изкуствен интелект, българските компании са изправени пред необходимостта да изградят по устойчиви и ефективни системи за защита. В този контекст анализите на OWASP могат да се разглеждат като отправна точка за идентифициране на най-съществените рискове, но за това е необходимо приложението на цялостен и систематичен подход към сигурността. (OWASP, 2025)

На първо място организациите следва да приложат подход, основан на управлението на риска, като идентифицират критичните си информационни активи и оценят потенциалното въздействие от кибератаки. Това включва класифициране на системите и приложенията, както и приоритизиране на защитата им в зависимост от тяхната значимост за бизнеса. (OWASP, 2025) От друга страна приложението на ясни политики за сигурност и ефективен контрол на достъпа, също следва да бъдат взети под внимание. Въвеждането на принципа за минимални привилегии и използването на механизми като многофакторна автентификация намаляват риска от неототоризиран достъп. (OWASP, 2025) Това е от значение, тъй като съвременните атаки, включително тези подпомогнати от AI, често както стана ясно са насочени именно към слабости в механизмите за удостоверяване.

Не по-малко важно е повишаването киберхигиената и осведомеността на служителите. Човешкият фактор остава една от основните причини за успешни

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

кибератаки, особено при фишинг кампании и социално инженерство. Както вече бе споменат в условията на развитие на изкуствения интелект, подобен тип атаки стават все по-убедителни и трудни за разпознаване, което налага провеждането на регулярни обучения и изграждане на култура на сигурност в организациите.

Накрая редовното тестване на уязвимости и поддържането на системите чрез актуализации са от значение за поддържане високото ниво на сигурност в една компания. Това включва използването на инструменти за сканиране, тестване за проникване познати като Penetration testing и анализи на сигурността на приложенията, които позволяват своевременно идентифициране на слабостите на е да система.

В обобщение, ефективната киберсигурност на организациите в България изисква прилагането на комплекс от взаимосвързани мерки, които обхващат както технологични решения, така и организационни практики. В условията на бързото развитие на изкуствения интелект и неговото използване както за защита, така и за атака, изграждането на устойчива и адаптивна система за сигурност се превръща в ключов фактор за оцеляването, развитието и конкурентоспособността на един бизнес.

Заклучение

Разработката на доклада потвърди нарастващата значимост за бизнеса в България в условията на ускорена дигитализация и развитие на изкуствен интелект. Анализът на съществуващите киберзаплахи показва, че организациите са изправени пред все по-сложни и динамични рискове, които не само засягат тяхната информационна сигурност, но и имат пряко отражение върху тяхната икономическа устойчивост и конкурентоспособност.

Особено внимание беше обърнато на ролята на изкуственият интелект, който се утвърждава като технологичен инструмент с двойно приложение. От една страна той подпомага откриването на заплахи, автоматизацията на процесите и повишаването на ефективността на защитните механизми, но от друга създава предпоставки за развитието на по-сложни и трудно разпознаваеми кибератаки.

Анализът на най-често срещаните уязвимости, представени чрез OWASP Top 10, показва че голяма част от кибератаките се основават на вече известни слабости в системите на организациите. В същото време данните за България потвърждават, че фишинг атаките и социалното инженерство остават водещи заплахи за компаниите в страната, което подчертава и значението на човешкия фактор и необходимостта от повишаване на киберхигиената на служителите в организациите.

Предложените мерки за повишаване на киберсигурността очертават необходимостта от прилагане на комплексен подход, включващ управление на риска, контрол на достъпа, обучение на персонала и внедряване на съвременни технологии за защита.

В заключение може да се отбележи, че ефективното справяне с киберзаплахите в съвременната бизнес среда изисква не само технологични решения, но и стратегическо мислене, адаптивност и готовност за непрекъснато усъвършенстване. В условията на бързо развитие на изкуствения интелект, способността на организациите да се адаптират към новите рискове ще бъде определящ фактор за тяхното устойчиво развитие и успешно функциониране в дигиталната икономика.

Използвана литература

Allianz (2026, January 14). Allianz Risk Barometer 2026. <https://commercial.allianz.com/news-and-insights/news/allianz-risk-barometer-2026.html>.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
- B2 Security (2025). През 2025 година се очаква кибератаките да продължат да нарастват както по честота, така и по сложност. <https://b2-security.bg/>.
- CYBBAR Survey (2023). Cyber Security Survey for Businesses. https://csd.eu/fileadmin/Cyber_Security_Survey_for_Businesses.pdf.
- Diamatix (2026). Киберзаплахи около приемането на еврото в България. <https://diamatix.com/euro-adoption-bulgaria-cyber-threats/> (отворен на 22.03.2026)
- Digitalk (2025). *GenAI все по-често се използва за създаване на кибератаки*. Капитал. https://digitalk.bg/zaplahi/2025/08/21/4820970_genai_vse_po-chesto_se_izpolzva_za_suzdavane_na/.
- Group-IB (2025, February 26). High-Tech Crime Trends Report 2025. Retrieved from group-ib.com: <https://www.group-ib.com/media-center/press-releases/high-tech-crime-trends-report-2025/>.
- OWASP (2025). Establishing a Modern Application Security Program. Retrieved from owasp.org: https://owasp.org/Top10/2025/0x03_2025-Establishing_a_Modern_Application_Security_Program/.
- Salem, A.H., Azzam, S.M., Emam, O.E. and Abohany, A.A. (2024). Advancing cybersecurity: a comprehensive review of AI-driven detection techniques. *J Big Data* **11**, 105. <https://doi.org/10.1186/s40537-024-00957-y>.

**ИЗПОЛЗВАНЕ НА БЕЗПИЛОТНИ ЛЕТАТЕЛНИ АПАРАТИ ЗА
ГРАНИЧЕН КОНТРОЛ ПРИ ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ НА
НЕЛЕГАЛНАТА МИГРАЦИЯ**

ЙОРДАН ЛЪЧЕЗАРОВ БОНЕВ

Студент IV Курс, факултетен номер: 22150018, Специалност: „Икономика на отбраната и сигурността“, катедра „Национална и регионална сигурност“, УНСС

Резюме:

В условията на съвременната международна среда, където конфликти между държави дебнат отвсякъде, граничната сигурност се утвърждава като много важен елемент от сигурността на държавите и регионите. В смисъл на гранична сигурност, безпилотните летателни апарати предоставят нови възможности за наблюдение, разузнаване и проследяване на цели в реално време. Благодарение на способността си да покриват големи територии, включително труднодостъпни райони и да действат при различни условия, дроновете се превръщат в предпочитан инструмент за откриване и проследяване на нелегални мигранти.

Ключови думи: *безпилотни летателни апарати, дронове, гранична сигурност, нелегална миграция,*

Abstract

In the conditions of the modern international environment, where conflicts between states lurk from everywhere, border security is established as a very important element of the security of states and regions. In the sense of border security, unmanned aerial vehicles provide new opportunities for surveillance, reconnaissance and tracking of targets in real time. Thanks to their ability to cover large territories, including hard-to-reach areas and to operate under various conditions, drones are becoming a preferred tool for detecting and tracking illegal migrants.

Keywords: *unmanned aerial vehicles, border security, illegal migration*

Увод

В условията на съвременната международна среда, където конфликтите между държавите дебнат от всякъде граничната сигурност се утвърждава като много важен елемент от сигурността на държавите и на регионите. Миграционните процеси, породени най-вече от въоръжени конфликти, икономическа нестабилност и социални неравенства, карат хората да прибегнат до нелегално прекрочване на граници в търсене на по-добър живот. Това поставя пред държавите, които са крайна цел на нелегалните мигранти редица сериозни предизвикателства, свързани както с ефективния контрол на границите, така и с гарантирането на сигурността на обществото.

Предизвикателствата породени от нелегална миграция несъмнено съществуват от стотици години и през различните исторически периоди държавите са възприемали различни методи за противодействие на нелегалната миграция. В съвременните разбирания за гарантиране на сигурност държавите все повече се обръщат към комбинация от високо технологични решения допълнени от подготвен човешки ресурс. В отговор на засилените нелегални миграционни потоци се внедряват все повече безпилотните летателни апарати (БПЛА), които през последните 4 години придобиха

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

много голяма популярност в много измерения, като водене на бойни действия, земеделие, логистика и много други.

В смисъла на гранична сигурност, безпилотните летателни апарати, предоставят нови възможности за наблюдение, разузнаване и проследяване на цели в реално време. Благодарение на способността си да покриват големи територии, включително трудно достъпни райони и да функционират при различни условия, дроновете се превръщат в предпочитан инструмент за откриване и проследяване на нелегални мигранти.

Целта на доклада е да се анализира употребата на безпилотните летателни апарати за граничен контрол при противодействие на нелегалната миграция. Ще бъдат разгледани основните характеристики и възможности на дроновете, да се анализират тяхното приложение при откриване и проследяване на нелегални мигранти, както и да се оценят предимствата и недостатъците свързани с тяхното използване.

1. Същност на безпилотните летателни апарати

Безпилотен летателен апарат или дрон е летателен апарат без пилот на борда, като се контролира от дистанция или автономно от самия дрон посредством предварително програмиран маршрут или друга технология. В близкото минало дроновете главно бяха познати, като апаратура използвана от фотографи за заснемане на пейзажи, но това се промени, когато Русия нападна Украйна и тази война показва всъщност колко е важно една държава да разполага със специализирани войски работещи с дронове. По същество дроновете са конструирани от няколко основни компонента, а именно самата рамка на летателния апарат, двигател и горивна/енергийна система. Много важна е системата за комуникация, тъй като без не оператора няма да може да управлява по най-добрия начин и няма да може да получава необходимите данни. Всеки вид дрон разполага с полезен товар, този товар може да бъде – камери за наблюдение или експлозиви. В зависимост предназначението си, конструкцията си и възможността за полезен товар дроновете биват разделени в няколко категории:

- **Хоби дронове** – това са безпилотните летателни апарати, които са най-достъпни за цивилното население, използват се активно във фотография и видео заснемане на масови събития, като концерти и протести. Обикновено разполагат с четири перки и камера, но с ограничен обхват и батерия, което не позволява много дълги полети.
- **Дронове с фиксирано крило** – това са безпилотните летателни апарати, които се отличават с по-голям обхват и по-дълго време за полет, тъй като разчитат на аеродинамика и двигателите могат да не изразходват голямо количество гориво. Това разбира се идва с недостатък че за да излети трябва или малка писта или устройство, което да подпомогне излитането на дрона, той не може да излита вертикално, като хоби дроновете.
- **Хибридни дронове** – това са безпилотните летателни апарати, които комбинират двата предходни вида в едно. Те дават всички предимства и на двата, вертикалното излитане от където и да е от хоби дроновете и аеродинамиката и възможностите за дълъг полет на тези с фиксирано крило. По-голямата им площ дават възможност за камери с по-хубава резолюция и увеличаване на обрза, което е най-важното ако трябва да се наблюдава даден периметър.

2. Приложение на безпилотни летателни апарати при откриване на нелегални мигранти

Актуалната геополитическа обстановка и наличието на въоръжени конфликти предполагат усилен миграционни потоци към държавите в Европа и Европейския съюз.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Част от мигрантите получават бежански статут или статут на временно пребиваващ, но има и такива които искат да преминат нелегално през редица държави за да достигнат до крайната си цел. Разбира се наличието на нелегални мигранти на територията на една държава представлява проблем, тъй като е предпоставка за засилване на сивата икономика, престъпност и много други обществено важни фактори. За противодействието на подобни нерегламентирани влизания в дадена държава се е разчитало почти и само на жива сила. С навлизането на новите технологии и нови концепции за сигурност и отбрана охраната на държавните граници става с помощта на различни технологии, една от тези технологии са именно безпилотните летателни апарати.

Когато става въпрос за охрана на граница нещото, което е най-важно е да се направи така че да се покрие максимално голям периметър с наличните ресурси. В тази връзка дроновете са чудесно решение, тъй като те могат да излетят за много кратко време и могат да достигнат до определен периметър много по-бързо от колкото всеки наземен автомобил. Това позволява на силите охраняващи границата да реагират много по-бързо и точно ако има потенциална опасност за пробив. Това е подкрепено от фактът че дроновете вече имат много големи възможности по смисъла на качество на камерите и предаване на образа в реално време, освен това има и възможност да имат термо камери в случаите, когато се патрулира нощем. По този начин се гарантира, че дори и в нощни условия всеки нарушител ще бъде засечен от дрона. Също така ако допуснем че група нелегални мигранти успеят да преминат граница на дадена държава и има присъствие на дрон той може да продължи да ги следи и в реално време да навигира наземните екипи към местоположението на нелегално преминалите мигранти. Освен това ако става въпрос за трудно достъпен район, дроновете биха спестили много време на наземните екипи особено ако се налага предоставянето на медицинска помощ на някои от навлезлите по нелегален път мигранти.

Безпилотните летателни апарати също така дават предимство в разходите за охрана на границите, понеже за разлика от конвенционалните летателни апарати (хеликоптери например) дроновете имат много малко разходи по себе си, като цената за покупка на дрона на фона на конвенционалните летателни апарати е нищожна, а също така обучението на оператора е много по-евтино, завършва се по-бързо и също така оператора може да се упражнява без риск за живота си, ако по някаква причина дрона падне от небето, и се разбие.

Изкуствения интелект също може да подпомогне дейността по охрана на границите, тъй като има дронове с възможността да им бъде програмиран автоматичен маршрут на патрулиране и посредством камерите и изкуствения интелект да сигнализира автоматично на оператора и/или наземните екипи за пробив, които има шанс да бъде пропуснат от оператора поради метеорологични условия, умора или друг фактор.

В рамките на Европейския съюз, където Frontex обединява общи усилия за защита на границите на съюза, се използват различни безпилотни летателни апарати за различни цели и операции според географските характеристики на различните държави. Като по този начин се трупа опит в сферата и посредством опита се подобряват практиките в използване на дронове за гранична сигурност. Frontex натрупа доста опит в използването на дронове за граничен контрол покрай Средиземно море, като има подписано споразумение между Испания, Италия, Франция, Малта, Кипър, Португалия и страните от Северна Африка. Като главната цел е да се предотврати нелегалната миграция, както и трафикът на хора (Puntas, 2022).

3. Практически примери за използване на безпилотни летателни апарати при граничен контрол

Внедряването на нови решения в която и да е област е хубаво да се базира на дадени анализи и критичен поглед към идеята, а още по-хубаво е, когато има натрупан чуждестранен опит за конкретното нещо. В областта на граничната сигурност и използването на безпилотните летателни апарати има натрупан такъв опит. В следващите примери ще бъдат разгледани практики, които имат както положителен ефект така и такива, които са със спорна ефективност.

Пример 1: Frontex в Италия

През 2019 година служители на Frontex забелязали посредством дрон рибарска лодка да тегли друга по-малка лодка. На пръв поглед нямало нищо, което да е съмнително, но след като служителите продължили да следят плавателния съд от по-големия плавателен съд се появила група мигранти и те се прехвърлили на по-малката лодка и тя потеглила към Италианския остров Лампедуза. След координация на наземни екипи, институциите настигнали голямата лодка, в която били така наречените каналджии и те били арестувани, а плавателния съд конфискуван (Frontex, 2026).

Това е пример в който ясно се вижда полезността от дроновете, като тук дрон е следял плавателния съд, давайки ясна картина в реално време, което е подпомогнало успешния завършек на операцията.

Пример 2: САЩ – Мексико

През 2025 година на границата на САЩ с Мексико се получава информация за 3 лица, които са прекосили границата със САЩ нелегално. В преследването се включва и американски тежък дрон MQ-9 Reaper редом с 3ма служители на гранична сигурност. Посредством мощните камери на дрона оборудвани с инфрачервени възможности нелегалните мигранти биват забелязани. Операторите на дрона разполагайки с картина в актуално време и точното местоположение на мигрантите са предали информацията на наземните екипи и така мигрантите биват хванати. Освен това от 3мата мигранти единия се отделя от групата и в опит да избяга се спъва и се наранява. Дрона отчитайки тази случка насочва хеликоптер, който да окаже първа помощ на пострадалия (Fisher, 2025).

В този пример се вижда, че безпилотните летателни апарати, могат да се използват, както и за проследяване на нелегални мигранти, така и за бързо реагиране при нужда от медицинска помощ.

Пример 3: Свален дрон на границата между САЩ и Мексико

През февруари 2026 година на границата на щата Тексас и Мексико дрон на граничните патрули лети по продължение на границата, когато бива свален от американска противовъздушна отбрана. В резултат на което въздушното пространство около инцидента било затворено за всякакви полети. Объркването е породено от липса на комуникация между службите, като дрона бил възприет за картелен безпилотен летателен апарат (Shaw, 2026).

Този пример подчертава необходимостта от комуникация между заинтересованите страни и отговорните служби, защото един свален дрон може да навреди на хората на земята, тъй като отломките от свален дрон могат да навредят на хора и/или да стартират горски пожар.

Пример 4: Връщане на мигранти

През 2021 година се случва казус с мигранти, който поставя ефективността на дроновете и като цяло възможността им да се противопоставят на това, да бъдат поискани права на мигрантите за убежище в рамките на Европейския съюз. Казусът разглежда

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

случка от 2021 година, когато група мигранти тръгват от Либия, за където има информация че населението е подложено на тормоз. Тогава Frontex наблюдават водите около Либия чрез дрон пуснат от Малта. Като този дрон, като види плавателен съд който иска да излезе от водите на Либия те дават сигнал на брегови патрул на Либия и те спират, и връщат лодката, като по този начин лишават хората от правото си да кандидатстват за убежище в рамките на Европейския съюз. Също така част от мигрантите са върнати в Либия от международни води. В крайна сметка групата мигранти биват върнати в Либия и част от тях вкарани в затвора (Sunderland, 2022).

Този случай показва, че използването на безпилотни летателни апарати дава възможност на операторите или да си затворят очите или да въздействат по някакъв негативен или спорен начин в конкретната ситуация.

4. Предимства и недостатъци при използването на безпилотни летателни апарати в граничен контрол

Разбира се всяка технология, която се имплементира носи след себе си, както позитивни така и негативни последствия. Безпилотните летателни апарати, в контекста на защита и контрол на граница, не правят изключение. Част от предимствата на дроновете в сферата са:

- **Поле на наблюдение** – Дроновете позволяват да се „обходят“ големи разстояния за много кратък период от време в сравнение със сухоземните патрули. Също така БПЛА дават възможност да се достигнат труднодостъпни райони, като планински местности, гори и речни участъци. Това повишава вероятността за ранно откриване на групи нелегални мигранти и се пести човешки ресурс, които би могъл да бъде необходим в друг момент и място.
- **Наблюдение в реално време** – Възможността на дроновете да предават видео директно към контролния център комбинирано с напреднали технологии с изкуствен интелект, дават възможност на операторите да оценят ситуацията по-коректно и да се елиминират всякакви съмнения по състоянието на ситуацията. Също така кадрите предоставяни в реално време е ключово за една успешна координация между различни служби и/или екипи.
- **Безопасност на личния състав** – Тъй като дроновете могат да предават картина на живо, това дава възможност да не се изпращат патрули в рискови ситуации, където информацията е спорна. Това позволява планирането да бъде по-добро и да не се поемат ненужни рискове (Microavia, n.d.).

Всички тези предимства несъмнено са добри, но трябва да бъде обърнато внимание и на срещуположните рискове и недостатъци, които безпилотните летателни апарати носят след себе си. Част от тези недостатъци са:

- **Натоварване на въздушното пространство** – Тъй като авиационната индустрия се развива с големи темпове, и като цяло летищата по света се свързват посредством директни полети между държавите, вече световното пространство по света става натоварено. Дроновете макар че летят по-ниско от пътническите самолети, съществува риск от това дроновете да натоварват допълнително въздушното пространство в райони, където самолетите вече летят ниско било то при излитане или кацане. Това създава пряк риск за сблъсък между самолет и дрона, а това би било катастрофално.
- **Силно ограничено време за полети** – За да се направят възможно най-леки, най-компактни и евтини масово безпилотните летателни апарати имат и малка батерия, която не позволява повече от 60 минути летателно време, което понякога ако разстоянията са много големи е просто недостатъчни.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- **Зависими от метеорологични условия** – Тъй като дроновете са доста леки, като тегло са силно податливи на силни ветрове, дъжд или сняг. Това понякога отлага или отменя изцяло полети.
- **Етични аспекти** – Наличието на дронове дава възможност операторите повлияни от външни фактори да приемат определени действия и/или бездействия за да пренебрегнат правата на хората (JOUAV, 2026).

Заклучение

В заключение може да се посочи, че безпилотните летателни апарати представляват ефективен инструмент за повишаване на възможностите на граничния контрол, особено при откриване и проследяване на нелегални мигранти. Въпреки това тяхното използване трябва да бъде съобразено с техническите ограничения и самите нужди на конкретната държава желаеща да имплементира безпилотните летателни апарати в граничната сигурност. Също така е особено важно да бъдат изгладени въпросите с координацията между институциите, за да се гарантира максимална ефективност и минимизиране на потенциални рискове.

Използвана литература

- Fisher, S. (2025, October 15). *MQ-9 Predator Drones Hunt Migrants at the Border*. Retrieved from <https://thefulcrum.us/media-technology/mq-9-predator-drones-hunt-migrants-at-the-border?>
- Frontex. (2026). *Frontex detects mother boat smuggling people*. Retrieved from <https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/frontex-detects-mother-boat-smuggling-people-dIBt9Q?>
- JOUAV. (2026, January 9). *Drone Pros and Cons: Explained with Real Data*. Retrieved from <https://www.jouav.com/blog/drone-pros-and-cons.html>
- Microavia. (n.d.). *UAVs for border patrol: a new way to protect state borders*. Retrieved from https://microavia.com/news/how_drone-in-a-box_systems_revolutionize_border_security
- Shaw, M. (2026, February 26). US military accidentally shoots down own drone at Texas border, lawmakers say. Fox5 New York. <https://www.fox5ny.com/news/us-military-shoots-drone-texas-border-fort-hancock?>
- Sunderland, J. (2022, August 1). *EU's Drone Is Another Threat to Migrants and Refugees*. Retrieved from <https://www.hrw.org/news/2022/08/01/eus-drone-another-threat-migrants-and-refugees>.
- Puntas, I. (2022, June). *The use of drones for*. Working Papers Centre Delas. https://centredelas.org/wp-content/uploads/2022/06/WP_DronesFrontex_ENG.pdf

РОЛЯТА НА ЖЕНИТЕ В МИРООПАЗВАЩИ ОПЕРАЦИИ

ТОНИ ВЕНЦИСЛАВОВА ТОЛЕВА

Студент, специалност „Икономика на отбраната и сигурността“ IV курс, УНСС

Резюме:

Този доклад разглежда развитието и практическото прилагане на дневния ред "Жените, мира и сигурността" (WPS) в рамките на мироопазващите мисии на ООН (ООН). В основата на анализа стоят Резолюция 1325 на Съвета за сигурност и нейните четири взаимозависими стълба: участие, защита, превенция и помощ и възстановяване. Докладът разглежда оперативните предимства от включването на жени в униформени части, използвайки конкретни казуси от мисии в Либерия и Южния Судан. Особено внимание се отделя на механизмите за финансови стимули за държавите членки, по-специално чрез Инициативата Елси. Критичен елемент на изследването е анализът на текущите статистически данни към декември 2025 г., който разкрива значителен полов дисбаланс. В заключение, докладът предлага препоръки за преодоляване на структурни и културни бариери с цел постигане на пълните цели на Стратегията за равенство между половете в униформените лица 2018–2028.

Ключови думи: жени, ООН, мироопазващи операции, Резолюция 1325, равенство между половете

Abstract:

This report examines the evolution and practical implementation of the Women, Peace, and Security (WPS) agenda within the framework of United Nations (UN) peacekeeping missions. At the core of the analysis is Security Council Resolution 1325 and its four interdependent pillars: participation, protection, prevention, and relief and recovery. The report explores the operational advantages of including women in uniformed components, utilizing specific case studies from the missions in Liberia and South Sudan. Particular attention is given to financial incentive mechanisms for Member States, specifically through the Elsie Initiative. A critical element of the study is the analysis of current statistical data as of December 2025, which reveals a significant gender imbalance. In conclusion, the report puts forward recommendations for overcoming structural and cultural barriers to achieve the full objectives of the Uniformed Gender Parity Strategy 2018–2028.

Keywords: women, UN, peacekeeping operations, Resolution 1325, gender parity

Увод

Ефективността на мироопазващите операции на ООН вече не се измерва само с броя на разположените войници или подписаните примирия. В съвременните конфликти, където границата между военни и цивилни е размита, успехът на една мисия зависи от способността на миротворците да печелят доверието на местното население. В това отношение например опитът от последните десетилетия показва, че мисиите, съставени почти изцяло от мъже, често се сблъскват със сериозни бариери в комуникацията и защитата на най-уязвимите групи.¹¹ Именно това налага преосмисляне на ролята на жените - не просто като въпрос за административно равенство, а като начин за постигане на реална сигурност.

¹¹ United Nations. (2019). The Power of Women in Peacekeeping. Department of Peace Operations. <https://peacekeeping.un.org/sites/default/files/the-power-of-women-in-peacekeeping.pdf>

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Настоящият доклад анализира как участието на жени в мироопазващи операции влияе върху тяхното провеждане, както и какви ограничения продължават да съществуват пред пълноценно интегриране на жени в тях. Последните изпълняват широк спектър от задачи в рамките на мироопазващите операции – от военни наблюдатели и щабни офицери до медицински специалисти и пилоти. В някои мисии те заемат и командни длъжности.

Актуалността на темата се определя и от фундаменталната промяна в характера на съвременните конфликти, които се провеждат предимно в населени места и засягат пряко цивилното население. В тази среда традиционните военни методи често се оказват недостатъчни.

Целта на доклада е да се анализира специфичният принос на жените в мироопазващите операции на ООН и да се изясни как тяхното присъствие променя динамиката на сигурността и защитата на цивилните граждани.

За постигането на целта са поставени следните задачи:

- да се анализира развитието на нормативната рамка, уреждаща участието на жените в мироопазващите операции;
- да се идентифицират конкретните оперативни предимства, които женският състав носи при работа на терен в конфликтни зони;
- да се анализират основните бариери, които ограничават по-широкото участие на жени в униформените компоненти на мироопазващите операции.

В рамките на военните организации постепенно се утвърждава тезата, че по-голямото участие на жени може да подобри оперативната ефективност на мисии, особено чрез по-добър контакт с местното население и по-широк достъп до информация. Пример за това са т.нар. Female Engagement Teams (FETs), които позволяват на военните да комуникират с жени в местните общности – нещо, което често е невъзможно за мъжете военнослужещи по културни причини.¹²

Жените в контингентите играят ключова роля за подобряване на т.нар. „ситуационна осведоменост“ (англ. situational awareness).¹³ Те имат достъп до социални кръгове и информация, които остават скрити за мъжете в традиционните военни структури. Участието им в екипите за връзки с цивилното население е решаващо за идентифициране на специфичните нужди от хуманитарна помощ и сигурност в хост-страната.¹⁴

Въпреки ясно дефинираните цели на ООН, към 2026 г. присъствието на жени в униформените контингенти все още е далеч от желаните нива. Процесът на тяхното имплементиране се забавя от вкоренени стереотипи в националните армии и трудностите при адаптирането на военната инфраструктура за смесени екипи (Soomaraswamy, 2015). В същото време ползите от тяхното участие са видими навсякъде, където те присъстват – от по-ефективното събиране на информация чрез разговори с местни жени до деескалацията на напрежението при патрулиране в конфликтни зони.

1. Анализ на развитието на нормативната рамка, уреждаща участието на жените в мироопазващите операции

Развитието на нормативната уредба, уреждаща ролята на жените в мироопазващите операции, преминава през три основни етапа: от пълно отсъствие на правна

¹² Von Hlatky, S. (2022). Deploying feminism: the role of gender in NATO military operations. Oxford University Press.

¹³ United Nations. (2019). The Power of Women in Peacekeeping. Department of Peace Operations. <https://peacekeeping.un.org/sites/default/files/the-power-of-women-in-peacekeeping.pdf>

¹⁴ Димитров, А. (2024). Операции в подкрепа на международния мир и сигурност. София: Издателски комплекс – УНСС.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

регламентация, през признаване на жените като политически субекти, до установяване на строги оперативни стандарти. Преди 2000 г. участието на жените в мисиите на ООН се разглежда като изключение, а не като правило.¹⁵ Промяната настъпва в края на 90-те години под влияние на натрупания опит от конфликти, при които сексуалното насилие се използва систематично.

Насърчаване ефективното участие на жените в усилията за постигане на мир е приоритет за ООН, формулиран чрез единодушното приемане на резолюция 1325 относно жените, мира и сигурността от Съвета за сигурност на ООН на 31 октомври 2000 г. Резолюцията е първият международен документ, който свързва пряко ролята на жените в процесите на предотвратяване и разрешаване на конфликти и изграждане на мира.¹⁶ Приемането на този документ е официалното признание, че жените имат незаменим принос в изграждането на мира. Резолюцията променя логиката на мироопазването, като поставя акцент върху разбирането, че в една военна зона мъжете и жените преживяват несигурността по различен начин и имат различни нужди. Тя въвежда дневния ред „Жени, мир и сигурност“ (Women, Peace and Security – WPS), който се базира на четири стълба:

- **Участие** – увеличаване на жените на всички нива на вземане на решения.
- **Защита** – предпазване на жените от сексуално насилие в конфликтни зони.
- **Превенция** – фокусът тук е върху предотвратяване на конфликти и на насилие, основано на пола.
- **Възстановяване** – включване на жените в мирните преговори и изграждането на държавността.¹⁷

Документът поставя началото на системен подход към включването на жените в процесите по предотвратяване и разрешаване на конфликти, както и в дейностите по изграждане на мир. В последващите години рамката се разширява чрез допълнителни резолюции, които конкретизират ангажиментите на държавите и институциите.

В национален план прилагането на тези ангажименти се осъществява чрез разработване на национални планове за действие. Българският Национален план за действие (2020–2025г.) отразява международните стандарти и предвижда мерки за интегриране на равнопоставеността между жените и мъжете в политиките по сигурност и отбрана. В документа се подчертава необходимостта от участие на жените в процесите на вземане на решения, в дейностите по превенция на конфликти и в международни мисии.¹⁸

На оперативно равнище ООН приема вътрешни стратегии за увеличаване на дела на жените във военния и полицейския компонент, включително чрез стимулиране на държавите, предоставящи контингенти. Въпреки това прилагането на нормативните изисквания зависи в значителна степен от националните законодателства и от степента на интеграция на жените във въоръжените сили на съответните държави. Именно тук се наблюдава разминаване между международните стандарти и практическата реализация.

¹⁵ B. D. Mowell. (2018, July 10). Women in UN peacekeeping: Historical and contemporary patterns. E-International Relations. <https://www.e-ir.info/2018/07/10/women-in-u-n-peacekeeping-historical-and-contemporary-patterns/>.

¹⁶ United Nations Security Council. (2000). Resolution 1325 (2000). United Nations.

¹⁷ Coomaraswamy, R. (2015). Preventing conflict, transforming justice, securing the peace: A global study on the implementation of United Nations Security Council resolution 1325. UN Women. <https://reliefweb.int/report/world/preventing-conflict-transforming-justice-securing-peace-global-study-implementation>.

¹⁸ Министерски съвет на Република България. (2020). Национален план за действие на Република България за изпълнение на Резолюция 1325 на Съвета за сигурност на ООН „Жени, мир и сигурност“ (2020–2025 г.). София.

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

За да се преодолее пропастта между политическите декларации и реалното присъствие на жени на терен, ООН въвежда конкретни икономически механизми. Най-значимият сред тях е Фондът „Елси“ (The Elsie Initiative Fund), създаден през 2019 г. в сътрудничество с Канада. Неговата основна цел е да ускори постигането на целите за джендър паритет чрез директно финансово подпомагане на държавите, предоставящи контингенти. Фондът финансира проекти за подобряване на инфраструктурата в мисиите и в националните тренировъчни центрове. Това включва изграждане на подходящи жилищни помещения и санитарни възли за жени, което често е основното извинение на държавите за ниското женско участие. Фондът отпуска средства за национални кампании за набиране на жени в армията и полицията, както и за специализирано обучение преди заминаване в мисия.¹⁹

2. Предимства, които женският състав носи при работа на терен в конфликтни зони

Подкрепата за жени медиатори и за участието им в програми за ненасилствено разрешаване на конфликти показва разбирането, че тяхното присъствие допринася за по-широко обществено включване и по-добра комуникация с различни социални групи. Практиката в международните мисии показва, че жените често улесняват достъпа до уязвими групи, включително жертви на насилие. Това създава възможност за по-пълно отчитане на рисковете в средата на сигурност и за по-адекватна реакция.²⁰

Присъствието на жени в патрулни екипи и екипи за взаимодействие с населението често улеснява контакта с местни общности, особено в общества, в които културните норми ограничават комуникацията между жени и мъже. Това позволява събиране на информация, която иначе би останала недостъпна. В определени операции са създадени изцяло женски подразделения. Пример за това е женският полицейски контингент в мисията на Организацията на обединените нации в Либерия (UNMIL), който привлича значително обществено внимание и оказва влияние върху нагласите към участието на жени в сектора за сигурност. Местните жени в Либерия започват да виждат полицията като кариера, достъпна за тях. След разполагането на този контингент, броят на жените в националната полиция на Либерия се е утроил.²¹ Друг пример е Южен Судан, който показва незаменимата роля на жените в предотвратяването на сексуалното насилие и работата в бежански лагери.

В полицейските мисии жените работят по разследвания на сексуално и домашно насилие, подпомагат реформирането на местните правоохранителни структури и участват в обучения на национални кадри. В редица случаи жертвите на сексуално насилие са по-склонни да потърсят съдействие именно от жени служители.

В цивилния компонент жените изпълняват функции на политически съветници, експерти по правата на човека, специалисти по изборни процеси и съветници по въпросите на равенството между половете. Тяхната работа е свързана с изграждане на институции, подкрепа на мирни преговори и наблюдение на спазването на международни стандарти.

Освен това участието на жени има значение и по отношение на вътрешната култура в контингентите. Наличието на по-балансирана среда се свързва с по-строги

¹⁹ The Elsie Initiative Fund. (2021). Support for the meaningful participation of uniformed women in UN peace operations. United Nations. <https://elsiefund.org/>

²⁰ Министерски съвет на Република България. (2020). Национален план за действие на Република България за изпълнение на Резолюция 1325 на Съвета за сигурност на ООН „Жени, мир и сигурност“ (2020–2025 г.)

²¹ United Nations Police. (2016, February 12). Hailed as role models, all-female Indian police unit departs UN mission in Liberia. <https://police.un.org/en/feature-hailed-role-models-all-female-indian-police-unit-departs-un-mission-liberia>

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

стандарти на поведение и с по-нисък риск от злоупотреби спрямо местното население. В този смисъл въпросът за участието на жени не се изчерпва с представителност, а засяга и качеството на самата мисия.

Въпреки политическите ангажименти, делът на жените в много мисии остава сравнително нисък, особено във военния компонент. Причините са комплексни: ограничено представителство на жени във въоръжените сили на отделни държави, културни нагласи, трудности при съчетаване на дългосрочни мисии със семейни ангажименти, както и липса на подходящи условия в зоните на разполагане.

Изследване показва, че когато делът на жените в мироопазващите подразделения е по-висок, по-успешно се прилагат разпоредбите, свързани с правата на жените в постконфликтните общества. Изследването също опровергава критиките, че включването на повече жени може да отслаби военната ефективност на мироопазващите подразделения. Резултатите показват, че няма доказателства за отрицателен ефект върху изпълнението на мисиите или риска от възобновяване на конфликта.²²

Стратегията Uniformed Gender Parity Strategy 2018–2028 е рамков документ, приет по инициатива на Генералния секретар на ООН, който очертава цели, мерки и годишни показатели за увеличаване на участието на жени в униформените компоненти на мироопазващите операции в периода 2018–2028 г. Той е продължение и конкретизация на ангажиментите от Резолюция 1325 на Съвета за сигурност на ООН относно „Жени, мир и сигурност“ и следва разпоредбите на редица последващи резолюции, включително 2242 (2015). Стратегията определя конкретни направления на действие, включително:

- създаване на насърчаваща среда за жените служители както в мироопазващите мисии, така и в Щаба на ООН;
- обучения, целящи да увеличат броя на квалифицирани жени за международни операции;
- комуникация и мобилизация на държави-членки, особено тези, които изпращат военни и полицейски контингенти;
- лидерство и отчетност, чрез които се изисква отговорност от всички нива на ръководство за подкрепа на участие на жените.²³

Делът на жените в униформените сили в мироопазващи операции е нараснал повече от два пъти, от около 4.9 % през 2018 г. до приблизително 9.8 % през 2024/2025 г. Стратегията задава конкретни цели за 2028 г.:

- минимум 15 % жени във военни контингенти;
- 25 % жени като военни наблюдатели и щабни офицери;
- 20–30 % жени в полицейски компоненти в зависимост от категорията (формирани части срещу индивидуални офицери).²⁴

Докато статистиките показват нисък дял на жените, проучванията сочат, че тяхното участие влияе положително на качеството на мирните процеси. Жените допринасят за по-широко представяне на гражданските нужди и на ранен етап подпомагат процесите на примирие и социално възстановяване.²⁵

²² Narang, N., & Liu, Y. (2022). Does female ratio balancing influence the efficacy of peacekeeping units? Exploring the impact of female peacekeepers on post-conflict outcomes and behavior. *International Interactions*

²³ United Nations. (2018). Uniformed gender parity strategy 2018–2028. United Nations. <https://peacekeeping.un.org/sites/default/files/uniformed-gender-parity-2018-2028.pdf>

²⁴ Ibid.

²⁵ UN Women. Facts and figures: Women, peace and security. United Nations Entity for Gender Equality and the Empowerment of Women. <https://www.unwomen.org/en/articles/facts-and-figures/facts-and-figures-women-peace-and-security>

3. Основни бариери, които ограничават по-широкото участие на жени в униформените компоненти на мисиите

Например в България въпреки нормативните ангажименти, Националният план за действие отчита необходимостта от допълнителни мерки за преодоляване на ограниченията пред участието на жените в сектор „Сигурност“. Сред тях се открояват предизвикателства, свързани с кариерното развитие, равния достъп до ръководни позиции и необходимостта от целенасочена институционална подкрепа.²⁶

Интервюта с жени военнослужещи показват, че те често се сблъскват със сексизъм, подценяване на професионалните им способности, тормоз или неподходящо поведение от колеги. Заглавието „Woman First, Soldier Second“ отразява основния проблем - жените в мироопазващи операции често се възприемат първо през призмата на пола, а не на професионалната им роля, което води до ограничени възможности за участие в операции.

Изследване на Lotte Vermeij показва, че участието на жени във военния компонент на мироопазващите операции продължава да бъде ограничено поради съществуващи социални стереотипи и институционални бариери. Жените често се сблъскват със стигматизация, дискриминационно отношение и подценяване на техните професионални способности, както в националните въоръжени сили, така и в рамките на самите мисии. Тези фактори затрудняват тяхното назначаване и кариерно развитие в мироопазващите операции.²⁷

ООН – Жени описва ситуацията в Афганистан като една от най-крайните прояви на регрес на правата на жените и момичетата. Тя е илюстрирана най-вече от затварянето на средни училища за момичетата, чрез забраната на публично показване на лицата им и чрез рестрикции върху правото им да напускат домовете си²⁸. Показателен пример е случаят на Южен Судан, където с подкрепата на ООН и UN Women през 2018г. е въведена цел за минимум 35% участие на жените в мирните процеси и преходните институции. Въпреки предприетите мерки, към последните години делът на жените в преговорните формати остава под този праг, като в някои случаи достига около 30%, което показва наличието на напредък, но и ограничения пред пълноценното им включване.²⁹ Секторът на сигурността често е доминиран от силно консервативни нагласи. Жените миротворци са катализатор за дългосрочното развитие. Те служат като „модел за подражание“, които насърчават местните жени да участват в политическия живот и икономическото възстановяване на държавата след конфликта.³⁰

В същото време интегрирането на жените изисква институционална трансформация, която включва промяна в системите за кариерно развитие и обучение, премахване на неформалните бариери при заемане на високи командни позиции, обезпечаване на логистични и социални условия, специфични за женския състав по време на разполагане.³¹

²⁶ Министерски съвет на Република България. (2020). Национален план за действие на Република България за изпълнение на Резолюция 1325 „Жени, мир и сигурност“ на Съвета за сигурност на ООН.

²⁷ Vermeij, L. (2022). Woman first, soldier second: Taboos and stigmas facing military women in UN peace operations. International Peace Institute. <https://www.wo-men.nl/bestanden/kennisbank/2020%20Vermeij%20-%20Woman%20First%20Soldier%20Second%20-%20Vermeij%20International%20Peace%20Institute.pdf>

²⁸ zamredaktor. (2022, 10 ноември). Включването на жените е от съществено значение за гарантиране на мир и стабилност [The inclusion of women is essential to ensure peace and stability]. UNA News Bulgaria. https://news.unabg.org/the_inclusion_of_women_is_essential_to_ensure_peace_and_stability/

²⁹ United Nations Security Council. (2018). Revitalized Agreement on the Resolution of the Conflict in the Republic of South Sudan. United Nations. <https://press.un.org/en/2018/sc13585.doc.htm>

³⁰ Димитров, А. (2024). Операции в подкрепа на международния мир и сигурност. София: Издателски комплекс - УНСС.

³¹ Пак там

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Като извод могат да се изведат препоръки за подобряване на участието на жените:

- Държавата да осигурява допълнителни социални пакети под формата на финансови стимули за семействата на жените миротворци по време на мисия (например покриване на разходи за целодневна грижа за деца или помощ в домакинството).
- Жени с вече придобит опит да обучават и подкрепят млади кадри, които тепърва навлизат в това
- Осигуряване на нормални условия по отношение на санитарни възли, лична хигиена, пространство, осветление и т.н., които често са пренебрегвани
- Осигуряване на екипировка, подходяща за жени
- По-строги мерки срещу дискриминационно поведение
- Подходящи условия за създаване на отношения между жени-миротворци и жени-жертви
- Надеждна система за комуникация по време на мироопазващите операции

Заклучение

Настоящият доклад анализира еволюцията и текущото състояние на участието на жените в мироопазващите операции на ООН, разкривайки един сложен процес на трансформация – от теоретични правни норми към практически оперативни стандарти. В заключение, участието на жени в униформените компоненти на ООН е ключът към модерното мироопазване. Пътят към целите на Uniformed Gender Parity Strategy 2018–2028 изисква не само финансови инвестиции, но и политическа смелост за разбиване на военните стереотипи. Пълноценното включване на жените е единственият начин мисиите на ООН да останат ефективни инструмент за защита на най-уязвимите групи в съвременните конфликти.

Използвана литература

- Димитров, А. (2024). Операции в подкрепа на международния мир и сигурност. София: Издателски комплекс - УНСС.
- Министерски съвет на Република България. (2020). Национален план за действие на Република България за изпълнение на Резолюция 1325 на Съвета за сигурност на ООН „Жени, мир и сигурност“ (2020–2025 г.).
- B. D. Mowell. (2018, July 10). Women in UN peacekeeping: Historical and contemporary patterns. E-International Relations. <https://www.e-ir.info/2018/07/10/women-in-u-n-peacekeeping-historical-and-contemporary-patterns/>.
- Coomaraswamy, R. (2015). Preventing conflict, transforming justice, securing the peace: A global study on the implementation of United Nations Security Council resolution 1325. UN Women. <https://reliefweb.int/report/world/preventing-conflict-transforming-justice-securing-peace-global-study-implementation>.
- European Parliament. (2012, February 2). European Parliament resolution of 2 February 2012 on women's situation in war <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:52012IP0028>.
- Narang, N., & Liu, Y. (2022). Does female ratio balancing influence the efficacy of peacekeeping units? Exploring the impact of female peacekeepers on post-conflict outcomes and behavior. International Interactions.
- The Elsie Initiative Fund. (2021). Support for the meaningful participation of uniformed women in UN peace operations. United Nations. <https://elsiefund.org/>.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

- Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026
- UN Women. Facts and figures: Women, peace and security. United Nations Entity for Gender Equality and the Empowerment of Women. <https://www.unwomen.org/en/articles/facts-and-figures/facts-and-figures-women-peace-and-security>.
- United Nations Police. (2016, February 12). Hailed as role models, all-female Indian police unit departs UN mission in Liberia. <https://police.un.org/en/feature-hailed-role-models-all-female-indian-police-unit-departs-un-mission-liberia>.
- United Nations Security Council. (2000). Resolution 1325 (2000). United Nations.
- United Nations. (2018). Uniformed gender parity strategy 2018–2028. United Nations. <https://peacekeeping.un.org/sites/default/files/uniformed-gender-parity-2018-2028.pdf>
- United Nations. (2019). The Power of Women in Peacekeeping. Department of Peace Operations. <https://peacekeeping.un.org/sites/default/files/the-power-of-women-in-peacekeeping.pdf>
- Vermeij, L. (2022). Woman first, soldier second: Taboos and stigmas facing military women in UN peace operations. International Peace Institute. <https://www.women.nl/bestanden/kennisbank/2020%20Vermeij%20-%20Woman%20First%20Soldier%20Second%20-%20Vermeij%20International%20Peace%20Institute.pdf>.
- Von Hlatky, S. (2022). Deploying feminism: the role of gender in NATO military operations. Oxford University Press.

ТРАНСГРАНИЧНО УПРАВЛЕНИЕ НА ГОРСКИ ПОЖАРИ – ИНОВАТИВНИ РЕШЕНИЯ ЗА РЕГИОНАЛНА СИГУРНОСТ

ВАНГЕЛИЯ БОРИСОВА ТАНЧЕВА

Студент в магистърска програма „Национална и глобална сигурност“, Университет за
национално и световно стопанство

Резюме:

Настоящият доклад анализира трансграничното управление на горски пожари като комплексен риск за регионалната сигурност в условията на засилващи се климатични промени. Целта е да се оцени степента на готовност за координирана реакция и да се предложи интегриран модел за управление чрез разработване на Индекс за трансгранична готовност и концептуалната система BalkanFireNet. Изследването прилага комбинирана методология, включваща анализ на политики, сравнителен подход и експертни интервюта. Резултатите идентифицират значителни дефицити в координацията, комуникацията и технологичната интеграция. Предложеният модел въвежда иновативни решения като модулна архитектура, мултифункционални оперативни компоненти и система за дреново наблюдение с псевдоконично сканиране. Ограниченията са свързани с достъпа до оперативни данни и различията в националните рамки.

Ключови думи: трансгранични пожари, индекс за готовност, BalkanFireNet, дренове, регионална сигурност

Abstract:

This report analyses transboundary forest fire management as a complex risk to regional security in the context of increasing climate change. The aim is to assess the level of preparedness for a coordinated response and to propose an integrated management model by developing a Transboundary Preparedness Index and the BalkanFireNet conceptual system. The study applies a combined methodology, including policy analysis, a comparative approach and expert interviews. The results identify significant deficits in coordination, communication and technological integration. The proposed model introduces innovative solutions such as a modular architecture, multifunctional operational components and a pseudo-conical scanning drone surveillance system. Limitations are related to the access to operational data and differences in national frameworks.

Keywords: forest fires, cross-border management, preparedness index, BalkanFireNet, drones

Увод

Нарастващата честота и интензитет на горските пожари в Европа, особено в Балканския регион, поставят нови изисквания към системите за управление на риска. Трансграничният характер на тези бедствия изисква координирани действия между държавите, които към момента са ограничени от институционални, технологични и комуникационни бариери (ЕС JRC, 2025).

Настоящото изследване има за цел да предложи интегриран подход за оценка и подобряване на трансграничната готовност чрез разработване на индекс за измерване и иновативен модел за управление – BalkanFireNet. Основната хипотеза е, че интеграцията

на технологични решения и координационни механизми може значително да повиши ефективността на реакцията.

Проблемът се вписва в рамките на глобалните цели за устойчиво развитие, свързани с климатичните действия, опазването на екосистемите и устойчивото управление на риска. Въпреки наличието на международни рамки, тяхното практическо приложение в трансграничен контекст остава ограничено (European Commission, 2021a).

1. Контекст на проблема и заинтересовани страни

През последното десетилетие горските пожари се утвърждават като едно от най-сериозните природни бедствия с нарастващо трансгранично въздействие, особено в регионите на Южна и Югоизточна Европа. Комбинацията от климатични промени, повишени температури, продължителни засушавания и човешка дейност води до увеличаване както на честотата, така и на интензитета на пожарите.

Събитията от последните години, включително значителните пожари през 2025 г., показват, че огнищата често надхвърлят националните граници, което превръща управлението им в трансграничен проблем. В този контекст традиционните национално ориентирани подходи се оказват недостатъчни.

Наличните механизми за сътрудничество между държавите, макар и формално установени, функционират предимно реактивно и не осигуряват необходимото ниво на координация, обмен на информация и съвместна оперативна готовност (European Commission, 2021b). Това създава предпоставки за забавена реакция и увеличаване на щетите.

Проблемът с трансграничните горски пожари се вписва пряко в глобалната рамка за устойчиво развитие, като засяга едновременно климатичните политики, опазването на екосистемите, устойчивостта на населените места и международното сътрудничество.

Най-пряко свързани са целите на ООН, насочени към действия за климата, защита на сухоземните екосистеми, намаляване на риска от бедствия и изграждане на партньорства (Димитров, 2025). Въпреки наличието на стратегически насоки и международни ангажменти, тяхното ефективно прилагане в трансграничен контекст остава ограничено.

Наблюдава се напредък в развитието на политики и системи за мониторинг, но съществуват съществени пропуски в координацията между държавите, обмена на данни в реално време и интеграцията на технологични решения. Това подчертава необходимостта от по-цялостен и координиран подход към управлението на риска.

Ефективното управление на трансграничните горски пожари изисква координирано взаимодействие между множество заинтересовани страни на различни нива.

На национално равнище водеща роля имат държавните институции, отговорни за управление на бедствия, горски ресурси и вътрешна сигурност. На регионално и местно ниво ключово значение имат местните власти и оперативните служби, които осъществяват пряката реакция. Съществен принос имат и международните организации, които подпомагат координацията, финансирането и обмена на добри практики. Частният сектор и научната общност допринасят чрез разработване и внедряване на иновативни технологични решения.

Взаимодействието между тези участници често е затруднено от различия в нормативните рамки, институционалните практики и техническата съвместимост, което налага необходимостта от по-добре структурирани механизми за координация и сътрудничество (European Commission, 2025).

2. Настояща ситуация

Настоящата ситуация в управлението на горските пожари в трансграничен контекст се характеризира с нарастваща честота и интензитет на пожарите, особено в регионите на Южна и Югоизточна Европа. Климатичните промени, включително повишените температури и продължителните периоди на засушаване, създават благоприятни условия за възникване и бързо разпространение на пожари. Събитията през последните години, и в частност през 2025 г., потвърждават тенденцията към увеличаване на засегнатите площи и сложността на пожарите, което поставя значителен натиск върху националните системи за реагиране.

За да се проследи реалният мащаб и интензитета на въздействието на горските пожари, на фигура 1 е визуализирана динамиката на изгорелите площи по години за България, Гърция и Северна Македония в периода 2010-2024 г., която допълва количествения анализ на честотата на инцидентите.



Фигура 1. Тенденции в обхвата на изгорелите горски площи в трите държави за периода 2010-2024 г.

Източник: Европейска информационна система за горски пожари (EFFIS).

Анализът на конкретни трансгранични инциденти (Alemida et al., 2024; European Commission, 2025) показва, че въпреки наличието на национални механизми за управление на бедствия, трансграничната координация остава ограничена. Различията в институционалните структури, процедурите и техническите стандарти затрудняват съвместните действия и водят до неефективно използване на наличните ресурси.

Съществуващите форми на сътрудничество са предимно реактивни и не осигуряват достатъчна оперативна съвместимост при бързо развиващи се кризисни ситуации.

Допълнително предизвикателство представлява ограничената интеграция на технологични решения. Наличните системи за наблюдение и ранно предупреждение често функционират изолирано, без ефективен обмен на данни в реално време между държавите, а това води до забавяне в идентифицирането на рисковете и затруднява координираната реакция.

В резултат на тези фактори, настоящата система се характеризира с фрагментираност, ограничена координация и недостатъчна технологична интеграция, което намалява ефективността на управлението при трансгранични пожари.

3. Препоръки и резултати

Изследването прилага комбиниран методологически подход, който съчетава качествени и количествени методи с цел цялостна оценка на трансграничната готовност за управление на горски пожари.

Методологията включва анализ на стратегически и нормативни документи, сравнителен анализ на съществуващи национални и регионални практики, както и провеждане на полуструктурирани експертни интервюта (Недко Тагарев, 2024) с представители на институции, ангажирани в управлението на бедствия и горски ресурси. Този подход позволява идентифициране както на структурните слабости, така и на практическите предизвикателства при трансграничната координация.

Въз основа на събраните данни е разработен Индекс за трансгранична готовност, който служи като инструмент за количествена оценка на способността за координирана реакция. Индексът интегрира няколко основни измерения, включително институционален капацитет, технологична обезпеченост, комуникационна свързаност и ресурсна наличност.

Оценката се извършва чрез нормализиране на отделните показатели (Димитров, 2013) и тяхното агрегиране с помощта на тегловни коефициенти, определени на база експертна оценка, което позволява съпоставимост между различни системи и идентифициране на ключови дефицити. Крайната стойност на Индекса на трансгранична готовност се изчислява като сума от претеглените резултати по шестте критерия:

Индекс на трансграничната готовност = $\sum$ (Оценка по критерий $\times$ Тегло на критерия)

Стойността на индекса варира между 0 и 1, като по-високите стойности показват по-висока степен на институционална и оперативна готовност.

Табл. 1. Стойности на Индекса за трансгранична готовност по критерии (България-Гърция-Северна Македония, 2024 г.)

Критерий	България	Гърция	Северна Македония
Координация и командване (0,25)	0,73	0,81	0,62
Технологична съвместимост и комуникация (0,20)	0,68	0,77	0,58
Ресурсен капацитет (0,20)	0,64	0,79	0,55
Подготовка и обучение (0,15)	0,59	0,74	0,52
Обмен на данни и юридическа рамка (0,10)	0,61	0,69	0,50
Финансиране и устойчивост (0,10)	0,57	0,66	0,49
Индекс на трансгранична готовност (0-1)	0,66	0,76	0,55

Резултатите от индекса показват, че въпреки наличието на отделни добре развити компоненти, общото ниво на трансгранична готовност остава ограничено поради липса

на интеграция между системите и недостатъчна координация между участващите институции.

Проведените експертни интервюта потвърждават тези изводи, като подчертават няколко основни проблема: ограничен обмен на информация в реално време, липса на унифицирани процедури и недостатъчно използване на съвременни технологични решения. В същото време експертите акцентират върху необходимостта от създаване на интегрирана платформа за управление и координация.

Получените резултати формират основата за разработването на интегриран модел за управление на трансгранични горски пожари, насочен към преодоляване на идентифицираните пропуски и повишаване на ефективността на координираната реакция.

4. Интегриран модел за трансгранично управление на горски пожари – BalkanFireNet

В отговор на идентифицираните дефицити е разработен интегриран модел за трансгранично управление на горски пожари BalkanFireNet, който предлага системен и технологично ориентиран подход за подобряване на координацията, ефективността и устойчивостта на реакцията.

Моделът функционира като интегрирана платформа, която обединява процесите на мониторинг, анализ, вземане на решения и оперативна координация (Shahbazi и съавт., 2014). Основният му механизъм на действие включва последователни етапи на ранно предупреждение, оценка на риска, активиране на ресурси и координирана интервенция.

Ключова характеристика е неговата мултифункционалност, при която отделните компоненти изпълняват едновременно няколко роли – събиране и обработка на данни, комуникация между институциите и подпомагане на вземането на решения в реално време. Това позволява по-висока ефективност и намаляване на времето за реакция.

BalkanFireNet е изграден на принципа на модулна архитектура (Marin Bugarić и съавт., 2025), която позволява гъвкаво внедряване и адаптация към различни национални контексти. Основните модули включват:

- модул за събиране на данни (сателитни, наземни и дрони) (Zhifu Gao and Linsheng Huang, 2015);
- модул за анализ и прогнозиране (вкл. използване на изкуствен интелект) (Zerouali et al., 2025);
- комуникационен модул за обмен на информация в реално време;
- координационен модул за управление на оперативните действия.

Съществен иновативен елемент е интегрирането на дронева система с псевдоконично сканиране (Stanchev and Andreev, 2020), която осигурява по-широк обхват на наблюдение, по-висока точност и възможност за ранно откриване на огнища. Предвидена е и мултифункционална оперативна площадка за дроне, позволяваща автоматизирани мисии и координирано използване на безпилотни средства.

Моделът включва разработване на стандартна оперативна процедура (SOP), която дефинира ясни етапи на действие, роли и отговорности на участващите институции. SOP осигурява унифициран подход към реакцията, като улеснява съвместимостта между различните национални системи.

Трансграничната съвместимост се постига чрез стандартизиране на комуникационните протоколи, синхронизиране на процедурите и осигуряване на оперативна съвместимост между екипите.

Ефективното функциониране на модела изисква ясно дефинирана институционална рамка, включваща координация между национални, регионални и местни органи. Необходима е и адаптация на правната среда чрез:

- сключване на двустранни и многостранни споразумения;
- регламентиране на трансграничния обмен на данни;
- улесняване на съвместните операции.

Тези мерки са ключови за преодоляване на съществуващите нормативни ограничения.

Внедряването на BalkanFireNet е предвидено да се осъществи поетапно, като първоначално се реализира в пилотна зона, обхващаща България, Гърция и Северна Македония, поради високата степен на риск и необходимост от координация в този регион.

Моделът позволява последващо разширяване към по-широк регионален обхват в Югоизточна Европа.

Финансирането може да бъде осигурено чрез комбинация от европейски програми, национални бюджети и публично-частни партньорства. Модулният характер на системата позволява оптимизация на ресурсите и постепенно надграждане (Европейска сметна палата, 2025).

Моделът включва механизми за мониторинг и оценка на ефективността чрез измерване на показатели като време за реакция, степен на координация и намаляване на щетите. Осигурен е и непрекъснат трансфер на данни между участващите страни чрез интегрирани информационни системи, което позволява актуализиране на оценките и подобряване на управлението в реално време.

Прилагането на BalkanFireNet се очаква да доведе до значително подобряване на трансграничната координация, по-бърза и ефективна реакция при пожари и намаляване на щетите върху екосистемите и икономиката. Моделът допринася за повишаване на регионалната сигурност и подкрепя постигането на целите за устойчиво развитие чрез интегриран и технологично ориентиран подход към управлението на риска.

5. Научен принос

Настоящото изследване допринася за развитието на подходите за трансгранично управление на горски пожари чрез разработване на интегрирана концептуална и приложна рамка. Разработен е оригинален Индекс за трансгранична готовност, който позволява количествена оценка на способността за координирана реакция чрез интегриране на институционални, технологични, комуникационни и ресурсни показатели.

Предложен е иновативен модел BalkanFireNet, базиран на модулна и мултифункционална архитектура, който интегрира данни в реално време, координационни механизми и съвременни технологични решения, включително дренова система с псевдоконично сканиране.

Изследването надгражда съществуващите подходи чрез включване на емпирични данни от експертни интервюта и предлага практически приложими решения, включително стандартна оперативна процедура, механизми за внедряване и възможност за мащабиране от пилотен модел към регионално ниво.

Заклучение

Горските пожари с трансграничен характер се утвърждават като комплексен риск, който изисква нов тип управленски подход, надхвърлящ традиционните национални рамки. Нарастващата динамика на тези процеси поставя на преден план необходимостта от по-висока степен на координация, технологична интеграция и оперативна съвместимост.

В този контекст предложеният модел BalkanFireNet формулира интегрирана рамка, насочена към преодоляване на системните ограничения чрез съчетаване на

модулна структура, мултифункционални компоненти и съвременни технологични решения. Неговата стойност се изразява в способността да обедини различни нива на управление и да създаде условия за по-ефективна и синхронизирана реакция.

Потенциалът за пилотно приложение и последващо разширяване придава на модела практическа насоченост и го позиционира като приложим инструмент в регионален контекст. Това подчертава значението на интегрираните решения като ключов фактор за повишаване на устойчивостта и сигурността в условията на нарастващи климатични рискове.

Използвана литература

Димитров, А. (2025). Влияние на въоръжените конфликти върху продоволствената сигурност в контекста на Целите на ООН за устойчиво развитие. Академично издателство УНСС, 166 с.

Димитров, Д. (2013). Икономически анализ „Разходи—Ползи“ в отбраната и сигурността (УИ „Стопанство“).

Европейска сметна палата. (2025, Юни 11). Специален доклад 16/2025: Финансиране от ЕС за борба с горските пожари. European Court of Auditors. https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2025-16/SR-2025-16_BG.pdf

Тагарев, Н. (2024). Учебно помагало за изработване на курсова работа по метода „Разходи—Ползи“ и анализ на разходите по казус за събитие по дисциплините „Икономически анализ в отбраната и сигурността“ и „Икономически анализ във вътрешния ред и сигурност“. Авангард Прима. София.

Almeida, M. et al. (2024). Report on the large wildfires of 2022 in Europe. Publications Office of the European Union. <https://data.europa.eu/doi/10.2760/19760>.

Andreev, K., & Stanchev, G. (2020). Flight safety sensor and auto-landing system of unmanned aerial system. *International Journal of Reasoning-based Intelligent Systems*, 12(3), 170-178. <https://doi.org/10.1504/ijris.2020.10031839>

Bugarić, M., Krstinić, D., Šerić, L., & Stipaničev, D. (2025). Current Trends in Wildfire Detection, Monitoring and Surveillance. *Fire*, 8(9), <https://www.mdpi.com/2571-6255/8/9/356>.

EC JRC. (2025). Advance report on forest fires in Europe, Middle East and North Africa 2024. Publications Office. <https://data.europa.eu/doi/10.2760/1264626>

European Commission. (2021a, February 12). Regulation (EU) 2021/241 of the European Parliament and of the Council of 12 February 2021 establishing the Recovery and Resilience Facility. <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj>

European Commission. (2021b, May 20). Regulation (EU) 2021/836 of the European Parliament and of the Council of 20 May 2021 amending Decision No 1313/2013/EU on a Union Civil Protection Mechanism (Text with EEA relevance). <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/836/oj>

European Commission. (2025, September 29). Report from the Commission to the European Parliament and the Council. https://ec.europa.eu/echo/files/civil_protection/swd_2025_279_second_update_preventing_managing_disaster_risk_in_europe.pdf.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- Gao, Z., & Huang, L. (2015, June). A forest fire monitoring and early warning system based on the technology of multi-sensor and multilevel data fusion. In *2015 2nd International Conference on Electrical, Computer Engineering and Electronics* (pp. 627-632). Atlantis Press. <https://doi.org/10.2991/icecee-15.2015.126>.
- Shahbazi, M., Théau, J., & Ménard, P. (2014). Recent applications of unmanned aerial imagery in natural resource management. *GIScience & Remote Sensing*, 51(4), 339–365. <https://doi.org/10.1080/15481603.2014.926650>
- Zerouali, B., Santos, C. A. G., Qaysi, S., da Silva, R. M., Alarifi, N., Bailek, N., ... & Youssef, Y. M. (2025). Advanced forest fire risk mapping: Combining Sentinel-2 MSI data with hybrid machine learning in Similipal Biosphere Reserve. *Forest Ecology and Management*, 594 <https://doi.org/10.1016/j.foreco.2025.122931>

ЕВРОПЕЙСКАТА ОТБРАНИТЕЛНА ИНДУСТРИЯ СЛЕД ВОЙНАТА В УКРАИНА: ИКОНОМИЧЕСКИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА И СТРАТЕГИЧЕСКА АВТОНОМИЯ НА ЕС

ВЯРА ГЕОРГИЕВА ТКАЧЕНКОВА

Студент в спец. „Икономика на отбраната и сигурността“, IV курс, УНСС

Резюме:

Този доклад разглежда еволюцията на европейския отбранителен сектор след началото на войната в Украйна през 2022г. със специален акцент върху взаимовръзката между увеличаването на разходите за отбрана и зависимостта от външни доставчици на отбранителни материали в стремежа към стратегическа автономност в Европейския съюз. Стречи се да оцени дали неотдавнашното увеличение на разходите за отбрана в Европейския съюз ефективно допринася за подобряване на европейската отбранителна индустрия или просто увеличава съществуващите структурни зависимости. Този доклад се основава на преглед на последните политически инициативи, официална статистика от европейски институции и съвременни открития в скорошната академична литература. При анализа на инвестициите в отбрана и техните последици за по-широкия контекст на индустриалното развитие се прилага сравнителен и икономически подход. Установено е, че въпреки че разходите за отбрана са се увеличили значително в Европейския съюз, значителна част от тях се насочват към външни доставчици на отбранителни материали, особено в извънредни ситуации. Това има отрицателни икономически последици за европейската отбранителна индустрия като същевременно продължават да съществуват структурни трудности в ефективността на разходите за отбрана в Европейския съюз.

Ключови думи: Европейски съюз, разходи за отбрана, стратегическа автономност, отбранителна индустрия, външни доставчици, политика за сигурност, военни разходи

Abstract:

This paper examines the evolution of the European defense sector after the beginning of the war in Ukraine in 2022, with a special focus on the interrelation between the increase in defense spending and the reliance on external defense suppliers in pursuit of strategic autonomy in the European Union. It seeks to assess whether the recent increase in defense spending in the European Union effectively contributes to the improvement of the European defense industry or simply perpetuates the existing structural dependencies. This paper is grounded in a review of recent policy initiatives, official statistics from European institutions, and contemporary findings in recent academic literature. A comparative and economic method is applied in the analysis of the evolution of defense investment and its implications for the broader context of industrial development. It has been determined that, although defense spending has increased significantly in the European Union, a significant portion of it is channeled into external defense suppliers, especially in emergency situations. This has negative economic implications for the European defense industry, while at the same time, structural difficulties persist in the efficiency of defense spending in the European Union.

Keywords: European Union, defence spending, strategic autonomy, defence industry, external suppliers, security policy, military expenditure

Увод

Войната между Русия и Украйна, започнала през 2022 г., доведе до съществена промяна в средата на сигурност в Европа. Конфликтът постави на преден план необходимостта от укрепване на отбранителния потенциал на държавите членки на Европейския съюз (ЕС) от засилване на сътрудничеството в рамките на европейската отбранителна индустрия. В резултат на това европейските държави увеличиха значително своите военни разходи, а в рамките на ЕС започнаха редица инициативи, насочени към развитие на отбранителните способности и повишаване на производствения капацитет на индустрията.

Отбранителната индустрия има ключово значение за икономическата и стратегическата устойчивост на ЕС. Тя не само осигурява необходимите технологии и въоръжение за националните армии, но също така представлява важен сектор за икономически растеж, иновации и технологично развитие. Освен това секторът генерира значителни инвестиции, създава висококвалифицирани работни места и стимулира развитието на свързани индустрии като авиация, електроника и информационни технологии. В контекста на настоящата геополитическа обстановка все по-често се поставя въпросът за постигането на по-голяма стратегическа автономия на ЕС в областта на сигурността и отбраната, включително чрез укрепване на европейската индустриална, технологична и индустриална база.

Основната цел на настоящия доклад е да анализира развитието на политиките за повишаване на отбранителните разходи сред страните-членки на ЕС след началото на войната в Украйна и да изведе на преден план икономически предизвикателства и възможности, които възникват в процеса на постигане на автономия на ЕС в сферата на отбрана и сигурността. За постигането на тази цел се поставят следните задачи:

- да се анализира състоянието и ролята на европейската отбранителна индустрия в постигането на стратегическа автономия.
- да се определят и анализират икономическите ефекти от войната в Украйна върху отбранителното производство и инвестициите
- да се формулират препоръки за постигането на стратегическата автономия на Европейския съюз.

Настоящото изследване се основава на анализ на научна литература, официални документи и статистически данни на европейски институции и международни организации, сред които Европейската агенция по отбрана (European Defence Agency) и Европейската комисия (European Commission).

Изследването има определени ограничения, свързани основно с характера на геополитическата и икономическата среда след 2022 г. Например част от процесите в европейската отбранителна индустрия все още са в етап на развитие, което затруднява оценяването на техните дългосрочни икономически ефекти. Освен това анализът се фокусира основно върху политиките и индустриалните инициативи на ЕС, без да разглежда в детайли националните отбранителни индустрии на всички държави членки.

1. Динамика и промяна в отбранителните разходи в Европейския съюз след 2022 г.

Началото на войната между Русия и Украйна през 2022 г. доведе до съществена трансформация в политиката на сигурност и отбрана на ЕС. Конфликтът постави на преден план необходимостта от увеличаване на военните разходи и от ускорено укрепване на отбранителните способности на държавите членки. В резултат на това в рамките на ЕС се наблюдава значителна динамика в нивото на инвестициите в отбрана,

която може да се разглежда като една от най-съществените промени в европейската политика на сигурност след края на Студената война. Според данни на European Defence Agency общите разходи за отбрана на държавите членки на ЕС достигат приблизително 279 млрд. евро през 2023 г., което представлява значително увеличение спрямо предходните години. В официалния доклад на агенцията се подчертава, че разходите за отбрана на държавите членки на ЕС продължават да нарастват и през 2023 г. достигат най-високото си ниво в историята (European Defence Agency, 2025). Това увеличение се обяснява както с влошената среда за сигурност в Европа, така и с политическите ангажименти на европейските държави за укрепване на националните и съюзническите отбранителни способности.

Сходни тенденции се откриват и в анализите на Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI), които показват, че военните разходи в Европа бележат устойчив ръст след 2022 г. Според института европейските държави увеличават военните си бюджети с най-бърз темп от десетилетия насам като войната в Украйна се превръща в основен фактор за този процес (Tian et al., 2024). Данните на института показват, че значителна част от увеличените разходи са насочени към модернизация на въоръжението, развитие на противовъздушната отбрана и увеличаване на запасите от боеприпаси.

Икономическият анализ на тази тенденция показва, че увеличението на отбранителните разходи има двоен ефект. От една страна, то стимулира развитието на европейската отбранителна индустрия чрез увеличаване на инвестициите в производство, научноизследователска дейност и технологично развитие. От друга страна, нарастващите военни бюджети водят и до значително увеличение на външните поръчки на въоръжение, което поставя въпроса за зависимостта на ЕС от външни доставчици на отбранителни технологии. В този контекст анализът на динамиката на военните разходи се превръща в ключов елемент за разбирането на по-широките икономически и стратегически процеси, свързани с развитието на европейската отбранителна индустрия и стремежа към по-голяма стратегическа автономия на Съюза.

След 2024 г. дебатът относно равномерното разпределение на разходите за отбрана между съюзниците в рамките на НАТО отново се засилва. В редица публични изявления президентът на САЩ Доналд Тръмп очертава необходимостта европейските съюзници да увеличат значително своите военни бюджети и да поемат по-голям дял от финансовата тежест на колективната сигурност (Krupa, 2025). В медийни интервюта и предизборни изказвания той заявява, че съюзниците трябва да инвестират значително повече в собствената си отбрана, като дори поставя въпроса за възможно увеличение на разходите до около 5% от brutния вътрешен продукт. . Макар подобно ниво да не представлява официална цел на Алианса, тези изявления допринасят за засилване на политическия натиск върху европейските държави да ускорят увеличаването на своите военни бюджети и инвестиции в отбранителни способности.

В същото време институциите на ЕС, включително Европейската комисия започват да насърчават по-тясно сътрудничество между държавите членки в областта на отбранителните инвестиции. В редица стратегически документи се подчертава необходимостта от по-ефективно използване на ресурсите и от увеличаване на съвместните проекти в рамките на европейската отбранителна индустрия.

2. Зависимост на Европейския съюз от външни доставки на въоръжение

Увеличаването на отбранителните разходи в държавите от ЕС след 2022 г. е съпроводено и със значително нарастване на външните доставки на въоръжение. Въпреки наличието на развита отбранителна индустрия в Европа, голяма част от новите поръчки на военна техника и технологии продължават да се насочват към доставчици

извън ЕС. Редица европейски държави предприемат бързи мерки за модернизация на въоръжените си сили и за попълване на намалелите запаси от военна техника и боеприпаси.

Анализите на SIPRI оказват, че през последните години Европа се превръща в един от най-динамичните пазари за внос на оръжия в света. Според анализи на института вносът на основни оръжейни системи от европейските държави се увеличава значително в периода след 2022 г., като най-голям дял от тези доставки идва САЩ. В публикуваните статистически данни се посочва, че над половината от оръжейния внос на европейските държави в последните години се осъществява от американски производители, което показва ясно изразена зависимост от външни доставчици на отбранителни технологии (Wezeman et al., 2024).

Засиленото търсене на външни доставки се обяснява както с необходимостта от бързо модернизиране на въоръжените сили, така и с ограничените производствени капацитети на европейската отбранителна индустрия в краткосрочен план. В редица случаи държавите членки предпочитат да закупят готови системи от външни доставчици, вместо да изчакват разработването и производството на европейски алтернативи. Това се наблюдава особено ясно при придобиването на съвременни изстребители, системи за противовъздушна отбрана и високоточни оръжейни системи.

Особено показателен пример за тази тенденция е модернизацията на бойната авиация в редица европейски държави. След 2022 г. значителен брой държави от ЕС вземат решение за закупуване на американски изстребители F-35 Lightning II, произведени от Lockheed Martin. Страни като Германия, Полша, Финландия и Белгия избират този модел като основна платформа за бъдещите си военновъздушни сили. Част от аргументацията зад това решение се състои не само с техническите характеристики на самолета, а и с факта, че системата е вече интегрирана в отбранителната инфраструктура на НАТО и позволява по-висока степен на оперативна съвместимост между съюзниците.

От икономическа гледна точка тази тенденция има значителни последици за европейската отбранителна индустрия. Закупуването на готови системи от външни доставчици означава, че значителна част от финансовите ресурси, отделени за отбрана се насочват извън европейската икономика. Това ограничава потенциалния мултипликационен ефект на отбранителните инвестиции върху вътрешното индустриално развитие, технологичните иновации и заетостта в сектора на високите технологии. Според анализи една от основните цели на европейската отбранителна политика е именно увеличаването на дела на съвместните европейски проекти и стимулирането на вътрешно производство (European Commission, n.d.).

Друг важен икономически аспект е структурата на европейската отбранителна индустрия. За разлика от САЩ, където секторът е концентриран около няколко големи корпорации, европейската отбранителна индустрия остава силно фрагментирана и разделена на национален принцип. В Европа съществуват множество паралелни програми за разработване на сходни оръжейни системи, което води до дублиране на инвестиции и намаляване на икономиите от мащаба. Тази структурна фрагментация често прави европейските продукти по-скъпи и по-бавно достъпни в сравнение с вече разработените системи на международния пазар.

Поради тази причина много държави предпочитат краткосрочното решение чрез внос на вече разработени технологии. В условията на повишени заплахи за сигурността и необходимост от бързо увеличаване на отбранителните способности, времето за разработка и производство се превръща в ключов фактор при вземането на решения за придобиване на ново въоръжение. Закупуването на готови системи позволява по-бързо

въвеждане на нови способности във въоръжените сили, но същевременно задълбочава зависимостта от външни технологични доставчици.

3. Политики и перспективи за постигане на стратегическа автономия на Европейския съюз

Зависимостта на Европа от външни доставки на оръжие и поскъпването на отбраната след 2022 г. изтегля на преден план понятието за стратегическата автономия на Европейския съюз във въпросите на сигурността и отбраната. В такъв контекст все по-голямо значение имат не само в какъв размер са инвестициите, но и по какъв начин и с какъв ефект се влагат парите в отбраната.

Димитров (2025) разглежда като особено важно развитието на общите европейски отбранителни способности да се придружава от по-силно координиране на действията на отделните държави и от увеличаване на взаимното и на индустриалното им сътрудничество. Той отбелязва, че участието на отделните държави, включително и България, в съвместни европейски проекти дава възможност да се включат в по-широки вериги на производство и технология, което пък от своя страна е важно за балканския европейски индустриален капацитет.

Икономически погледнато, много важно е и как ефективно се използват парите, които се заделят. Както се посочва в изследване за „Разходи за отбрана в ЕС: еволюция и перспективи“ от 2025 г. , увеличение на бюджетите само по себе си не е достатъчно, за да може една държава да се похвали с постигната стратегическа автономия. Както е известно, част от проблем на европейската индустрия в отбраната е нейния разпокъсан характер, което пък води до привидно нужни дублирания на проекти и в същото време не достатъчно икономии от мащаба. Затова една от причините средствата често да не се използват ефективно е, че значителна част от тях се насочват към проекти, които ЕС и държавите членки продължават да разчитат на ограничен брой външни доставки, вместо да се инвестира в изграждането на нови и модерни производствени мощности, способни да осигурят по-широк спектър от отбранителни продукти. (Cerrapulo et al., 2025).

В този смисъл постигането на устойчивост на икономическите политики на ЕС е свързано с общността на държави членки и новите начини на бюджетиране, които ще наложат. Един от първите, а вероятно и най-труден начин да се внедри това е чрез увеличението на общите обществени поръчки и на координацията на изследователската и развойна дейност. Внедряването на единни обществени поръчки и стимулиране на собствено производство позволява по-ефикасно използване на ресурсите, но и конкурентни продукти на международния пазар. В Табл 1. са обобщени основните икономически предизвикателства, както политиките, насочени към постигане на по-висока степен на стратегическа автономия.

Таблица 1. Основни икономически предизвикателства и политики на ЕС

ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВО	ИКОНОМИЧЕСКИ ЕФЕКТ	ПОЛИТИЧЕСКИ ОТГОВОР
Висока зависимост от външни доставки	Изтичане на капитал извън ЕС	Стимулиране на вътрешно производство
Фрагментация на индустрията	Липса на икономии от мащаба	Съвместни проекти и интеграция

Неефективно разпределение на разходите	Ограничен индустриален ефект	Координация на инвестициите
Технологично изоставане	Намалена конкурентоспособност	Инвестиции в иновации

На база на поместената в табл. 1 информация могат да се набележат няколко основни мерки за постигане на по-голяма стратегическа автономия. На първо място, трябва да се повиши дялът на съвместните европейски обществени поръчки, което ще ни даде възможност да се реализират икономии от мащаба и да използваме по-ефективно наличните ресурси. На второ място, следва да се стимулира развитието на европейската отбранителна индустриална база с инвестиции в нови производствени мощности, най-вече във високотехнологичните сектори, в които сме най-силно зависими от външни доставчици, като боеприпаси и високотехнологични системи.

Също така е изключително важно и подобряването на координацията в областта на научноизследователската и развойната дейност, тъй като това ще доведе до по-бързо въвеждане на иновации и повишаване на технологичната конкурентоспособност на европейските компании. В дългосрочен план това означава изграждането на по-интегриран европейски пазар за отбранителна продукция, който да намали фрагментацията на индустрията и да бъдат създадени предпоставки за нейното устойчиво развитие. Стратегическата автономия не е еднократен резултат, а дългосрочен процес, който изисква както увеличаване на финансовите ресурси, така и тяхното по-ефективно и координирано използване. Войната в Украйна ускори този процес като разкри съществуващите слабости в европейската отбранителна система, но същевременно създаде и възможности за тяхното преодоляване.

Заклучение

Настоящият доклад разглежда развитието на европейската отбрана след 2022 г. като фокус е поставен върху връзката между повишените военни бюджети, акцентира върху стратегическата независимост на ЕС и растящата си зависимост от външни доставчици. Обсъжда се как войната в Украйна се оказва катализатор за трансформацията на европейската отбрана, ускоряват се инвестициите и се задействат съвместните проекти между европейските държави.

В същото време обаче доклада показва, че количественото увеличение на бюджета за отбрана не гарантира автоматично повишаване на стратегическата сила на ЕС. Голям дял от новите инвестиции се насочват към външни производства, което намалява икономическата полза за европейската индустрия и задълбочава технологичната зависимост на ЕС. Тази тенденция се обяснява с необходимостта от бързо адаптиране на Европейските въоръжени сили, но също и с някои дълбоки структурни недостатъци на европейския отбранителен сектор, в това число високата му фрагментарност и слабата му производителна база а краткосрочен план.

Изследването показва, че постигането на стратегическа независимост изисква основна промяна в начина на планиране и реализиране на отбранителната политика. Ключово значение придобиват европейски проекти, ефективната координация между държавите членки и насърчаването на вътрешното производство и иновации. Реализацията на стратегическа автономия обаче ще зависи не толкова от обема на разходите, колкото от способността на ЕС да насочва постигането на дългосрочни цели,

свързани с повишаване на конкурентоспособността, технологичната независимост и устойчивото развитие на европейската отбранителна индустрия.

Използвана литература

- Димитров, А. (2025). *Ролята на България в поддържането на международен мир и сигурност*. В Градинаров, Б. (ред.). *Общата европейска отбрана и мястото на България в нея*. Издателство на БАН „Проф. Марин Дринов“. с. 161-179.
- Серпаруло, А., Giuriato, L., & Pasimeni, P. (2025). Defence Spending in the European Union: Evolution and Perspectives. *Comparative Economic Studies*, 67(4), 918-948.
- European Commission. (n.d.). EDIS – Our common defence industrial strategy. https://defence-industry-space.ec.europa.eu/eu-defence-industry/edis-our-common-defence-industrial-strategy_en.
- European Defence Agency. (2025). Defence Data 2024-2025. <https://doi.org/10.2836/3936681>.
- Tian, N., Da Silva, D. L., Liang, X. and Scarazzato, L. (2024, April). Trends in World Military Expenditure, 2023. SIPRI. https://www.sipri.org/sites/default/files/2024-04/2404_fs_milex_2023.pdf
- Krupa, J. (2025, June 25). Nato leaders confirm defence spending will rise to 5% of GDP and say support for members is ‘ironclad’ – as it happened. The Guardian. <https://www.theguardian.com/world/live/2025/jun/25/nato-donald-trump-mark-rutte-europe-latest-live-news>.
- Wezeman, P. D., Djokic, K., George, M., Hussain, Z. and Wezeman, S.T. (2024). *Trends in International Arms Transfers, 2023*. SIPRI. <https://doi.org/10.55163/PBRP4239>.

ПОВИШАВАНЕ ОТБРАНИТЕЛНИТЕ СПОСОБНОСТИ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ЧРЕЗ ВНЕДРЯВАНЕ СИСТЕМИ ЗА ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ НА БЕЗПИЛОТНИ ЛЕТАТЕЛНИ АПАРАТИ

МИХАИЛ КРУМОВ ШУМАНОВ

Студент, специалност „Икономика на отбраната и сигурността“, III курс, УНСС

Резюме:

Докладът представя историята на военните безпилотни летателни апарати или т.нар. дроне, тяхното използване във военни конфликти, световният опит за преодоляване на заплахите от нападения с тях. Анализирани са българският опит в създаването на безпилотни летателни апарати, както и наличните системи и средства, с които Република България разполага, за опазване на своя суверенитет от подобни роботизирани летателни апарати, целящи унищожаването на важни военни съоръжения и обекти, част от критичната инфраструктура.

Ключови думи: безпилотни летателни апарати, анти-дрон системи, отбранителни възможности

Abstract:

The report presents the history of military unmanned aerial vehicles, or so-called, drones used in military conflicts, the experience of the world experience is to overcome the threats of attacks with them. The Bulgarian experience in unmanned aerial vehicles has been analyzed, as well as the available systems and means available to the Republic of Bulgaria to protect its control from similar robotic aerial vehicles aimed at the destruction of important military equipment and facilities, part of the critical infrastructure.

Keywords: unmanned aerial vehicles, anti-drone solutions, defensive capabilities

Увод

С напредването на технологиите начинът, по който се осъществяват военните действия, коренно се променя - навлиза използването на високотехнологични средства като роботизирани сухопътни системи, изкуствен интелект, лазерни и енергийни оръжия. Все по-широко е използването на безпилотни летателни апарати (дроне). Безпилотните летателни апарати имат високо търсене, което се определя от сравнително ниски разходи за създаване и широкото им приложение. Имат възможността да нанасят големи щети върху военната техника и други обекти, както и да бъдат използвани за разузнаване. Масовото производство, комбинирано с разнородното приложение на безпилотните летателни апарати, поставя въпроса кои специфични ресурси, технологии и методи трябва да притежават държавите, за да могат да прилагат мерки за защита, съобразени със степента на потенциалната заплаха.

Република България, като всяка една държава, за да гарантира своята сигурност, трябва да поддържа способности, които са адекватни на съвременните заплахи. В настоящия доклад са разгледани безпилотните летателни апарати, както и начините за тяхното противодействие.

Обект на доклада са безпилотни летателни апарати, като се поставя фокус върху методите, чрез които може да се противодейства на заплахата от тях. В частност ще

бъдат разгледани техническите и организационните подходи, които могат да бъдат приложени за намаляване на риска и едновременно повишаване на ефективността на защитата срещу подобен тип заплахи.

Целта на доклада е да бъдат разгледани и анализирани възможностите пред България, да се защити от заплахите, свързани с безпилотните летателни апарати.

За постигане на така заявената цел са изпълнени следните задачи:

- Анализирано е използването на военни дроне, като е проследена историята на тяхното създаване и приложението им за военни цели.
- Проучен е опитът в използването на средства за обезвреждане на безпилотни летателни апарати в държави-членки на Организацията на Северноатлантическия договор (НАТО), които вече са успели да изградят или придобият подобни методи и средства за предпазване от безпилотни летателни апарати.
- Изготвяне на алтернативи на базата на проучения чужд опит, които Република България може да внедри, за да опази суверенитета си.
- Сравняване на алтернативите и избор на най-ефективната от тях.

Тезата, защитавана в доклада, е, че България има нужда да внедри нови средства за противодействие на безпилотни летателни апарати, за да гарантира своя национален суверенитет.

За да бъде доказана тезата на изследването, в доклада е използван икономически и сравнителен анализ.

1. Кратка история на безпилотните летателни апарати и тяхното ползване за военни цели.

Безпилотните летателни апарати (БЛА), или дроне, представляват устройства, които наподобяват самолети и са способни да извършват полети без пилоти в кабината. Техният размер и тегло ги прави изключително гъвкави и маневрени, освен това са изключително евтини за производство и тестване. Заради високата им адаптивност дроновете намират множество приложения както в ежедневната практика, така и на бойното поле. Безпилотните летателни апарати могат да бъдат програмирани преди излитане с определени координати, или да бъдат дистанционно управлявани от пилот, който се намира в наземна станция, използвайки определена система за навигация и управление (Criollo et al., 2024).

Дроновете, използвани за военни цели според категоризацията на НАТО, които са свързани с оперативния обхват, максималната височината, която могат да достигнат, и функциите, които изпълняват на бойното поле, се разделят на три категории: тактически, оперативни и стратегически. Тактическите безпилотни летателни апарати представляват дроне, които поддържат ниска височина на летене, имат ограничена издръжливост и са уязвими от атмосферните условия. Имат малък обхват от 50 км, главно се използват от войските за разузнаване и наблюдение на обкръжаващата обстановка. Оперативните безпилотни летателни апарати имат по-голяма продължителност и средна височина на полета, обхват им е до 1000 км. Те се ползват за разузнаване и за прецизни удари срещу врага, но са лесно засичими от радари. Стратегическите безпилотни летателни апарати имат обхват от над 3000 км, и могат да се издигат на сравнително по-голяма височина от предходните два вида. Заради тяхната продължителност на полета и голям обхват се използват за постоянно наблюдение в големи райони и разузнаване. Те са сравнително по-скъпи от оперативните и тактическите и силно уязвими при тяхното локализиране (Babayev et al., 2025).

Първите подобия на безпилотни летателни апарати са ползвани по време на обсадата на Венеция през 1848-1849 година от австрийските войски. Австрийската

армия използвала 200 балона, към които са прикрепени взривни вещества с горящ фитил. Балоните са пускани във въздуха и насочвани от вятъра, целта е била да избухнат когато достигнат града. Въпреки иновативността на идеята, само един балон успял да достигне до Венеция и да избухне (Kozera, 2018). През 1948 година в Съединените Американски Щати е разработен първия безпилотен летателен апарат AQM-34, който е създаден с цел разузнаване. През 1951 година е проведен първият му полет, след което е пуснат в масово производство (Желев, 2018).

През 2002 година Централното разузнавателно управление на Съединените американски щати извършва първото в историята нападение, използвайки безпилотен летателен апарат в Йемен (Ahmed et al., 2015). След това, тяхното използване се увеличава – по време на Ливанската война през 2006 година, където израелската войска ползва 450 дрона, които са локализирали местонахождението на терористичната групировка „Хизбола“. Въпреки тяхното активно използване, дроновете все още не са готови за бойни действия, защото са имали нужда от още тестове и подобрения на сензорите им за **идентифициране** на вражеските обекти (Francis, 2026). С настъпването на войната в Украйна през февруари 2022 година дроновете намират огромна приложимост не само като разузнавачески инструмент, но и като оръжие, способно да нанесе сериозни щети върху руската военна техника. На 1 юни 2025 година е извършена операция „Паяжина“, най-голямата атака, свързана с дронаве срещу руски военно-въздушни бази, като тези дронаве са тип „камикадзе“ и са използвали изкуствен интелект, за да могат да избягват руските радары и системите за противовъздушна отбрана (Ito, 2025).

2. Световни практики и примери за защита от военни безпилотните летателни средства

Системите за обезвреждане на безпилотни летателни апарати включва устройства, които могат да прекъсват, деактивират, унищожат или поемат контрол върху безпилотни летателни апарати. Тези системи се състоят от две подсистеми - за идентифициране, проследяване и откриване на безпилотни летателни апарати и за неутрализация (Wang et al., 2021). Видовете системи за предотвратяване на нападенията от дронаве са дисруптивни, физическо прихващане и директно унищожение.

Дисруптивните системи представляват заглушаване на връзката между оператора и дрона, което принуждава дронът да кацне аварийно или да се върне при оператора. Негативната страна на тези тип системи е ограничения обхват и възможността да влияе не само върху вражеската техника, но и върху собствените военни способности.

Системите, свързани с физическото прихващане, са свързани с мрежи, които са изстрелвани от земята, или други дронаве. Тези системи са ефективни на по-къси разстояния и за по-малките дронаве.

Системите, свързани с директно унищожение, са най-често използваните средства за противодействие на безпилотни летателни апарати. Те са свързани с използването на преносими зенитно-ракетни комплекси, оръжия с насочена енергия, високомощни микровълнови излъчватели, които унищожават електрониката на дрона, и високоенергийни лазери, които унищожават целта със скоростта на светлината. Последните са изключително икономически ефективни заради своята ниска цена за изстрел и висока точност (Dobija, 2023).

Опитът срещу безпилотни летателни апарати на Израел се изразява в тяхната система за отбрана, наречена „Железният купол“. Тя е регионална сухопътна система за отбрана, която е проектирана да защитава цивилното население от ракетни атаки с ограничен обхват до 70 км. Системата представлява съвкупност от радар за идентифициране на заплахи, център за управление, която обработва данните и взема

решение, и платформа, съдържаща прецизно насочвани ракети-прихващачи (Block, 2017). Към архитектурата на „Железният купол“ са включени системите „Прашката на Давид“ (David's Sling), „Стрела“ (Arrow) и „Железният лъч“ (Iron Beam). Системата „Железният лъч“ използва лазерни лъчи за унищожаване на летящи обекти и цената на едно лазерно прихващане е около 2 000 щатски долара, докато при „Прашката на Давид“ (David's Sling) и „Стрела“ (Arrow) сумата за прихващане е 50 000 щатски долара - това прави „Железният лъч“ икономически устойчива система. Негативната страна на този тип технологии е, че са метрологично зависими, с ограничен обseg и отнемане на ценно време за генериране на лазерен лъч (Samaan, 2023). Въпреки добавянето на лазерни технологии, „Железният купол“ остава изключително скъпа система за изграждане и поддържане.

В началото на военния конфликт между Украйна и Русия засиленото използване на дроне от двете страни поражда нуждата от разработване на устойчиви методи и технологии за противодействие на безпилотните летателни апарати.

За да се справят със заплахите от дроне, руските сили използват автомати, картечници и специално модифицирани оръжия. Този подход е ограничен заради маневреността на дроновете и късата дистанция, на която оперират тези оръжия. Руските сили разчитат на внедряването на нови системи като „Cerberus“, която е предназначена да управлява рояци от дроне, които да атакуват вражеските дроне. На бойното поле също се ползват и фиброоптични дроне, които се управляват чрез кабел, което ги прави неподатливи на електронно заглушаване от вражеска страна (Chaari, 2025).

Украйна прилага различни подходи като основните са стрелба от хеликоптери, използване на заглушители на комуникационните сигнали, както и използването на евтини дроне, които се управляват чрез видео от първо лице (FPV), използвани за прихващане и унищожаване на вражеските дроне. Украйна използва и наземни превозни средства (UGV), които позволяват дистанционно неутрализиране на дроне, което намалява и риска за военнослужещите (Chaari, 2025).

3. Българският опит в защитата от безпилотните летателни средства

В България има няколко компании, които създават дроне и анти-дрон системи. "Самел-90" е една от най-големите български фирми, които произвеждат дроне. Производството им достига до 50 дрона на месец. Компанията произвежда дроне камикадзе „Samjet“, който е проектиран за поразяване на наземни цели, като може да достигне обекти на 100 км разстояние. Освен дроне, компанията произвежда и антидрон система, която засича и заглушава вражеските дроне (Велева, 2025). Също така, в България се произвежда безпилотни летателни апарати „Черен лебед“. Заради високият радиус на използване и непретенциозност към състоянието на пътната настилка, „Черен лебед“ е изключително полезен в зони с голямо откъсване от логистичните си формирования (Radoslavov, 2023).

Въпреки производството на дроне и наличие на Програмата за развитие на отбранителните способности на Въоръжените сили на Република България 2032, според експерти в областта на авиационната сигурност България към настоящия момент не разполага с интегрирана национална система за противодействие на безпилотни летателни апарати (Radoslavov, 2023). Липсата на подобна система се показва при инцидент на летище „Васил Левски“ в София когато нерегламентиран дрон блокира въздушното пространство. Министърът на отбраната потвърждава, че страната не притежава нужните системи за локализиране и неутрализиране на подобни заплахи („Authorities Claim Sofia Airport Drone Incursion Was a ‘Deliberate Action,’” 2025). В момента пред България стоят няколко алтернативи, от които може да се възползва.

3.1. Финансиране на България по механизма SAFE

Security Action for Europe (SAFE) е финансов инструмент, който цели да подкрепя държавите членки на Европейският съюз, които искат да инвестират в собствената си отбранителна индустрия. Финансовата помощ от инструмента е 150 млрд. евро и цели да се гарантира нужното отбранително оборудване, за да се преодолеят съществуващите пропуски в способностите за отбрана, като желаният краен резултат е да се укрепи цялостната отбранителна готовност на Европейския съюз. Ползите от използването на този инструмент са свързани с освобождаване от ДДС, ускорена процедура за договаряне и гъвкавост на договорите. България е одобрена за използването на финансовия инструмент SAFE, като се очаква в скоро време да бъде подписан и договор за закупуване на техника, която включва дроне и анти-дрон системи. Минусите на използването на подобни тип инструменти е, че според SAFE анти-дрон системите попадат в категория, която има по-високи изисквания за фирмите, които ги изработват и е възможно системата да бъде забавена или изобщо да не бъде закупена (*Bulgaria Requests EUR 3.2 Bln in Funding under SAFE Mechanism*, 2025; *Комисията одобри националния план за отбрана на България по линия на инструмента SAFE - Представителство в България*, 2026).

3.2. Използването на системите против безпилотни летателни апарати на държавите членки на НАТО

Заради нарастващите заплахи най-вече от дроне през последните няколко години НАТО започва да развива своите системи за отбрана от дроне чрез комбинация от технологично развитие в сферата на анти-дрон технологиите, съвместни учения с други държави-членки на алианса и стратегическо планиране на разположението на системите за защита от дроне. След нахлуването на руски дроне на територията на редица държави-членки на НАТО, алианса е принуден да изгради система срещу навлизането на подобни вражески дроне. За целта НАТО желае да създаде отбранителна линия от Балтийско до Черно море, където анти-дрон системите имат ключова роля за опазването на границите на алианса (*Statement by the North Atlantic Council on Recent Airspace Violations by Russia*, 2025). България като член на НАТО има възможността да се възползва от подобни системи, без да е нужно допълнително закупуване или изграждане на такава. Негативните страни на тази алтернатива включват факта, че няма да имаме контрол върху системите, както и възможността от появяване на неочаквана заплаха, която НАТО не е предвидила.

3.3. Самостоятелното закупуване на анти-дрон система

Една от възможните алтернативи пред България за опазване на собствения си суверенитет, е да закупи без чуждо финансиране нужни системи за противодействие на безпилотни летателни апарати. Националното финансиране позволява пълен контрол върху системата, бързото ѝ внедряване и избор на приоритетни обекти от инфраструктурата на страната. Недостатъците с изграждането на анти-дрон система със собствено финансиране са породени от технологични и икономически фактори. Първоначалната инвестиция в подобно съоръжение е изключително висока, обхваща и разходите за обучение на персонала и поддръжката на самата система. Освен това, има вероятност системата срещу дроне да струва много повече отколкото дроновете, които се използват за бойни действия, което поставя дългосрочната устойчивост на системата против дроне (*Mapping the MilTech War*, 2026).

Трите разгледани алтернативи имат различни предимства и недостатъци. Използването на Security Action for Europe (SAFE) е икономически изгоден заради

облекчените процедури и е сравнително бърз вариант за придобиване на анти-дрон система. Използването на системите на НАТО намалява нуждата от инвестиции, но липсва контрол върху позиционирането на системата и има зависимост от решенията на алианса. Самостоятелното закупуване на анти-дрон система дава независимост и възможност за позиционирането ѝ на ключовите места от критичната инфраструктура на страната, но високите разходи за придобиване и експлоатация крият риск от неефективност, заради стойността на заплахата. Security Action for Europe (SAFE) е възможно най-ефективната алтернатива заради улеснения достъп и възможността от нейното бързо използване.

Заклучение

Безпилотните летателни апарати, заради ниската си цена и висока ефективност, се утвърждават като един от ключовите елементи в провеждането на военни конфликти. Това налага използването на еднакво ефективни и евтини системи за противодействие на безпилотните летателни апарати. Анализът на световния опит показва, че са нужни многопластови системи, които комбинират различни технологии за идентифициране и обезвреждане на заплахата от безпилотните летателни апарати. Изследването на българския опит обособява липсата на система, която да улавя и обезврежда безпилотните летателни апарати - това създава реални рискове за сигурността, особено в контекста на новосъздалите се военни конфликти. При разглеждането на алтернативите за развитие на отбранителните способности се показва, че всяка алтернатива има ограничения. Като най-ефективен се отличава механизмът Security Action for Europe (SAFE) заради своята достъпност, която би позволила на България да изгради икономически устойчива система за защита срещу безпилотни летателни апарати.

Използвана литература

- Ahmed, B. B., Ahmed, A. B., & Akhtar, D. S. (2015). *INTERNATIONAL ADVISORY BOARD*.
Authorities claim Sofia Airport drone incursion was a “deliberate action.” (2025, November 2). *Cuashub.Com*. <https://wordpress-1555235-6025816.cloudwaysapps.com/content/authorities-claim-sofia-airport-drone-incursion-was-a-deliberate-action/>
- Block, J. (2017). A laws of war review of contemporary land-based missile defence system ‘Iron Dome.’ *Scientia Militaria*, 45(2). <https://doi.org/10.5787/45-2-1207>
- Bulgaria Requests EUR 3.2 Bln in Funding under SAFE Mechanism*. (2025, January 12). <https://www.bta.bg/en/news/bulgaria/1019068-bulgaria-requests-eur-3-2-bln-in-funding-under-safe-mechanism>
- Chaari, M. Z. (2025). Analysis of the power of drones and limitations of the anti-drone solutions on the Russian-Ukrainian battlefield. *Security and Defence Quarterly*. <https://doi.org/10.35467/sdq/208347>
- Criollo, L., Mena-Arciniega, C., & Xing, S. (2024). Classification, military applications, and opportunities of unmanned aerial vehicles. *Aviation*, 28(2), 115–127.
- Dobija, K. (2023). Countering Unmanned Aerial Systems (UAS) in Military Operations. *Safety & Defense*, 9(1), 74–82. <https://doi.org/10.37105/sd.195>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- Francis, C. (2026). *From Pager Explosions to Targeted Drone Attacks in Lebanon: Assessing Israel's Use of AI in Warfare*. <https://hdl.handle.net/10938/35162>
- Ito, T. (2025). Intelligence Failures in the Asymmetric War between Ukraine and Russia: A Literature Review of Ukraine's Drone Attacks on Russian Military Infrastructure. *Security Intelligence Terrorism Journal (SITJ)*, 2(3), 262–273. <https://doi.org/10.70710/sitj.v2i3.63>
- Kozera, C. A. (2018). Military Use of Unmanned Aerial Vehicles – A Historical Study. *Safety & Defense*, 4, 17–21. <https://doi.org/10.37105/sd.4>
- Mapping the MilTech War: Eight Lessons from Ukraine's Battlefield | Ifri*. (2026, February 12). <https://www.ifri.org/en/studies/mapping-miltech-war-eight-lessons-ukraines-battlefield>
- Radoslavov, N. (2023). Логистични безпилотни летателни системи – алтернатива в осигуряването на Сили за специални операции. *Военен журнал*, 130(2), 117–128.
- Samaan, J.-L. (2023). Iron Beam: A new chapter in Israel's missile defence saga. *RSIS Commentaries*, 091-23. <https://hdl.handle.net/10356/169261>
- Statement by the North Atlantic Council on recent airspace violations by Russia*. (2025, September 23). Official Texts and Resources | NATO. <https://www.nato.int/en/about-us/official-texts-and-resources/official-texts/2025/09/23/statement-by-the-north-atlantic-council-on-recent-airspace-violations-by-russia>
- Wang, J., Liu, Y., & Song, H. (2021). Counter-Unmanned Aircraft System(s) (C-UAS): State of the Art, Challenges, and Future Trends. *IEEE Aerospace and Electronic Systems Magazine*, 36(3), 4–29. <https://doi.org/10.1109/MAES.2020.3015537>
- Велева, Д. (2025, October 16). *Made in Самоков. Как се правят български дронове камикадзе и антидрон системи*. Свободна Европа. <https://www.svobodnaevropa.bg/a/bulgarski-dronove-anti-dron-sistemi/33556418.html>
- Желев, Г. (2018). Видове дронове. *Proceedings SES2018, Space Research Technology Institute-Bulgarian Academy of Sciences*, ISSN, 2603–3313.
- Комисията одобри националния план за отбрана на България по линия на инструмента SAFE - Представителство в България*. (2026, January 15). https://bulgaria.representation.ec.europa.eu/novini-i-sbitiya/novini-0/komisiyata-odobri-nacionalniya-plan-za-otbrana-na-blgariya-po-liniya-na-instrumenta-safe-2026-01-15_bg

ТУРИСТИЧЕСКИ БИЗНЕС

ЧОВЕШКИЯТ РЕСУРС В КОНСУЛТАНТСКИЯ БИЗНЕС В ИНДУСТРИЯТА НА ГОСТОПРИЕМСТВОТО

АННА МИЛОШ ПОЦКОВА-КИНАЙ

Докторант, Научна специалност Икономика и управление (туризъм),
Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Човешкият фактор в консултирането в хотелиерството и ресторантьорството винаги е бил основен стълб. Неговото значение се отнася до това колко ефективно, приложимо и измеримо може да бъде консултирането при конкретен консултантски проект в хотелиерството и ресторантьорството. Самата индустрия е доста динамична и представлява значителен обем от съвременната световна икономика в глобален аспект. Тя е многостранна и включва хотели, ресторанти (и всякакви други места за консумация на храни и напитки), анимации, атракции, управление на събития и всички свързани услуги, които са част от създаването на комфорт, благополучие и цялостно положително преживяване, емоции и спомени за гостите и посетителите.

Ключови думи: човешки ресурси, консултации, гостоприемство, опит

Abstract:

The human factor within the consulting of hospitality industry has always been a fundamental pillar. Its significance refers to how effective, applicable and measurable the consulting could be within a specific hospitality consultancy project. The industry itself is quite dynamic and represents a substantial volume of the world modern economy in global aspect. It is multi facet and includes hotels, restaurants (and any other food and beverage consumption points), animations, attractions, event management and all related services which are part of creating comfort, well-being and overall positive experience, emotions and memories for guests and visitors.

Keywords: human resources, consulting, hospitality, experience

Увод

Индустрията на гостоприемството има съществен принос за икономическия растеж в съвременното общество, създаването на работни места и развитието на регионите. В много държави, туризмът е сред водещите отрасли, които формират значителна част от brutния вътрешен продукт. Според данни на Световната организация по туризъм, туристическият сектор е един от най-бързо възстановяващите се след глобални кризи и играе ключова роля за устойчивото развитие.

Обект на изследване е индустрията на гостоприемството, а предмет на изследване е човешкият ресурс в консултантския бизнес. Целта поставена в разработката е свързана с тезата, че основният ресурс на консултантските компании е човешкият капитал и че чрез неговото управление от външни консултанти или от вътрешен мениджмънт може да се постигне високо ниво на клиентско преживяване, както и върху подобряване в обслужването на хотела.

Задачите, които се поставят за доказването на целта, кореспондират с постигнатите резултати и имат приносен характер в теорията и практиката на консултинга в гостоприемството. Те могат да бъдат открити като идентифициране на

спецификата на човешкия ресурс в консултинга, систематизиране на факторите за клиентско преживяване, репутационния фактор консултант-клиент и управлението на промените с цел постигне високо ниво на клиентско преживяване, както и подобряване качеството на хотелския продукт през призмата на гостоприемството.

1. Човешкият ресурс в консултантския бизнес

В условията на глобализация, дигитализация и нарастващи изисквания на посетители и гости, организациите в индустрията на гостоприемството трябва непрекъснато да се адаптират и да подобряват качеството на услугите си. Поради тази причина те все по-често използват външни консултантски услуги. Консултантските компании анализират дейността на организациите, анализират конкурентите и средата, предлагат набор от стратегии за развитие, внедряват предложените алтернативи и иновации, провеждат обучение на персонала и чрез различни метрични инструменти оценяват и контролират доколко успешни са били приложените проекти.

1.1 Характеристики на човешкия ресурс в консултантския бизнес

Основният ресурс на консултантските компании е човешкият капитал — специалистите, които притежават задълбочени знания, практически опит, аналитично мислене и развити комуникационни умения. Именно техният интелектуален потенциал и професионална експертиза формират същността на консултантската услуга.

За разлика от производствените организации, при които водещи са материалните активи, при консултантските фирми стойността се създава чрез идеи, анализи, стратегии и решения, разработени от експертите. Те идентифицират проблеми, оценяват рискове, предлагат иновативни подходи и подпомагат клиентите при вземането на стратегически решения.

Освен техническите знания, от съществено значение са уменията за ефективна комуникация, изграждане на доверие и работа в екип. Способността на консултантите да разбират нуждите на клиента и да адаптират решенията към конкретната организационна среда е ключова за постигането на устойчиви резултати.

Без човешкия капитал консултантската дейност не би могла да съществува, тъй като именно хората са носители на знанието, иновациите и професионалната стойност, които определят успеха на тези компании.

**Таблица
1.**

Основни характеристики на човешкия ресурс в консултантския бизнес

Характеристика	Значение за бизнеса
Професионални знания	Позволяват анализ и решаване на проблеми
Практически опит	Осигурява приложими решения
Комуникационни умения	Подпомагат взаимодействието с клиентите
Креативност	Води до иновативни стратегии
Адаптивност	Позволява реакция на промени

Източник: Световна организация по туризъм — доклади за развитие на туризма и човешкия капитал. [Human Capital Development | UN Tourism](#).

На първо място, човешкият ресурс е носител на знания, умения и професионална експертиза. Особеност е, че консултантските компании не произвеждат материални

продукти, а предоставят интелектуални услуги. Тяхната стойност се измерва чрез компетентността на специалистите, които могат да анализират сложни проблеми и да предложат ефективни решения. Те разработват стратегии за управление, маркетинг, финанси и човешки ресурси, които в крайна сметка целят подобряване на работата на хотелите, ресторантите и туристическите организации.

На второ място, човешкият ресурс е ключов за разбирането на клиентското преживяване – именно преживяването е основният акцент в съвременното разбиране за туризъм на всяко едно ниво. В индустрията на гостоприемството, успехът зависи от удовлетвореността на клиентите. Това означава, че консултантите трябва да разбират детайлно потребностите, очакванията и поведението на гостите. Те трябва да вземат предвид културните различия, социалните тенденции и технологичните промени, които влияят върху начина на пътуване и потребление. Проучвания на Deloitte показват, че клиентите все повече ценят персонализираното обслужване и уникалните преживявания.

Таблица 2.

Фактори, влияещи върху клиентското преживяване

Фактор	Влияние
Качество на обслужване	Определя удовлетвореността
Персонално отношение	Създава лоялност
Атмосфера и комфорт	Формира впечатление
Бързина на услугата	Повишава удовлетворението
Технологии	Улесняват обслужването

Източник: Световна организация по туризъм — доклади за развитие на туризма и човешкия капитал. [Human Capital Development | UN Tourism](#); “Основи на консултинга в туризма“, М. Янева.

На трето място, комуникационните умения и емоционалната интелигентност са решаващи за успеха на консултантите. Те трябва да умеят да общуват ефективно с различни групи хора, да представят сложна информация по достъпен начин и да изграждат доверие. Емоционалната интелигентност им помага да разбират чувствата и мотивацията на другите, което е особено важно при управление на промени и внедряване на нови стратегии.

Доверие и репутация – ключов момент в отношенията консултант - клиент

Следващ важен аспект е изграждането на доверие и репутация. Консултантските услуги се основават на партньорство между консултанта и клиента. Професионализмът, етичността и отговорността на специалистите са ключови за успешното реализиране на проектите. Според анализи на McKinsey & Company организациите, които инвестират в развитието на човешкия капитал, постигат по-висока производителност и устойчив растеж.

Консултантите като обучаващи

Освен това, консултантите играят важна роля в обучението и развитието на персонала. Те организират обучения, семинари и коучинг програми, които повишават квалификацията на служителите. Това е особено важно в индустрията на гостоприемството, където качеството на обслужване зависи пряко от компетентността на персонала. Чрез обученията се развиват професионални умения, лидерски способности и умения за работа в екип.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Традиционно консултантът се възприема като външен специалист, който анализира проблем и предлага готово решение. В съвременния подход той изпълнява и функция на обучаващ, като:

- споделя експертно знание;
- изгражда капацитет в организацията;
- подпомага развитието на компетенции;
- създава устойчивост след приключване на проекта.

Когато консултантът действа като обучаващ, той:

- организира обучения, семинари и работилници;
- фасилитира групови дискусии и учене чрез практика;
- използва коучинг подход;
- подпомага трансфера на знания в реална работна среда.

Ползи от обучаващата роля:

- Повишена самостоятелност на клиента;
- Дългосрочни резултати;
- По-добро разбиране и приемане на промените;
- Намалена зависимост от външни експерти

Необходими умения на консултанта-обучител:

- Комуникационни умения;
- Педагогически компетенции;
- Умения за фасилитиране;
- Емоционална интелигентност;
- Способност за адаптиране към различни аудитории

Предизвикателства:

- Съпротива към промяна;
- Различни нива на подготовка на участниците;
- Ограничено време за обучение;
- Баланс между консултиране и преподаване

Обучения, предлагани от консултантите

Таблица 3.

Видове обучения в индустрията на гостоприемството

Вид обучение	Цел
Професионални умения	Подобряване на обслужването
Лидерски програми	Развитие на мениджърите
Комуникационни умения	По-добро взаимодействие с гости
Дигитални умения	Работа с нови технологии
Обучение по стандарти	Поддържане на качество

Източник: Световна организация по туризъм — доклади за развитие на туризма и човешкия капитал. [Human Capital Development | UN Tourism](#)

Човешкият ресурс е също така основен двигател на иновациите и дигиталната трансформация в индустрията на гостоприемството. В условията на бързо технологично развитие организациите са изправени пред необходимостта да адаптират своите процеси и услуги към новите дигитални реалности. Технологии като онлайн резервационни

системи, мобилни приложения, изкуствен интелект и анализ на данни съществено променят начина, по който се създава и предоставя стойност за клиента.

В този контекст ролята на консултантите е стратегическа. Те не само подпомагат избора и внедряването на подходящи технологични решения, но и съдействат за обучението на персонала, оптимизирането на бизнес процесите и интегрирането на иновациите в организационната култура. Чрез своята експертиза консултантите спомагат за повишаване на ефективността, конкурентоспособността и устойчивото развитие на организациите в динамичната среда на съвременния пазар.

Управление на промените през призмата на консултантството

Друг съществен аспект от ролята на консултантите в индустрията на гостоприемството е управлението на промените. Този сектор е особено чувствителен към външни фактори като икономически кризи, пандемии, природни бедствия и политически събития, които могат внезапно да доведат до спад в търсенето, ограничения в пътуванията и сериозни финансови загуби.

В подобни ситуации консултантите играят ключова роля, като подпомагат организациите в процеса на адаптация към новите условия. Те анализират рисковете, разработват антикризисни стратегии, оптимизират разходите и реструктурират дейността с цел повишаване на устойчивостта. Освен това съдействат при внедряването на нови бизнес модели, диверсификация на услугите и разработване на планове за възстановяване.

Чрез професионален подход към управлението на промяната консултантите не само подпомагат преодоляването на кризисни ситуации, но и създават предпоставки за по-голяма гъвкавост, конкурентоспособност и дългосрочна стабилност на организациите в динамичната среда на индустрията на гостоприемството.

Не бива да се пренебрегват и предизвикателствата пред управлението на човешките ресурси в сектора. Сред тях са недостигът на квалифицирани кадри, високото текучество на персонала, сезонният характер на заетостта и необходимостта от непрекъснато обучение. Консултантските компании разработват стратегии за привличане, мотивация и задържане на служителите, които са от решаващо значение за устойчивото развитие на организациите.

Таблица 4.

Основни проблеми и решения

Проблем	Възможно решение
Недостиг на кадри	Обучение и привличане на таланти
Високо текучество	Мотивационни програми
Липса на умения	Непрекъснато обучение
Стрес и натоварване	Подобряване на условията на труд

Източник: Световна организация по туризъм — доклади за развитие на туризма и човешкия капитал. [Human Capital Development | UN Tourism](#)

В допълнение, човешкият ресурс има важно значение за изграждането на организационна култура. Културата определя ценностите, нормите и поведението в организацията и влияе върху качеството на обслужване. Консултантите помагат за създаването на култура, ориентирана към клиента, иновациите и непрекъснатото усъвършенстване.

В подкрепа на представените теоретико-методологични основания за значението на консултантския бизнес в индустрията на гостоприемството, могат да се представят няколко модела под формата на добри практики, които да илюстрират целта на настоящото изследване.

Case study 1) Хотел с негативни отзиви

Консултантска компания е наета от голям хотел, който получава негативни отзиви от гостите и отчита спад в повторните посещения. След извършен подробен анализ – включващ анкети сред клиентите, наблюдение на работните процеси и интервюта със служителите – консултантите установяват, че основният проблем не е свързан с материалната база или инфраструктурата, а с недостатъчната подготовка на персонала и липсата на стандартизирани практики за обслужване.

В отговор на установените слабости е разработена програма за обучение, включваща тренинги по комуникационни умения, обслужване на клиенти, управление на конфликти и работа в екип. Обученията са съчетани с практически упражнения, ролеви игри и обратна връзка в реална работна среда.

В резултат на целенасочената намеса се наблюдава значително подобрене в качеството на обслужването, повишаване на мотивацията на служителите и съществен ръст в удовлетвореността на гостите. Негативните отзиви намаляват, а хотелът започва да изгражда по-позитивен имидж и по-устойчиви взаимоотношения със своите клиенти.

Този пример ясно демонстрира колко важна е ролята на човешкия ресурс и обучението като стратегически фактор за успеха в индустрията на гостоприемството.

Case study 2) Ресторант с намаляващ обем клиенти

Ресторант започва да губи своите посетители, въпреки че предлага качествена кухня и поддържа добро ниво на кулинарни стандарти. Собствениците наемат консултантска компания, за да анализира причините за спада в посещаемостта и намаляването на приходите.

След извършеното проучване – чрез наблюдение на обслужването, анализ на клиентски отзиви и оценка на вътрешните процеси – консултантите установяват, че основният проблем не е в храната, а в качеството на обслужването. Персоналът работи без ясни стандарти, обслужването е бавно, липсва координация между кухня и сервитьори, а комуникацията с клиентите често е неучтива или формална.

В отговор се разработва програма за подобрене, която включва:

- обучение по обслужване на клиенти и етикет;
- тренинги по комуникационни умения и работа в екип;
- въвеждане на стандарти за обслужване;
- оптимизация на вътрешните процеси и разпределение на отговорностите.

След прилагането на препоръките се отчита значително подобрене в бързината и качеството на обслужване. Клиентите започват да оставят по-позитивни отзиви, увеличава се броят на повторните посещения, а общият поток от гости постепенно нараства.

Този пример подчертава, че в индустрията на гостоприемството успехът не зависи единствено от продукта, а от цялостното преживяване на клиента, в което човешкият фактор има ключово значение.

Case study 3) Внедряване на нова стратегия

Голяма хотелска верига взема решение да въведе нова система за управление с цел подобряване на контрола върху резервациите, обслужването и вътрешните процеси. Въпреки стратегическите ползи, част от персонала проявява съпротива към промяната поради страх от непознатото, притеснения за допълнително натоварване и несигурност относно собствените им умения.

В тази ситуация консултантите поемат ролята на медиатори и обучители. Те организират информационни срещи, на които ясно обясняват целите на промяната, очакваните ползи за организацията и конкретните предимства за служителите. Осигуряват пространство за въпроси и обратна връзка, което намалява напрежението и създава усещане за включеност в процеса.

Паралелно с това се провеждат практически обучения за работа с новата система, като се осигурява подкрепа в началния етап на внедряване. Чрез поэтапен подход, ясна комуникация и активно включване на екипа, съпротивата постепенно намалява.

В резултат промяната се приема успешно, повишава се ефективността на работа, подобрява се координацията между отделите и се създава по-голяма готовност за бъдещи иновации. Този пример показва, че успешното управление на промяната зависи не само от технологичното решение, а преди всичко от начина, по който хората са подготвени и ангажирани в процеса.

Case study 4) Подготовка на нови служители

Нов хотел, който тепърва навлиза на пазара, наема значителен брой неопитни служители. Въпреки ентузиазма и желанието им за работа, липсата на професионален опит и ясни стандарти води до неравномерно качество на обслужване и затруднения в координацията между отделите.

За да гарантира високо ниво на услугите още от самото начало, ръководството наема консултантска фирма, която извършва анализ на потребностите от обучение и разработва цялостна програма за въвеждане и развитие на персонала.

Програмата включва:

- обучение по стандарти на обслужване и корпоративна култура;
- практически тренинги по комуникация с гости;
- ролеви игри за управление на трудни ситуации;
- инструкции за работа по вътрешни процедури и координация между отделите;
- система за наставничество и последваща обратна връзка.

Чрез систематичен и структуриран подход служителите бързо придобиват увереност и професионални умения. В резултат качеството на обслужването значително се повишава, клиентската удовлетвореност нараства, а хотелът успява да изгради положителен имидж още в ранния етап от своето развитие.

Този пример подчертава значението на обучението и правилното управление на човешкия ресурс като основа за устойчив успех в индустрията на гостоприемството.

Case study 5) Въвеждане на онлайн резервации

Малък семеен хотел се сблъсква с ниска заетост и ограничена разпознаваемост на пазара. Основната причина се оказва липсата на дигитално присъствие и невъзможността клиентите лесно да направят онлайн резервация.

Собствениците наемат консултанти, които извършват анализ на текущите маркетингови и оперативни практики. В резултат се препоръчва внедряване на онлайн резервационна система, интегрирана със сайта на хотела и популярни туристически платформи. Паралелно с техническото внедряване се провежда обучение на персонала за работа със системата – управление на наличности, потвърждаване на резервации, комуникация с гости и обработка на плащания.

Освен това консултантите подпомагат създаването на ясни вътрешни процедури за актуализиране на информацията и координация между рецепция и домакинство.

В резултат на предприетите мерки хотелът става по-достъпен за потенциални клиенти, улеснява се процесът на резервация и се подобрява организацията на работа.

Броят на резервациите значително нараства, заетостта се повишава, а приходите се стабилизират.

Този пример показва как съчетаването на технологично решение и обучение на човешкия ресурс може да доведе до осезаеми и устойчиви резултати в индустрията на гостоприемството.

Заклучение

В заключение можем да обобщим, че човешкият ресурс е най-важният стратегически фактор за успеха на консултантския бизнес в индустрията на гостоприемството. Именно специалистите създават реалната добавена стойност чрез своите знания, професионални умения, креативност и способност да изграждат устойчиви взаимоотношения с клиентите. Тяхната експертиза, съчетана с умението да анализират проблеми, да предлагат иновативни решения и да вдъхновяват екипи, превръща консултантската услуга в дългосрочно партньорство, а не просто в еднократна намеса.

Следователно инвестициите в развитие, обучение и мотивация на човешкия капитал са ключово условие за конкурентоспособност, устойчив растеж и утвърждаване на консултантските организации в динамичната среда на индустрията на гостоприемството.

Използвана литература:

- Deloitte (2026). Global Hospitality and Human Capital Reports. <https://www.deloitte.com/us/en/insights/topics/talent/human-capital-trends.html>
- McKinsey & Company, (2021). Organizational effectiveness for sustained performance and health <https://www.mckinsey.com/capabilities/people-and-organizational-performance/our-insights/the-organization-blog/organizational-effectiveness-sustained-performance-and-health>
- Александров, Н. „Мениджмънт в хотелиерството и ресторантьорството“, София, 2019.
- Георгиев, В. „Икономика на туризма“, София, 2021.
- Иванова, М. „Управление на човешките ресурси в туризма“, София, 2020.
- Петров, К. „Стратегическо управление в туризма“, София, 2018.
- UN Tourism (n.d). Human Capital Development. <https://www.untourism.int/technical-cooperation/human-capital-development>
- Янева, М. „Основи на консултинга“, София, 2010
- Янева, М., Сборник: „Човешкият капитал-методология, измерения, практики“, „Нови тенденции в развитието на туризма“, София, 2015
- Янева, М., „Приложни аспекти на управленското консултиране в туроператорския бизнес“, София, 2016

ИНТЕГРИРАНЕ НА ИЗВЪНБОЛНИЧНА МЕДИЦИНСКА ПОМОЩ В ХОТЕЛСКАТА ИНФРАСТРУКТУРА КАТО ИНОВАТИВЕН МОДЕЛ ЗА ПРЕВЕНЦИЯ И УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ЗДРАВНИЯ ТУРИЗЪМ В БЪЛГАРИЯ

ИРЕНА МИНКОВА БОЙЧЕВА

Докторант, Икономика и управление (туризъм), Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Актуалността на настоящото изследване е обусловена от високите нива на предотвратима смъртност в България и императивната нужда от децентрализация на здравеопазването чрез иновативни модели. Работата адресира неефективността на стандартизираните грижи при хронични заболявания и недоизползвания капацитет на над 4000 национални обекта за настаняване. Този доклад анализира перспективите за интегриране на извънболнична медицинска помощ в рамките на хотелската инфраструктура в строго съответствие с нормативната уредба. Синергията между сектора на гостоприемството и медицината насърчава устойчив модел с минимални инвестиционни разходи, който потенциално подобрява както общественото здраве, така и икономическата заетост.

Ключови думи: *актуалност, извънболнична медицинска помощ, нормативна уредба, гостоприемство, устойчив модел*

Abstract:

The topicality of this research is driven by high rates of preventable mortality in Bulgaria and the imperative for healthcare decentralization through innovative models. It addresses the inefficiencies of standardized care for chronic conditions and the underutilized capacity of over 4,000 national accommodation establishments. This report analyzes the prospects for integrating outpatient medical care within hotel infrastructure in strict accordance with the regulatory framework. The synergy between the hospitality sector and medicine fosters a sustainable model with minimized investment costs, potentially enhancing both public health and economic employment.

Keywords: *topicality, outpatient medical care, regulatory framework, hospitality, sustainable model*

Увод

Съвременните концепции в здравния мениджмънт поставят все по-силен акцент върху индивидуализирания подход към пациента, особено при хронични и социално значими заболявания. Изследванията показват, че фактори като възраст, култура, икономически статус, професия, място на живеене и семейно положение оказват съществено влияние върху субективния опит на пациентите и техните близки. Това многообразие от индивидуални характеристики поставя под въпрос ефективността на стандартизираните модели на здравни грижи, които често не успяват да отговорят на комплексните потребности от поддържаща и превентивна грижа.

Още от края на 60-те години се наблюдава концептуален преход в здравеопазването, при който пациентът започва да се разглежда като „уникално човешко същество“, а не просто като носител на заболяване. Този подход води до утвърждаването

на модел на грижи, ориентирани към пациента (patient-centered care), който се утвърждава като ключов фактор за качеството и безопасността на здравните услуги (OECD, 2020).

Грижите, ориентирани към пациента, се дефинират като такива, които отчитат не само физическите, но и емоционалните, социалните и културните нужди на пациента, като същевременно насърчават активно участие, информираност и овластяване. В този контекст взаимодействието между пациент и здравен специалист се разглежда като състрадателен и двустранен процес, в който се вземат предвид ценностите и предпочитанията на пациента.

Съвременните модели определят поддържащите и превантивни грижи като система от услуги, насочени към удовлетворяване на физическите, психологическите, социалните, информационните и духовните потребности на пациентите във всички етапи на заболяването - от диагностика до палиативни грижи и преживяване на загуба.

В този контекст се откроява необходимостта от търсене на нови организационни модели, които да надграждат традиционната здравна система. Един такъв иновативен подход е интеграцията на принципите на гостоприемството в предоставянето на здравни услуги. Хотелиерската индустрия, като част от по-широкия сектор на услугите, разполага с утвърдени практики за създаване на комфортна среда, персонализирано обслужване и позитивно клиентско преживяване.

(Brotherton, 1999) дефинира гостоприемството като „доброволен човешки обмен, насочен към повишаване на благосъстоянието чрез предоставяне на настаняване и грижа“, което го прави концептуално близко до философията на пациентско-ориентирани грижи. В този смисъл, интеграцията между здравеопазване и хотелиерство създава възможност за развитие на нов тип здравни услуги, при които медицинската грижа се предоставя в среда, насърчаваща комфорт, спокойствие и превенция.

Приложено към българския контекст, това означава, че хотелската база, особено този, който предлага СПА и уелнес, но не само, може да бъде използвана като база за разкриване на кабинети за извънболнична медицинска помощ. Така се създават условия за предоставяне на пациентско-ориентирани грижи извън традиционните лечебни заведения, което отговаря на съвременните тенденции за децентрализация и персонализация на здравните услуги.

Този модел има потенциал да подобри значително преживяването на пациентите, като осигури:

- по-добър достъп до медицински специалисти
- по-кратко време за реакция
- по-високо ниво на комфорт и доверие
- интеграция между профилактика, лечение и възстановяване

В допълнение, хотелската среда създава предпоставки за по-ефективно адресиране на психо-социалните аспекти на заболяване или състояние, които често остават подценени в традиционната здравна система.

Целта на настоящия доклад е да се възможностите за разширяване на хотелската инфраструктура чрез създаване на кабинети за извънболнична медицинска помощ, съобразени с нормативните изисквания в България.

1. Същност на здравния туризъм и ролята на превенцията

„Здравният туризъм включва дейности, насочени към поддържане, възстановяване и подобряване на здравето чрез използване на природни и медицински ресурси“ (Дъбева, 2017). Според проф. Марияна Янева „здравният туризъм се

трансформира от традиционен балнеоложки модел към интегриран продукт, включващ медицински услуги и превенция“ (Янева и кол., 2021).

Съвременният здравен туризъм се развива в условията на нарастваща необходимост от индивидуализирани, достъпни и превантивно ориентирани здравни услуги. В основата на тази трансформация стои осъзнаването, че здравето не е единствено отсъствие на заболяване, а състояние на пълно физическо, психическо и социално благополучие, което се влияе от широк спектър социално-икономически и културни фактори (WHO, 2025).

В съвременните условия превенцията се разглежда като ключов елемент на здравната система. Данни на НСИ показват, че над 60% от смъртността в България се дължи на предотвратими заболявания (НСИ, 2023). Това налага създаването на нови модели за ранна диагностика и достъп до медицинска грижа.

Според Михайлов (2013), „синергията между туризма и здравеопазването създава добавена стойност както за икономиката, така и за обществото“.

Връзката между здравето и туризма се разглежда като многопластова и взаимно обусловена. От една страна, туризмът може да допринася за подобряване на физическото и психичното благосъстояние чрез намаляване на стреса, насърчаване на физическата активност и социалното взаимодействие. От друга, наличието на качествени здравни услуги и високи стандарти за хигиена и безопасност се превръщат в ключов фактор за конкурентоспособността на туристическите дестинации (WHO, 2025).

Съгласно анализ на WHO (2025), здравните системи в туристическа среда трябва да гарантират достъпност, качество и устойчивост на услугите, като същевременно допринасят за благосъстоянието както на туристите, така и на местните общности. Това потвърждава потенциала на хотелската инфраструктура като алтернативна платформа за предоставяне на извънболнична медицинска помощ. Анализът на WHO (2025) определя формите на туризъм, които могат да играят ключова роля за насърчаване на устойчивото развитие и подобряване на човешкото, социалното, икономическото и екологичното благосъстояние. Основните канали това да се случи е чрез:

- здравно-ориентиран туризъм;
- туризъм, който интегрира здравни услуги, осигурявайки достъп до висококачествено здравеопазване;
- устойчив туризъм, който уважава и съхранява местните култури;
- туристически сектор, фокусиран върху здравето и благосъстоянието, който гарантира подкрепа за местните и малките предприятия, както и за уязвимите групи, включително жени, млади хора и мигранти, като по този начин стимулира развитието на местната икономика.
- туризъм, ориентиран към здравето, който е в съответствие с Целите за устойчиво развитие (ЦУР), включително ЦУР 3 (здраве и благосъстояние), ЦУР 8 (достоеен труд и икономически растеж), ЦУР 11 (устойчиви градове и общности) и ЦУР 12 (отговорно потребление и производство);
- здравно-ориентиран туризъм, който активно се справя със здравните неравенства и насърчава приобщаващи практики, допринасяйки за по-широкия дневен ред за устойчиво и приобщаващо развитие.

Ползите за здравето и въздействията на туризма са тясно преплетени с различните видове и форми на туризъм, начините на пътуване, индивидуалните характеристики на туристите, тяхното поведение, характеристиките на приемащите общности, заетостта в туризма, качеството на предоставяните грижи и функционирането на здравните системи, както и със съществуващите мерки за безопасност, сигурност и хигиена, включително условията за безопасност на храните и водата.

Дестинациите с добре развити и приобщаващи здравни системи, добри хигиенни условия и безопасна среда за пътуване са в по-добра позиция да привличат посетители и да допринасят за устойчивото развитие на туризма.

2. Хотелската инфраструктура в България – възможности и потенциал

Според данни на Националния статистически институт (НСИ), през 2024 г. в България са функционирали общо 4 102 места за настаняване с 10 и повече легла, включително хотели, мотели, къмпинги, туристически селища и други форми на краткосрочно настаняване. Тази база включва 156.8 хил. стаи и 374.6 хил. легла, което показва значителен капацитет за обслужване на туристическия поток.

Динамиката на сектора също е показателна за неговото развитие. Например, през летните месеци на 2024 - 2025 г. броят на функциониращите обекти достига между 3 700 и 3 766, с над 350 хил. легла. Това свидетелства за силно изразена сезонност, но и за наличието на значителен резерв от инфраструктура, който може да бъде използван целогодишно чрез диверсификация на услугите.

Допълнително, през септември 2025 г. са отчетени 3 290 обекта с над 312 хил. легла, като броят на местата за настаняване се увеличава с 2.4% на годишна база. Това показва устойчива тенденция към разширяване на капацитета, въпреки колебанията в туристическото търсене.

Данни показват, че приходите от нощувки през 2025 г. достигат над 1.4 млрд. евро, което представлява ръст от 15.5% спрямо предходната година. Това подчертава икономическата значимост на сектора и неговия потенциал като източник на устойчиви приходи.

Съвременните хотели в България, особено в категория 4 и 5 звезди, все по-често предлагат:

- СПА и уелнес центрове
- рехабилитационни услуги
- фитнес съоръжения
- диагностични кабинети
- балнеолечение и физиотерапия

Също така в България функционират над 200 сертифицирани СПА, уелнес и медицински СПА центъра. Сред най-известните балнеоложки курорти в България са Велинград, Хисаря, Сандански, Девин, Павел баня, Сапарева баня и Кюстендил. Тези курорти разполагат с минерални извори с доказани лечебни свойства и модерна туристическа инфраструктура.

Според официалната информация на Министерството на туризма, до края на юни 2025 г. сертифицираните центрове са следните: 185 сертифицирани центъра (40 медицински спа центрове; 110 – спа центрове и 35 – уелнес центрове).

Тези характеристики създават предпоставки за трансформиране на хотелите в мултифункционални комплекси, които съчетават туризъм, здраве и уелнес. Това развитие е в синхрон с глобалните тенденции, при които туризмът се разглежда като фактор за здраве и благосъстояние (WHO, 2025). Трябва да се посочи, че в България е реализирана Стратегия за устойчиво развитие на туризма 2014-2030 (Министерство на туризма, 2014), която е свързана и с устойчивото развитие на дестинациите, качеството на туристическия продукт, идентифицирането на бизнеса и разпознаваемостта на марката на съответния туристически пазар (Velikova, 2020). Основната цел е създаването на регионални туристически продукти, прилагането на регионален маркетинг и реклама и ефективно управление на маркетинга, осъществявано от Организацията за управление на туристически региони в България (наричани още организация за управление на дестинации).

Особено важно е, че част от необходимата инфраструктура за извънболнична медицинска помощ вече съществува в хотелите:

- отделни помещения, които могат да бъдат адаптирани като кабинети
- високи хигиенни стандарти
- обучен обслужващ персонал
- налична техническа база

Това значително намалява инвестиционните разходи за създаване на лечебни заведения в рамките на хотелските комплекси.

Хотелската инфраструктура в България е разпределена в различни региони:

- Черноморско крайбрежие (Бургас, Варна)
- планински курорти (Банско, Пампорово, Боровец)
- балнеоложки центрове (Велинград, Хисаря, Сандански)
- градски центрове (София, Пловдив)

Това разпределение позволява създаването на децентрализирана мрежа от здравни услуги, които могат да бъдат интегрирани в туристическата инфраструктура.

Например, само в Софийска област през ноември 2024 г. са функционирали 81 обекта с над 6 300 легла, като броят на нощувките се увеличава с 22.4% на годишна база (Forbes, 2024). Това показва потенциала на градските райони, а не само в курортите.

Интеграцията на извънболнична медицинска помощ в хотелската инфраструктура представлява логично развитие на сектора. Причините за това са няколко:

1. Наличие на базова инфраструктура: налице са помещения и оборудване, които могат да бъдат адаптирани за медицински кабинети.
2. Високо ниво на комфорт: хотелската среда е значително по-благоприятна за пациентите в сравнение с традиционните поликлиники.
3. Достъпност: обектите са разположени в различни региони, включително такива с ограничен достъп до здравни услуги.
4. Синергия със СПА и уелнес услуги: комбинацията създава интегриран здравен продукт.

3. Нормативни изисквания за извънболнична медицинска помощ

Нормативният акт, който регулира дейността на лечебните заведения, е Законът за лечебните заведения (ЗЛЗ). Съгласно чл. 8 от ЗЛЗ, извънболничната медицинска помощ се осъществява чрез:

- амбулатории за индивидуална практика
- амбулатории за груповата практика
- медицински центрове
- дентални центрове
- диагностично-консултативни центрове (ДКЦ)

Амбулаториите за първична и специализирана медицинска помощ могат да бъдат създавани както от физически лица (лекари), така и от юридически лица. Това създава нормативна възможност за интеграция на такива структури в рамките на хотелските комплекси съгласно изискванията за регистрация и лицензиране.

Допълнително, Законът за здравето регламентира принципите на достъпност, качество и равнопоставеност на медицинската помощ, като поставя акцент върху превенцията и промоцията на здравето. Съгласно ЗЛЗ всяко лечебно заведение за извънболнична помощ подлежи на регистрация в Регионалната здравна инспекция (РЗИ). Процедурата включва:

- подаване на заявление
- представяне на документи за собственост или наем на помещенията

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- доказателства за квалификация на медицинския персонал
- описание на материално-техническата база

Важно е да се подчертае, че законодателството не поставя ограничения относно типа на сградата, в която се разкрива лечебното заведение т.е. това, което е необходимо е тя да отговаря на конкретни стандарти. Следователно хотелските комплекси могат да бъдат легитимна среда за разкриване на медицински кабинети.

Съгласно Наредба № 49 от 2010 г. лечебните заведения трябва да разполагат със:

- самостоятелни помещения за прием и преглед
- чакалня за пациенти
- санитарни помещения
- условия за съхранение на медицинска документация
- достъп за хора с увреждания

Освен това се изисква спазване на санитарно-хигиенни норми, включително:

- подходящо осветление и вентилация
- лесни за почистване повърхности
- контрол върху инфекциите

Горепосочените условия отдавна, особено след Ковид годините, са елемент от политиките на съвременните хотели.

Ключов елемент за интегриране на извънболничните здравни грижи в хотелските комплекси е възможността за сключване на договор с Националната здравноосигурителна каса (НЗОК). Съгласно условията на НЗОК:

- лечебното заведение трябва да бъде регистрирано
- да отговаря на медицинските стандарти
- да има необходимия персонал и оборудване

След сключване на договор, медицинските услуги могат да бъдат заплащани от НЗОК, което осигурява достъпност за здравноосигурените граждани. Така, че и по този критерий не съществува проблем медицинските кабинети в хотелите да обслужват не само туристи, но и местното население.

Таблица 1.

Хотелска инфраструктура спрямо медицински изисквания

<u>Елемент</u>	<u>Хотелска база</u>	<u>Медицинско изискване</u>
Помещения	СПА, стаи, кабинети	Обособен кабинет
Хигиена	Високи стандарти	Медицински стандарти
Достъп	Лесен	Изисква се достъпност
Оборудване	Не е налично	Специализирано

Източник: Авторова систематизация

Заклучение

В заключение може да се предположи, че интегрирането на извънболнична медицинска помощ в хотелската инфраструктура е идея, която отговаря за изпълнение на туристически продукт, който е както иновативен, така и води до създаване на устойчив модел, който съчетава не само здравеопазване и туризъм, но и възможност за икономическо развитие.

За реална интеграция съгласно законовите изисквания и наличната хотелска инфраструктура се налагат минимални усилия. Може да се твърди, че ползите ще надхвърлят разходите, защото интегриране на модела ще доведе до:

- подобряване на общественото здраве
- повишаване на достъпа до медицински услуги
- развитие на здравния туризъм

Използвана литература

- Brotherton B. Towards a definitive view of the nature of hospitality and hospitality management. *Int J Contemp Hosp Manag.* 1999;11:165–173. doi: 10.1108/09596119910263568.
- Elenita Velikova. "Устойчиво планиране и развитие на планинските курорти в България". *НЕДВИЖИМИ ИМОТИ & БИЗНЕС* 2:81-90. <https://tourism-unwe.com/article/?id=163>
- Forbes България. (2025). Приходите на хотелите надхвърлят 2.4 млрд. лв. <https://forbesbulgaria.com>
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). (2020). *Patient-reported experience measures.*
- TravelNews България. (2024). Развитие на СПА и уелнес туризма. <https://travelnews.bg>
- World Health Organization (WHO). (2025). *Understanding the health and tourism nexus.* <https://iris.who.int>
- Дъбева, Т., Луканова, Г. Хотелиерство. Варна: Наука и икономика., 2017.
- Закон за здравето online, available at <https://www.lex.bg/laws/ldoc/2134670848>
- Закон за лечебните заведения, online, available at <https://www.lex.bg/laws/ldoc/2134670848>,
- Иванов, С., & Жечев, В. (2011). *Маркетинг в хотелиерството.* Zangador Ltd..
- Министерство на туризма. (2023). *Анализ на туристическия сектор в България.*
- Министерство на туризма. (2024). *Национален туристически регистър.*
- Михайлов, М. (2013). *Устойчиво развитие на туризма.* София: НБУ.
- Наредба № 49 от 2010 г. за основните изисквания към устройството, дейността и вътрешния ред на лечебните заведения за извънболнична помощ.
- Национален статистически институт (НСИ). (2024). *Места за настаняване – годишни данни.*
- Национален статистически институт (НСИ). (2025). *Дейност на местата за настаняване – месечни данни.*
- Национална здравноосигурителна каса (НЗОК). (2024). *Условия и ред за сключване на договори.*
- Янева, М., Калейчев, С., Гайдаров, Н., Георгиева, Р., Басмаджиева, С. & Портарска, В. (2021). *Управление на туристическите дестинации и развитие на специализирани видове туризъм: научно изследване* (стр. 300 с.). УНСС.

ИСТОРИЧЕСКО РАЗВИТИЕ НА КЪМПИНГ ТУРИЗМА

САВИНА-ЙОАННА ДИМИТРОВА ГЕРДЖИКОВА

Докторант, Научната специалност „Икономика и управление“ (туризъм),
Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Докладът анализира развитието на къмпинг туризма в контекста на устойчивия туризъм и нарастващия интерес към природно ориентирани форми на отдих. Целта е да се изследват историческите и съвременните тенденции в Европа и България и факторите, които ги определят. Използвани са кабинетно проучване, научна литература и статистически данни от Eurostat. Резултатите показват относителна устойчивост на сектора, но и значителни различия между държавите, обусловени от инфраструктурата, вътрешния пазар и институционалната среда. В България се наблюдава положителна динамика, но развитието остава ограничено от структурни фактори и нормативни дефицити.

Ключови думи: къмпинг туризъм, устойчив туризъм, туристическа мобилност

Abstract:

The report analyzes the development of camping tourism in the context of sustainable tourism and the growing interest in nature-based recreational activities. The aim is to examine the historical and contemporary trends in Europe and Bulgaria, as well as the factors shaping them. The study is based on desk research, scientific literature, and statistical data from Eurostat. The results indicate that the sector demonstrates relative resilience, but also significant differences between countries, influenced by infrastructure, the domestic market, and the institutional environment. In Bulgaria, a positive trend is observed, although development remains constrained by structural factors and regulatory shortcomings.

Keywords: camping tourism, sustainable tourism, tourist mobility

Увод

В съвременната научна литература къмпинг туризмът се разглежда като част от природно-ориентираните форми на туризъм, при които туристическото преживяване е пряко свързано с пребиваване в естествена среда. Той включва използването на различни мобилни средства за настаняване, като палатки, каравани и кемпери, и предполага по-ниска степен на инфраструктурна намеса в сравнение с традиционните форми на настаняване (Mikulić et al., 2017).

Нарастващият интерес към устойчиви и алтернативни форми на туризъм през последните десетилетия поставя къмпинг туризма във фокуса на научни и практически изследвания (Mikulić et al., 2017). В този контекст той все по-често се разглежда като алтернатива на масовия туризъм, предлагаща възможности за по-тесна връзка с природната среда и по-ниско въздействие върху нея.

Въпреки това, развитието на къмпинг туризма се характеризира със значителни регионални различия, обусловени от исторически, икономически и институционални фактори. Това поставя необходимостта от по-задълбочено изследване на неговата еволюция както в глобален, така и в национален контекст.

Целта на настоящия доклад е да се анализира историческото развитие на къмпинг туризма, като се проследят неговото възникване, основни етапи на развитие в различни части на света и особеностите на развитието му в България.

За постигане на поставената цел са използвани следните методи: кабинетно проучване на научна литература и специализирани източници; анализ на исторически и статистически данни; сравнителен анализ; наблюдение на съществуващи къмпинг практики. Прилагането на посочените методи позволява да се идентифицират основните тенденции и фактори, оказващи влияние върху развитието на къмпинг туризма

1. Исторически корени на къмпингуването

Най-ранните форми на къмпинг могат да бъдат проследени още в праисторически времена, когато хората използват временни убежища като пещери, шатри или конструкции от естествени материали. Тези форми на временно обитаване на природна среда се разглеждат като първообраз на съвременното къмпингуване (Camping Gears PH, n.d.).

Модерното къмпингуване като организирана туристическа дейност се формира значително по-късно - през XIX век, в контекста на индустриализацията и урбанизацията. Тези процеси водят до увеличаване на свободното време и до засилен интерес към природата като пространство за отход и рекреация. В този период започва оформянето на къмпинга като специфична форма на туризъм, свързана с мобилност и престой на открито.

Ранният етап на развитие на къмпинг туризма е свързан с дейността на отделни личности и инициативи, които допринасят за неговото популяризиране и организиране. В научната литература Thomas Hiram Holding (Pannell, 2017) се разглежда като една от ключовите фигури в този процес, тъй като допринася за популяризирането на къмпингуването и за създаването на първите организирани форми на тази дейност (The Editors of Encyclopaedia Britannica, n.d.). Неговият принос обаче следва да се разглежда в по-широк контекст на технологичните и социални промени, включително развитието на мобилността и на туристическата култура.

През края на XIX и началото на XX век започва институционализирането на къмпинг туризма чрез създаването на първите организации и къмпинг съоръжения. Създаването на клубове и асоциации, както и изграждането на първите организирани къмпинги, поставя основите на този вид туризъм като структурирана дейност. Паралелно с това се появяват и първите комерсиални къмпинги, което показва началото на икономическото му развитие (Cretney, 2024).

След Първата световна война къмпинг туризмът навлиза в нов етап на развитие, свързан с разширяване на социалната му база и с формиране на международни организации. Важна роля в този процес играят движения като скаутството, които насърчават дейности на открито и популяризират престоя в природна среда. Създаването на Международната федерация по къмпинг и караванинг през 1932 г. представлява важна стъпка към институционализацията на къмпинг туризма на международно ниво (The Editors of Encyclopaedia Britannica, 2026).

Съществен етап в развитието на къмпинг туризма е свързан с процеса на моторизация след Втората световна война. Разпространението на автомобилите, както и появата на каравани и кемпери, значително разширяват възможностите за туристическа мобилност. Това води до увеличаване на броя на туристите, практикуващи къмпинг, и до трансформиране на къмпинга в по-достъпна форма на туризъм. (The Editors of Encyclopaedia Britannica, n.d.).

В този период се наблюдава и развитие на туристическата инфраструктура. Къмпингите постепенно се трансформират от базови пространства за настаняване в

организиран туристически обекти, предлагащи разнообразни услуги и удобства. Това е свързано с процеса на комерсиализация и с включването на къмпинг туризма в по-широката система на туристическата индустрия.

Европа се утвърждава като един от водещите региони в развитието на къмпинг туризма. Страни като Великобритания, Франция, Германия и Италия изграждат добре развита мрежа от къмпинги, както в крайбрежни, така и в планински райони. Това развитие е резултат от съчетанието на природни ресурси, транспортна достъпност и традиции в туризма на открито.

1.1 История на къмпинг туризма във Великобритания

Развитието на къмпинг туризма във Великобритания може да бъде проследено още в края на XIX и началото на XX век, когато тази дейност постепенно започва да се оформя като форма на организиран отход. В началния етап къмпингуването е свързано предимно с военни практики и експедиции, но с развитието на технологиите и транспорта то започва да навлиза и в цивилния живот (Димова-Александрова, 2018). Съществен фактор за това развитие е разпространението на велосипеда и усъвършенстването на къмпинг оборудването, което става по-леко и преносимо (Шахънов, 2025). Това създава предпоставки за комбиниране на придвижване и престой в природна среда, което постепенно се утвърждава като нова форма на рекреация (The Editors of Encyclopaedia Britannica, n.d.). В този контекст може да се предположи, че технологичните иновации играят ключова роля за ранното разпространение на къмпинг туризма.

През първата половина на XX век развитието на автомобилния транспорт допълнително разширява възможностите за туристическа мобилност. Масовото производство на автомобили, свързано с индустриалните процеси в началото на века, позволява на по-широки социални групи да пътуват извън градската среда. Това води до постепенно увеличаване на интереса към природно ориентирани форми на отход. Анализът на този период показва, че моторизацията е един от водещите фактори за пространственото разширяване на къмпинг туризма.

Паралелно с това през 20-те и 30-те години на XX век се наблюдава засилен обществен интерес към здравословния начин на живот. В медийната среда и обществените дискусии се популяризират идеи, свързани с физическата активност, престоя на открито и връзката с природата (Димова-Александрова, 2018). Това създава културна и социална основа за разширяване на къмпинг туризма като достъпна форма на отход.

С нарастването на броя на практикуващите къмпингуване възникват и необходимост от регулации. Неконтролираното използване на природни територии води до проблеми, свързани с опазването на околната среда и общественото здраве. В резултат на това във Великобритания започват да се въвеждат ограничения и правила за организиране на къмпинг дейността, включително изисквания за разполагане на палатки и ограничения върху определени дейности в къмпинг зоните (The Camping and Caravanning Club, n.d.). Тези мерки могат да се разглеждат като ранна форма на институционализация и управление на туристическите практики.

След Втората световна война къмпинг туризмът във Великобритания навлиза в нов етап на развитие. Въвеждането на платен годишен отпуск и подобряването на транспортната инфраструктура създават условия за по-широко участие на населението в туристически дейности. През 60-те и 70-те години се наблюдава допълнително разширяване на къмпинг туризма, свързано с нарастващата достъпност на автомобилите и развитието на вътрешния туризъм (Димова-Александрова, 2018).

В края на XX век се отчита известен спад в интереса към къмпинг туризма, който може да бъде обяснен с нарастващата достъпност на международните пътувания и развитието на пакетните туристически услуги. В началото на XXI век обаче се наблюдава възстановяване на интереса към тази форма на туризъм. Това е свързано както с търсенето на по-устойчиви и природно ориентирани форми на отдых, така и с модернизацията на къмпинг инфраструктурата. В този период се появяват и нови форми на настаняване, като глемпинг, който съчетава престоя в природна среда с по-високо ниво на комфорт (Cambridge University Press & Assessment, n.d.).

В съвременния период развитието на къмпинг туризма във Великобритания се влияе от процеси като Брекзит и пандемията от COVID-19. Ограниченията при международните пътувания насочват част от туристическото търсене към вътрешни дестинации, което създава предпоставки за развитие на къмпинг туризма. Данни на Eurostat показват по-бързо възстановяване на къмпингите след 2020 г. в сравнение с други форми на настаняване. Това може да се обясни с по-ниския риск и възможността за престой на открито, което засилва интереса към природно ориентирани форми на туризъм (Eurostat, 2024; UK Office for National Statistics, 2022). Анализът показва, че тези процеси ускоряват преориентирането на туристическото търсене към по-гъвкави, локализирани и устойчиви форми на отдых, какъвто е къмпинг туризмът.

В обобщение може да се заключи, че развитието на къмпинг туризма във Великобритания се формира под въздействието на няколко ключови фактора: технологичното развитие (велосипеди и автомобили), социално-икономическите промени (увеличаване на свободното време и доходите), както и процесите на институционализация и регулация. Анализът показва, че моделът на развитие е смесен - съчетаващ пазарни механизми с държавна намеса чрез регулации. Този модел допринася за устойчивото развитие на къмпинг туризма и го отличава от развитието му в други региони, където доминират по-слабо регулирани или изцяло пазарно ориентирани практики. В съвременния период къмпинг туризмът се утвърждава като гъвкава и устойчива форма на туризъм, което обяснява неговата относителна устойчивост при кризи и нарастващото му значение в структурата на туристическото търсене.

1.2. Къмпингуването във Франция

Развитието на къмпинг туризма във Франция започва сравнително рано, като страната възприема и адаптира идеи, възникнали във Великобритания, свързани с почивката на открито и активния начин на живот. В началото на XX век се наблюдава институционализиране на тази дейност чрез създаването на първите организации. През 1910 г. е основана асоциацията „Club Français de Camping“, която по-късно прераства в „Camping Club de France“, и играе важна роля в организирането и популяризирането на къмпингуването като форма на отдых (Pannell, 2017).

Интересът към природата, съчетан с развитието на физическата култура и образователните практики, създава благоприятна среда за разпространение на къмпинг туризма сред различни социални групи - включително ученици, преподаватели, спортисти и любители на активния отдых. В този процес клубовете и асоциациите изпълняват не само популяризаторска функция, но и участват в регулирането и структурираното развитие на дейността, включително чрез създаване на стандарти и подпомагане на инфраструктурата (Mikulić et al., 2017).

С течение на времето къмпинг туризмът във Франция се утвърждава като значим сегмент от туристическата индустрия. Данни на Eurostat показват, че Франция е сред водещите европейски държави по брой нощувки в къмпинги, което свидетелства за устойчив интерес към тази форма на туризъм (Eurostat, 2024). Може да се предположи,

че това развитие е резултат от съчетанието на благоприятни природни условия, добре развита инфраструктура и традиции в туризма на открито.

Съществен елемент от развитието на къмпинг туризма във Франция е въвеждането на официална система за класификация на къмпингите, която е регулирана на национално ниво и е сходна с тази при хотелите. Къмпингите се категоризират със звезди (от 1 до 5) в зависимост от предлаганите услуги, инфраструктура и условия за настаняване (Ministère de l'Économie et des Finances, France, n.d.). Най-разпространени са къмпингите от средната категория, но през последните години се наблюдава развитие на по-висок клас обекти, включително глемпинг, който предлага по-високо ниво на комфорт (Cambridge University Press & Assessment, n.d.).

Анализът на развитието на къмпинг туризма във Франция показва, че той се основава на комбинация от институционални, културни и икономически фактори. Силното участие на организации и държавни механизми в регулацията и класификацията на къмпингите предполага по-структуриран модел на развитие в сравнение с други държави. Може да се заключи, че френският модел се характеризира със смесен подход, при който пазарните механизми се допълват от ясно изразена нормативна рамка, което допринася за устойчивостта и конкурентоспособността на къмпинг туризма в страната.

1.3. Къмпингите в Америка

Къмпингуването в Съединените щати има дългогодишна традиция, като първите форми на организиран престой на открито се появяват още през втората половина на XIX век (Recreation.gov, n.d.). Първоначално то е свързано с експедиции и образователни инициативи, но с развитието на скаутското движение постепенно се утвърждава като форма на рекреация (The Editors of Encyclopaedia Britannica, n.d.).

Съществен етап в развитието на къмпинг туризма настъпва през първата половина на XX век с разширяването на националните паркове. От 30-те години започва изграждане на къмпинг инфраструктура като част от управлението на тези територии, което показва важната роля на държавната политика за развитието на сектора (National Park Service, n.d.).

В съвременния период САЩ разполагат с широка мрежа от къмпинги във федерални, щатски и местни паркове, както и значителен брой частни обекти. Данни показват, че ежегодно десетки милиони американци участват в къмпинг дейности, което свидетелства за устойчиво търсене (Outdoor Industry Association, 2023). Може да се предположи, че това се дължи на съчетанието между културни традиции и добра достъпност на инфраструктурата.

Организацията на къмпингите се характеризира с висока степен на планиране и регулация. Проектирането се извършва от специалисти, като се отчитат природните особености и се въвеждат ограничения за натоварването на териториите с цел опазване на околната среда (National Park Service, n.d.). В същото време се развиват и по-комфортни форми на настаняване, като глемпинг, което показва адаптация към новите потребителски предпочитания (Cambridge University Press & Assessment, n.d.).

Анализът показва, че развитието на къмпинг туризма в САЩ се основава на смесен модел, при който държавната политика и частният сектор се допълват. Ключови фактори са институционалната рамка, инфраструктурата и културните традиции, което обуславя устойчивото развитие на този вид туризъм.

1.4 Развитие на къмпинг туризма в България

За разлика от държави като Великобритания, Франция и САЩ, където къмпинг туризмът се развива на основата на дългогодишни традиции и културни практики, в

България този процес започва сравнително по-късно и в значителна степен е резултат от целенасочена държавна политика. Първите къмпинги се появяват в началото на 60-те години на XX век, основно по Черноморското крайбрежие, а впоследствие и край основни транспортни артерии. В този период те се разглеждат предимно като функционално допълнение към туристическата инфраструктура и като по-достъпна алтернатива за автотуристите, а не като самостоятелна форма на природно ориентиран туризъм (Аврамов & Димова, 1972).

Анализът на този етап показва, че развитието на къмпинг туризма в България е силно повлияно от централизирания модел на управление на туризма, при който приоритет се отдава на изграждането на големи курортни комплекси и хотелска база. В резултат къмпингите остават второстепенен елемент в туристическата система, което ограничава тяхното планиране и изследване като самостоятелен туристически продукт. Това обяснява и тяхното разполагане в периферни или по-слабо развити територии. През 70-те години се наблюдава известно разширяване на къмпинг туризма, свързано с увеличаване на вътрешния и международния туристически поток. Къмпингите започват да се използват и за по-продължителен престой, като част от тях се разполагат както по крайбрежието, така и във вътрешността на страната. Данни от периода показват, че капацитетът достига приблизително 70 000 места (Димова-Александрова, 2018). Може да се предположи, че това развитие се дължи на комбинацията от нарастваща мобилност, достъпност на този вид настаняване и търсене на по-гъвкави форми на отдиш.

Съществена промяна настъпва след 90-те години, когато преходът към пазарна икономика води до трансформация на собствеността и управлението на туристическите ресурси. Част от къмпингите са приватизирани, други са изоставени или застроени. Анализът показва, че липсата на последователна държавна политика и ясна регулаторна рамка води до спад в развитието на този сектор и до загуба на значителна част от съществуващата инфраструктура (Димова-Александрова, 2018).

В съвременния период се наблюдава възстановяване на интереса към къмпинг туризма, което е свързано с глобалните тенденции към устойчив и природно ориентиран туризъм. Въпреки ограничената инфраструктура, редица регламентирани и нерегламентирани къмпинг места функционират активно, особено през летния сезон. Това може да се интерпретира като индикатор за наличие на реално търсене, което не е напълно удовлетворено от предлагането (Naydenov et al., 2023).

Анализът показва, че развитието на къмпинг туризма в България се характеризира с прекъсната еволюция, обусловена от прехода от централизирана към пазарна икономика. За разлика от разгледаните държави, моделът на развитие не е последователен, а се влияе от променящи се институционални условия. Ключови фактори за бъдещото развитие могат да бъдат подобряване на нормативната рамка, инвестиции в инфраструктура и интегриране на къмпинг туризма в концепцията за устойчиво развитие.

2. Актуален статистически анализ на къмпинг туризма в Европа

За анализ на съвременното развитие на къмпинг туризма са използвани данни от Eurostat за периода 2014-2024 г., обхващащи ношувките в къмпинги, паркове за кемпери и каравани.

Таблица 1.

Ношувки в къмпинги, паркове за кемпери и каравани

Държава	2014	2020	2024
ЕС	8,636,735	8,385,882	8,536,741
Франция	2,822,616	2,813,616	2,796,232
Италия	1,230,498	1,124,864	1,117,484

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Германия	871,972	836,412	934,280
Испания	770,609	795,552	804,433
Нидерландия	775,006	706,562	681,216
Хърватия	235,676	256,622	273,076
Гърция	83,214	53,796	52,991
България	630	682	1,901

Източник: Eurostat, Tourism statistics – nights spent at tourist accommodation establishments. European Commission. <https://ec.europa.eu/eurostat>

Таблица 1 представя основните стойности, въз основа на които могат да се изведат няколко ключови тенденции в развитието на къмпинг туризма в Европа. На ниво Европейски съюз секторът демонстрира относителна устойчивост, като общият обем на нощувките остава сравнително стабилен в разглеждания период. Спадът през 2020 г. може да се свърже с ограниченията, наложени по време на пандемията от COVID-19, докато последващото частично възстановяване до 2024 г. показва способност на сектора да се адаптира към кризисни условия. Това може да се обясни с по-високата гъвкавост на къмпинг туризма и възможността за престой на открито, което го прави по-малко уязвим в сравнение с други форми на настаняване.

Анализът на отделните държави разкрива ясно изразена диференциация в развитието на сектора. Част от държавите, сред които България, Хърватия, Германия и Испания, демонстрират положителна динамика. При България се наблюдава най-висок относителен ръст, който обаче следва да се интерпретира с оглед на ниската изходна база. Хърватия и Испания показват устойчиво разширяване на къмпинг туризма, което може да се свърже с развитието на крайбрежните туристически дестинации и засиленото търсене на природно ориентирани форми на отдих. Германия от своя страна се отличава с ясно възстановяване след 2020 г., което може да се интерпретира като резултат от силен вътрешен туристически пазар.

В същото време други държави, като Италия, Нидерландия и Гърция, се характеризират с низходяща динамика. Най-съществен спад се наблюдава в Гърция, което може да се обясни с по-висока зависимост от международния туристически поток и сезонния характер на туризма. Подобни, макар и по-слабо изразени тенденции, се наблюдават и в Италия и Нидерландия, което предполага структурни затруднения в адаптацията към променящата се туристическа среда.

Франция заема специфично място в този анализ, като запазва водеща позиция по абсолютен обем на нощувките и демонстрира минимални колебания в разглеждания период. Това може да се интерпретира като резултат от добре развит вътрешен пазар, утвърдени традиции в къмпинг туризма и високо ниво на инфраструктура, което осигурява стабилност дори в условия на криза.

Данните показват, че къмпинг туризмът в Европа се характеризира с относителна устойчивост, но същевременно остава чувствителен към външни сътресения като пандемията от COVID-19. Наблюдаваният спад през 2020 г. и последващото частично възстановяване до 2024 г. очертават различни траектории на развитие в отделните държави. В аналитичен план се откроява ясно диференциране: част от страните преминават към етап на възстановяване и растеж, докато при други се запазват тенденции на спад, което предполага наличието на по-дълбоки структурни фактори. Това потвърждава, че развитието на къмпинг туризма в Европа не е еднороден процес, а зависи от специфични национални условия, включително степента на развитие на вътрешния пазар, инфраструктурата и институционалната подкрепа.

Заклучение

На базата на направения анализ може да се обобщи, че къмпинг туризмът е устойчива форма на туризъм, която се развива в зависимост от социално-икономическите условия и промените в начина на живот. Като организирана дейност той се оформя през XIX век и постепенно се разпространява в Европа и Северна Америка. С времето къмпингите се развиват от елементарни места за настаняване до по-добре организирани туристически обекти с разнообразни услуги. Това показва, че секторът се адаптира към новите изисквания на туристите и пазара.

Статистическите данни за Европа показват, че къмпинг туризмът като цяло запазва стабилни нива, въпреки спада през 2020 г., свързан с пандемията. В следващите години се наблюдава възстановяване, но с различна скорост в отделните държави. Част от страните успяват да увеличат обема на нощувките, докато други остават под нивата си от предходни години. Това показва, че развитието на сектора не е равномерно и зависи от конкретни национални условия.

В България къмпинг туризмът се развива по-късно и остава по-слабо представен. Въпреки това през последните години се отчита положителна тенденция и нарастващ интерес. Като цяло къмпинг туризмът има добри възможности за развитие. За това са необходими по-добра инфраструктура, ясни правила и по-активна политика.

Използвана литература

- Аврамов, И., & Димова, Г. (1972). *Къмпинги и мотели: Видова структура, устройство, елементи, благоустрояване*. Техника.
- Димова-Александрова, Е. (2018). *Къмпинги*. Студио 17,5М.
- Шахънов, В. (2025). *Устройство на къмпингите в България: Основни аспекти на планирането и проектирането*. Авангард Прима.
- Cambridge University Press & Assessment. (n.d.). Glamping. In Cambridge Dictionary. <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/glamping>
- Camping Gears PH. (n.d.). The history of camping: From ancient times to modern recreation. <https://campinggears.ph/the-history-of-camping-from-ancient-times-to-modern-recreation/>
- Cretney, D. (2024). The man who built an Isle of Man holiday camp that housed thousands. Isle of Man Today. <https://www.iomtoday.co.im/news/the-man-who-built-an-isle-of-man-holiday-camp-that-housed-thousands-719543>
- Eurostat. (2024). Tourism statistics – nights spent at tourist accommodation establishments. European Commission. <https://ec.europa.eu/eurostat>
- Holding, T. (1908). *The camper's handbook*. London.
- Mikulić, J., Kožić, I., & Krešić, D. (2017). Camping tourism: A review of recent international scholarship. *Tourism Management Perspectives*, 21, 169–180.
- National Park Service. (n.d.). Camping in national parks. U.S. Department of the Interior. <https://www.nps.gov/subjects/camping/index.htm>
- Office for National Statistics. (2022). Overseas travel and tourism: 2021. <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/leisureandtourism>

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Outdoor Industry Association. (2023). 2023 outdoor participation trends report.
<https://outdoorindustry.org/resource/2023-outdoor-participation-trends-report/>

Pannell, J. (2017). The history of camping as a leisure activity in Britain. Dusky Deer.
<https://duskydeer.co.uk/history-camping-leisure-activity/>

Recreation.gov. (n.d.). Camping rules and guidelines.

<https://www.recreation.gov/marketing.do?goto=/acm/generalRules.htm>

The Editors of Encyclopaedia Britannica. (n.d.). Camping. Encyclopaedia Britannica.
<https://www.britannica.com/topic/camping>

The Editors of Encyclopaedia Britannica. (2026). Robert Baden-Powell, 1st Baron Baden-Powell. Encyclopaedia Britannica. <https://www.britannica.com/biography/Robert-Stephenson-Smyth-Baden-Powell-1st-Baron-Baden-Powell>

КРЕАТИВНИ СЕЛА И КВАРТАЛИ В БЪЛГАРИЯ - ИНФРАСТРУКТУРА ЗА КУЛТУРЕН ТУРИЗЪМ И КРЕАТИВЕН БИЗНЕС

НАДЕЖДА СЛАВКОВА ИЛИЕВА

Докторант, научна специалност: Икономика и управление (туризъм),
Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Креативните села и квартали все по-често се разглеждат като възможност за развитие на културния туризъм и местната икономика в условията на засилена урбанизация и глобализация. В статията се анализират примери за креативни общности в България и тяхната роля за устойчиво развитие и съхраняване на нематериалното културно наследство. Изследването се основава на преглед на научната литература, сравнителен анализ и разглеждане на утвърдени добри практики. Резултатите показват, че подобни инициативи насърчават местното предприемачество, създават нови туристически продукти и допринасят за укрепване на регионалната идентичност и икономика. Ограничение на изследването е сравнително малкият брой утвърдени примери и ограничената емпирична база в България.

Ключови думи: креативни села и квартали, културен туризъм, устойчива туристическа инфраструктура, местно предприемачество, нематериално културно наследство

Abstract:

Creative villages and neighborhoods are increasingly seen as an opportunity for the development of cultural tourism and the local economy in the context of increased urbanization and globalization. The article analyzes examples of creative communities in Bulgaria and their role in sustainable development and preservation of intangible cultural heritage. The study is based on a review of the scientific literature, comparative analysis and consideration of established good practices. The results show that such initiatives encourage local entrepreneurship, create new tourism products and contribute to strengthening regional identity and economy. A limitation of the study is the relatively small number of established examples and the limited empirical base in Bulgaria.

Keywords: creative villages and neighborhoods, cultural tourism, sustainable tourism infrastructure, local entrepreneurship, intangible cultural heritage

Увод

Икономическите и демографските промени, заедно с намаляването на културното разнообразие, създават нужда от нови стратегии за социално и икономическо развитие. Сред тях креативните пространства все по-често се разглеждат като възможност за активизиране на местните общности, стимулиране на иновациите и разширяване на културното участие. Тяхната роля е критична най-вече за периферните и селските райони – места, които обикновено свързваме със социална изолация и липса на икономически хоризонт. Чрез креативен туризъм и местни индустрии тези „забравени“ територии могат да използват ресурсите си за устойчив растеж.

През последното десетилетие България също започна да обръща сериозно внимание на тези процеси. Катализатор се оказа инициативата „Пловдив 2019 –

Европейска столица на културата“, която доказва, че културата е мощен двигател за регионална промяна. Днес виждаме любопитен паралел: докато в градовете никнат модерни арт пространства, редица български села преоткриват традициите си. Чрез фестивали и занаятчийски ателиета те не само пазят наследството си, но и създават нов тип местна икономика.

Всичко това ни кара да се запитаме: доколко креативните пространства са устойчив елемент от държавната политика за развитие? Настоящото изследване има за цел да анализира потенциала на подобни инициативи за стимулиране на социалната и икономическата устойчивост на местните общности, както и възможностите за прилагане на утвърдени практики в различни регионални условия. В тази връзка се предлага аналитична рамка за оценка на тяхното социално, културно и икономическо въздействие.

Настоящото изследване допринася към съществуващата литература, като предлага систематизиран анализ на креативните села и квартали в България през призмата на културната, икономическата и териториалната им функция. То идентифицира ключови фактори за тяхното устойчиво развитие и извежда типологични характеристики на успешните практики в национален контекст. Освен това изследването предлага аналитична рамка за оценка на въздействието на креативните пространства върху местните общности и регионалното развитие.

2. Креативен туризъм и развитие на местните общности

1.1. Креативният туризъм като инструмент за устойчиво развитие

Туризмът отдавна не е само икономически сектор, той е инструмент за социална промяна. В този смисъл креативният туризъм е мост между миналото и бъдещето – той събира в едно културното наследство и съвременното изкуство. Тук местните жители не са просто статисти, а активни участници в създаването на преживявания.

Креативният туризъм набира все по-голяма популярност, тъй като предлага алтернатива на стандартизираните туристически продукти. Чрез него специалистите в сектора успяват да постигнат по-дълбоко и устойчиво взаимодействие с посетителите – изграждат диалог, който не свършва с края на посещението. Тъй като културите ни се преплитат все по-интензивно, интересът на хората се измества от пасивното потребление към активно участие в културни и творчески процеси. Днешният турист търси автентично и персонализирано преживяване, което да му позволи да усети духа на мястото и да се свърже с местните хора. (Richards & Wilson, 2007).

Креативният туризъм надхвърля популяризирането на културното наследство – той утвърждава културата като жив, еволюиращ процес, който се преживява и създава съвместно от местни и туристи. По този начин туризмът изпълнява икономически функции, но и служи за културно признание, формиране на идентичност на мястото (place-making) и засилване на социалната свързаност (Richards, 2009b).

Сред ключовите двигатели на креативния туризъм са културната компетентност на пътуващите, необходимостта от диверсификация на туристическите продукти и нарастващата роля на нематериалното културно наследство. Така туризмът се превръща в механизъм за културен обмен, обединяващ местни ресурси, лично участие и чувство за принадлежност. По този начин той се разглежда не само като отделен туристически сегмент, но и като стратегия за социално, икономическо и символно развитие на дестинациите.

В същото време увеличеният туристически поток към популярни и към по-малки общности поставя въпроси, свързани с устойчивото развитие и необходимостта от баланс между икономическите ползи и съхраняването на културната идентичност.

Културният туризъм в историческите градски центрове често попада в т.нар. „порочен кръг“, при който нарастващият брой посетители води до натоварване на инфраструктурата, комерсиализиране на културните ресурси и постепенно понижаване на качеството на туристическото преживяване (Richards & Wilson, 2007).

Макар глобализацията да улеснява достъпа до световни културни ресурси, тя води и до уеднаквяване на туристическите продукти. Масовото възприемане на огледални маркетингови стратегии лишава дестинациите от тяхната уникална специфика, превръщайки ги в лесно заменими продукти. Този риск налага нов подход в модела: културното наследство следва да се възприема не като статичен обект за експониране, а като поле за активна интерпретация и съвместно преживяване с местните общности. Само чрез подобна промяна може да се установи необходимият баланс между икономическо развитие и дългосрочна устойчивост.

Креативният туризъм подкрепя икономическата устойчивост на изолирани територии, съхранява културното наследство и насърчава социалното включване (UNESCO, 2006; Duxbury & Richards, 2019). Местните ресурси – от специфичните занаяти и обичаи до устните предания, традиции и нематериални практики – се превръщат в основа за иновативни туристически преживявания, които укрепват местната идентичност.

От антропологична гледна точка обаче е важно да се отбележи, че туристическото преживяване е резултат от културно посредничество. Местната общност не само показва културата си, но и я адаптира към посетителите, създавайки нови форми на представяне. Тази трансформация на културата в ресурс често крие риск от прекомерна търговска експлоатация и загуба на автентичност (Cohen, 1988; Salazar, 2012).

За да се постигне истинска устойчивост, е необходим интегриран подход, който комбинира културна география, социална антропология и теория на туризма. Това позволява да се анализира как културните инициативи могат да стимулират социална промяна, икономическо оживление и по-справедливо разпределение на ресурси в регионален план.

1.2. Креативни села и квартали в България

За да се разберат възможностите на креативните села, е приложен аналитичен подход, обединяващ културни, икономически и териториални измерения. Систематизираните в Таблица 1 данни отразяват ключови характеристики на селата, които развиват креативен туризъм – инфраструктура, събитийност, туристическа активност, икономически резултати и културна идентичност.

Сравнителният преглед на тези показатели позволява извеждането на няколко съществени тенденции и изводи с аналитична стойност. На първо място се потвърждава хипотезата, че дестинации с устойчиво развита събитийна среда и съхранена материална база (като Жеравна, Орешак и Боженци) успяват да преобразуват културния капитал в осезаеми икономически активи. Тук повишеното туристическо търсене не само генерира сезонни приходи, но и разширява пазара на местни продукти. Това показва, че инвестициите в културни събития и творчески преживявания водят не само до икономическа жизнеспособност, но и до съживяване на местните икономики.

Второ, забелязва се нарастваща тенденция към териториално разпределение на туристическия интерес. Извънтрадиционни доскоро локации, сред които Долен, Чавдар и Ковачевица, успешно привличат аудитория чрез иновативни и алтернативни културни формати. В този процес креативният туризъм изпълнява не само икономическа, но и социална функция, като подпомага укрепване на локалната идентичност и създаване на устойчиви модели на културно посредничество.

Не на последно място в повечето разгледани случаи се установява силна взаимозависимост между опазването на нематериалното културно наследство – като занаятчийски практики, устни традиции и ритуали – и развитието на туристическа дейност. Тази взаимовръзка подчертава ролята на креативния туризъм не само като средство за културна представяне, но и като механизъм за предаване на знание и насърчаване на приемствеността между поколенията.

Критичен елемент в анализа е открояването на недостатъчната подкрепа за по-слабо развитите населени места, които разполагат със значителен, но все още недостатъчно използван културен потенциал, какъвто е примерът със с.Годеч. Тази ситуация показва необходимостта от по-целенасочени политики както на общинско, така и на национално ниво. Те следва да насърчават трансграничното сътрудничество, развитието на местно културно предприемачество и прилагането на иновативни подходи за развитие на селските райони, така че културните ресурси да се превърнат в реален фактор за икономическо развитие.

Начинанията в креативните села показват как културата може да активира малки общности и да възроди местни идентичности. Подобни процеси се наблюдават и в градската среда, където креативните квартали се превръщат в платформи за социална иновация и устойчиво развитие.

1.3. Модели на градска трансформация и креативни квартали

Настоящото проучване обхваща примери от Пловдив, Варна, Габрово, София, Русе и Благоевград, които илюстрират различни подходи за използване на културния потенциал, ангажиране на местната общност и стимулиране на икономическото развитие. Наблюдават се различия между тези локации по отношение на институционалната подкрепа, устойчивостта и ролята им в местните стратегии за развитие.

Квартал Капана в Пловдив се наложи като водещ пример за културно възраждане. Той демонстрира как успешното партньорство между публичния сектор, частния капитал и гражданското общество може да превърне една занемарена зона в проспериращ културен център с галерии, занаятчийски работилници, фестивали и арт-магазини. Днес Капана генерира устойчив туристически поток и финансова стабилност.

Във Варна, проектът „Таляна“ е пример за градско възраждане. Чрез поредица от намеси в публичното пространство, навлизане на стрийт арт културата и активизиране на младежки общности, районът постепенно изгражда собствена културна екосистема. Макар зоната все още да преминава през структурна адаптация, потенциалът ѝ за социално включване и културен туризъм е осезаем.

Габрово, от своя страна, предлага комбиниран модел на преобразуване, при който индустриалното и културното наследство получават нов живот чрез активни международни партньорства, фестивали и артистични събития. Районът около улица „Орловска“ се превръща в креативен център, където традиционни занаяти, дигитални изкуства и устойчиви практики се преплитат по уникален начин.

Паралелно с инициативите, подкрепени от институциите, културната сцена в София се развива и благодарение на активността на независими пространства като „Фабрика Автономия“ и К.Е.В.А. Тези места съществуват извън рамките на официалните културни политики и се основават на хоризонтални форми на управление, доброволческа ангажираност и алтернативни модели на социално взаимодействие. Макар често да остават извън вниманието на масовия туризъм, те допринасят за автентичния културен облик на столицата.

В контраст с по-развитите културни центрове, градове като Русе и Благоевград все още се намират в по-ранен етап от развитието на своя креативен сектор. Въпреки че се наблюдават отделни инициативи и прояви на артистична активност, липсата на ясно формулирана стратегия и ограничената специализирана инфраструктура затрудняват тяхното по-устойчиво развитие. В тези градове креативните инициативи често са фрагментирани и зависими от ограничени ресурси, което води до тяхната периодичност и нестабилност. При отсъствие на по-активно публично-частно партньорство и дългосрочни механизми за подкрепа, потенциалът на тези дестинации за по-значима регионална трансформация остава все още недостатъчно реализиран.

Анализът на разглежданите пространства показва, че успешното развитие на креативни територии е възможно тогава, когато културните, социалните и икономическите цели се разглеждат в тясна взаимовръзка. Това изисква последователни политики, които да подкрепят местните инициативи чрез стабилна институционална рамка, достъп до ресурси и активно участие на местната общност в създаването и управлението на културни продукти и събития. В българската действителност обаче липсата на ясно формулирана национална стратегия често води до разпокъсани и неkoordinирани усилия. От друга страна, именно тази по-голяма гъвкавост позволява инициативите да се адаптират към конкретните местни условия и в известна степен насърчава иновативните практики в културното предприемачество.

Предвид това креативните квартали в България могат да се разглеждат като интегрирани градски пространства, в които се съчетават принципите на устойчивото развитие, социалното включване и културната икономика. Те създават среда за експериментиране с нови форми на културно потребление, съвместно създаване на съдържание и развитие на предприемачески инициативи, основани на местни ресурси, знания и творчески потенциал. Чрез съчетаването на културното наследство с иновативни практики и чрез взаимодействието между институционални политики и неформални инициативи, креативните квартали постепенно променят облика на градската среда. По този начин те допринасят за изграждането на по-устойчиви, адаптивни и приобщаващи градове, като надхвърлят рамките на културния туризъм и се превръщат във важен елемент на съвременното градско развитие.

Освен икономическо значение, креативните квартали изпълняват и съществена социална функция. Те създават възможности за участие, насърчават социалното включване и подпомагат обновяването на местната идентичност. В същото време развитието им е съпътствано от редица предизвикателства, сред които рискът от загуба на автентичност, сезонният характер на част от културните събития и ограниченият административен капацитет на местно ниво. Поради това устойчивото развитие на тези пространства изисква комплексен подход, който съчетава съхраняването на културната идентичност, активното участие на общността и икономическата жизнеспособност на инициативите.

В по-широк план липсата на дългосрочни стратегически политики и координирани действия в областта на устойчивия туризъм значително ограничава мащаба и устойчивостта на постигнатите резултати. Много от инициативите остават епизодични, експериментални или зависими от външно финансиране, без да бъдат трайно интегрирани в местни или национални стратегии за развитие. Както отбелязват Dredge и Jenkins (2011), устойчивостта на туристическите практики изисква не само баланс между икономически и екологични цели, но и стабилна институционална среда, която да подкрепя иновациите чрез дългосрочни регулаторни, финансови и образователни механизми.

Настоящото изследване показва, че креативният туризъм в България има потенциал да се утвърди като инструмент за устойчиво развитие, но ефективността му е

ограничена от липсата на координирани политики и дългосрочна стратегия. Устойчивостта изисква интегриран подход, който съчетава културна политика, местно участие и икономическа ефективност, като превръща общностите в активни създатели на културни преживявания.

Заклучение

Креативните пространства в България представляват динамични лаборатории за културна иновация, които имат потенциала да преосмислят ролята на културата в съвременното градско развитие. За тяхната устойчивост са нужни интегрирани стратегии, които балансират икономически цели, социална справедливост и културна автентичност. Креативните села и квартали комбинират културно наследство, иновации и общностно участие и могат да се подкрепят чрез стратегическо планиране, публично-частно партньорство и образователни програми. Разглеждането на дългосрочните им ефекти върху пространственото развитие и културната идентичност е ключово.

Креативните квартали в България, макар и разнородни по своята структура и степен на развитие, демонстрират значителен потенциал за стимулиране на културно, социално и икономическо обновление на градските райони. Те не просто обогатяват културния живот, но играят активна роля в създаването на нови локални идентичности, стимулиране на предприемачеството и насърчаването на пространствено балансирано развитие. Реализацията на този потенциал изисква съгласувани политики, дългосрочно финансиране и тясно сътрудничество между институции, творчески среди и местни общности.

Бъдещето на креативния туризъм в България зависи в голяма степен от способността на заинтересованите страни да преодолеят разпокъсаността на усилията, да насърчат реално участие на общностите и да изградят ефективни връзки между културна продукция, социална ангажираност и териториално планиране.

Използвана литература

- Alexova, D. (2019). SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF TOURIST DESTINATION ON EXAMPLE OF BOTEVGRAD MUNICIPALITY. *Quaestus*, (14), 45-61.
- Andonova, Y., Kogan, A. F., & Krastanova, K. (2022). Craftwork, design, creativity: between tradition and contemporaneity.
- Arcos-Pumarola, J., Paquin, A. G., & Sitges, M. H. (2023). The use of intangible heritage and creative industries as a tourism asset in the UNESCO creative cities network. *Heliyon*, 9(1).
- Bogdanova, Z. (2019). Kapana in Plovdiv as the first 'creative industries district': reality or illusion. *Anthropology. Journal for Sociocultural Anthropology*, 6, 5-26.
- Cohen, E. (1988). Authenticity and commoditization in tourism. *Annals of tourism research*, 15(3), 371-386.
- Dredge, D., Jenkins, J., & Whitford, M. (2011). Stories of practice. *Stories of Practice: Tourism Policy and Planning*, 37-56.
- Drummond, J. (2024). *Creative spaces in non-metropolitan areas: the cultural economy of Mahikeng and surrounds*. University of Johannesburg (South Africa).
- Duxbury, N., & Richards, G. (Eds.). (2019). A research agenda for creative tourism.
- Gustafsson, C., & Ripp, M. (2022). A metamodel for heritage-based urban recovery. *Built heritage*, 6(1), 29.
- Innovator Foundation. (2019). *From A(art) to Z(ze phenomenon): Creative quarters in Bulgaria*. Plovdiv 2019 Platform – Urban Dreams

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- Keliyan, M. (2022). The New City Festivals: Activities, Organizers, Beneficiaries and Interests on The Occasion of Kapana Fest. *Postmodernism Problems*, 12(1), 55-81.
- Kinov, S. D. (2024). Стимулиране на креативните обществени потенциали чрез обособяване на творчески квартали. Възможности за внедряването им в град Велико Търново. *Диоген*, 32(1), 157-172.
- Kratchanov, I., & Minev, D. (2024). Adventure in Plovdiv's cultural space: An augmented reality serious game. *Digital Presentation and Preservation of Cultural and Scientific Heritage*, 14, 281-288.
- Lambreva, K. (Kalina). (2021, November). *The effect of Plovdiv's participation in the ECOC project on the deteriorating cultural heritage site Kapana*. Retrieved from <http://hdl.handle.net/2105/66142>
- Network, U. C. C. (2006, October). Towards sustainable strategies for creative tourism. In *Discussion Report of the Planning Meeting for 2008 International Conference on Creative Tourism, Santa Fe, New Mexico, USA, October 25–27*.
- Ohridska-Olson, R., & Ivanov, S. (2010, January). Creative tourism business model and its application in Bulgaria. In *Proceedings of the Black Sea Tourism Forum "Cultural Tourism—the Future of Bulgaria"*, 23-25.09. 2010, Varna, Bulgaria, pp. 23-39.
- Pratt, A. C. (2008). Creative cities: the cultural industries and the creative class. *Geografiska annaler: series B, human geography*, 90(2), 107-117.
- Richards, G. (2009). Creative tourism and local development. *Creative Tourism: A global conversation*, 78-90.
- Richards, G. (2016). The challenge of creative tourism. *Ethnologies*, 38(1), 31-45.
- Richards, G., & Raymond, C. (2000). Creative tourism. *ATLAS news*, 23(8), 16-20.
- Richards, G., & Wilson, J. (2006). Developing creativity in tourist experiences: A solution to the serial reproduction of culture?. *Tourism management*, 27(6), 1209-1223.
- Richards, G., & Wilson, J. (Eds.). (2007). *Tourism, creativity and development* (Vol. 10). London: Routledge.
- Rodrigues, M., Franco, M., Filipova, H., Silva, R. J., Kazandzhieva, V., Nacheva, R., ... & Antonova, K. (2024). Is creativity a reality in Bulgaria cities? An empirical study in the pre-pandemic period. *City, Territory and Architecture*, 11(1), 19.
- Salazar, N. B. (2011). The power of imagination in transnational mobilities. *Identities*, 18(6), 576-598.
- Vodenicharova, M. (2016). Application of Quality Management Systems in the Logistics Sector in Bulgaria. *Economic Alternatives*, 4, 515-528.
- Yordanova, L., & Kremova, T. (2022). Kreativnite gradove – kulturno nasledstvo i perspektivi (Zheravna i Melnik) [Creative towns – cultural heritage and perspectives (Zheravna and Melnik)]. In H. Hristova & D. Andreeva (Eds.), *Kreativniyat grad: mediyni narativi i komunikatsionni politiki* (pp. 125–138). St. St. Cyril and Methodius University Press
- Zukin, S. (1995). The cultures of cities Blackwell. *Camb MA*

Таблица 1.

Креативни села на България – културни ресурси и туристически профил³²

Село	Географско положение	Туристическа инфраструктура	Културни събития и инициативи	Туристическа активност	Икономическо въздействие	Особености
Жеравна	Източна Стара планина, общ. Котел	Архитектурен резерват, автентични къщи, народни занаятчии	Фестивал на фолклорната носия	Висока (особено в сезона)	Значителни печалби от фестивала, настаняване, сувенири	Силен медиен образ; символ на "традиционна България"
Чавдар	Средна гора, Софийска област	Археологически парк, дигитални и иновативни експозиции	Арт пленери, демонстрации на занаяти, Национален фестивал на старата градска и шлагерна песен „От небето идва любовта“, Националният фолклорен фестивал за певческо и танцово изкуство “Да запеем песните на Средногорието”	Средна, но растяща	Устойчиво нарастване на доходите чрез културен туризъм	Модел за дигитална трансформация в село
Орешак	Предбалкан, до гр. Троян	Национално изложение и майсторски работилници	Национално изложение на художествените занаяти и изкуствата, панаири, демонстрации, творчески работилници	Висока	Печалба от изложението и местните ателиета	Тясна връзка с Троянския манастир и туристически поток

³² Таблицата е адаптирана от автора

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Годеч	Западна България, близо до сръбската граница	Еко и етно туризъм, опити за развитие на билкови маршрути	Регионален фолклорен фестивал „Видовденско веселие“, фестивал на местните храни, обичаи и занаяти	Ниска към средна	Потенциал за развитие, но липсва устойчив модел	Неусвоен капацитет за трансграничен туризъм
Ковачевица	Западни Родопи	Каменни къщи, архитектурен резерват, екосъобразни услуги	Творчески ателиета, кино и фото работилници, фестивал „Неотъпкана пътека“	Средна	Икономически ефект ограничен сезонно	Привлекателност за културен елит и творчески индустрии
Долен	Родопите, Благоевградска област	Селски арт резиденции, галерии, дух на алтернатива	Мултижанров фестивал Transfiguration Festival, творчески лагери	Средна към висока	Преки и косвени печалби от наеми и събития	Село с артистичен имидж и международно участие
Боженци	Централен Балкан, общ. Габрово	Възрожденска архитектура, музей на открито	Национален фолклорен фестивал, „Боженци“, фестивал на стъклото „Стъклена плетеница“, пленер по живопис, кулинарни и занаятчийски работилници	Висока	Добре развита инфраструктура, подкрепена от туризъм	Добър пример за културно опазване и устойчивост

НАЦИОНАЛНА ИДЕНТИЧНОСТ, ЦЕННОСТИ И БРАНДИНГ В ТУРИЗМА

СТАНКО ЩЕРЕВ ЩЕРЕВ

Докторант, Икономика и управление (туризъм), УНСС

Резюме:

В контекста на глобализацията и дигиталната трансформация, въпросът за националната идентичност придобива все по-голямо значение за съвременните общества. Това изследване разглежда връзката между националната идентичност, трансформацията на ценностите в дигиталната среда и ролята на туризма и националния брандинг за формирането на международния имидж на дадена страна. Изследването разглежда въпроса как историческите, културните и символичните елементи допринасят за формирането и комуникацията на националната идентичност в един дигитално свързан свят. Основната цел е да се анализират механизмите, чрез които националната идентичност се изгражда и представя чрез туризма и стратегиите за национален брандинг. Изследването прилага теоретичен и аналитичен подход, базиран на преглед на съответната академична литература за национализма, дигиталната комуникация и изследванията на туризма. Резултатите показват, че туризмът функционира като важна среда за представяне на националната идентичност, докато националният брандинг интегрира както реални преживявания, така и символични значения. Изследването обаче е ограничено до концептуален анализ и не включва емпирични данни.

Ключови думи: национална идентичност, ценности, дигитално общество, национален брандинг, туризъм

Abstract:

In the context of globalization and digital transformation, the issue of national identity has become increasingly significant for modern societies. This study examines the relationship between national identity, value transformation in the digital environment, and the role of tourism and nation branding in shaping a country's international image. The research addresses the question of how historical, cultural, and symbolic elements contribute to the formation and communication of national identity in a digitally connected world. The main objective is to analyze the mechanisms through which national identity is constructed and represented through tourism and national branding strategies. The study applies a theoretical and analytical approach based on a review of relevant academic literature on nationalism, digital communication, and tourism studies. The results indicate that tourism functions as an important medium for presenting national identity, while nation branding integrates both real experiences and symbolic meanings. However, the research is limited to a conceptual analysis and does not include empirical data.

Keywords: national identity, values, digital society, nation branding, tourism

Увод

В условията на глобализация и бързо развитие на дигиталните технологии въпросът за националната идентичност придобива все по-голямо значение. Съвременните общества се намират в среда на интензивни информационни потоци, културни взаимодействия и социални трансформации, които оказват влияние върху

начина, по който хората възприемат своята принадлежност, ценности и колективни представи.

Националната идентичност се изгражда чрез съвкупност от исторически, културни и символни елементи като обща историческа памет, език, традиции, символи и ценности. В същото време тя не е статична категория, а динамичен процес, който се променя под въздействието на социалните, политическите и технологичните промени.

В този контекст нараства и значението на националния брандинг и туризма като средства за представяне на държавата в международното пространство. Чрез туристическите преживявания се създава образ на страната, който отразява нейната култура, традиции и ценности и допринася за изграждането на националния ѝ имидж. Настоящият доклад разглежда взаимовръзката между националната идентичност, ценностните трансформации в дигиталната среда и ролята на туризма в представянето на държавата пред света.

Тезата на настоящото изследване е, че националната идентичност в съвременното общество се формира и трансформира под въздействието на дигиталната комуникационна среда и процесите на глобализация, като туризмът и националният брандинг се превръщат във важни механизми за нейното представяне и утвърждаване.

Обект на изследването са процесите, свързани с националната идентичност, националния брандинг и туризма в съвременното информационно общество.

Предмет на изследването са процесите на трансформация на ценностите в дигиталната среда и ролята на националния брандинг и туризма при формирането и представянето на националната идентичност.

Задачи: Да се анализират трансформациите на ценностите в обществото под влияние на дигиталната комуникационна среда; Да се изясни същността и основните измерения на националната идентичност като социален конструкт; Да се изследва ролята на националния брандинг и туризма като средства за представяне и утвърждаване на националната идентичност.

1. Дигитална трансформация и ценности

Дигиталната трансформация на съвременното общество води до дълбоки промени не само в икономиката и комуникацията, но и в системата от ценности. Интернет, социалните мрежи, изкуственият интелект и глобалната свързаност променят начина, по който хората възприемат себе си, другите и света. В този контекст ценностите стават по-динамични, по-гъвкави и често по-зависими от технологичната среда.

В условията на глобализация и дигитално свързан свят обществата са изправени пред безпрецедентен информационен натиск. Интензивният поток от данни, образи, наративи и интерпретации не само влияе върху общественото мнение, но и прониква в дълбочина на социалната структура, формирайки базисните представи за идентичност, ценности и принадлежност. Информационната среда се превръща в пространство, в което се конструират смисли, легитимират се позиции и се изграждат колективни представи.

Дигиталните комуникационни технологии създават условия за ускорено разпространение на идеи и модели на поведение, но същевременно пораждаат рискове от манипулация, дезинформация и ценностна ерозия. В този контекст способността на индивидите и общностите да разбират, анализират, филтрират, създават и критично оценяват информация придобива стратегическо значение. Тази способност не се изчерпва с техническа грамотност, а включва развито критическо мислене, културна осъзнатост и ценностна устойчивост.

Информационната компетентност се превръща във фундаментален фактор за съхраняването на националната идентичност. Когато обществото притежава висока степен на медийна и дигитална култура, то е по-устойчиво на външни влияния, манипулативни наративи и хибридни въздействия. Обратно, дефицитът на критическа оценка на информацията може да доведе до фрагментация на общественото пространство и отслабване на споделените ценности.

Следователно, в съвременната информационна епоха защитата на националната идентичност предполага не само институционални и правни механизми, но и развитие на култура на информираност, аналитично мислене и отговорно участие в дигиталната среда.

Дигиталната трансформация не просто добавя нови комуникационни инструменти към социалната обективно съществуваща действителност, а променя самата структура на ценностите. В условията на постоянна онлайн свързаност, алгоритмично посредничество и публичност на личния живот се открояват четири централни ценности, които придобиват ново съдържание: автентичност, доверие, преживяване и споделяне.

- **Автентичност – между конструиране и саморазкриване**

В дигиталната среда идентичността е до голяма степен конструирана. Профилите в социалните мрежи, визуалните филтри, внимателно подбраните публикации и алгоритмичните препоръки създават „редактирана“ версия на личността. Именно в този контекст автентичността се превръща в особено ценна.

Стремжът към „истинско“ себеизразяване се явява реакция срещу усещането за изкуственост и манипулация. Потребителите все по-често търсят неподправено съдържание, лични истории и спонтанност. Парадоксално, колкото по-медирана става комуникацията, толкова по-силна става потребността от автентичност. Тя се възприема като знак за честност, морална позиция и лична последователност.

В същото време автентичността сама по себе си може да се превърне в стратегия – „автентичност по сценарий“, което поражда въпроса дали тя е действително състояние или нова форма на социална роля.

- **Доверие – стратегически ресурс в ерата на информационно пренасищане**

Дигиталната среда се характеризира с огромен обем информация, в който границата между истина и манипулация често е размита. Фалшивите новини, дезинформацията и алгоритмичната селекция на съдържание подкопават традиционните източници на авторитет.

В този контекст доверието се превръща в стратегически ресурс. То вече не се основава единствено на институционална легитимност, а често се изгражда в рамките на мрежови общности, инфлуенсърски култури и персонализирани комуникационни канали. Доверието става хоризонтално – основано на споделен опит и идентификация.

Тази трансформация има двоен ефект: от една страна, тя демократизира достъпа до мнение и влияние; от друга – създава риск от фрагментация и формиране на затворени информационни „балони“.

- **Преживяване – от потребление към участие**

Дигиталната култура измества фокуса от притежание към преживяване. Стойността вече не се измерва единствено чрез материални ресурси, а чрез интензивността на изживяването и възможността то да бъде споделено. Съдържанието се консумира интерактивно – чрез коментари, реакции, стрийминг на живо. Потребителят не е пасивен получател, а активен участник в комуникационния процес.

Преживяването става публично, социално валидирано и често измеримо чрез харесвания и споделяния. Това води до нова ценностна логика, в която социалната видимост и емоционалната интензивност имат висока стойност.

- **Споделяне – механизъм за принадлежност и видимост**

Споделянето е основен структурен принцип на дигиталните платформи. То не е просто техническа функция, а социален акт. Чрез споделяне индивидът заявява позиция, принадлежност и идентичност.

Споделянето изпълнява няколко функции:

- създава чувство за общност
- утвърждава социална връзка
- конструира публичен образ
- легитимира ценности и убеждения

В същото време постоянната необходимост от споделяне може да доведе до повърхностност, състезателност и зависимост от социално одобрение.

Автентичността, доверието, преживяването и споделянето не са напълно нови ценности, но в дигиталната епоха те придобиват ново значение и социална тежест. Те структурират начина, по който индивидите изграждат идентичност, формират общности и участват в публичния живот. В този смисъл дигиталният свят не просто променя комуникацията, а трансформира самите основания на социалната ценностна система.

Дигиталната комуникация се утвърди като основна среда за изграждане на обществено мнение и колективни представи в съвременния свят. Ако в предходни исторически етапи публичното пространство се структурираше предимно около традиционните медии и институционалните авторитети, днес социалните мрежи и онлайн платформите играят водеща роля в конструирането на социалната действителност. Информацията се разпространява с изключителна скорост, без териториални ограничения, което води до бърза мобилизация на обществена подкрепа, мигновени реакции на събития и формиране на глобални дискусии в реално време. Тази динамика обаче често съкращава времето за критична оценка и засилва влиянието на емоционално наситени послания върху обществените нагласи.

Дигиталната среда създава условия за възникване на виртуални общности, които не се основават на физическа близост, а на споделени интереси, ценности и идентичности. В рамките на тези мрежови структури се изграждат собствени интерпретации на действителността, утвърждават се вътрешни норми и се формира силно чувство за принадлежност. По този начин колективните представи не се създават централизирано, а възникват в множество комуникационни пространства, всяко от които притежава специфична културна логика. Индивидът не е просто пасивен получател на информация, а активен участник в нейното производство и разпространение, което допълнително усложнява процеса на формиране на обществените нагласи.

Съществено значение имат и алгоритмите, които определят какво съдържание достига до потребителите. Чрез анализ на предпочитанията и поведението им те селектират информация, съобразена с вече изградените им интереси. Макар тази персонализация да улеснява достъпа до релевантно съдържание, тя води до създаване на т.нар. „информационни балони“, в които индивидът се среща предимно с потвърждение на собствените си възгледи. Това ограничава плурализма, задълбочава поляризацията и затруднява изграждането на обща публична среда.

В резултат ценностите и убежденията се формират в специфични мрежови контексти, където технологичните механизми и социалните процеси действат едновременно. Дигиталната комуникация не просто отразява обществените представи, а активно ги конструира, като трансформира начина, по който хората възприемат

съществуващата действителност, идентичността и принадлежността си към по-широки общности.

Мануел Кастелс (англ. Manuel Castells, род. 1942 г.) е сред най-влиятелните съвременни социолози, анализиращи трансформациите на обществото в условията на информационната епоха. В своята фундаментална трилогия „The Information Age“³³ той развива концепцията за **мрежовото общество**, според която водещата социална структура на съвременността вече не е индустриалната йерархия, а мрежата.

Според Кастелс информационните технологии не са просто инструменти, а структурообразуващ фактор, който променя начина, по който функционират икономиката, властта и културата. В индустриалното общество централни са били фабриката и националната държава, в мрежовото общество централни стават комуникационните мрежи, информационните потоци и глобалната свързаност. Социалната организация се основава на гъвкави, динамични и взаимосвързани структури, които надхвърлят териториалните граници.

Кастелс подчертава, че **властта се организира чрез комуникационни мрежи**. Контролът върху информацията и способността да се управляват комуникационните потоци се превръщат в основен ресурс на влияние. В този контекст медиите, дигиталните платформи и технологичните корпорации придобиват стратегическо значение, тъй като чрез тях се оформят публичните дебати и социалните нагласи.

Същевременно идентичността се превръща в ключов източник на смисъл. В условията на глобализация и разпад на традиционните социални структури хората търсят опорни точки в културни, национални, религиозни или локални идентичности. Кастелс говори за различни типове идентичност – легитимираща, съпротивителна и проектна – които възникват в отговор на социалните промени. Така идентичността се явява не просто лична характеристика, а социален ресурс и форма на колективно действие.

Обществото функционира чрез глобални информационни потоци, които свързват финансови пазари, медии, институции и граждани в реално време. Пространството и времето се трансформират – възниква т.нар. „пространство на потоците“, където физическата дистанция губи значение. Това води до нова логика на социална организация, в която мрежовата свързаност определя достъпа до ресурси и влияние.

В рамките на този модел ценностите не се формират централизирано, а се създават и разпространяват в мрежова среда. Дигиталните комуникации ускоряват обмена на идеи, но същевременно фрагментират публичното пространство. Социалната действителност става все по-зависима от комуникационните структури, а способността за участие в мрежите се превръща в ключов фактор за социална интеграция и влияние.

По този начин теорията на Кастелс предоставя аналитична рамка за разбиране на съвременните процеси на трансформация – от икономиката до идентичността – и показва, че в мрежовото общество информацията и комуникацията са не просто средства, а основа на социалния ред.

2. Измерения на националната идентичност – исторически, политически, икономически, културни и социални влияния

През последните десетилетия на XX век започва нов период в развитието на етнопсихологическата мисъл. До тогава водещият термин „национален характер“

³³ „The Information Age“ („Ерата на информацията“) е трилогия от социолога Мануел Кастелс, публикувана между 1996 и 1998 г. Серията анализира трансформациите на обществото в резултат на дигиталните технологии и глобалната икономика на знанието. Книгите са основополагащи за разбирането на мрежовото общество в края на XX век.

постепенно бива изтласкан от едно новопородило се понятие – национална идентичност. Идеята за принадлежност към „нация“ започва да се проявява още през XVIII – XIX век по време на така наречената „епоха на национализма“³⁴. Процеси като френската революция, индустриализацията и формирането на модерните държави създават нов тип колективна принадлежност, която не е свързана с династии и религии, а с национални общности. Въпреки това самият термин „**национална идентичност**“ става широко използван значително по-късно.

Националната идентичност е най-важната форма на социална идентичност в съвременния свят. Тя обединява основните национални черти (език, религия, обичаи, традиции и др.), които правят нацията специфична и отличима с националното самосъзнание. То се формира от националната история. Националната идентичност е с позитивно значение по отношение на духовното и материално развитие на нациите. Тя ги сплотява, вдъхновява ги да постигнат една или друга цел, като влияе положително на прогреса. Затова нейното опазване и стимулиране се приема като необорим аргумент. Чувството за национална идентичност е като изкуствено създаден имунитет, който е достойствие на всеки човек, независимо от държавата, към която принадлежи.

Националната идентичност се изгражда като сложна система от взаимосвързани елементи, които създават усещане за общностна принадлежност, историческа приемственост и културна цялост. Тези елементи не съществуват изолирано, а функционират в динамично взаимодействие, като заедно оформят колективното съзнание на нацията - формират **национално самосъзнание**.

Историята заема централно място в този процес. Общата историческа памет изгражда символичната връзка между минало, настояще и бъдеще. Чрез споделените разкази за възходи и падения, за героични борби и национални трагедии се формира чувство за приемственост и съдбовна общност. Историята не е просто хронология на събития, а интерпретиран разказ, който придава смисъл на колективното съществуване. Тя създава образи на национални герои, определя значими дати и утвърждава ценности, които се възприемат като характерни за общността.

Езикът представлява друг фундаментален стълб на националната идентичност. Той не е само средство за комуникация, а носител на културна памет и мисловни модели. Чрез езика се предават традиции, литература, фолклор и исторически наративи. Общият език създава пространство на взаимно разбиране и символично единство, а неговото съхраняване често се възприема като равнозначно на съхраняване на самата нация. В този смисъл езикът функционира като маркер на принадлежност и граница между „свои“ и „други“.

Традициите и културата придават конкретност на националната идентичност. Обичаите, ритуалите, празниците, фолклорът и характерните черти на поведение изграждат усещането за неповторимост. Те създават културна среда, в която индивидът социализира своите представи за общност. Културата не е статична, тя се променя и адаптира, но същевременно запазва устойчиви символни ядра, които поддържат идентичността във времето. Националната идентичност на определен етап от развитието на културата става важен фактор за изграждането на нейните отношения с други култури и външния свят.

³⁴ Епоха на национализма се нарича историческият период главно през XIX век и началото на XX век, когато идеята за нацията и националната държава става водеща политическа и обществена сила. Тя води до формирането на модерните национални държави, засилва чувството за национална принадлежност и стимулира движения за независимост и обединение (например в Германия и Италия). Тя оказва силно влияние върху политиката, културата и обществения живот, като поставя нацията в центъра на политическата легитимност и държавното устройство.

Символите материализират абстрактната идея за нацията. Флагът, химнът, гербът, паметниците и образите на национални герои функционират като символни възплъщени на общите ценности и историческа памет. Те имат силно емоционално въздействие и често играят обединяваща роля в моменти на криза или празник. Чрез символите нацията се визуализира и става разпознаваема както вътре в общността, така и извън нея.

Ценностите представляват моралната и идейна основа на националната идентичност. Представите за свобода, справедливост, солидарност, чест, религиозна или светска традиция оформят нормативната рамка на обществото. Те задават модели на поведение и очаквания към индивида като член на националната общност. Ценностите придават смисъл на историческите събития и легитимират символите, като ги свързват с конкретни морални принципи.

Взаимодействието между история, език, култура, символи и ценности създава интегрирана система, чрез която нацията се само осмисля и възпроизвежда. Националната идентичност не е статично наследство, а процес на непрекъснато конструиране и интерпретиране на тези елементи в променящия се социален контекст.

Особено влияние върху изследването на националната идентичност оказват редица учени, които предлагат различни теоретични перспективи.

Ерик Ериксон (англ. Erik Erikson, 1902–1994) разработва теорията за идентичността в рамките на психологията. Според него идентичността представлява динамичен процес на изграждане на усещането за „Аз“, който се формира чрез взаимодействието между индивида и социалната среда. Неговият принос е ключов, тъй като показва, че идентичността не е фиксирана, а се развива през целия жизнен цикъл. Тази идея по-късно се прилага и към колективните идентичности, включително националната.

Съществен принос има и Бенедикт Андерсън (англ. Benedict Anderson, 1936–2015), който въвежда концепцията за нацията като „въобразена общност“³⁵. Той аргументира, че нацията е социално конструирана действителност, в която членовете ѝ, макар и да не се познават лично, споделят усещане за обща принадлежност. Андерсън подчертава ролята на печатния капитализъм, масовата комуникация и стандартизацията на езика за формирането на националното съзнание.

От своя страна Антъни Д. Смит (англ. Anthony D. Smith, 1939–2016) развива етносимволисткия подход. Той критикува строго модернистките теории и подчертава значението на историческата приемственост, митовете, символите и етническите ядра (англ. *ethnies*) в изграждането на нациите. Според Смит националната идентичност не е изцяло продукт на модерността, а се основава върху по-дълбоки културни и исторически структури.

Значима е и теорията на Ернест Гелнър (англ. Ernest Gellner, 1925–1995), който разглежда национализма като следствие от модерността. Според него индустриалното общество изисква културна хомогенност, стандартизация на езика и масово образование. Национализмът, в тази перспектива, не произтича от нациите, а напротив — национализмът създава нациите.

В своята нова книга „Съвременни проблеми на сигурността“ (2025) проф. Евгений Сачев и д-р Станислава Милачкова акцентират върху необходимостта от задълбочено разкриване на същността на националната идентичност при определянето на елементите на националната сигурност. Според авторите националната сигурност не може да бъде сведена единствено до военни, икономически или институционални

³⁵ „Това е въображаемо, защото членовете дори на най-малката нация никога няма да познават повечето от своите събратя, да се срещат с тях или дори да чуват за тях, но в съзнанието на всеки от тях живее образът на тяхната общност.“ - Андерсън Бенедикт, „Въображаеми общности: Размисли върху произхода и разпространението на национализма“, Лондон: Verso, 1983

измерения, тъй като тя е неразривно свързана с ценностната, културната и историческата основа на обществото.

Те подчертават, че националната идентичност представлява стратегически ресурс, който укрепва вътрешната устойчивост на държавата, социалната кохезия и способността за противодействие на външни и вътрешни заплахи. В този смисъл защитата на националната сигурност предполага не само охрана на териториалната цялост и политическия суверенитет, но и съхраняване на културната памет, езика, традициите и споделените ценности.

По този начин авторите аргументират, че анализът на националната сигурност трябва да включва идентичностното измерение като фундаментален компонент, тъй като отслабването на националната идентичност може да доведе до ерозия на държавността и социалната стабилност.

Тези теоретични подходи разкриват различните измерения на националната идентичност и колко многопластова може да бъде тя — като психологически процес, социална конструкция, историческа приемственост и продукт на съвременността.

Националната идентичност не представлява фиксирана и неизменна характерна черта на обществото, а динамичен процес, който се развива във времето и се трансформира под въздействието на различни социокултурни фактори. Тя не е окончателно завършена конструкция, а постоянно се преосмисля в зависимост от историческите обстоятелства, политическите процеси и културните взаимодействия.

В историческа перспектива националната идентичност претърпява промени, свързани с държавното развитие, социалните конфликти и обществените модернизации. Политическите трансформации – като смяна на режими, демократични преходи или геополитически пренареждания – могат да доведат до преинтерпретация на миналото и до ново акцентирание върху определени символи и ценности. Икономическите процеси, включително индустриализацията или преходът към информационна икономика, също оказват влияние върху начина, по който обществото разбира себе си и своето място в света. Културните контакти и социалните движения допринасят за разширяване или трансформация на идентичностните модели.

Глобализацията и миграцията поставят националната идентичност в нов контекст. Свободното движение на хора, идеи и културни модели създава условия за взаимодействие между различни традиции и ценностни системи. Това може да доведе както до обогатяване на идентичността, така и до усещане на заплаха и **несигурност** за обществото. Технологичните промени, особено дигиталната комуникация, допълнително ускоряват тези процеси, като създават нови пространства за самоидентификация и принадлежност.

Контекстуалният характер на идентичността се проявява ясно в различни социални ситуации. В периоди на криза – икономическа, политическа или военна – често се наблюдава засилване на националното чувство и мобилизация около традиционни символи и ценности. Националната идентичност се активира като ресурс за солидарност и устойчивост. Обратно, в условията на интеграционни процеси и международно сътрудничество могат да се формират хибридни идентичности, които съчетават национални и наднационални елементи. Глобализацията поражда напрежение между локалното и глобалното, като поставя въпроса за съвместимостта между националната специфика и универсалните ценности. Защото глобализация има в икономиката, но не и в културата.

Съвременният индивид често притежава множество идентичности едновременно. Той може да се самоопределя като член на национална общност, но същевременно да споделя регионална, европейска, професионална или културна друга принадлежност. Тези идентичности не са задължително взаимно изключващи се,

напротив, те могат да се допълват и да създават многопластова структура на принадлежност. Именно тази многослойност подчертава динамичния характер на националната идентичност и нейното съществуване в сложна мрежа от социокултурни влияния.

Следователно националната идентичност трябва да се разглежда не като статично наследство, а като процес на непрекъснато конструиране, адаптация и преразглеждане в отговор на променящата се **социокомуникативна и социокултурна среда**.

3. Национален брандинг – стратегически инструмент за международен образ

В условията на глобална конкуренция между държавите националният брандинг се утвърждава като стратегически инструмент за изграждане на международен образ, привличане на инвестиции, туристи и политическо доверие. Той не се свежда единствено до маркетингова стратегия, а представлява процес на символно конструиране на идентичността на държавата в глобалното пространство. Брандингът е неизменна част от маркетинговата наука (Калейчев, 2023) и най-често се отнася до корпоративния брандинг, но категорично трябва да се отбележи, че между корпоративния и националния брандинг има различия. И двете понятия са свързани с изграждането на образ и репутация, но се различават съществено по своя обхват, цели, механизми и степен на контрол.

Корпоративният брандинг се отнася до създаването и управлението на идентичността на дадена компания, организация или продукт. Той има ясно дефиниран субект – фирма с конкретна структура на управление, стратегически цели и пазарна ориентация. Основната му цел е постигане на конкурентно предимство, увеличаване на пазарния дял и изграждане на лоялност сред клиентите. Корпоративният бранд може сравнително бързо да бъде адаптиран чрез маркетингови стратегии, ребрандинг, визуална идентичност или комуникационни кампании. Контролът върху посланията и имиджа е концентриран в ръцете на ръководството и маркетинговите екипи.

Националният брандинг, от друга страна, представлява много по-сложен и многопластов процес. Държавата не е продукт, а сложна **социокултурна и социокомуникативна система** и не функционира като търговска организация. Тя включва културно-историческо наследство, културни традиции, политически институции, икономическа система, социални практики и международни отношения. Националният бранд³⁶ се изгражда не само чрез целенасочени комуникационни стратегии, но и чрез действителното функциониране на обществото и държавата. Той е резултат от взаимодействието между институции, граждани, бизнес, културни дейци и международна среда.

Съществена разлика е степента на контрол. Докато компанията може централизирано да управлява своята марка, националният бранд не може да бъде напълно контролиран от една институция. Образът на държавата се формира както от официалната политика, така и от действията на нейните граждани, медии, културни прояви и международни събития. Репутацията на страната често се изгражда в дългосрочен исторически процес и не може да бъде бързо променена чрез рекламна кампания. Различни са и целевите аудитории. Корпоративният бранд е насочен предимно към клиенти, инвеститори и партньори. Националният бранд обхваща по-широк спектър

³⁶ Думата „brand“ произлиза от старите европейски езици и означавала „дамгосване“. В миналото брандирането се е използвало за белязане на добитък с нагорещено желязо, за да се отличава и разпознава, а също така и за маркиране на престъпници или обвинени във вешерство. Днес брандирането запазва същата идея – създаване на разпознаваема индивидуалност, но вече чрез маркетингови и визуални средства, а не чрез физическо белязване.

– туристи, международни организации, чуждестранни инвеститори, дипломатически партньори и дори собствените граждани. Той има както външно, така и вътрешно измерение, тъй като влияе върху националната гордост и усещането за принадлежност. Корпоративният брандинг обикновено се измерва чрез пазарни показатели – продажби, пазарен дял, разпознаваемост. Националният брандинг се оценява чрез по-комплексни критерии – международен престиж, инвестиционен климат, туристически поток, културно влияние и политическа стабилност.

Според проф. д-р Марияна Янева и гл. ас. Ралица Георгиева формулирането на ясни комуникационни послания е ключово за изграждането на националния бранд и неговите подбранове по туристически региони. Чрез съчетаването на природните дадености, културното наследство и съвременните стандарти за качество страната може да се позиционира като привлекателна и устойчива туристическа дестинация на европейско и световно ниво. Също така подчертават, че концепцията за туристическа политика, основана на визия, мисия, слогани и регионални послания, трябва да бъде свързана с акцентиране върху националната идентичност. В този контекст националният бранд следва да се разглежда като маркетингов инструмент за популяризиране на културните и духовните ценности на страната (Ianeva & Georgieva, 2025).

Следователно, макар да използват сходни комуникационни инструменти, корпоративният и националният брандинг се различават по своята същност. Първият е пазарно ориентиран и управляем процес, докато вторият е стратегически, дългосрочен и тясно свързан с националната идентичност, историята и действителното функциониране на държавата. Сред различните сфери, които оказват най-пряко влияние върху възприятието на образа на страната в международен план, особено важна роля играе туризмът.

Туризмът заема особено място в процеса на представяне на една държава пред света, тъй като създава непосредствен контакт между чуждестранните посетители и културната, историческата и социалната действителност на дадено общество. В този смисъл той може да бъде разглеждан като своеобразна „витрина“ на националната идентичност, чрез която се демонстрират уникалните дадености, традиции и ценности на страната.

Чрез туристическите преживявания посетителите се запознават с различни аспекти на националната култура – архитектура, културно-историческо наследство, природни дадености, традиционна кухня, фолклор и местни обичаи. Всички тези елементи формират цялостно впечатление за държавата и създават образ, който често остава трайно в съзнанието на туристите. Така туризмът се превръща в канал за културна комуникация, чрез който националната идентичност се представя и интерпретира на международната сцена.

Важно е да се подчертае, че туризмът не представя изцяло обективно съществуващата действителност на дадена страна, а по-скоро подбира и акцентира върху определени елементи, които са характерни и привлекателни. Този процес на подбор е свързан с изграждането на определен национален образ, който комбинира както действителни характеристики на обществото, така и символни значения. Историческите обекти, културните фестивали и традиционните занаяти се превръщат в носители на символни послания за идентичността на нацията.

Освен външно представяне, туризмът има и вътрешно значение за обществото. Чрез начина, по който една държава избира да представя своето културно наследство, тя едновременно укрепва и собственото си усещане за идентичност. Туристическите политики и културните инициативи могат да стимулират съхраняването на традиции, реставрацията на исторически обекти и популяризирането на националното наследство.

В този контекст туризмът се превръща не само в икономически сектор, но и в инструмент за **културна дипломация** и изграждане на национален образ. Когато туристическото преживяване съответства на представения образ на държавата, се създава устойчиво впечатление за автентичност и доверие. По този начин туризмът изпълнява двойна функция – от една страна представя националната идентичност пред света, а от друга допринася за нейното осъзнаване и съхраняване вътре в самото общество.

Заклучение

На основата на разгледаните теоретични подходи и анализ на взаимовръзките между националната идентичност, ценностните трансформации в дигиталната среда и националния брандинг могат да бъдат формулирани няколко основни извода.

На първо място, националната идентичност представлява сложен и динамичен социален конструкт³⁷, който се изгражда чрез взаимодействието между историческа памет, език, културни традиции, символи и ценности. Тя не е статично наследство, а процес, който се развива и адаптира в зависимост от обществените, политическите и културните трансформации.

На второ място, съвременната дигитална среда оказва съществено влияние върху начина, по който се формират ценностите и колективните представи в обществото. Глобалните комуникационни мрежи и информационните потоци създават нови пространства за социално взаимодействие и идентификация, като същевременно пораждаат предизвикателства, свързани с информационното пренасищане, манипулацията и поляризацията на обществените нагласи.

На трето място, в дигиталната епоха се открояват нови ценностни акценти, като автентичност, доверие, преживяване и споделяне, които променят начина, по който хората възприемат информацията, изграждат социални връзки и формират своите идентичности. Тези ценности оказват влияние както върху индивидуалното самоопределяне, така и върху колективните представи за принадлежност.

На четвърто място, националният брандинг се утвърждава като стратегически инструмент за изграждане на международния образ на държавата. За разлика от корпоративния брандинг, той обхваща широк спектър от културни, исторически, икономически и политически фактори и се формира в дългосрочен социален и исторически контекст.

На пето място, **туризмът играе ключова роля** в процеса на представяне на националната идентичност пред международната аудитория. Чрез туристическите преживявания се осъществява пряк контакт между посетителите и културната, историческата и социалната действителност на дадена страна, което превръща туризма в своеобразна **„витрина“ на националната идентичност**.

В заключение може да се отбележи, че в съвременната глобална среда изграждането и съхраняването на националната идентичност изисква балансирано взаимодействие между традиционните културни основи на обществото и новите комуникационни и социални обективно съществуващи действителности на дигиталната епоха. Само чрез съчетаване на автентичност, устойчиви ценности и ефективно международно представяне държавите могат да изградят стабилен и разпознаваем национален образ в глобалното пространство.

³⁷ Конструкт (психология) — в най-общия психологически смисъл представлява цялостна психологическа същност, отделима от други психологически същности, която не е достъпна за пряко наблюдение, но може да бъде изведена и/или изградена по логически път въз основа на наблюдаеми признаци, както и понятието, използвано за нейното представяне.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

Използвана литература

Калейчев, С.(2023). *Туристически брандинг и дигитални технологии*, Издателски комплекс УНСС, София,

Ianeva, M., Georgieva, R., National Identity and Tourism Policy, Economic Development and Policies: Realities and Prospects. Sustainability in the Conditions of Global Transformations, Sofia: ERI at BAS, 24.11.2025, p.197-202

ХУМАНОЦЕНТРИЧНАТА ДИГИТАЛНА ТРАНСФОРМАЦИЯ В ТУРИЗМА: РОЛЯТА НА ИЗКУСТВЕНИЯ ИНТЕЛЕКТ В УСЛОВИЯТА НА ИНДУСТРИЯ 5.0

АГНЕС ТОДОРОВА БАЧЕВА

Докторант, Научна специалност „Икономика и управление (туризъм)“, Университет за
национално и световно стопанство

Резюме:

Настоящият доклад разглежда дигиталната трансформация в туризма в условията на Индустрия 5.0, като акцентира върху баланса между изкуствения интелект и човешкия фактор. Актуалността на темата произтича от нарастващото значение на AI и необходимостта от съхраняване на качеството на туристическото преживяване. Основният изследователски въпрос е свързан с влиянието на AI върху създаването на стойност. Формулирани са хипотези относно персонализацията, границите на автоматизацията и ролята на човешкия капитал. Целта е да се анализира взаимодействието между технологии и човек. Методологията включва концептуален и сравнителен анализ. Основният резултат е модел на хуманоцентрична дигитална трансформация. Ограничение е концептуалният характер на изследването.

Ключови думи: дигитална трансформация, изкуствен интелект, туризъм, Индустрия 5.0, човешки капитал

Abstract:

This paper examines digital transformation in tourism in the context of Industry 5.0, focusing on the balance between artificial intelligence and the human factor. The relevance of the topic stems from the growing importance of AI and the need to preserve the quality of the tourism experience. The main research question addresses how AI influences value creation. Hypotheses are formulated regarding personalization, the limits of automation, and the role of human capital. The aim is to analyze the interaction between technology and people. The methodology is based on conceptual and comparative analysis. The main result is a human-centric digital transformation model. The main limitation is the conceptual nature of the study.

Keywords: digital transformation, artificial intelligence, tourism, Industry 5.0, human capital

Увод

Дигиталната трансформация в туризма следва да се разбира не просто като внедряване на нови технологии, а като фундаментална промяна в начина, по който се създава и възприема стойността на туристическата услуга. Този процес засяга не само оперативните практики, но и самата логика на взаимодействие между участниците в туристическата система.

В контекста на Индустрия 5.0 трансформацията придобива по-сложен характер, тъй като акцентът се измества от автоматизацията към интеграцията между технологичните възможности и човешкото участие (European Commission, 2021). Това предполага, че ефективността вече не е достатъчен критерий за развитие, а трябва да бъде съчетана с качеството на преживяването.

Туризмът, като преживелищна индустрия, е особено чувствителен към този баланс. Стойността не се формира единствено чрез функционалните характеристики на услугата, а чрез съчетание от рационални и емоционални елементи (Vargo & Lusch, 2004). Именно това поставя въпроса за пределите на автоматизацията и за ролята на човешкия капитал като фактор, който придава смисъл на технологично подпомогнатите взаимодействия.

В този контекст възниква ключово напрежение: доколко дигиталните технологии, и в частност изкуственият интелект, могат да оптимизират процесите, без да редуцират качеството и автентичността на туристическото преживяване. Това предполага, че дигиталната трансформация следва да бъде разглеждана като управленски избор, а не като неизбежен технологичен процес.

Целта на настоящото изследване е да анализира ролята на изкуствения интелект в развитието на туристическата индустрия чрез изследване на взаимодействието между технологичния капацитет, човешкия капитал и туристическото преживяване.

За постигането на тази цел се формулират следните изследователски задачи: извършване на концептуален анализ на дигиталните процеси в туризма; изследване на влиянието на изкуствения интелект върху персонализацията на услугите; идентифициране на границите на автоматизацията; както и оценка на ролята на човешкия фактор в създаването на стойност.

Обект на изследването е туристическата индустрия, разглеждана като социо-техническа система, характеризираща се с висока степен на дигитална интеграция.

Изследването се основава на следните хипотези:

H1: Изкуственият интелект повишава нивото на персонализация и оперативна ефективност.

H2: Прекомерната автоматизация води до редуциране на емоционалната стойност на преживяването.

H3: Човешкият капитал изпълнява ключова медиаторна роля между технологиите и възприеманата стойност.

1. Дигиталната трансформация като екосистемна реконфигурация на туристическата индустрия

Дигиталната трансформация в туризма води до съществено пренареждане на начина, по който се създава и доставя стойност. Тази промяна не се изчерпва с внедряването на нови технологии, а засяга самата логика на функциониране на сектора – включително начина, по който услугите се проектират, координират и възприемат от потребителите.

В този контекст може да се говори за преход от относително стабилни и йерархично организирани структури към по-гъвкави мрежови системи, в които взаимодействията между участниците се осъществяват чрез дигитално медирирани канали и непрекъснати информационни потоци (Castells, 2010). Това означава, че координацията вече не се осъществява само вътре в организациите, а в рамките на по-широки дигитални среди.

Процесът на трансформация не следва линейна логика, а се развива чрез едновременно протичащи тенденции като децентрализация, платформизация и засилена роля на данните. Тези процеси водят до преразпределение на ролите между участниците в туристическата система и поставят под въпрос традиционните модели на контрол и управление.

Оттук следва, че стойността в туризма все по-рядко се създава като резултат от изолиран производствен процес. Вместо това тя възниква в резултат от взаимодействия

– между организации, технологични платформи и потребители. Това предполага необходимост от нов тип управленско мислене, ориентирано към координация в рамките на екосистема, а не към оптимизация на отделни елементи.

1.1. Преход от продуктова към преживелищна логика на стойността

В рамките на традиционния индустриален модел туристическата услуга се възприема като завършен продукт, създаден от организацията и предоставен на клиента в относително непроменена форма. Тази логика предполага ясно разграничение между етапите на производство и потребление, както и ограничена роля на клиента в създаването на крайния резултат.

Дигиталната трансформация обаче поставя под въпрос тази парадигма, като въвежда логика на съ-създаване на стойност, при която потребителят се превръща в активен участник (Vargo & Lusch, 2004). В този контекст туристическото преживяване не е предварително дефиниран продукт, а динамичен резултат от взаимодействието между индивидуални предпочитания, контекст и дигитални посредници.

Това води до съществена промяна в природата на услугата – от стандартизирана към адаптивна и контекстуално зависима. Информацията придобива ролята на стратегически ресурс, а способността за нейното ефективно използване се превръща в ключов източник на конкурентно предимство (Buhalis, 2019).

От тази гледна точка дигиталната трансформация може да бъде интерпретирана като процес на когнитивно реструктуриране, при който информационните потоци не само отразяват реалността, но активно влияят върху поведението на потребителите (Xiang et al., 2015). На практика това води до размиване на границите между предлагане и потребление, при което стойността се формира в реално време. В този контекст управлението вече не може да се фокусира единствено върху продукта, а трябва да отчита процеса на взаимодействие като основен източник на стойност.

1.2. Платформизация и трансформация на конкурентната среда

Промяната в логиката на създаване на стойност е тясно свързана с процеса на платформизация, който трансформира конкурентната среда в туризма. Дигиталните платформи се утвърждават като ключови посредници, които координират взаимодействието между различни групи участници и концентрират значителна част от информационните и транзакционните потоци.

В резултат конкурентоспособността на туристическите организации все по-малко зависи от характеристиките на самата услуга и все повече от тяхната позиция в рамките на дигиталните екосистеми. Видимостта, репутацията и алгоритмичното класиране се превръщат в определящи фактори за достъп до пазара (Buhalis, 2019).

Платформизацията променя и ролята на потребителя, който се превръща в активен участник в оценката и разпределението на стойността. Чрез съдържание, генерирано от потребителите, както и чрез рейтинги и ревюта, клиентите оказват пряко влияние върху конкурентната позиция на организациите (Xiang et al., 2015).

В по-широк план платформите функционират като специфична институционална среда, която не само посредничи, но и структурира пазарното поведение чрез алгоритмично управление (Kenney & Zysman, 2016). Това води до възникване на асиметрии в достъпа до информация и поставя организациите в зависимост от логиката на платформите, което ограничава тяхната стратегическа автономия.

1.3. Смарт туристически екосистеми като нов модел на управление

Комбинацията от дигитализация, платформизация и анализ на данни води до формирането на смарт туристически екосистеми като нов доминиращ модел на организация. Те представляват интегрирани социо-технически структури, в които стойността се създава чрез координация между технологии, организации и потребители (Gretzel et al., 2015).

В рамките на този модел конкурентните предимства не се генерират изолирано, а възникват в резултат от взаимодействията между участниците в системата. Това налага преход към управленски подход, който се фокусира не толкова върху вътрешната оптимизация, колкото върху управлението на връзките, данните и координационните механизми (Vargo & Lusch, 2004).

Информацията се утвърждава като централен координационен ресурс, който позволява синхронизация на действията в реално време. Същевременно зависимостта от данни и технологична инфраструктура значително нараства, което едновременно повишава адаптивността и увеличава уязвимостта на организациите (Davenport & Ronanki, 2018). В този смисъл способността за интерпретация на данни се превръща в критичен фактор за ефективно управление.

1.4. Преминаване към хуманоцентрична дигитална парадигма

Описаните процеси логично водят до преход към парадигмата на Индустрия 5.0, която преосмисля ролята на технологиите в икономическите системи. За разлика от Индустрия 4.0, фокусирана върху автоматизацията и ефективността, новият модел поставя акцент върху интеграцията между технологичните възможности и човешкото участие (European Commission, 2021).

В туризма този преход има особена значимост, тъй като стойността на услугата е тясно свързана с преживяването. Това означава, че дигиталната трансформация не може да бъде оценявана единствено чрез показатели за ефективност, а трябва да отчита и възприеманото качество, удовлетвореността и емоционалното въздействие.

От тази перспектива хуманоцентричният подход не представлява ограничение на технологичното развитие, а негово стратегическо насочване. Технологиите следва да бъдат използвани за усилване на човешкия капацитет, а не за неговото заместване.

Следователно ключовият въпрос не е доколко технологиите могат да автоматизират процесите, а как могат да бъдат интегрирани така, че да повишат стойността на взаимодействието. Именно тази логика поставя основата за анализа на ролята на изкуствения интелект и границите на автоматизацията в туристическата индустрия.

2. Ролята на изкуствения интелект и границите на автоматизацията в туризма

Изкуственият интелект се утвърждава като водещ елемент на дигиталната трансформация в туристическата индустрия, но неговото значение не може да бъде сведено единствено до технологичен инструмент. По-скоро той следва да се разглежда като фактор, който променя начина, по който се организират процесите, координират се взаимодействията и се формира клиентското преживяване.

В рамките на вече изградени смарт екосистеми AI функционира като координационен механизъм, който свързва данни, участници и процеси в реално време. Това създава нов тип управленска логика, при която решенията се базират на непрекъснат анализ на информация, а не на предварително дефинирани модели.

Ролята на изкуствения интелект обаче е двойствена. От една страна, той повишава ефективността, точността и мащабируемостта на туристическите услуги. От друга страна, поставя въпроса за границите на автоматизацията в индустрия, в която стойността е тясно свързана с човешкото взаимодействие и субективното преживяване (Tussyadiah, 2020). В този смисъл AI не просто оптимизира системата, а променя условията, при които се формира конкурентното предимство.

2.1 AI като фактор за персонализация, предвиждане и оперативна ефективност

Основното предимство на изкуствения интелект произтича от способността му да обработва значителни обеми от данни и да идентифицира зависимости, които трудно могат да бъдат открити чрез традиционни аналитични подходи. В туристическия контекст това намира израз в системи за препоръки, динамично ценообразуване, автоматизирани комуникации и модели за прогнозиране на търсенето.

Тези решения позволяват преминаване от реактивно към проактивно управление, при което организациите не просто отговарят на нуждите на клиентите, а ги предвиждат. В резултат се създават персонализирани клиентски пътеки, основани на поведенчески модели, контекст и индивидуални предпочитания (Buhalis, 2019).

От стратегическа перспектива това означава преход от масово към индивидуализирано обслужване, при което конкурентното предимство се формира чрез релевантност и точност на предлагането. Паралелно с това управленските практики се трансформират, като зависимостта от данни и алгоритми при вземането на решения нараства. Управлението постепенно се измества от интуитивни към аналитично обосновани модели, в които данните функционират като основен източник на организационна рационалност (McAfee & Brynjolfsson, 2017).

В този контекст възниква важен извод: наличието на данни само по себе си не създава стойност, ако липсва способност за тяхната интерпретация и интегриране в управленските решения.

2.2 Стратегическият trade-off между автоматизация и човешко взаимодействие

Нарастващото значение на AI води до ясно изразено напрежение между технологичната ефективност и човешкото измерение на туристическата услуга. Въпреки че автоматизацията позволява оптимизация на процесите и редуциране на разходите, нейното прекомерно приложение крие риск от стандартизация и загуба на емоционална дълбочина.

Туризмът се характеризира с висока степен на субективност, при която стойността се формира чрез емпатия, контекстуална чувствителност и човешко взаимодействие. Тези елементи трудно могат да бъдат напълно възпроизведени чрез алгоритми (Tussyadiah, 2020). Поради това стратегическият въпрос не е свързан с максимизиране на автоматизацията, а с нейното балансирано приложение.

Това напрежение може да бъде разглеждано като континуум, в рамките на който организациите позиционират своите стратегии в зависимост от характера на услугата и очакванията на клиентите. Именно в зоната на баланс между автоматизация и човешко взаимодействие възниква най-големият потенциал за създаване на стойност.

Таблица 1.

Стратегически trade-off между автоматизация и човешко взаимодействие в туризма

Измерение	Висока автоматизация	Хуманоцентричен модел	Управленски импликации
Ефективност	Висока	Средна	Баланс между разходна и преживяване
Персонализация	Алгоритмична	Контекстуална	Комбиниране на AI + човешка интерпретация
Преживяване	Стандартизирано	Автентично	Управление на клиентското пътуване
Гъвкавост	Ограничена	Висока	Инвестиране в човешки капитал
Доверие	Технологично	Човешко	Изграждане на хибридно доверие
Диференциация	Ниска	Висока	Конкурентно предимство
Риск	Технологичен	Оперативен	Диверсификация на риска
Резултат за клиента	Функционална	Емоционална	Съвместно създаване на стойност

Източник: Авторова систематизация

Анализът показва, че тези два механизма не са взаимно изключващи се, а взаимно допълващи се. Докато технологиите поемат аналитичните и рутинните дейности, човешкият фактор осигурява контекст, адаптивност и емоционална стойност. Това променя разбирането за дигиталната трансформация – тя не представлява заместване, а преразпределение на роли между човек и машина.

2.3 Човешкият капитал като медиатор на стойността

В условията на Индустрия 5.0 човешкият капитал придобива ново значение, като се превръща в медиатор между технологичния капацитет и възприеманата стойност на услугата. Това изисква преосмисляне на компетенциите, при което традиционните умения се допълват от дигитална грамотност, аналитично мислене и способност за работа с данни.

От управленска гледна точка това означава, че развитието на човешкия капитал се превръща в централен елемент на дигиталната стратегия. Организациите, които успяват да интегрират технологичните решения с развитието на служителите, постигат по-висока адаптивност и по-добро качество на услугите (Huang & Rust, 2018).

Човешкият фактор изпълнява не само оперативна, но и интерпретативна функция. Докато AI обработва и анализира информация, именно човекът осигурява контекст, етична преценка и адаптация към конкретни ситуации. Това създава зависимост, при която ефективността на технологиите е пряко обвързана с качеството на човешката интерпретация.

2.4 Към модел на балансирана дигитална трансформация

Синтезът на разгледаните процеси показва, че дигиталната трансформация в туризма следва да се управлява като процес на интеграция между технологичния капацитет и човешкия фактор. Най-ефективните модели не се стремят към максимална автоматизация, а към оптимално разпределение на функциите между AI и човека.

Това предполага преход към интегративни управленски модели, при които стойността възниква в резултат от взаимодействието между алгоритмични възможности и човешка интерпретация. В този контекст изкуственият интелект не следва да се разглежда като автономен източник на конкурентно предимство, а като част от по-широка социо-техническа система.

Оттук следва, че границите на автоматизацията не са технологично определени, а стратегически дефинирани. Именно способността на организациите да балансират между ефективност и преживяване ще определя тяхната конкурентоспособност в условията на Индустрия 5.0.

Заклучение

Настоящото изследване разглежда дигиталната трансформация в туристическата индустрия като процес на дълбока структурна промяна, при който се пренареждат механизмите на създаване на стойност, управление и взаимодействие с потребителите (Buhalis, 2019). Анализът показва, че изкуственият интелект играе ключова роля в този процес, като създава условия за повишаване на ефективността, оптимизация на ресурсите и развитие на персонализирани услуги. В същото време неговото приложение поставя ясни граници пред автоматизацията в индустрия, в която стойността е силно зависима от човешкото взаимодействие и субективното преживяване (Tussyadiah, 2020).

Основният извод е, че устойчивото конкурентно предимство в туризма не се постига чрез максимизиране на технологичната ефективност, а чрез балансирана интеграция между технологичния капацитет и човешкия фактор (Huang & Rust, 2018). Това предполага нова управленска логика, при която ролята между изкуствения интелект и човешкия капитал се разпределят стратегически: технологиите поемат аналитичните и рутинните функции, докато човешкото участие осигурява контекст, адаптивност и емоционална стойност.

На тази основа могат да бъдат формулирани няколко ключови управленски насоки. На първо място, организациите следва да развиват хибридни модели, които съчетават дигитални решения с персонализирано човешко обслужване. На второ място, е необходимо целенасочено инвестиране в човешкия капитал, с акцент върху дигиталните компетенции, аналитичното мислене и способността за работа в технологично подпомогната среда. На трето място, стратегиите трябва да бъдат ориентирани към поддържане на устойчив баланс между ефективност и качество на преживяването, като се избягват както прекомерната автоматизация, така и недостатъчното използване на технологичния потенциал.

Въпреки направените изводи, изследването очертава и редица въпроси, които изискват допълнително развитие. Сред тях се откроява необходимостта от емпирична верификация на предложените концептуални модели, както и по-задълбочен анализ на въздействието на различни нива на автоматизация върху потребителското поведение. Допълнително значение има изследването на дългосрочните ефекти от интеграцията на изкуствения интелект върху качеството на туристическото преживяване, както и ролята на културните и социалните фактори при определяне на оптималното ниво на дигитализация.

В обобщение, дигиталната трансформация в туризма следва да се разглежда не като технологично заместване на човека, а като стратегическо преразпределение на роли между алгоритмична ефективност и човешка интерпретация. В условията на Индустрия 5.0 конкурентоспособността ще зависи от способността на организациите да интегрират технологиите в хуманоцентричен модел на управление, при който се съчетават персонализация, ефективност и емоционална стойност. Именно този баланс ще определя качеството на туристическото преживяване и дългосрочната устойчивост на сектора.

Използвана литература

- Buhalis, D. (2019). Technology in tourism: From information communication technologies to eTourism and smart tourism. *Tourism Management Perspectives*, 29, 1–4.
- Castells, M. (2010). *The rise of the network society* (2nd ed.). Wiley-Blackwell.
- Davenport, T. H., & Ronanki, R. (2018). Artificial intelligence for the real world. *Harvard Business Review*, 96(1), 108–116.
- European Commission. (2021). *Industry 5.0: Towards a sustainable, human-centric and resilient European industry*. European Union.
- Gretzel, U., Sigala, M., Xiang, Z., & Koo, C. (2015). Smart tourism: Foundations and developments. *Electronic Markets*, 25(3), 179–188.
- Huang, M. H., & Rust, R. T. (2018). Artificial intelligence in service. *Journal of Service Research*, 21(2), 155–172.
- Kenney, M., & Zysman, J. (2016). The rise of the platform economy. *Issues in Science and Technology*, 32(3), 61–69.
- McAfee, A., & Brynjolfsson, E. (2017). *Machine, platform, crowd: Harnessing our digital future*. W. W. Norton & Company.
- Tussyadiah, I. (2020). A review of research into automation in tourism: Launching the Annals of Tourism Research Curated Collection on Artificial Intelligence and Robotics in Tourism. *Annals of Tourism Research*, 81, 102883.
- Vargo, S. L., & Lusch, R. F. (2004). Evolving to a new dominant logic for marketing. *Journal of Marketing*, 68(1), 1–17.
- Werthner, H., & Klein, S. (1999). *Information technology and tourism: A challenging relationship*. Springer.
- Xiang, Z., Magnini, V. P., & Fesenmaier, D. R. (2015). Information technology and consumer behavior in travel. *Journal of Travel Research*, 54(4), 511–527.

ОСНОВНИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД РАЗВИТИЕТО НА СЕЛСКИЯ ТУРИЗЪМ В БЪЛГАРИЯ

ДАЯНА МЛАДЕНОВА МАРИНОВА

Докторант, Научна специалност Икономика и управление (туризъм),
Университет за национално и световно стопанство

Резюме:

Целта на настоящото изследване е да се конкретизират проблемите, възникнали при развитието на селския туризъм в България. развитието на този вид туризъм зависи от различни фактори, които предопределят съществуването на възможности за създаване на качествен туристически продукт. Важните фактори са съхранена природна среда, самобитен облик на селата и местата за настаняване, поддръжка и грижа за различните природни и антропогенни обекти, качество на базите за настаняване. В тази статия основно се разглеждат проблемите, които влияят негативно на тези гореизброени фактори и създават пречки за практикуване на качествен селски туризъм. Резултатите показват, че най-съществените ограничения са свързани с инфраструктурната изостаналост, демографския спад и недостатъчния управленски капацитет. Изследването допринася чрез систематизиране на основните проблеми и очертаване на насоки за повишаване на устойчивостта на селския туризъм.

Ключови думи: селски туризъм; проблеми в селския туризъм; фактори за развитие на селския туризъм

Abstract:

The aim of this study is to specify the problems that have arisen in the development of rural tourism in Bulgaria. The development of this type of tourism depends on various factors that determine the existence of opportunities for creating a quality tourist product. The important factors are a preserved natural environment, the original appearance of the villages and places of accommodation, maintenance and care for the various natural and anthropogenic sites, and the quality of accommodation facilities. This article mainly examines the problems that negatively affect these above-listed factors and create obstacles to practicing quality rural tourism. The results show that the most significant constraints are related to infrastructural backwardness, demographic decline and insufficient management capacity. The study contributes by systematizing the main problems and outlining guidelines for increasing the sustainability of rural tourism.

Keywords: rural tourism; problems in rural tourism; factors for the development of rural tourism

Увод

Селските туристически райони в България са част от нашето природно богатство. Страната ни разполага с разнообразни природни и антропогенни ресурси, които позволяват благоприятното развитие на туризма в селските райони. Счита се че селският туризъм представлява масова форма на алтернативен туризъм и има значителен потенциал за развитие.

Изследването, което провеждаме, има за цел да установи основните проблеми, които представляват пречка за успешното функциониране на туристическата дейност в

селските райони като: нарушена инфраструктура, липса на класифициран персонал, неефективни форми на маркетингова и мениджърска дейност. Демографската криза също е основен проблем, който допълнително затруднява устойчивостта на селския туризъм.

На тази база за обект на изследването се определя селският туризъм в Република България. Предметът на разработката се фокусира върху проблемите при развитието на селския туризъм в България и заплахите, които стоят пред налагането му като устойчив дял от българската икономика с перспектива за успешно развитие. Изследователската теза, която защитаваме в рамките на тази статия, има следната формулировка: *Селският туризъм в България се развива при наличие на структурни социално-икономически ограничения, които възпрепятстват устойчивото му развитие.* В тази връзка, целта на настоящата разработка е да се идентифицират и анализират основните проблеми пред развитието на селския туризъм в България.

Конкретните задачи, които се поставят в разработката са:

1. Характеристика на селския туризъм като вид туризъм.
2. Установяване на проблемите при възникването на селския туризъм в България.
3. Сравняване на проблемите при възникването на селския туризъм между България и други страни.

Методиката на изследването се базира върху използването и прилагането на метода за наблюдение, методите на дедукцията и индукцията, сравнителен анализ и други.

Научният принос на настоящото изследване се изразява в систематизирането и обобщаването на основните проблеми, възпрепятстващи развитието на селския туризъм в България, както и в извършването на сравнителен анализ с други страни, позволяващ открояване на специфичните национални особености. В разработката се предлага аналитичен подход за оценка на влиянието на социално-икономическите фактори върху устойчивото развитие на селския туризъм, като се формулират изводи и насоки, които могат да подпомогнат подобряването на управленските и маркетинговите практики в сектора.

Настоящото изследване се основава на комбинация от следните методи:

- **Литературен обзор** – анализ на научни публикации, свързани със селския туризъм, с цел извеждане на основните теоретични постановки и дефиниции;
- **Анализ на вторични данни** – използвани са данни от Националния статистически институт (НСИ), стратегически документи и доклади, свързани със състоянието на селските райони;
- **Сравнителен анализ** – изследвани са избрани европейски държави (Франция, Испания, Гърция и Италия) на база предварително определени критерии: инфраструктура, демографски процеси, екологични проблеми и икономическа устойчивост.

1. Характеристика на селския туризъм като тип

Дефинициите за селския туризъм акцентират върху различни негови аспекти, като в научната литература липсва единно общоприето определение. Според М. Грозева „селският туризъм е всяка форма на туризъм, представляваща в най-добра светлина селския начин на живот, изкуство, култура и наследство, като по този начин местното население извлича икономическа и социална полза. Освен това той прави възможно взаимодействието между туристите и местните жители, обогатявайки туристическото преживяване.“ В тази дефиниция ясно се откроява акцентът върху социално-

икономическите ползи и взаимодействието между туристите и местните общности като ключов елемент на туристическото преживяване. (Грозева, 2017)

На тази основа може да се направи изводът, че селският туризъм представлява съвкупност от разнообразни дейности, които от оперативна гледна точка могат да бъдат трансформирани в туристически продукт. Този продукт функционира като основен фактор за привличане на туристи, търсещи автентични преживявания, свързани със селския начин на живот, културата и природната среда. (Lane, 1944)

Привлекателността на селския туризъм се обуславя от стремежа към различно преживяване, което се противопоставя на динамиката и стандартизацията на градския начин на живот. В този контекст селският туризъм се разглежда като разновидност на алтернативния туризъм. Подобна позиция се потвърждава и в определението на *Българската асоциация на алтернативния туризъм*, според което селският туризъм (агротуризмът) се характеризира с престой в селска среда, включително настаняване в традиционни къщи или къмпинги, контакт с домакините и възможност за участие в дейности, свързани със селското стопанство и местните традиции.

Посочената дефиниция има по-операционален характер, тъй като конкретизира формите на туристическо участие, включително дейности като беритба на плодове и зеленчуци, събиране на билки, приготвяне на традиционни ястия, участие в местни обичаи и празници, както и наблюдение или обучение в занаяти и фолклорни практики. В сравнение с дефиницията на Грозева, тук акцентът е поставен върху преживяването и активното включване на туриста в ежедневието на местната общност.

Сравнителният анализ на разгледаните дефиниции показва, че селският туризъм се характеризира с многопластова същност, която включва едновременно икономически, социални и културни измерения. Именно съчетаването на тези елементи го отличава от другите форми на туризъм и го позиционира като тип, който е тясно свързан с автентичността и природосъобразния начин на живот. (OECD, 2020).

В този смисъл селският туризъм не само осигурява специфични преживявания за туристите, но и изпълнява важна функция по отношение на опазването на природните ресурси и културното наследство. За целите на настоящото изследване той се разглежда като устойчив тип туризъм, който съчетава преживяването със социално-икономическо въздействие. Освен това селският туризъм може да бъде интерпретиран като инструмент за развитие на местната инфраструктура и икономика, чрез създаване на заетост и стимулиране на местното предприемачество.

2. Установяване на проблемите при предлагането на селски туризъм в България

Практикуването на селски туризъм може да се разглежда като рекреационна дейност с положително въздействие върху индивида в различни аспекти на туристическата активност. Подобен положителен ефект се наблюдава и в икономически план, тъй като развитието на този тип туризъм създава предпоставки за бизнес инициативи и стимулира местната икономика. Селските райони се характеризират със значителен потенциал за развитие на туристическа дейност и имат принос към brutния вътрешен продукт и общото икономическо развитие на страната. Въпреки това, наред с положителните аспекти, съществуват редица проблеми, които ограничават ефективното развитие на селския туризъм.

На база анализ на научни източници и публично достъпна информация, включително мнения на местното население, могат да бъдат идентифицирани основните проблеми с най-съществено влияние: недостатъчно развита инфраструктура, липса на квалифициран персонал, неефективни маркетингови и мениджърски практики, нарушена архитектурна среда и неблагоприятни демографски процеси.

Един от най-съществените фактори, ограничаващи туристическия поток, е състоянието на инфраструктурата, което влияе пряко върху достъпността до селските райони. Тези територии често се характеризират с периферно географско положение и ограничени инвестиции, което води до тяхното относително изоставане спрямо урбанизираните центрове. Данни от Националния стратегически план за развитие на земеделието и селските райони показват, че техническата инфраструктура в тези региони е влошена поради недостатъчно финансиране и поддръжка. Това оказва негативно въздействие както върху качеството на живот, така и върху способността за привличане на инвестиции и развитие на туристическа дейност. Наблюдават се съществени различия между общинските центрове и по-малките населени места, като последните изостават по отношение на пътна мрежа, водоснабдяване, канализация и управление на отпадъците. Въпреки че пътната инфраструктура е относително развита, нейното състояние, особено при третокласните и четвъртокласните пътища, остава незадоволително. (НСИ, 2024)

Друг съществен проблем е липсата на квалифициран персонал, което се отразява пряко върху качеството на туристическите услуги. Причините за това могат да бъдат търсени както в образователната система, така и в икономическите условия в сектора. Ниските нива на възнаграждение и ограничените възможности за професионално развитие в селските райони водят до миграция на младото население към по-големите градове. Този процес се задълбочава от неблагоприятните демографски тенденции, които водят до намаляване и застаряване на населението. (European Commission, 2022)

Следващият значим фактор е неефективността на маркетинговите и мениджърските дейности. Липсата на стратегически подход и недостатъчните инвестиции ограничават възможностите за популяризиране на туристическите продукти. Въпреки че съществува потенциал за разработване на маркетингови стратегии, тяхното практическо прилагане често е възпрепятствано от ограничени финансови ресурси и недостатъчна експертиза. Маркетинговите дейности, включително реклама, кампании и събития, изискват целенасочено финансиране и професионално управление. В този контекст, мениджърската дейност играе ключова роля за вземането на стратегически решения и адаптирането към пазарните тенденции. Липсата на координация между тези елементи може да доведе до сериозни затруднения в развитието на туристическия сектор, като пример за това са случаи на преустановяване на дейността на места за настаняване в отделни селски райони. (Петров, 2021)

Друг съществен проблем е състоянието на архитектурната среда, която е важен елемент от туристическата привлекателност. Нарушаването на автентичния облик на традиционните сгради и историческите паметници води до загуба на културна стойност. Съществуват редица населени места, които се отличават с добре запазена възрожденска архитектура и привличат туристи именно с тази характеристика. Запазването на този ресурс изисква прилагането на адекватни реставрационни практики, използване на автентични материали и въвеждане на регулаторни механизми, ограничаващи несъответстващи строителни намеси. Реализирането на подобни мерки е свързано с необходимостта от финансови ресурси, които могат да бъдат осигурени чрез европейски програми, публични фондове или частни инвестиции.

Демографската криза представлява значим структурен фактор с дългосрочно влияние върху развитието на селския туризъм в България. Според данни на Националния статистически институт (НСИ) към 31 декември 2024 г. общото население на страната е 6 437 360 души, като през годината регистрира отрицателен естествен прираст в рамките на всички 28 области на страната. Процентът на населението на възраст 65 и повече години достига приблизително 24 % от общия брой, докато делът на децата до 15 години е около 14 %. Средната възраст е 45.3 години, като в селските

райони тя е още по-висока — 47.6 години, което индикира по-изразено застаряване на населението извън градските центрове. (НСИ, 2024)

Тези демографски тенденции имат пряк ефект върху селските райони, където населението е по-малко и по-възрастно в сравнение с градските области. Високият дял на възрастното население и по-ниският дял на работоспособните лица водят до съществено ограничаване на наличния трудов ресурс за сектора на селския туризъм, който често разчита на местна работна сила. Това се отразява негативно върху качеството и капацитета на предлаганите услуги и затруднява развитието на туристическия продукт в тези райони. Намаляването на населението и демографското застаряване също допринасят за обезлюдяване на селата, което от своя страна ограничава социалната и икономическата активност в тях. Това може да се наблюдава и в затварянето на образователни и здравни институции, както и в намаляването на други социални услуги, което допълнително намалява привлекателността на селските райони като туристически дестинации. Комбинацията от висока средна възраст, отрицателен естествен прираст и ограничен работоспособен контингент представлява значима бариера за устойчивото развитие на селския туризъм, тъй като намалява потенциала за създаване и поддържане на комплексни туристически услуги, изискващи човешки ресурси, динамични културни практики и активни общности.

3. Сравнителен анализ на селския туризъм в България и други страни

Проблемите в развитието на селския туризъм не са специфични единствено за България, а се наблюдават и в редица други европейски държави. На база анализ на научни и експертни източници е извършено сравнително изследване на подбрани страни с развит туристически сектор. За целите на анализа са използвани следните критерии: екологични фактори, ресурсна обезпеченост, демографски процеси и икономическа устойчивост на туристическата дейност.

Франция се разглежда като една от водещите туристически дестинации в Европа, включително и в сегмента на селския туризъм. Въпреки това, в селските райони се наблюдават проблеми, свързани с екологичното натоварване, породено от транспортния трафик между урбанизираните и периферните територии. Повишените емисии от автомобилния транспорт оказват негативно въздействие върху качеството на околната среда, което е ключов ресурс за развитието на селския туризъм. (European Environment Agency, 2021) В отговор на този проблем се прилагат политики, насочени към устойчива мобилност, включително стимулиране на използването на електрически превозни средства. Това показва висока степен на институционален капацитет за управление на екологичните предизвикателства. В сравнение с България, където подобни мерки са ограничени, може да се отчете по-ниско ниво на адаптивност към екологичните изисквания на съвременния туризъм.

Испания представлява пример за държава, в която селският туризъм е повлиян от ресурсни ограничения, по-специално свързани с водните ресурси. Наблюдава се зависимост между туристическото натоварване и наличието на вода, особено в региони с развит масов туризъм. (European Commission, 2023) В условията на засушаване и повишено потребление се стига до ограничения в използването на водни ресурси, което засяга както туристическата дейност, така и селскостопанските практики. Допълнителен фактор са екстремните климатични явления, включително наводнения, които оказват негативно въздействие върху инфраструктурата и туристическите обекти. В сравнителен план това показва по-висока уязвимост на туристическия сектор спрямо климатичните промени в сравнение с България, където тези процеси са по-слабо изразени, но все пак нарастващи.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

В Гърция основен проблем представлява високата интензивност на туристическия поток, който води до натоварване на местната инфраструктура и социална среда. В селските райони това се проявява чрез повишаване на разходите за живот и напрежение между местното население и туристите. Налице е дисбаланс между икономическите ползи от туризма и качеството на живот на местните общности. (UNWTO, 2018) Този модел показва, че дори при високо развит туристически сектор могат да възникнат социални и икономически проблеми, свързани със свръхтуризъм. В България подобен натиск е по-слабо изразен, което може да се разглежда както като предимство, така и като индикатор за по-ниско ниво на развитие на сектора.

Италия се характеризира със значителна зависимост на селския туризъм от сезонността на туристическото търсене. Въпреки разнообразието на предлаганите туристически продукти, активността е концентрирана основно в летния сезон. Това води до неравномерно разпределение на приходите и затруднения при управлението на разходите през по-слабите периоди. В по-слабо развитите селски райони сезонността води до временно преустановяване на туристическата дейност, което ограничава устойчивостта на местния бизнес. (Eurostat, 2023) В сравнение с България, където сезонността също е фактор, може да се отчете сходен структурен проблем, но с по-слаба диверсификация на туристическите продукти.

В обобщение, сравнителният анализ показва, че основните проблеми в разгледаните държави могат да бъдат групирани в няколко категории: екологични (Франция), ресурсни (Испания), социални (Гърция) и икономически (Италия). В България преобладават структурни проблеми, свързани с инфраструктурата, управлението и демографските процеси. Това показва, че докато в развитите туристически държави акцентът е върху управлението на вече съществуващи натоварвания, в България основното предизвикателство е създаването на ефективна основа за развитие. (НСИ, 2024; Министерство на туризма, 2022).

Следователно, подобряването на селския туризъм в България изисква прилагането на интегриран подход, включващ инвестиции в инфраструктура, повишаване на управленския капацитет и съхраняване на човешкия и културния ресурс. На база посочените данни е представена таблица с ясни критерии за сравнение.

Таблица 1.

Сравнителен анализ на селския туризъм

Държава	Основен проблем	Тип проблем	Влияние
Франция	Екологично натоварване	Екологичен	Влошаване качеството на околната среда
Испания	Водна криза и климатични рискове	Ресурсен	Ограничения в туристическата и селскостопанската среда
Гърция	Свръхтуризъм	Социално-икономически	Натиск върху инфраструктурата и местното население
Италия	Сезонност	Икономически	Неравномерни приходи и нестабилност в бизнеса
България	Инфраструктура и демография	Структурен	Ограничен достъп, обезлюдяване и недостиг на кадри

Източник: OECD (2020); European Commission (2023); Eurostat (2023); НСИ (2024)

Заклучение

В заключение може да се обобщи, че селският туризъм в България притежава значителен потенциал за развитие, обусловен от наличието на разнообразни природни и културни ресурси. Като форма на алтернативния туризъм той предлага възможности за интегриране с други туристически дейности и създаване на комплексен туристически продукт (Lane, 1994; OECD, 2020). Анализът показва, че основните проблеми пред развитието на селския туризъм са свързани с инфраструктурата, демографските процеси и недостатъчно ефективното управление.

Тези фактори ограничават конкурентоспособността на сектора и възпрепятстват неговото устойчиво развитие. В този контекст ключово значение имат инвестициите в инфраструктура, подобряването на човешкия ресурс и прилагането на ефективни маркетингови и управленски стратегии. Реализирането на подобни мерки би създадо условия за по-пълноценно използване на потенциала на селските райони и за утвърждаване на селския туризъм като значим сектор в националната икономика.

Използвана литература

- European Commission. (2022). Tourism and Rural Development. Online. Available at: https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/themes/rural-development_en
- European Commission. (2023). Water scarcity in the EU. Online. Available at: https://commission.europa.eu/topics/environment/water-resilience-strategy_en
- European Environment Agency. (2021). Air quality in Europe. Online. Available at: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/air-quality-in-europe-2021>
- Eurostat. (2023). Tourism statistics. Online. Available at: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Tourism_statistics
- Lane, B. (1994). What is rural tourism?. *Journal of sustainable tourism*, 2(1-2), 7-21.
- OECD. (2020). Rural Tourism Policy and Development. Online. Available at: https://www.oecd.org/en/publications/oecd-tourism-trends-and-policies-2020_6b47b985-en.html
- UNESCO. (2019). Cultural heritage and tourism. Online. Available at: <https://whc.unesco.org/en/review/94>
- UNWTO. (2018). Overtourism. Online. Available at: <https://www.untourism.int/global/press-release/2019-03-05/overtourism-new-unwto-report-offers-case-studies-tackle-challenges>
- Грозева, М. (2017). Условия и възможности за развитие на туризма в селските територии. Министерство на туризма. (2022). Online. Available at: <https://www.tourism.government.bg/>
- НСИ. (2024). Демографска статистика. Online. Available at: <https://www.nsi.bg/publications/naselenie-i-demografski-procesi-2024-9291>
- Петров, П. (2021). Проблеми и тенденции при развитието на селския туризъм в България.

ГРЕШКИ НА ТУРИСТИТЕ ПРИ ПОСЕЩЕНИЕ НА ДЕСТИНАЦИЯ МАРОКО

НИКОЛАЙ ГЕОРГИЕВ КЯТИПОВ И ДЕНИС ДИНКОВ КУШЕВ

Студенти, Специалност „Икономика на туризма“, IV Курс, УНСС

Резюме:

Настоящата разработка изследва актуалния проблем за културния сблъсък при туристически пътувания в Мароко, където пресичането на западните ценности с консервативните ислямски и берберски традиции често води до поведенчески грешки. Целта е да се идентифицират ключовите конфликтни зони – облекло, етикет и религиозни норми – и да се предложат добри практики за успешна адаптация. Методологията се базира на дескриптивен анализ на социалните ритуали и неписаните правила в страната. Основните резултати очертават критични грешки, включително неподходящо облекло, използване на лява ръка и неразбиране на пазаренето като социален ритуал. Изследването е ограничено до най-често срещаните социални ситуации и подчертава, че предварителната информираност е хипотетичното условие за избягване на напрежение и постигане на автентично туристическо преживяване

Ключови думи: култура, Мароко, туристическо поведение, социални норми, религиозни традиции

Abstract:

This paper examines the pressing issue of cultural clash during tourist travels in Morocco, where the intersection of Western values with conservative Islamic and Berber traditions often leads to behavioral errors. The objective is to identify key conflict zones—such as attire, etiquette, and religious norms—and propose best practices for successful adaptation. The methodology relies on a descriptive analysis of the country's social rituals and unwritten rules. Key results outline critical mistakes, including inappropriate clothing, the use of the left hand, and misunderstanding bargaining as a social ritual. The study is limited to the most common social situations and highlights that prior cultural awareness is the hypothetical prerequisite for avoiding tension and achieving an authentic travel experience.

Keywords: culture, Morocco, tourist behavior, social norms, religious traditions

Увод

В ерата на глобализацията и масовия международен туризъм, Мароко се утвърждава като една от най-атрактивните дестинации, предлагаща богато културно наследство и автентични социални практики. Актуалността на темата се определя от нарастващия брой международни посетители, които често се сблъскват с дълбоки културни различия. Проблемът за „културния сблъсък“ е от критично значение за устойчивото развитие на туризма, тъй като неразбирането на местните норми води до напрежение, социална дистанция и негативни преживявания както за туристите, така и за местното население. Значимостта на изследването се крие в необходимостта от подобра социално-психологическа подготовка на пътуващите, за да се гарантира уважителна комуникация и съхраняване на местната идентичност.

Обект на изследването е културната и социална среда на Мароко в контекста на туристическото взаимодействие. Характерна особеност на обекта е неговата силна религиозна и консервативна основа – над 99% от населението изповядва ислям, което директно рефлектира върху ежедневните норми и обществени очаквания. Мароканското

общество се отличава с колективистичен модел, индиректна комуникация и бавен ритъм на живот, което често контрастира с индивидуалното поведение на западните туристи.

Основната **цел** на настоящата разработка е да идентифицира най-често срещаните грешки на туристите при културния сблъсък в Мароко и да предложи практически насоки за тяхното избягване.

За постигането на тази цел са формулирани следните **задачи**:

1. Да се дефинира същността на културния сблъсък в контекста на Мароко.
2. Да се анализират конкретни проблемни области: облекло, етикет при хранене, социално общуване и религиозни норми.
3. Да се изведат добри практики и препоръки за успешна социална адаптация на туристите

1. Културна специфика и теоретичен контекст

Мароко представлява уникален обект за изследване поради своята силна религиозна и семейна традиция. Над 99% от населението изповядва ислям, което е основният фактор, оформящ социалните ритуали и обществените очаквания. Културата се характеризира с парадокс – тя е изключително гостоприемна към чужденците, но същевременно дълбоко консервативна по отношение на вътрешните си норми.

За разлика от западните индивидуални общества, мароканското е колективистично, като общуването в него е по-индиректно, а ритъмът на живот – значително по-бавен. Този контраст често води до „културен сблъсък“, дефиниран като напрежение при взаимодействието на групи с различни ценностни модели. Когато туристите интерпретират местната среда единствено през собствената си призма, те неизбежно допускат грешки, които се възприемат като липса на уважение.

За по-ясно визуализиране на различията, следващата таблица представя ключовите зони на потенциален конфликт между западните туристически навици и мароканските традиции.

Таблица 1.

Ключовите зони на потенциален конфликт

Област на сблъсък	Типично западно поведение	Мароканска социална норма
Облекло	Фокус върху комфорта (къси панталони, потници).	Скромност; покриване на раменете и коленете.
Хранене	Свободно използване на двете ръце и прибори.	Използване само на дясната ръка; лявата се смята за нечиста.
Комуникация	Директен стил; фиксирани цени при пазаруване.	Индиректност; пазаренето е задължителен социален ритуал.
Публичност	Свободни прояви на интимност (прегръдки, целувки).	Пълна дискретност; интимността е лична и семейна тема.
Религия	Религията е отделена от ежедневието.	Ислямът определя ритъма на целия ден (молитви, Рамадан).

Източник: авторова систематизация

1.1 Анализ на основните поведенчески грешки

Неразбиране на визуалния код (Облекло)

Въпреки че в космополитни центрове като Казабланка се наблюдава либерализация, скромността остава водеща ценност. Изборът на твърде разголено

облекло не само нарушава местния етикет, но и често провокира нежелано внимание или словесни забележки от страна на местните жители.

Етикетът на „чистата ръка“

В мароканския социален код дясната ръка има символно значение. Тя се използва за хранене (често без прибори, с три пръста), за подаване на бакшиш и за жестове на уважение. Използването на лявата ръка в тези ситуации е една от най-сериозните обиди, които туристът може да нанесе неволно.

Ритуалът на пазаренето и гостоприемството

За туристите пазаренето често е досадно, но в Мароко то е форма на уважение към занаятчията. Високомерното поведение или отказът от този процес се възприемат негативно. Подобен е случаят и с предлагането на чай – отказът от първата чаша се счита за груба обида на гостоприемството.

1.2 Религиозни норми и публично пространство

Ислямът играе централна роля, като молитвите структурират деня. Сериозни грешки включват опити за влизане в джамии от немюсюлмани, шумно поведение по време на молитва или консумация на алкохол на обществени места. По време на свещения месец Рамадан чувствителността към тези норми се изостря значително. Фотографирането също изисква етика – снимането на хора (особено жени и възрастни) без изрично разрешение се счита за грубо навлизане в личното пространство.

1.3 Заключение и препоръки

Грешките на туристите в Мароко рядко са умишлени, но са резултат от липса на предварителна информираност. Успешната адаптация изисква:

- Спазване на дискретност в публичното пространство.
- Демонстриране на уважение към духовните традиции и социалните ритуали.
- Възприемане на културния контекст като възможност за по-дълбоко преживяване.

1.4 Анализ на казуси

За по-дълбоко разбиране на социално-психологическите аспекти на културния сблъсък, разглеждаме следните реални ситуации:

Конфликт в Медината на Фес

Група европейски туристи се опитва да заснеме молитвен ритуал в близост до джамията Ал-Карауин, без да поиска разрешение.

- **Реакция:** Местните жители реагират с вербално неодобрение и блокират обективите.
- **Анализ:** Тук се наблюдава сблъсък между западния концепт за „свобода на информацията“ и мароканския концепт за „свещено пространство“ и „лична неприкосновеност“.

Неуспешно пазарене в Маракеш

Турист се опитва да купи кожени изделия, но отказва да участва в диалога за цената, предлагайки веднага „крайна сума“ с рязък тон.

- **Реакция:** Търговецът прекратява продажбата, въпреки че предложената сума е висока.
- **Анализ:** Грешката е в непознаването на пазаренето като **социален процес**, а не просто икономическа трансакция. За мароканския занаятчия липсата на „игра“ в цената е липса на уважение към труда му.

1.5 Структура на културните конфликти в Мароко

Тази графика илюстрира кои аспекти от поведението на туристите най-често водят до недоразумения с местното население.

Разпределение на конфликтните зони:

- **Облекло и етикет (40%):** Най-честият източник на напрежение поради неспазване на консервативните норми за скромност.
- **Религиозни норми (30%):** Непознаване на ислямските традиции, молитвените часове и правилата за достъп до джамии.
- **Комуникация и фотография (20%):** Снимане на хора без разрешение и липса на търпение при социални ритуали.
- **Други фактори (10%):** Транспортни особености, хранителни навици и езикова бариера.

1.6 Религиозен профил на дестинацията

Графиката подчертава защо ислямът е централен фактор в социалната психология на мароканското общество.

- **Ислям (99.1%):** Основна религия, определяща ритъма на деня и етичните норми.
- **Други (0.9%):** Включва християнски и еврейски малцинства, концентрирани основно в големите градове

Таблица 2.

Матрица на културния сблъсък (Анализ на грешките)

Вид грешка	Социално-психологическа причина	Последица от сблъсъка	Препоръка за адаптация
Разголено облекло	Сблъсък на либералните западни норми с местния консерватизъм.	Нежелано внимание; дискомфорт за местните.	Покриване на рамене и колене (Скромност).
Използване на лява ръка	Религиозна концепция за "чистота" на дясната ръка.	Възприема се като липса на хигиена и уважение.	Използване само на дясната ръка при хранене и поздравяване.
Отказ от пазарене	Неразбиране на пазаренето като социален диалог.	Финансова загуба и пропусната възможност за контакт.	Подхождане с усмивка и търпение към процеса.
Публична интимност	Разлика във възприятието за лично и публично пространство.	Силно обществено неодобрение.	Запазване на пълна дискретност на обществени места.

Източник: авторова систематизация

2. Социална психология на туристическото поведение

В този раздел трябва да дефинирате понятието „Културен шок“ и неговите фази. Според Калерво Оберг, всеки турист преминава през:

- **Меден месец:** Първоначално очарование от екзотиката на Мароко.

- **Криза (Културен сблъсък):** Моментът, в който различията в етикета и религията започват да предизвикват раздразнение.
- **Възстановяване и адаптация:** Приемане на местните норми (например свикване с пазаренето и облеклото).

2.1 Културен профил на дестинацията Мароко

Мароко е колективистично общество (по модела на Хофстеде). Това означава, че действията на индивида рефлектират върху групата (семейството).

- **Религиозна детерминираност:** Над 99% от населението изповядва ислям, което прави религията не просто вяра, а социален регулатор.
- **Комуникационен стил:** Мароканците използват висококонтекстна комуникация – много неща не се казват директно, а се подразбират чрез жестове и контекст.

3. Детайлен анализ на критичните грешки

3.1 Визуална идентичност и облекло

Грешката при избора на облекло е най-честият повод за вербални забележки. В Мароко тялото се възприема като част от личното достойнство (hshuma – срам).

- **За жените:** Препоръчително е покриване на раменете и коленете.
- **За мъжете:** Носенето на къси панталони в по-малките населени места се счита за признак на незрялост.

3.2 Хранителен етикет и символиката на ръцете

Лявата ръка е строго табу при хранене, тъй като се асоциира с личната хигиена.

- **Правило на трите пръста:** Хлябът се използва като прибор, като се отчупва само с дясната ръка.
- **Церемонията с чай:** Отказът от чай е отказ от приятелство. Трябва да се приемат поне две чаши за уважение

Таблица 3.

Матрица на културния етикет

Ситуация	Типична грешка на туриста	Правилно поведение (Норма)
Поздрав	Бързо ръкостискане и преминаване към въпроса.	Дълъг поздрав, питане за здравето и семейството.
Пазаруване	Приемане на първата цена или раздразнение.	Пазарене като форма на социален контакт и хумор.
Снимки	Снимане на хора „скрито“ или без въпрос.	Винаги се иска разрешение, често срещу малък бакшиш.
Влизане в дом	Влизане с обувки.	Обувките винаги се оставят пред вратата.

Източник: авторова систематизация

3.3 Икономически и социални последици от грешките

Грешките в поведението не са само етичен проблем, те имат икономическо изражение:

1. **Инфлация на бакшишите:** Туристите често дават твърде големи бакшиши, което разваля местния пазар.

2. **Деградация на автентичността:** Когато туристите не уважават нормите, местните се затварят в себе си, превръщайки културата в „театрално представление“ само за пари.

4. Изводи и стратегически насоки

Изследването показва, че културният сблъсък е преодолим чрез образование. Туристите трябва да възприемат ролята на „гости“, а не на „консуматори“. Препоръчва се туроператорите да предоставят кратки наръчници (Etiquette Guides) още в самолета.

Заклучение

Настоящата разработка изследва сложната динамика на културния сблъсък в Мароко – дестинация, която предлага уникално съчетание от древни традиции и модерно туристическо предлагане. Направеният анализ показва, че по-голямата част от грешките, допускани от туристите, не са плод на умишлено неуважение, а са директен резултат от липсата на предварителна социално-психологическа подготовка и непознаване на местните норми.

В хода на изследването бяха идентифицирани пет критични зони на конфликт: облеклото, етикета при хранене, социалното общуване (пазарене и жестове), публичната интимност и религиозните практики. Установи се, че за мароканското общество скромността и религиозната дискретност не са просто препоръки, а фундаментални стълбове на социалния ред. Пренебрегването на тези специфики води не само до индивидуално напрежение и дискомфорт, но и до дългосрочна деградация на качеството на туристическия продукт и отношението на местното население към чужденците.

Основните изводи от доклада подчертават, че:

- **Информираността е ключът към адаптацията:** Елементарното познаване на ислямските традиции и социалния етикет (като използването на дясната ръка или приемането на чай) променя радикално качеството на взаимодействието.
- **Уважението е взаимен процес:** Туристите, които подхождат с отворено съзнание и спазват местните неписани закони, не само избягват конфликти, но и получават достъп до много по-автентични и гостоприемни страни на мароканската култура.
- **Необходимост от институционална подкрепа:** Важно е туроператорите и официалните туристически органи да засилят ролята си в образоването на пътуващите чрез практически наръчници за етикет.

Прави впечатление, че Мароко остава страна на „топло гостоприемство“, но неговото пълноценно преживяване изисква от туриста да излезе от ролята на пасивен консуматор и да влезе в ролята на информиран и уважителен гост. Само чрез подобен съзнателен подход културният сблъсък може да се трансформира от източник на стрес в мост за межкултурно разбирателство и личностно обогатяване.

Използвана литература

- Hofstede, G. (2011). Dimensionalizing cultures: The Hofstede model in context. *Online readings in psychology and culture*, 2(1), 8.
- UNESCO. (2025). *Moroccan Cultural Heritage and Social Practices*. <https://ich.unesco.org/en/state/morocco-MA?info=periodic-reporting>
- World Tourism Organization. General Assembly. (1999). *Global code of ethics for tourism*. World Tourism Organization. <https://digitallibrary.un.org/record/455432>

ЧИЧЕН ИЦА

ПОЛИНА НИКОЛАЕВА ПЧЕЛАРОВА И СТОЙЧО СТЕФКОВ ЖЕКОВ

Студенти, Специалност „Икономика на туризма“, IV Курс, УНСС

Резюме:

Настоящият доклад разглежда Чичен Ица като културно-исторически, религиозен и туристически феномен със значимо място в световното културно наследство. Актуалността на темата се определя от засиления интерес към древните цивилизации и необходимостта от устойчиво управление на културните обекти. Основната цел е да се анализира развитието на града, неговата архитектура, религиозна символика и съвременна туристическа роля. Използваната методология включва анализ на научни източници, сравнителен и описателен подход. Резултатите показват, че Чичен Ица представлява уникален синтез между астрономия, религия и архитектура. Ограниченията на изследването са свързани с интерпретацията на археологическите данни и липсата на напълно запазени писмени източници.

Ключови думи: Чичен Ица, майя, културно наследство, архитектура, туризъм

Abstract:

This report examines Chichen Itza as a cultural, historical, religious, and tourism phenomenon of global importance. The relevance of the topic is determined by the growing interest in ancient civilizations and the need for sustainable heritage management. The main objective is to analyze the development of the city, its architecture, religious symbolism, and modern tourism role. The methodology includes analysis of scientific sources, comparative and descriptive approaches. The results show that Chichen Itza represents a unique synthesis of astronomy, religion, and architecture. The limitations of the study are related to the interpretation of archaeological data and the lack of fully preserved written sources.

Keywords: Chichen Itza, Maya, cultural heritage, architecture, tourism

Увод

Чичен Ица е един от най-значимите археологически комплекси в света и символ на цивилизацията на майте, оставила зад себе си впечатляващо културно и научно наследство. Разположен на полуостров Юкатан, Мексико, комплексът е създаден между VII и X век и представлява уникален пример за съчетание между архитектура, религия, астрономия и социална организация. Въпреки че основният разцвет на града е свързан с периода на посткласическата епоха, Чичен Ица носи следи от културно влияние и контакти с други цивилизации, като толтеките, което подчертава значимостта на града като център за обмен на знания и идеи.

Актуалността на темата произтича както от историческата и научната стойност на комплекса, така и от неговото значение в съвременния туризъм и културна дипломатия. Чичен Ица е включен в Списъка на световното културно и природно наследство на ЮНЕСКО и признат за едно от Новите седем чудеса на света през 2007 г., което подчертава глобалното значение на обекта и необходимостта от неговото устойчиво опазване. Археологическият комплекс предлага уникална възможност за изучаване на социалната структура, религиозните вярвания, астрономическите познания и инженерните умения на майте, като същевременно привлича милиони туристи от целия свят.

Целта на настоящия доклад е да предостави цялостен анализ на Чичен Ица, разглеждайки го като културен, научен и туристически феномен. Основните задачи включват изследване на историческия и географски контекст на града, анализ на архитектурните и археологическите му обекти, оценка на религиозната символика и митологичните представи, както и разглеждане на съвременното значение на комплекса. Докладът ще подчертае как Чичен Ица отразява философията, религиозните вярвания и космологичните представи на майите, и как тези аспекти са материализирани в архитектурата и пространствената организация на града.

Разширеното разглеждане на Чичен Ица като обект на научни изследвания и туристическа дестинация ще демонстрира също така и необходимостта от устойчиво управление на културното наследство, което да осигури запазването му за бъдещите поколения, като същевременно запази неговата образователна и културна стойност.

1. Исторически контекст и развитие на цивилизацията на майите

Цивилизацията на майите е една от най-впечатляващите и сложни култури в предколумбовата Америка. Нейното развитие обхваща период от повече от две хилядолетия и включва значителни постижения в архитектурата, математиката, астрономията и изкуството. Майите са създали общество, в което религията, науката и политиката са тясно свързани, а градовете им функционират като центрове на култура, ритуали и управление.

1.1. Произход и развитие

Цивилизацията на майите възниква около 2000 г. пр. Хр., като първите заселвания се установяват в районите на днешните южни части на Мексико, Белиз, Гватемала и части от Хондурас. Ранният период се характеризира с развитието на селскостопански общности, култивиране на царевица, фасул и тикви, както и със създаването на първите керамични и архитектурни постижения (Britannica, 2023).

През класическия период (III–IX век) майите достигат своя зенит. По това време се изграждат големите градове-държави като Тикал, Копан, Паленке и Чичен Ица, като всяка от тях има автономно управление и собствено религиозно ядро. Архитектурата и градоустройството отразяват сложна социална и политическа организация, а календарите и астрономическите наблюдения демонстрират изключителни научни постижения.

След IX век настъпва т.нар. „посткласически период“, белязан от миграции, войни и културен синкретизъм. Някои центрове като Чичен Ица и Ушмал продължават да процъфтяват, като интегрират толтекски влияния и развиват нови форми на изкуство, архитектура и ритуални практики.

1.2. Социална структура

Обществото на майите е строго йерархично и се основава на взаимозависимост между различни социални групи.

- **Владетелят (кахул/халач ух)** – политически и духовен лидер, посредник между хората и боговете; решенията му определят живота на цялата общност.
- **Жреци** – религиозни водачи и учени; извършват ритуали, жертвоприношения и наблюдения на небето; консултират владетелите по въпроси на астрономията и календара.
- **Благородници** – притежават земя и власт, участват в управлението и защитата на градовете; често са военни лидери.

- **Търговци, занаятчий и воители** – поддържат икономическата стабилност, създават изделия, организират търговия и участват в ритуални и военни конфликти.
- **Обикновените хора (зеделелци, работници, слуги)** – осигуряват храната, ресурсите и физическата работа, необходими за функционирането на обществото и изпълнението на ритуали.
- **Жени** – участват в домакинството, тъкачеството, лечителството и ритуалите; благородните жени имат и политическо и духовно влияние.

Тази йерархия осигурява стабилност на обществото и гарантира, че всеки член изпълнява роля в поддържането на социалния ред и космическия баланс.

1.3. Религия и космология

Религията е централна в живота на майте и прониква във всички аспекти на ежедневието им. Те вярват в многобройни богове, свързани с природни явления, плодородие, война и космически цикли. Светът е разделен на три нива: небето, земята и подземния свят, като всяко ниво е символично и има свои божества и ритуали.

Космологията на майте е пряко отразена в архитектурата и градоустройството. Пирамидите, храмовете и сенотите не са просто сгради – те са физически израз на космическите закони и времевите цикли. Например стъпалата на пирамидата на Кукулкан символизират 365-те дни на слънчевата година, а ориентацията на храмовете съответства на слънцестоеенето и равноденствията.

Религиозните ритуали включват жертвоприношения, музика, танци и ритуални игри като „пелота“, които съчетават социален, политически и духовен аспект. Вярата, че човешките действия могат да влияят на космическия ред, подсилва значението на жреците и владетелите.

1.4. Научни постижения

Майте са създали напреднали научни системи, които включват:

- **Календарни системи** – с точност до един ден в цикъла на слънчевата година; календарът Tzolk'in отразява религиозни и социални цикли, а Хааб' управлява селскостопанския календар.
- **Астрономия** – наблюдение на слънцето, луната, Венера и други небесни тела за определяне на ритуални дати и селскостопански сезони.
- **Математика** – развитие на позиционна числова система с нула, която е уникална за предколумбовите цивилизации.
- **Архитектура и инженерство** – изграждане на пирамиди, храмове, обсерватории и акведукти с точна ориентация спрямо небесните явления и местните природни условия.

Научните постижения на майте са интегрирани с религията и обществото, като демонстрират съчетанието на практическо знание и духовно разбиране.

2. Архитектура и инженерни решения

Архитектурата на Чичен Ица не е просто естетическа или функционална – тя е израз на сложна система от социални, религиозни и научни знания. Всеки архитектурен елемент има символично значение и е проектиран така, че да отразява космологията на майте, техните ритуали и научни постижения. Изключителната точност на строителството и вниманието към детайла показват високото ниво на инженерни умения и разбиране на природните явления.

2.1 Пирамидата на Кукулкан

Пирамидата на Кукулкан, известна като Ел Кастийо, е най-емблематичната структура в Чичен Ица. Тя представлява четиристранична стъпаловидна пирамида, всяка страна на която има 91 стъпала, като общият брой се увеличава до 365, отразявайки дните на слънчевата година.

- **Астрономическа и ритуална функция:** По време на пролетното и есенно равноденствие светлината и сенките създават илюзия на спускаща се перната змия, символ на Кукулкан. Това показва съчетанието на архитектура и астрономия за религиозни и социални цели.
- **Символика:** Пирамидата е свещено пространство, което свързва земята с небето и подземния свят. Четирите страни може да се интерпретират като четирите посоки на света, а върхът – като точка на срещата между божественото и човешкото.

2.2 Храмът на воините

Храмът на воините е пример за интеграцията на архитектура и социална структура:

- **Архитектурни особености:** Колонните зали и многобройните релефи на воини показват силата и организацията на военната класа.
- **Символика:** Воинските сцени отразяват йерархията и подготовката за защита на града, а самата структура служи като място за ритуали, свързани с войната и политическата власт.
- **Функционалност:** Освен религиозната и политическа функция, храмът демонстрира инженерни умения – стабилност при масивни каменни конструкции и прецизно оформление на колоните.

2.3 Голямото игрище за пелота

Игрището за пелота е не просто спортна арена, а ритуално пространство с изключителни акустични характеристики:

- **Акустични ефекти:** Пляскане с ръце от определени точки в центъра на игрището създава звук, който наподобява „зова“ на свещената птица кетцал. Това показва, че архитектите са имали задълбочени познания по акустика.
- **Ритуална символика:** Играта „пелота“ е била свързана с политически и религиозни церемонии, демонстрирайки борбата между светлината и тъмнината, живота и смъртта.
- **Социален аспект:** Игрището е място за събиране на общността и демонстрация на социалния ред, където спортът, религията и политиката се преплитат.

2.4 Свещеният сенот

Свещеният сенот е естествен варовиков кладенец с голямо религиозно значение:

- **Природен феномен и ритуално място:** Сенотът осигурява вода в област без постоянни реки и е бил свещено място за жертвоприношения на бога на дъжда Чаак.
- **Археологически находки:** Хвърлени във водата дарове като златни украшения, нефритени амулети, керамика и човешки кости потвърждават практиките на ритуални жертвоприношения.
- **Космологична символика:** Сенотът символизира подземния свят – Шибалба, и се възприема като портал към божественото, подчертавайки връзката между човека, природата и духовността.

2.5 Обсерватория „Ел Каракол“

Обсерваторията „Ел Каракол“ (Охлювът) е уникална кръгла сграда с вътрешно спираловидно стълбище:

- **Астрономическа роля:** Прозорците и отвори са ориентирани към важни небесни тела, като планетата Венера, слънцето и луната, което позволява наблюдение и точни предвиждания на ритуални дати и селскостопански сезони.
- **Наука и духовност:** Сградата демонстрира интеграция между астрономия и религия – наблюденията са използвани за ритуали, политически решения и стратегическо планиране на войни.
- **Архитектурна иновация:** Кръглата форма и стабилната платформа показват инженерни умения, необичайни за класическата архитектура на майте, и подсилват специфичната функция на обсерваторията.

3. Религия, символика и митология

Религията и митологията са в основата на маййската цивилизация и оказват силно влияние върху архитектурата, изкуството и социалния живот. Вярванията на майте не са отделна сфера от ежедневието, а проникват във всеки аспект на обществото – от управлението и военните кампании до ритуалите, свързани с природните явления.

3.1 Култът към Кукулкан

Кукулкан е пернатата змия – божество, което символизира знание, възраждане, цикличността на времето и връзката между небето и земята.

- **Архитектурни проявления:** Пирамидата на Кукулкан е основният храм, посветен на божеството. По време на равноденствията светлината и сенките създават визуален ефект на спускаща се змия, което подчертава божественото присъствие и връзката с космическите явления.
- **Ритуален аспект:** Храмът е използван за религиозни церемонии и събирания на общността, демонстрирайки силата на духовната и политическата власт.
- **Символика:** Кукулкан свързва земното и небесното, като символ на цикъла на живота, смъртта и възраждането, а също така олицетворява знанието, което жреците предават на народа.

3.2 Богът Чаак и жертвоприношенията

Чаак е богът на дъжда, водата и плодородието, а неговата почит отразява зависимостта на майте от земеделието и природните цикли.

- **Ритуали и практики:** В сенота и на игрището за пелота са извършвани жертвоприношения – от ценни предмети до човешки дарове – с цел осигуряване на хармония между природата и общността.
- **Значение за обществото:** Ритуалите подсилват социалния ред и религиозната култура, като едновременно демонстрират уважение към природата и необходимостта от поддържане на космическия баланс.
- **Символика на водата:** Сенотът символизира подземния свят и портал към божественото, а даровете, хвърлени във водата, представляват връзката между хората и боговете.

3.3 Космология и цикличност на времето

Майте възприемат времето като циклично, а не линейно, което се отразява във всички аспекти на културата им:

- **Календарни системи:** Комплексът от пирамиди и храмове е ориентиран спрямо слънцето, луната и планетите. 365-те стъпала на пирамидата на Кукулкан отразяват слънчевата година, а обсерваторията „Ел Каракол“ позволява наблюдение на Венера и други небесни тела.
- **Архитектурни отражения:** Храмове, сенотите и игрищата са построени така, че да материализират космическите цикли и ритуалното време – от ежегодните равноденствия до религиозните празници и церемонии.
- **Социален аспект:** Цикличността на времето е интегрирана в ритуалите, образованието и политическите решения, като жреците използват наблюденията за планиране на обществените събития.

3.4 Символика в изкуството и релефите

Изкуството в Чичен Ица е не само декоративно, но и носител на религиозни и политически послания:

- **Релефи и скулптури:** Змии, орли, воители и различни божества присъстват по колоните, стените и пирамидите. Змията символизира божествена мъдрост и връзката между световите, орлите – духовна сила и връзка с небето, а воините – социална и политическа мощ.
- **Образно-политическо значение:** Изобразяването на воински сцени показва период на милитаризация и защита на града, докато божествените символи подчертават духовния ред и космическата хармония.
- **Синтез на ритуал и естетика:** Релефите и декоративните елементи съчетават естетическа красота с религиозна функция, като служат за обучение, вдъхновение и демонстрация на властта на елита.

Таблица 1

Основни обекти в Чичен Ица

Обект	Функция	Символика	Астрономическо значение
Пирамида на Кукулкан	Храм, календар	Слънчевата година, змия	Равноденствия
Храмът на воините	Религиозни и военни функции	Социален ред и воинска сила	—
Голямото игрище за пелота	Ритуални игри и жертвоприношения	Космическа борба, акустика	—
Свещеният сенот	Ритуали и жертвоприношения	Подземен свят, портал към боговете	—
Ел Каракол	Обсерватория	Наука и религия	Наблюдение на Венера

Източник: авторова систематизация

5. Чичен Ица като туристическа дестинация и световно наследство

- **Международно признание:** ЮНЕСКО, едно от Новите седем чудеса на света (2007 г.)
- **Туризм:** Над 2 милиона посетители годишно, съчетание на образование, култура и природни феномени

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

- **Устойчивост:** Ограничен достъп, реставрации с автентични материали, маркирани маршрути
- **Икономическо и културно значение:** Създава работни места, финансира опазването, популяризира маййската култура

6. Проблеми и предизвикателства

1. Масов туризъм и физическо износване
2. Ерозия и природни фактори (влажност, бури, наводнения)
3. Замърсяване и човешко влияние
4. Реставрация и технологични предизвикателства
5. Социални и икономически предизвикателства
6. Необходимост от устойчиво управление

Заклучение

Чичен Ица представлява уникален културен, научен и религиозен център на майите. Архитектурата, астрономията и религиозните практики демонстрират високо ниво на знания и интеграция между наука, духовност и обществен ред. Съвременният туризъм и опазването на обекта изискват устойчиви решения, за да се съхрани наследството за бъдещите поколения. Чичен Ица е не само архитектурно чудо, но и символ на човешката способност да съчетава изкуство, наука и духовност.

Използвана литература

- 7 Fascinating Facts. Chichen Itza blog. <https://www.chichenitza.com/blog/7-fascinating-facts-about-chichen-itza>
- Britannica. Chichen Itza. <https://www.britannica.com/place/Chichen-Itza>
- OnlyByLand.com. Chichen Itza Facts. <https://onlybyland.com/chichen-itza-facts/>
- UNESCO World Heritage Centre. Pre-Hispanic City of Chichen-Itza. <https://whc.unesco.org/en/list/483/>
- Wikipedia. El Caracol, Chichen Itza. https://en.wikipedia.org/wiki/El_Caracol%2C_Chichen_Itza
- Wikipedia. Sacred Cenote. https://en.wikipedia.org/wiki/Sacred_Cenote
- World Atlas. Chichen Itza – One of the Seven Wonders of the World. <https://www.worldatlas.com/articles/chichen-itza-a-major-tourist-attraction-in-mexico.html>
- World History Encyclopedia. Chichen Itza – Maya Ruins in Mexico. https://www.worldhistory.org/Chichen_Itza/
- WorldHeritageSite.org. Chichen Itza. <https://www.worldheritagesite.org/list/Chichen-Itza>

СПЕЦИФИКА НА МАРШРУТА И СПРАВКА НА ПРИРОДНИТЕ И АНТРОПОГЕННИ ЗАБЕЛЕЖИТЕЛНОСТИ ПО ТРАСЕТО ВЕЛИКО ТЪРНОВО- ГАБРОВО- ЕТЪРА- ТРЯВНА- БОЖЕНЦИ- ДРЯНОВО- ЕЛЕНА- АРБАНАСИ („ЛЪЧИТЕ НА ВЪЗРАЖДАНЕТО”)

ТЕОДОРА ИВАНОВА МИТЕВА И ЦВЕТЕЛИНА ДИМИТРОВА ПЕТКОВА

Студенти, Специалност „Икономика на туризма“, IV Курс, УНСС

Резюме:

Настоящият доклад разглежда спецификата на туристическия маршрут „Лъчите на Възраждането”, обхващащ направленията Велико Търново – Габрово – Етъра – Трявна – Боженци – Дряново – Елена – Арбанаси. Актуалността на темата се определя от значението на културно-историческия туризъм в България и потенциала му за устойчиво развитие. Основната цел е да се анализират природните и антропогенните забележителности по трасето и тяхната роля за привличане на туристи. Изследването поставя въпроси, свързани с туристическата привлекателност, инфраструктурата и опазването на културното наследство, като се изхожда от хипотезата, че маршрутът притежава значителен, но недостатъчно използван потенциал. Методологията включва анализ на литературни източници и описателен подход. Основните резултати показват висока концентрация на туристически ресурси и възможности за развитие на тематичен туризъм. Ограниченията на изследването са свързани с липсата на актуални статистически данни и теренни наблюдения.

Ключови думи: *културен туризъм, възрожденско наследство, туристически маршрут, природни и антропогенни ресурси, устойчиво развитие*

Abstract:

This report examines the specifics of the tourist route “Rays of the Revival”, covering the destinations Veliko Tarnovo – Gabrovo – Etar – Tryavna – Bozhentsi – Dryanovo – Elena – Arbanasi. The relevance of the topic is determined by the importance of cultural and historical tourism in Bulgaria and its potential for sustainable development. The main objective is to analyze the natural and anthropogenic attractions along the route and their role in attracting tourists. The study addresses issues related to tourist attractiveness, infrastructure, and preservation of cultural heritage, based on the hypothesis that the route has significant but underutilized potential. The methodology includes analysis of literature sources and a descriptive approach. The main results indicate a high concentration of tourist resources and opportunities for thematic tourism development. The limitations of the study are related to the lack of up-to-date statistical data and field observations.

Keywords: *cultural heritage tourism, Bulgarian Revival heritage, tourism route development, natural and anthropogenic attractions, sustainable tourism development*

Увод

Настоящият доклад разглежда спецификата на туристическия маршрут „Лъчите на Възраждането“, включващ направленията Велико Търново – Габрово – Етъра – Трявна – Боженци – Дряново – Елена – Арбанаси. Актуалността на темата се определя от нарастващото значение на културно-историческия туризъм като фактор за регионално развитие и съхраняване на националната идентичност. В условията на

засилена конкуренция между туристическите дестинации, подобни тематични маршрути придобиват все по-голямо значение за привличане на туристи и удължаване на престоя им.

Целта на настоящото изследване е да се анализира спецификата на маршрута „Лъчите на Възраждането“ и да се направи обстойна справка на природните и антропогенните забележителности по трасето, като се оцени тяхната роля за формиране на атрактивен туристически продукт. За постигането на тази цел са поставени следните задачи: да се характеризира маршрутът от гледна точка на географско разположение и достъпност; да се идентифицират и анализират основните природни ресурси; да се систематизират антропогенните забележителности; да се оцени туристическият потенциал на маршрута.

Обект на изследване е туристическият маршрут „Лъчите на Възраждането“. Предмет на изследване са природните и антропогенните забележителности по маршрута и тяхното значение за развитието на културния туризъм.

Обект на изследване е туристическият маршрут „Лъчите на Възраждането“, а предмет – неговите природни и културно-исторически ресурси. Особеностите на маршрута се изразяват в съчетанието на добре запазено възрожденско архитектурно наследство с разнообразни природни дадености, което създава условия за развитие на комплексен туристически продукт.

1. Специфика на туристическия маршрут „Лъчите на Възраждането“

Туристическият маршрут „Лъчите на Възраждането“ представлява комплексен културно-исторически маршрут, който обединява ключови дестинации, свързани с периода на Българското възраждане. Той включва направленията Велико Търново – Габрово – архитектурно-етнографски комплекс „Етъра“ – Трявна – Боженци – Дряново – Елена – Арбанаси, като преминава през територии с висока концентрация на културни паметници и природни ресурси.

Спецификата на маршрута се изразява в неговата ясно изразена тематична насоченост. Той представя процесите на културно, икономическо и духовно развитие на българското общество през XVIII и XIX век. В този смисъл маршрутът има не само туристическа, но и образователна стойност, като допринася за опознаването на българската история и традиции.

Маршрутът има линеен характер, но позволява комбиниране в различни варианти в зависимост от времето и интересите на туристите. Това го прави гъвкав туристически продукт, подходящ както за индивидуални пътувания, така и за организирани групи.

От гледна точка на териториалното разположение, маршрутът обхваща Предбалканските райони и северните склонове на Стара планина. Тази територия се характеризира с разнообразен релеф, благоприятен климат и наличие на добре запазена природна среда. Всички тези фактори създават условия за съчетаване на културен туризъм с други форми на туризъм като екологичен, селски и рекреационен.

Транспортната достъпност на маршрута е сравнително добра. Основните населени места са свързани чрез републиканската пътна мрежа, което улеснява придвижването. Въпреки това, съществуват определени проблеми, свързани с качеството на пътищата в по-малките населени места и липсата на достатъчна туристическа сигнализация.

2. Природни забележителности по маршрута

Природните ресурси по маршрута играят съществена роля за формиране на цялостния туристически продукт. Те допълват културно-историческите обекти и създават възможности за разнообразни туристически дейности.

Районът на Дряново се отличава с изключително богато природно наследство. Дряновското дефиле представлява живописна местност с характерни скални образувания и гъсти гори. Пещерата „Бачо Киро“ е една от най-старите проучени пещери в България и има както природна, така и археологическа стойност. Наличието на екопътеки в района създава условия за развитие на пешеходен туризъм.

Еленският Балкан е пример за добре съхранена природна среда. Районът се характеризира с чист въздух, богато биоразнообразие и традиционен начин на живот. Това създава предпоставки за развитие на устойчив туризъм, включително селски и екотуризм. Възможностите за настаняване в къщи за гости допълват туристическото предлагане.

Районът около Габрово и Трявна също притежава значителен природен потенциал. Горските масиви и планинските пейзажи създават благоприятна среда за отдих и активен туризъм. Наличието на туристически маршрути и екопътеки позволява разнообразяване на туристическите дейности.

Природните ресурси по маршрута не са само допълващ елемент, а важна част от туристическото преживяване, която повишава неговата конкурентоспособност.

3. Антропогенни забележителности по маршрута „Лъчите на Възраждането“

Антропогенните забележителности по маршрута „Лъчите на Възраждането“ са основният носител на неговата културно-историческа стойност. Именно те придават на трасето ясно изразен тематичен характер, свързан с българската държавност, православна духовност, възрожденска архитектура, занаятчийски традиции и развитието на просветата. Маршрутът обединява градове и селища, които не само пазят материални следи от миналото, но и съхраняват живата памет за едни от най-важните процеси в българската история. В този смисъл антропогенните ресурси по трасето не бива да се разглеждат само като отделни туристически обекти, а като взаимносвързана система от културни ценности, които изграждат цялостен туристически образ на Централна Северна България.

3.1. Велико Търново

Велико Търново е най-силно изразеният исторически център по маршрута и закономерно заема водещо място в неговата структура. Градът е известен преди всичко като столица на Второто българско царство и като символ на българската държавност. Най-емблематичната забележителност е архитектурно-музейният резерват „Царевец“, разположен на едноименния хълм. Той впечатлява не само с крепостните стени и монументалния си силует, но и с това, че е бил средище на царската власт и патриаршията. Царевец е известен като място, където туристът се докосва до образа на средновековен Търновград и до величието на българската политическа и духовна традиция.

Наред с Царевец, изключително важно място има **хълмът Трапезица**, който често остава в сянката на по-популярната крепост, но всъщност е второто голямо укрепено ядро на средновековния град. Трапезица е известна със значимите археологически разкрития, включително останките от множество църкви, жилищни и укрепителни структури. Според официалната туристическа информация хълмът е бил важна част от вътрешния град и естествено защитена крепост, а при разкопките са открити останките на поне 17 църкви. Това го прави особено ценен обект за изследване на религиозния и градоустройствения живот в средновековно Търново. В контекста на маршрута Трапезица е важна, защото допълва историческата картина на старопрестолния град и показва многопластовия характер на местното наследство.

Сред най-значимите сакрални паметници на Велико Търново е и **църквата „Св. Четиридесет мъченици“**, която е тясно свързана с историята на българската държавност. Тя е построена по волята на цар Иван Асен II в чест на победата при Клокотница и е един от най-емблематичните средновековни храмове в България. Храмът е известен не само със своята архитектурна и художествена стойност, но и с историческите надписи и асоциацията си с династията на Асеневци. За маршрута „Лъчите на Възраждането“ този обект има особено значение, защото свързва възрожденската идея за национална памет с реалните материални свидетелства за българската държавна традиция.

Не по-малко важна е **Самоводската чаршия**, която представя възрожденския облик на града като търговско и занаятчийско средище. Тя е известна със съхранената атмосфера на стар търговски квартал, в който и днес могат да се видят работилници, занаятчийски ателиета и възстановени възрожденски къщи. Самоводската чаршия е особено ценна, защото представя не само архитектура, а и начина на живот, стопанските връзки и ежедневната култура на възрожденското градско общество. Именно тук Велико Търново се разкрива не само като стара столица, но и като жив град на търговията, занаятите и културния обмен.

Към туристическия образ на града могат да се добавят още **Асеновата махала, паметникът „Асеневци“**, както и редица църкви и музеи, които оформят един плътен културен пейзаж. Велико Търново е известно с това, че съчетава средновековно величие, възрожденска атмосфера и съвременна културна функция. Тази многопластовост го прави естествена отправна точка на маршрута.

3.2. Габрово

Габрово има различен, но също толкова важен профил в рамките на маршрута. Градът е известен като център на предприемчивостта, занаятите, индустриалното развитие и хумора. Именно това съчетание между трудова култура, градска находчивост и културна самобитност придава на Габрово специфично място по трасето. Един от най-характерните обекти е **Домът на хумора и сатирата**, който придава на града международна разпознаваемост и го отличава от останалите възрожденски центрове. Макар да не е класически възрожденски обект, той е важен за туристическия образ на Габрово, защото подчертава неговата културна уникалност.

Съществена част от културното наследство на Габрово е свързана и с образованието, стопанския възход и развитието на занаяти и производство. В този смисъл градът е известен не само с хумора си, но и с ролята си на активен градски център, който през XIX и XX век формира облика на българската модерност. Неговата функция в маршрута е да покаже, че Възраждането не е само архитектура и църкви, а и икономическо оживление, трудова етика и гражданско самосъзнание.

3.3. Архитектурно-етнографски комплекс „Етъра“

Архитектурно-етнографският комплекс **„Етъра“** е един от най-силните акценти по целия маршрут. Той е известен като музей на открито, който съхранява и представя българския бит, архитектура и традиционни занаяти. Особената стойност на „Етъра“ се състои в това, че не предлага само статично наблюдение на обекти, а възможност за непосредствено преживяване на възрожденската среда. Посетителят може да види работещи занаятчийски работилници, водни съоръжения и възстановени къщи, които пресъздават атмосферата на българското селище от XVIII–XIX век.

Комплексът е известен най-вече със своите **действащи занаятчийски ателиета** и с демонстрацията на традиционни производства. Това е мястото, където туристът не просто научава за миналото, а го вижда в действие. Именно затова „Етъра“ е

изключително важен за маршрута — той дава материално и сетивно измерение на възрожденската култура. От гледна точка на туристическото въздействие, това е един от обектите с най-висока интерпретативна стойност, защото превръща културното наследство в преживяване.

3.4. Трявна

Трявна е един от най-завършените и разпознаваеми възрожденски градове в България. Градът е известен преди всичко с **Тревненската художествена школа**, която обединява достиженията на дърворезбата, иконопииста и архитектурата. Това прави Трявна не просто град с красиви сгради, а средище на художествено майсторство и духовна култура.

Сред най-популярните забележителности е **Старият град**, където са съхранени възрожденски къщи, обществени сгради и характерната градска среда. Особено емблематична е **Часовниковата кула**, която се възприема като символ на Трявна и е важен ориентир в композицията на възрожденския площад. Тя подчертава ролята на града като добре организиран обществен и стопански център.

Градът е известен и с няколко къщи-музеи, сред които **Даскаловата къща**, свързана с прочутото съревнование между тревненски дърворезбари, **Райковата къща**, както и **музеят на дърворезбата и иконопииста**. Тези обекти показват не само архитектурни качества, но и високото равнище на художествените занаяти. В тях Трявна се разкрива като място, където изкуството е било част от всекидневния живот и обществен престиж.

Важни са също **църквата „Св. Архангел Михаил“** и свързаните с града културни личности, включително семейство Славейкови. Трявна е известна с това, че успява да съчетае компактна архитектурна среда, художествена школа и силна историческа идентичност. В рамките на маршрута тя е една от най-завършените спирки за опознаване на възрожденската естетика.

3.5. Боженци

Боженци е известно като едно от най-живописните и най-добре съхранени възрожденски селища в България. То е обявено за архитектурно-исторически резерват, а стойността му се крие в цялостно запазения ансамблов характер на селището. В Боженци туристът не среща единичен доминиращ обект, а цялостна среда — калдъръмени улици, каменни къщи, дворове, стопански постройки и обществена архитектура, които заедно изграждат автентичен образ на възрожденското село.

Селището е известно и с легендата за болярката **Божана**, свързана с произхода на селото, което допринася за неговата културна привлекателност. Сред по-важните обекти е **църквата „Св. пророк Илия“**, построена през 1839 г., която е ценен духовен и архитектурен център в селото. Самата църква допълва възрожденския образ на Боженци и показва ролята на православната вяра в живота на местната общност.

Боженци е известно преди всичко с автентичността си. Това е място, където туристическото въздействие се постига не чрез монументалност, а чрез атмосфера, тишина и усещане за непрекъснатост между минало и настояще. Именно тази цялостност го прави особено ценно в рамките на маршрута.

3.6. Дряново

Дряново заема особено място по маршрута, защото съчетава архитектурна, духовна и национално-освободителна памет. Най-значимият обект в района е **Дряновският манастир „Св. Архангел Михаил“**, който е известен както като духовно средище, така и като място, свързано с героични събития от Априлското въстание. Манастирът е важен

не само заради своята религиозна функция, но и като символ на съпротивата и националната памет.

Важен акцент е и музейната експозиция „Археология и Възраждане“ в манастира, която допълва представата за историческото развитие на района. Така туристът получава не само визуален контакт с паметника, но и контекст за неговото значение.

В самия град сред важните забележителности са **Историческият музей, експозицията „Колю Фичето – живот и творчество“ и Лафчиевата къща**. Присъствието на музей, посветен на Колю Фичето, е особено показателно, защото свързва Дряново с една от най-значимите фигури в българската възрожденска архитектура и строителство. Така градът не само пази паметници, но и разказва за личностите, които са формирали облика на българското строително изкуство.

3.7. Елена

Елена е известна като важен възрожденски просветен и духовен център. Градът съхранява голям брой паметници на културата, което подчертава неговото значение в националната културна география. Сред най-емблематичните обекти е **Часовниковата кула**, построена през 1812 г., която е един от символите на града и важен белег на неговия обществен живот. Позиционирането ѝ така, че да се вижда и чува от различни точки на селището, показва нейното значение като градоустройствен и обществен център.

Елена е известна и с **къщата музей „Иларион Макариополски“**, която е сред най-старите запазени къщи в града и е свързана с една от ключовите фигури на Българското възраждане. Освен това градът пази множество възрожденски къщи, църкви и училищни сгради, които свидетелстват за високото равнище на просветния и духовния живот. Според туристическата информация в Елена са запазени близо 200 паметника на културата, като някои от тях са с национално значение. Това прави града особено ценен за културно-познавателен туризъм.

Ролята на Елена в маршрута е много важна, защото тя показва възрожденската култура не само чрез архитектурата, но и чрез просветата, книжовността и местната обществена активност. Градът е пример за това как малко балканско селище може да се превърне в духовен център с национално значение.

3.8. Арбанаси

Арбанаси е едно от най-ценните селища по целия маршрут и се отличава със силно разпознаваем архитектурен и художествен облик. То е известно с **масивните си къщи-крепости**, които съчетават жилищни и защитни функции и свидетелстват за заможния характер на местната общност през периода на разцвет. Това е различен модел на възрожденско селище в сравнение с Трявна и Боженци, което прави Арбанаси особено интересно за сравнителен анализ.

Сред най-значимите обекти е **църквата „Рождество Христово“**, която е известна като най-ранната и най-богато украсена църква в селото. Тя впечатлява със своите стенописи, като особено известни са композициите **„Родословното дърво на Исус Христос“** и **„Колелото на живота“**. Именно художествената стойност на тези изображения превръща храма в един от най-ценните паметници на църковното изкуство в България.

Изключително важна е и **Констанцалиевата къща**, която представя богатия бит на арбанашките търговски фамилии. Тя е един от най-показателните примери за жилищна архитектура в Арбанаси и дава ясна представа за социалния статус,

всекидневието и вкуса на местния елит. Наред с нея, туристически интерес предизвикват и църквата „Св. Архангели Михаил и Гавраил“ и други храмове в селището.

Арбанаси е известно с това, че съчетава архитектурна монументалност, силна духовност и висока художествена стойност. В рамките на маршрута то изпълнява функцията на завършващ акорд, който обобщава най-доброто от българската възрожденска традиция — богатство, вкус, религиозност и чувство за културна устойчивост.

3.9 Обобщение

Антропогенните забележителности по маршрута „Лъчите на Възраждането“ се отличават с голямо разнообразие и висока културна стойност. Велико Търново е символ на българската държавност; Габрово и Етъра представят занаятите и традиционния бит; Трявна е център на художествените занаяти; Боженци съхранява автентична възрожденска среда; Дряново е свързано с националноосвободителните борби; Елена се откроява с просветното си значение, а Арбанаси – с богатата си архитектура и църковно изкуство. Това разнообразие формира цялостен и привлекателен културен маршрут.

4. Анализ на туристическия потенциал и развитие на маршрута

Маршрутът „Лъчите на Възраждането“ притежава значителен потенциал за развитие на културен туризъм. Наличието на разнообразни ресурси създава възможности за формиране на комплексен туристически продукт.

Основните предимства на маршрута включват високата концентрация на културно-исторически обекти, добре запазеното възрожденско наследство и благоприятната природна среда. Тези фактори създават условия за развитие на устойчив туризъм.

В същото време съществуват и редица предизвикателства. Недостатъчната популяризация на маршрута ограничава неговата разпознаваемост. Липсата на координация между отделните туристически обекти също оказва негативно влияние. Освен това, инфраструктурните проблеми в някои райони намаляват качеството на туристическото преживяване.

За подобряване на туристическия потенциал е необходимо да се предприемат мерки в няколко основни направления. На първо място, трябва да се подобри маркетингът и рекламата на маршрута, включително чрез използване на дигитални технологии. На второ място, е необходимо развитие на туристическата инфраструктура и повишаване на качеството на предлаганите услуги. На трето място, трябва да се насърчава устойчивото управление на ресурсите.

Особено важно е създаването на интегрирани туристически продукти, които да обединяват различните обекти по маршрута. Това може да включва тематични маршрути, фестивали и културни събития.

Заклучение

В резултат на проведеното изследване може да се направи изводът, че туристическият маршрут „Лъчите на Възраждането“ представлява значим културно-исторически ресурс с висок потенциал за развитие на устойчив туризъм. Маршрутът обединява разнообразни природни и антропогенни забележителности, които създават комплексен туристически продукт и допринасят за опазването и популяризирането на българското културно наследство.

Анализът показва, че трасето се характеризира с висока концентрация на възрожденски архитектурни ансамбли, музеи, църкви и занаятчийски центрове, които са носители на националната идентичност. Природните ресурси допълват културното

преживяване и създават възможности за развитие на различни форми на туризъм, включително екологичен и селски туризъм. Въпреки тези предимства, маршрутът все още не е напълно развит и не използва в пълна степен своя туристически потенциал.

Въз основа на направения анализ могат да бъдат формулирани няколко основни препоръки. На първо място, е необходимо подобряване на туристическата инфраструктура и сигнализацията по маршрута, особено в по-малките населени места. На второ място, следва да се засили маркетинговата политика чрез използване на дигитални платформи и създаване на интегрирани туристически продукти. На трето място, е важно да се насърчава устойчивото управление на туристическите ресурси с цел тяхното дългосрочно съхраняване.

Наред с постигнатите резултати, изследването откроява и някои нерешени въпроси. Сред тях са недостатъчната координация между отделните туристически обекти, липсата на актуални статистически данни за туристопотока и ограниченото участие на местните общности в развитието на туризма. Тези аспекти изискват по-задълбочени бъдещи изследвания.

Също така може да се подчертае, че маршрутът „Лъчите на Възраждането“ притежава всички предпоставки да се утвърди като водещ тематичен маршрут в България, но за реализирането на този потенциал са необходими целенасочени усилия, координирани действия и стратегическо планиране.

Използвана литература

- Министерство на културата. (2021). *Регистър на недвижимите културни ценности в България*. София.
- Министерство на туризма. (2020). *Национална стратегия за устойчиво развитие на туризма в България*. София.
- Национален статистически институт. (2022). *Туризм в България – статистически данни*. София.
- Община Велико Търново. (2023). *Официален туристически портал*.
- Община Габрово. (2023). *Туристически обекти и културни атракции*.
- Община Дряново. (2023). *Културни и природни забележителности*.
- Община Елена. (2023). *Туристически ресурси и развитие на туризма*.
- Община Трявна. (2023). *Културно-историческо наследство и туристически ресурси*.
- Регионален исторически музей – Велико Търново. (2023). *Културно-исторически обекти и експозиции*.

ИЗСЛЕДВАНЕ НА ТУРИСТИЧЕСКОТО ПОВЕДЕНИЕ НА БРИТАНСКИТЕ ТУРИСТИ

ЯНИЦА ГОШЕВА ПЕЙКОВА И ХРИСТИНА АТАНАСОВА ВАСИЛЕВА

Студенти, Специалност „Икономика на туризма“, IV Курс, УНСС

Резюме:

Настоящият доклад изследва туристическото поведение на британските туристи чрез анализ на техния демографски профил, мотивация за пътуване, фактори за избор на дестинация и съвременни тенденции в потребителското им поведение. Изследването разглежда влиянието на икономически, социални, културни и психологически фактори върху решенията за пътуване. Специално внимание е отделено на ролята на дигитализацията, социалните мрежи, устойчивия туризъм и постпандемичните промени в туристическите нагласи. Резултатите показват, че британските туристи са информирани, ценово чувствителни и силно ориентирани към качеството на услугите и съотношението цена–стойност. Анализът показва също нарастващо значение на устойчивите практики и персонализираните туристически продукти. Изследването може да бъде полезно за туристически организации при разработване на маркетингови стратегии и конкурентни туристически продукти.

Ключови думи: туристическо поведение, британски туристи, мотивация за пътуване, туристически тенденции, туристически пазар

Abstract:

This report examines the travel behaviour of British tourists by analysing their demographic profile, travel motivations, destination choice factors and current trends in consumer behaviour. The research examines the influence of economic, social, cultural and psychological factors on travel decisions. Special attention is paid to the role of digitalisation, social media, sustainable tourism and post-pandemic changes in tourism attitudes. The results show that British tourists are informed, price-sensitive and highly focused on service quality and value for money. The analysis also shows the growing importance of sustainable practices and personalised tourism products. The research can be useful for tourism organisations in developing marketing strategies and competitive tourism products.

Keywords: tourist behavior, British tourists, travel motivation, tourism trends, tourism market

Увод

В съвременните условия на глобализация и силна конкуренция в туристическия сектор изследването на туристическото поведение се превръща в ключов фактор за успешното развитие на туристическите дестинации. Познаването на характеристиките, мотивите и предпочитанията на отделните национални туристически пазари позволява създаването на по-ефективни маркетингови стратегии и адаптирани туристически продукти (Middleton & Clarke, 2001).

Британските туристи представляват един от най-важните генериращи пазари за международния туризъм. Според данни на Office for National Statistics през 2024 г. британските граждани са реализирали над 94 милиона международни пътувания, което показва възстановяване и растеж след пандемията (ONS, 2024).

Актуалността на изследването се определя и от променящите се туристически модели, свързани с дигитализацията, устойчивото развитие, здравословния начин на

живот и геополитическите фактори, които оказват силно влияние върху поведението на туристите (UNWTO, 2023).

Целта на настоящото изследване е да се анализират основните характеристики на туристическото поведение на британските туристи и факторите, които влияят върху техните решения за пътуване.

За постигане на поставената цел са формулирани задачи като анализ на демографския профил на британските туристи, изследване на факторите, влияещи върху избора на дестинация, анализ на мотивите за туристическо пътуване, изследване на процеса на вземане на решение и проследяване на съвременните тенденции в туристическото поведение

Обект на изследването са британските туристи като участници в международния туристически пазар.

Предмет на изследването е тяхното туристическо поведение, включително мотивация, предпочитания и модели на потребление на туристически услуги.

1. Демографски профил на туристите

1.1 Влияние на демографските характеристики

Демографските характеристики са сред основните фактори, които определят туристическото поведение. Различните фактори влияят върху британските туристи при организиране на входящи и изходящи пътувания, както и участието им в конкретни дейности и посещения на дестинации. Те включват пол, възраст, образование, доходи и социален статус. (Cooper et al., 2008).

Таблица 1.

Демографска структура на британските туристи

Показател	Характеристика
Пол	51% мъже/ 49% жени
Възраст	Основно 25-64 години
Образование	Висок дял висше образование
Доходи	Средни и високи
Социален статус	Средна класа

Източник: ONS, Eurostat

1.2 Възрастова структура

Възрастта е определящ фактор за туристическите предпочитания. Младите туристи търсят преживявания и приключения, докато по-възрастните предпочитат културен и релаксиращ туризъм (Swarbrooke & Horner, 2007).

Таблица 2.

Връзка между възраст и тип туризъм

Възраст	Предпочитан тип туризъм
18 - 30г.	Приключенски и бюджетен
31 - 45г.	Семейни почивки
45 - 65г.	Културен туризъм
65+ г.	Балнео и извънсезонен

Източник: ONS, Eurostat

2. Характеристики на туристическото поведение

Туристическото поведение представлява съвкупност от мотиви, нагласи, възприятия и действия, които определят начина, по който туристите избират, планират и преживяват своята почивка. За британските туристи тези характеристики са силно повлияни от културни особености, икономически фактори, дигитални тенденции и лични предпочитания. Анализът на поведението им позволява по-точно прогнозиране на тяхната реакция към различни туристически продукти и услуги, както и по-ефективно маркетингово поведение към този пазар.

3. Фактори, определящи поведението на туриста

3.1 Икономически фактори

Цената остава водещ фактор при избора на туристическа услуга. Финансовото състояние и ценовата чувствителност са ключови. Следят се промоции и ранни записвания, сравняват се цени и туристите имат интерес към оферти с включени услуги, за да предвидят бюджета си предварително.

3.2 Социални фактори

Обкръжаващата среда, приятелите и семейството имат силно влияние върху пътуванията. Много британци се доверяват на препоръки от познати, онлайн ревюта, инфлуенсъри в YouTube и Instagram. Според проучвания над 70% от туристите използват онлайн ревюта преди резервация (Statista, 2023).

3.3 Психологически фактори

Потребността от почивка, личните интереси, желанието за приключение, търсенето на комфорт и безопасност. Британците са склонни към вземане на рационални решения, основани на информация и логика.

3.4 Културни фактори

Средата оформя определени ценности като уважение към реда, вежливост, ориентация към удобство и сигурност, интерес към история и култура.

3.5 Демографски фактори

Възрастта, образованието, доходите и семейният статус влияят върху активностите, които се практикуват. Младите искат забавления, семействата - сигурност и удобства, а възрастните обичат релакс и култура.

4. Процес на вземане на решение

Туристическото решение следва класическия модел на потребителско поведение (Kotler, 2017) в следните етапи:

1 - Разпознаване на нужда - туристът усеща необходимост от почивка, смяна на средата, бягство от ежедневието, приключение или социално преживяване. Стимули за това могат да са стрес, напрежение, промоции, отстъпки, сезонни активности или препоръки от познати.

2 - Търсене на информация - британците обичат да са информирани и предварително проучват подробно чрез онлайн платформи (Booking, Expedia, Skyscanner), социални мрежи, видеа, блогове или туристически сайтове. Те разчитат на ревюта и рейтинги от други туристи.

3 - Оценка на алтернативи - сравняват цени, местоположение, включени услуги, качество на хотела, транспорта и безопасността на дестинацията и търсят най-подходящото спрямо нуждите и възможностите си, за да намерят своята почивка.

4 - Покупка - британците купуват или резервират услуга най-често онлайн или чрез мобилно приложение. Те ценят прозрачността в условията, политиките при анулиране или забавяне и добрата комуникация между всички звена. Семействата и възрастните туристи се доверяват на туроператори.

5 - Потребление на услугата - най-важният етап за британците е самото потребление на услугата. При престоя си те оценяват качеството на получените услуги, сравняват очакванията си с това какво реално са получили и следят за обслужването и организацията им.

6 - Поведение след потребление - след пътувания британците масово пишат онлайн ревюта и споделят своя опит и преживяване в социалните мрежи, както и препоръчват на приятели. Това влияе върху бъдещите им решения като туристи.

5. Мотиви за туристическо поведение

Мотивите за туристическо поведение отразяват вътрешните желания, потребности и стимули, които карат човек на предприеме пътуване. За британските туристи мотивите са силно повлияни от социално-културната среда, климатичните особености на Великобритания, нивото на доходи и глобалните тенденции в туризма. Мотивите могат да бъдат класифицирани по различни критерии, а при британците са:

- Физиологични – почивка, слънце, релакс
- Социални – пътуване с приятели, семейни ваканции
- Културни – музеи, история, гастрономия
- Икономически - сезонност, промоция
- Психологически – бягство от стреса, емоционално презареждане

6. Особенности на туристите

Особености на туристите като традиции, обичаи, национални характеристики и етнически различия формират важен контекст при анализ на туристическото поведение. Връзката между културната идентичност и начините на пътуване влияе върху очакванията към услугите, предпочитанията за отдых и възприемането на дестинацията.

6.1 Традиции и обичаи

Британците са известни с традициите си, които често влияят на туристическото им поведение. Пъб култура (Pub culture) - социализирането в пъбове и барове е централна част от британската практика. За туристическия сектор това означава високо търсене на заведения с приятелска атмосфера и традиционна храна. Традицията със следобедния чай макар и в наши дни да не е толкова строго, като символичен елемент чаят остава важно социално поведение за тях. Бтиранците празнуват редица национални и локални празници, кито оказват влияние върху избора на дати за пътуване и търсените услуги. Склонни са към планиране, предпочитат предварителни резервации и ясни програми и ценят организираността и точността. Спазват ред и правила, очаквайки добре организирани услуги и спокойна среда в дестинацията.

6.2 Национални характеристики

Британските туристи се отличават с любезност и учтиво общуване. Те предпочитат разговори, които не са на висок тон. Не обичат да им се нарушава личното пространство и спокойствие. Имат интерес към нови култури, музеи, история и са любопитни да обогатят културата си. Обичат да опитват местна кухня и да разнообразяват с вкусовете на храната. Изключително стриктна нация със силно поведение на планиране и пунктуалност, спазват часовете и уговорките си и всичко при тях е резервирано предварително.

6.3 Етнически различия

Обединеното кралство е мултикултурно, което се отразява и в туристическия профил. Туристите могат да бъдат англичани, шотландци, уелсци, северноирландци като всяка група има културни нюанси. Шотландците често отдават голямо значение на природата и планинския туризъм, уелсците ценят локалната природа и националните паркове. Тези вариации влияят на предпочитанията за дестинация. Забележителна е мултикултурната общност във Великобритания. Има много британци с азиатски, африкански или карибски корени, които внасят своите културни навици, кулинарни предпочитания и религиозни изисквания.

7. Тенденции в туристическото поведение

7.1 Дигитализация

Социалните мрежи оказват огромно влияние върху избора, очакванията и поведението на британските туристи. Платформи като Instagram, TikTok, Facebook и YouTube служат като основни източници на вдъхновение. Онлайн платформите като Booking и TripAdvisor влияят силно върху решенията.

7.2 COVID-19

Пандемията от COVID-19 промени туристическите модели и предпочитания на британските туристи за дълъг период от време. След 2020 г. се наблюдават трайни тенденции. Има засилен интерес към безопасни дестинации с добра здравна инфраструктура и нисък риск. Повишава се търсенето на медицински застраховки и гъвкавите условия за резервации с възможност за анулиране. Индивидуалните пътувания придобиват все по-голяма популярност.

7.3 Веган движение и здравословен начин на живот

Британските туристи са сред европейските лидери в адаптирането на здравословен и устойчив начин на живот. Увеличава се броят на хората, които следват веган, вегетариански, „plant-based“ диети, както и активен стил на живот (фитнес, йога, планински спортове). Туристите търсят „wellbeing experience“ – преживяване, което подобрява здравето, настроението и баланса им. Културата за здравето, както на тялото, така и на ума и духа е тенденция, която навлиза все повече и повече в наши дни и много от британците се опитват да се придържат към нея.

7.4 Устойчив туризъм

Устойчивият туризъм е водеща тенденция сред британските туристи, особено сред по-младите поколения като Gen Z и Millennials. Британците все по-често избират дестинации, които имат „зелени сертификати“ и доказателства за устойчиво управление. Бизнесите, които не адаптират политиките си, губят конкурентоспособност и губят британските туристи. Все повече британци избират екологични хотели (UNWTO, 2023).

7.5 Геополитически фактори

Военни конфликти, тероризъм и политическа нестабилност силно влияят на техните пътувания – британците избягват рискови зони и търсят сигурни, спокойни дестинации. Геополитическата обстановка е силен фактор за туристическото поведение на британците. Британските туристи предпочитат дестинации с ясно комуникирани мерки за сигурност, стабилна политическа среда и добра инфраструктура.

Заклучение

Изследването на туристическото поведение на британските туристи показва, че това е една от най-динамичните и икономически значими групи пътуващи в Европа. Британските туристи се отличават с ясно очертани демографски характеристики, устойчиви предпочитания и специфични културни особености, които значително влияят върху техните решения за пътуване. Те проявяват силна ориентация към качеството на услугите, безопасността, удобството и добрата организация, което изисква от туристическите дестинации постоянно да адаптират своята оферта.

Съвременните британски туристи са активни, информирани и критични. Те сравняват, планират, търсят гаранции и разчитат силно на онлайн ревюта, дигитални платформи и персонализирани услуги. Повишената им чувствителност към устойчивото развитие, сигурността и културното преживяване създава възможности за развитие на нови туристически продукти, които да отговарят на техните очаквания.

В заключение, разбирането на туристическото поведение на британците е ключово за всяка дестинация, която желае да увеличи своята конкурентоспособност. Адаптирането към техните нужди, инвестиране в качество, устойчивост и дигитализация е решаващо за привличането и задържането на тази важна група туристи. Бъдещото развитие на туризма ще зависи от способността на дестинациите да предвиждат тенденции и да създават гъвкави, иновативни и ценностно ориентирани туристически услуги, които да отговарят на очакванията на съвременния британски турист.

Използвана литература

- Cooper, C. et al. (2008). *Tourism: Principles and Practice*. Pearson.
- Eurostat Tourism Statistics, online, available at: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Tourism_statistics
- Kotler, P., Bowen, J., Makens, J. (2017). *Marketing for Hospitality and Tourism*. Pearson.
- McIntosh, R., Goeldner, C., Ritchie, B. (1995). *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*. Wiley.
- Middleton, V., Clarke, J. (2001). *Marketing in Travel and Tourism*. Butterworth Heinemann.
- Office for National Statistics (2024). UK Travel Trends.
- Statista (2023). Travel behavior statistics.
- Swarbrooke, J., Horner, S. (2007). *Consumer Behaviour in Tourism*. Routledge.
- UNWTO (2023). *Global Tourism Report*.

INFRASTRUCTURE: BUSINESS AND COMMUNICATIONS

Scientific Conference for Students and Doctoral Students with International Participation, 2026

РЕДАКЦИОННА КОЛЕГИЯ

Председател: Проф. д-р Христина Николова

Отговорен редактор: Гл. ас. д-р Иван Вълчанов

Членове:

Проф. д-р Мариана Янева

Доц. д-р Силвия Терезова

Доц. д-р Мария Николова

Доц. д-р Николай Драгомиров

Доц. д-р Нончо Димитров

Доц. д-р Светослав Калейчев

Гл. ас. д-р Николинка Игнатова

Гл.ас. д-р Георги Димитров

Гл. ас. д-р Мирослав Стефанов

Гл. ас. д-р Атанас Димитров

ИНФРАСТРУКТУРА: БИЗНЕС И КОМУНИКАЦИИ

Дадена за печат на 20.04.2026 г.

ISSN 1314-5061

АКАДЕМИЧНО ИЗДАТЕЛСТВО – УНСС