

ВИСШЕ УЧИЛИЩЕ ПО ЗАСТРАХОВАНЕ И ФИНАНСИ

Чернявский Богдан Александрович

ФИНАНСОВО СТИМУЛИРАНЕ РАЗВИТИЕТО НА ЛОГИСТИЧНАТА ДЕЙНОСТ В СТРОИТЕЛНИЯ ОТРАСЪЛ НА ПОЛША

АВТОРЕФЕРАТ ДИСЕРТАЦИЯ

за академична степен

кандидат на икономическите науки

по професионално направление „Икономика“,

докторска програма „Финанси, Застраховане и осигуряване“

Научни консултанти:

Бритченко Игор Геннадиевич

Доктор на икономическите науки, професор,

София – 2021

I. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДИСЕРТАЦИОННАТА РАБОТА

1. Актуалност на темата на изследването. Удобното географско местоположение на Полша - кръстопът от изток на запад и от север на юг в европейския континент я прави оптимално място за инвестиции и развитие на отраслите, свързани с доставката на произведена продукция в която и да е страна от ЕС, бившият Съветски Съюз и Азия. Полша е страна, където важните транспортни и търговски маршрути, по направление север-юг, изток-запад и обратно се пресичат. Благодарение на този фактор, Полша се отнася към стратегическите страни на картата на Транс-Европейските транспортни мрежи. Маршрутът TEN-T включва 4 транспортни маршрута, които преминават през н територията на Полша. Със всяка изминала година полското правителство постоянно развива и модернизира отечествената си транспортно-логистична система. Съвкупността от такива позитивни фактори, като удобното местоположение, наличния транспортен потенциал, организираната логистична система, материално-ресурсната база и потенциал на местните производители обуславят стремителното развитие на строителния отрасъл, което внася своята съществена роля в развитието на националната икономика на Полша.

Следва да се подчертае, че в технологията на строителната дейност, процесът на транспортиране се явява свързващото и базисно звено, което от една страна подсигурава процеса на производство на строителните материали, от друга страна- тяхната доставка, а от трета страна - обезпечава самият процес на строително – монтажните работи. Следователно, значението на транспорта в строителната логистика е доминиращ. Тясната връзка и взаимозависимост между строителния и транспортния отрасли се обуславят от множество фактори, главен от тях е наличието на ресурсен потенциал за развитие. Отбелязаното по-горе показва актуалността и значимостта на изследваните проблеми за финансово стимулиране прогресивното развитие на логистиката в полския строителен бизнес.

Статистическите данни потвърждават факта, че в общата структура на загубите разходите за логистиката във веригата на доставките в различните страни съставляват от 10% /например в САЩ/ до 20% /в Русия и Сингапур/ от БВП на страната. Разграждането на структурата на тези загуби изглеждат по следният начин: разходите за транспортиране заемат 40-55 %, разходите за поддръжка и съхранение на запасите – 30 – 40%, общо административни и управленски разходи – до 15%. Става очевидно, че особено значима задача е оптимизацията на общата сума транспортни разходи, без понижаване качеството на нивото в логистичните услуги.

Отбелязания кръг от въпроси е във фокусът от интереси на чуждестранни и отечествени учени. С изследването на този проблем са се занимавали такива учени като Антипинко Е., Асаул А., Белоусова Л., Блайк П., Богетофт П., Брыков А., Григорьев М., Долгов А., Гжилъ Б., Голубская Е., Жаворонков Е., Иванова М., Ложкин А., Никитин Н, Никифоров В., Новиков Д., Поповиченко И., Сергеев В., Сobotка А., Суворова А., Теренина И., Харрисон А., Чекалкина А., Чуев С.,

Яворский К. и много други. Обаче, с оглед на непрекъснатото технико-технологично и организационно-управленско общо развитие настоящите изследвания могат да допълнят и съществено да разширят информационната база от лоши оценки, допускателни позитивния опит.

По този начин, всичко казано по-горе прави актуално решението на теоретическите и практическите проблеми в областта на селективния избор от приоритетни инструменти за финансова поддръжка на развитието на логистичната дейност в строителния отрасъл на Полша.

2. Обект и предмет на изследването. *Обект на изследването* е процесът на влияние на логистиката върху повишаване икономическата ефективност и функциониране на строителния бизнес.

Предмет на изследването са теоретически, методически и практически аспекти от организацията на системата от финансови стимули за логистиката като един от ключовите фактори за обезпечаване ефективното развитие на строителството в Полша.

Обхватът на изследването включва два аспекта:

- време – в изследването са използвани данни за периода от 2010 год. до 2018 год.;
- пространство – изследването обхваща територията на Република Полша.

3. Изследователски проблем. В периода на активиране кризисните явления, едновременно от стагнацията на регионалното развитие и засилената конкурентна борба в глобализирания свят, въпросите за избора на действени инструменти за финансова поддръжка развитието на националната транспортно-логистична система и строителния сектор в икономиката придобиват приоритетно значение, тъй като са способни да генерират значителен прираст на brutния вътрешен доход в бюджета на държавата и да станат един от главните източници на обезпечаване конкурентно способността на Полша.

4. Авторска теза. Авторската теза е основана на преценката, че процесът на развитие в строителния отрасъл има сложен, комплексен и многопосочен характер, и се нуждае от държавно регулиране и стимулиране по силата на стратегическото си значение. В качеството на основни условия, предопределящи ефективността на развитие в строителния бизнес, авторът смята, за необходимо да признае наличието на транспортно-логистичен и финансово-инвестиционен потенциал. Изследването на съвременното състояние и условията за развитие на родната транспортно-логистична система, а също и наличието на финансово-инвестиционни регионални възможности създават условия за формирането на съвкупност от методически и практически препоръки за избора на насоки, механизми и инструменти за финансова поддръжка на строителната дейност по територията на Полша.

5. Цел и задачи на изследването. Цел на дисертационното изследване е обосноваване на комплексна стратегия, механизми и инструменти за финансово стимулиране развитието на националната логистична система в строителния отрасъл на Полша.

Съгласно поставените цели в дисертацията бяха формулирани следните задачи:

- да се проучат теоретическите и методическите основи за ефективно развитие на логистиката в строителния бизнес, и да се покаже ролята на финансовото стимулиране и нейното развитие;

- да се анализират факторите и предпоставките за ефективно развитие на полската транспортно-логистичната система, да се оцени съвременното състояние, а също нивото и качеството на логистичните услуги в строителния отрасъл;

- да се определят основните насоки, изследователските механизми и да се обосноват действените инструменти за финансово стимулиране развитието на националната логистична система в строителния отрасъл на Полша;

- да се разработи и предложи за внедряване метод за предимство на избора от инструменти за финансово стимулиране развитието в строителния отрасъл на регионално равнище, оценявайки транспортно-логистичния и финансово-инвестиционния потенциали на региона.

6. Методологията на изследването предоставят основни теоретически концепции, а също и научно-практически изследвания на полски и чуждестранни учени икономисти, посветени на различни аспекти от финансовата поддръжка за развитието на логистиката в строителната дейност.

В качеството си на основни, в дисертационната работа са използвани системен, комплексен, междутраслов, кибернетичен, синергичен и прогностичен подходи. А в качеството си на допълнителни – ресурсен, адаптивен, процесен, проектен, балансов, нормативен, маркетингов, поведенчески, ситуационен, оптимизационен, информационен, структурен и факторен методи на научно изследване.

Отбелязаната съвкупност от подходи определя методическият организационно-управленски модел за реализация на поставените задачи в дисертацията.

Изучаването и анализа на транспортно-логистичния и финансово-инвестиционния потенциал на воеводствата в Полша е проведено като са използвани икономическо-статистическия и сравнителния методи на изследване, а също и с помощта на йерархически рейтингови оценки на регионите. Предимствата при избора на инструменти за финансово стимулиране развитието в строителния отрасъл на регионално равнище се осъществява с помощта на системния метод и факторния анализ.

II. ОБЕМ И СТРУКТУРА НА ДИСЕРТАЦИЯТА

Структурата и обема на дисертацията са определени от целта, задачите и логическата последователност на проведените изследвания. Дисертацията се състои от увод, три раздела, които включват 9 параграфа, заключение, съдържа 14 таблици, 43 рисунки, 4 формули и 4 приложения. Работата е изложена в 164

страници основен текст. Списъкът на използваната литература включва 253 названия. Структура на дисертацията:

УВОД

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧНИ И МЕТОДИЧНИ ОСНОВИ ЗА ЕФЕКТИВНОТО РАЗВИТИЕ В СФЕРАТА НА ЛОГИСТИКАТА В СРОИТЕЛСТВОТО

1.1. Теоретична същност, понятие и значимост на логистичната система

1.2. Финансово стимулиране на логистиката като стратегически инструмент за развитието на строителния отрасъл

1.3. Методични подходи за определяне ефективността на логистичните процеси и финансовото стимулиране в строителната дейност

Изводи към глава 1

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ НА СЪВРЕМЕННОТО РАЗВИТИЕ НА ЛОГИСТИЧНАТА СИСТЕМА В ПОЛША

2.1. Фактори и предпоставки за ефективно развитие на националната логистична система и мрежа за доставки

2.2. Структурна декомпозиция и аналитична оценка състоянието на развитие в полската логистика

2.3. Влияние на съвременните логистични подходи за развитие на строителния отрасъл в Полша

Изводи към глава 2

ГЛАВА 3. НАСОКИ, МЕХАНИЗМИ И ИНСТРУМЕНТИ ЗА ФИНАНСОВО СТИМУЛИРАНЕ РАЗВИТИЕТО НА НАЦИОНАЛНАТА ЛОГИСТИЧНА СИСТЕМА В СТРОИТЕЛНИЯ ПОЛСКИ ОТРАСЪЛ

3.1. Държавна поддръжка и стимулиране развитието на конкурентно-способността в логистичната система при развитието в строителната сфера

3.2. Финансова поддръжка за внедряване технологични иновации в целите за ефективното развитие на националната логистична сфера и мрежата на доставки

3.3. Стратегически насоки за повишаване ефективността при функциониране на логистичната система и предимството на финансово стимулиране при развитието в строителния отрасъл на Полша

Изводи към 3 глава

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНА ЛИТЕРАТУРА

ПРИЛОЖЕНИЯ

III. КРАТКО ОПИСАНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННАТА РАБОТА

В **увода** са представени актуалността, предмета и обекта на дисертацията, задачите и методологията на изследването, а така също обосновано теоретично и практическо значение на получените резултати.

В първа глава „**Теоретични и методични основи на ефективното развитие сферата на логистиката в строителството**“ е разкрита същността на логистичната система: определени са теоретичните основи на нейното ефективно

развитие; обосновано е значението и ролята на логистиката като стратегически инструмент за развитие на строителния отрасъл. Изследвани са методическите подходи за определяне ефективността на логистичните процеси и оценки на финансовото стимулиране в строителната дейност.

В първи параграф **„Теоретична същност, понятие и значение на логистичната система“** е представена морфогенезата на логистичната система, обосновани са същностните характеристики и теоретико-методичните аспекти в ефективното развитие на строителния бизнес.

Анализът на научните работи по проблема за проявяване значимостта и ролята на логистиката в ефективното развитие на строителния отрасъл свидетелства, че в съвременната наука този фактор няма всеобхватна оценка, нейното осветляване се свежда основно до тясно насочен анализ върху влиянието на конкретни фактори, влияещи показателя на ефективността. Множеството неясноти водят до отсъствие на систематизиран опит, подобрението на всички съставляващи логистичния процес в строителството ще формира обща представа за това понятие.

В дисертацията се утвърждава, че историческото развитие на понятията „логистика“ и „логистична система“ са неразривно свързани с еволюцията на пазарните отношения, по време на която се е изменило съдържанието и се е разширило значението на посочените термини. Логистиката е един от ключовите организационно-стимулиращи фактори на обслужващото пространство в широк смисъл или на макро равнище, който е представен като агрегат на ниво национални и/или глобална икономики. В тесен смисъл или на мезониво, логистиката играе водеща роля в повишаване ефективността на устройството при териториално – локалната икономика. По такъв начин, логистичната система става тази динамична съставяща, която свързва дейност и взаимодействие на различни субекти с цел стимулиране социално-икономическият ръст.

Комплексната характеристика на логистичната система на всяко ниво в йерархията като цялостно системно образувание, включващо в себе си процесуални елементи на събития, разпределени във времето, трябва да обхваща съвкупност от пространствено-времеви параметри.

Анализирайки представения до широк достъп научен потенциал по дадения въпрос, е позволил автора на дисертацията да обобщи в графична форма процесът на организационно-управленската структура в логистичната система при строителството (рис.1).

Авторът акцентира вниманието на това, че логистичната система е темпорална система(система на разпределени във времето елементи – събития), която има при това фиксирано пространствено представяне.

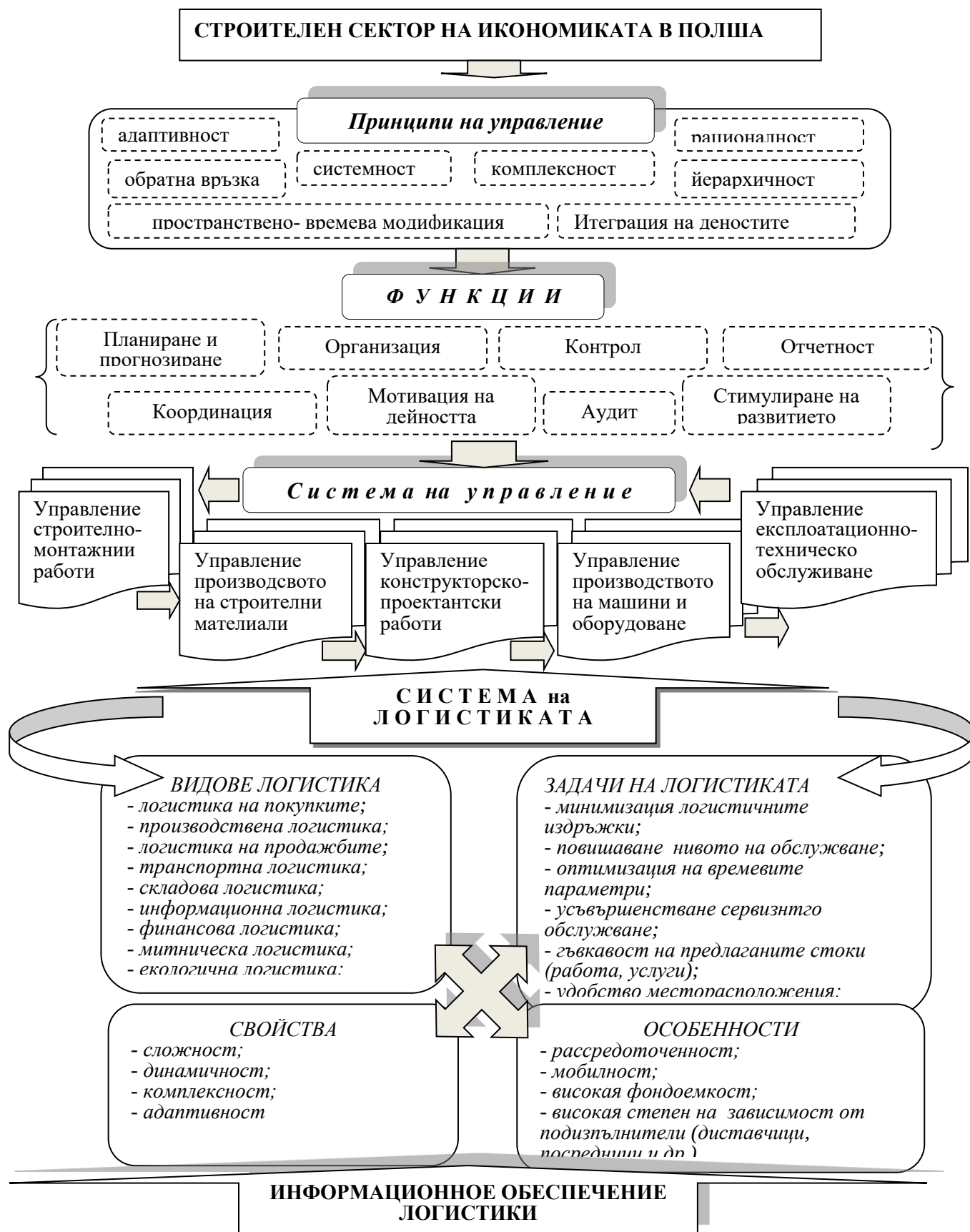


Рис.1. Организационно- управленска структура на логистичната система в строителството

В работата е представено определително описание на логистичната система като изкуствена, сложна, открита, ергатична, технико-технологична, еколого-социално-икономическа, пространствено-времева система за оптимизирано моделиране доставките на необходимите стоки в нужното време на конкретния потребител.

Значимостта на логистиката в ефективното развитие на строителния сектор от икономиката се състои в нейното предназначение, а именно за построяване оптимизационни модели, които отговарят на въпроса „как да е направи така, че“, т.е. предназначени за търсене тези значения на изходните показатели, които ще обезпечат желаната стойност при определени ограничения.

Нестихващият интерес към логистиката в строителната сфера се свързва още и с това, че при използване логистичния подход се отбелязва значителна икономия (30-50%) на всички видове материални ресурси, повишава се скоростта на възвращаемост при оборотния капитал, съкращава се времето (25-45%) за движение потока материални ресурси от първичната точка на доставка до крайния потребител, понижава се общото ниво от загуби на строителната дейност и се достига по-пълно удовлетворение на потребителите в качеството на услугата и придобитите обекти.

Във втори параграф на дисертацията **„Финансовото стимулиране на логистиката, като стратегически инструмент за ефективно развитие на строителния отрасъл“** се разкрива характера на съвременните тенденции в процесите за развитие строителния отрасъл, обосновава се инструменталното качество на логистиката като метод за повишаване ефективността на строителния бизнес, а също и повишаване конкурентно способността.

Строителството във всяка страна по света е било индикатор и приоритет за социално-икономическо развитие. Явявайки се един от най-мощните лостове за развитие, планомерното и ефективното функциониране на строителния сектор обуславят всестраниното развитие на регионалната икономика, а така също и на цялата страна. Формирането на логистичните системи и мрежи за доставки обединяват всички субекти в един добре смазан механизъм на взаимоотношения, позволяват да се организира координация на управление в технико-технологичните, икономически-финансовите, материалните, информационните потоци и процеси, а също обезпечават тяхната оперативност, синхронност и висока резултативност.

Заедно с това, стратегическото значение на строителния, а също и транспортно-логистичния сектори на националната икономическа система активизират един от най-важните въпроси – проблемите за стимулиране и финансиране на тяхната дейност, разработка и внедряване на най-новите технологии, които повишават ефективността и функциониране.

Но, трябва да се подчертае, че е нужно да се разделят и в никакъв случай да не се отъждествяват две основни понятия в този въпрос – стимулиране развитието на строителния отрасъл чрез повишаване ефективността на логистичните процеси

и нейното финансиране. В този случай първостепенно значение имат именно финансовите форми за стимулиране развитието на строителния и логистичния сектор в националната икономика. В областта по внедряване на иновационните разработки, съвременните технологии и материали в процеса на тяхната дейност за сметка на собствени финансови ресурси за стопанска дейност, най-често е по силите само на големите играчи на пазара. Представителите на средния и малък бизнес поставят на първо място въпросите за самозадоволяване дейността си, понижаване нивото на непродуктивни загуби и брак, спазване графика за изпълнение на поставените задачи. В тази връзка, особено значение получават комплексното изследване и анализ на основните и перспективни форми, а така също и направления за стимулиране финансирането на отбелязаните отрасли, включвайки и използването на чуждестранния опит.

В дисертацията е представен смисловия пълнеж на понятието „финансово стимулиране“, в това число в стратегическите сектори на националната икономика като логистичния и строителния отрасли(рис.2).

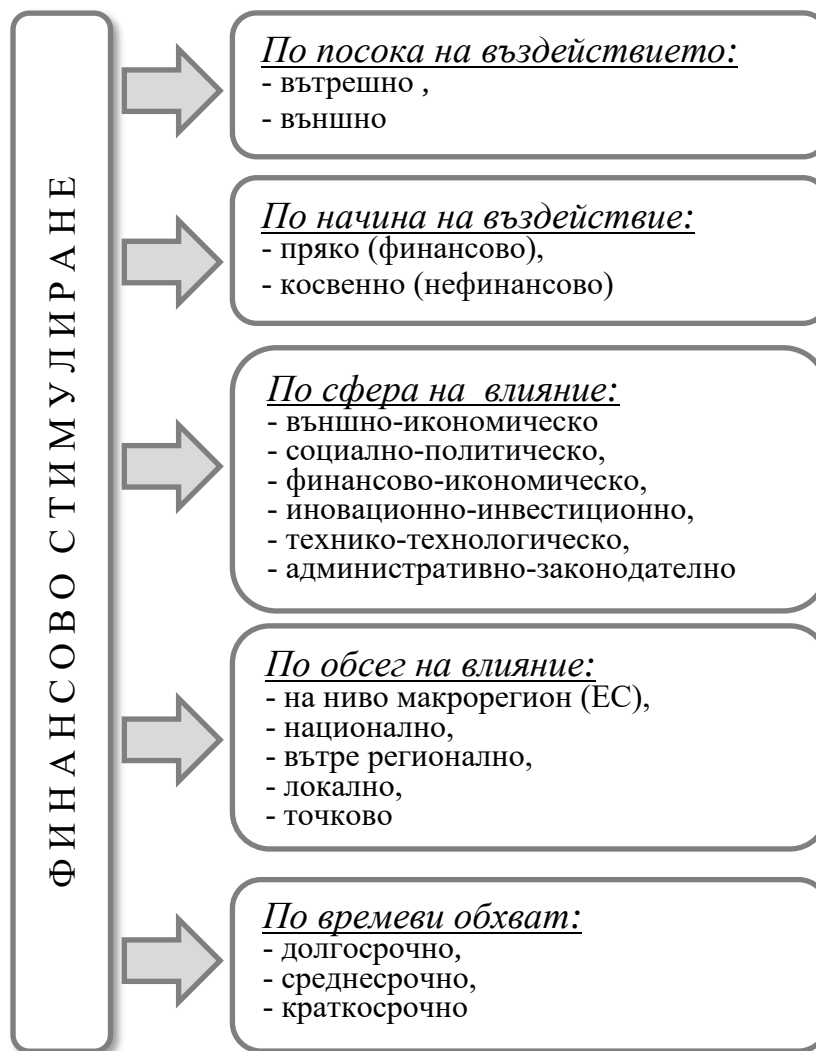


Рис.2. Смеслов пълнеж на понятието „финансово стимулиране“

В това изследване се подчертава тясната връзка и взаимозависимост между финансовото стимулиране и финансовото регулиране. Авторът на работата акцентира вниманието на факта, че финансовото стимулиране се явява като един от методите за регулиране пропорциите в народното стопанство. Изменението на пропорциите (например между натрупване и потребление – бележка на автора) се обуславя не само от конкретната ситуация, установени на отечествения пазар, но и зависи от въздействащите методи на държавното финансово стимулиране. Именно това формира степента на благоприятния инвестиционен климат в страната (в това число и в строителния отрасъл – бележка на автора), който непосредствено се свързва с нивото на инвестиционна безопасност, и особено за чуждестранните инвеститори.

Всичко, по-горе отбелязано актуализира въпроса за избор на действени инструменти при финансовата поддръжка за развитието на националната транспортно-логистична система и строителния сектор в икономиката, които в период на пандемична криза получават приоритетно значение, тъй като са способни да генерират значителен прираст на brutния вътрешен доход в бюджета на държавата и да станат един от главните източници на обезпечаване конкурентно способността на Полша.

В трети параграф **„Методични подходи за определяне ефективността на логистичните процеси и оценка на финансовото стимулиране в строителството“** е изследван методическия инструментариум за определяне комплексната оценка на ефективността от логистичните процеси, а също и оценка на финансовото стимулиране в развитието на строителния бизнес.

Актуалността и значението на разработения методически инструментариум за оценка на ефективното функциониране при логистичната система се основава, преди всичко, от съвременното развитие на логистиката в света и в Полша. В макроекономически мащаб повишаване нивото на ефективността при функциониране на логистичната система в строителната сфера пряко зависи от това, колко се разходват от финансовите ресурси за развитието на националната транспортно-логистична инфраструктура, доколкото е действена системата от нормативно-правови регулатори за логистичната дейност, а също и какво е качественото ниво на оказваните логистични услуги.

За повишаване равнището на точност и достоверност анализът за ефективността на логистиката в строителния бизнес се използват множество различни математически, икономико-математически методи и модели. Най-голямо разпространение и популярност сред методите и техническите способности са получили следните: елементарни методи (процентни съотношения, изчисления, разлики, сравнения); математически методи на статистика (индексни, факторни методи, дисперсионен анализ, модели на корелационно-регресионен анализ и др.); системни и комплексни подходи на оценки; иконометрични методи и модели (такива, като XYZ и анализ ABC); метод за оценка на натуралните показатели.

Следва да се констатира фактът, че в наше време още не е изработен единен методологичен подход за количествена оценка ефективността на функциониране логистичния мениджмънт в строителния бизнес. Може да се смята, че рационалният комплексен методически подход, при който ефективността на логистичния процес, или конкретни логистични решения и операции от този процес, а също и функционирането на логистичния мениджмънт (в това число и финансовия – бележка на автора) като цяло може да бъде представен като система от показатели, които могат да отразят всички аспекти на логистиката в строителната дейност при зададено ниво на оптимални издръжки. Безспорно е, че комплектът от показатели за такава комплексна оценка на логистичния мениджмънт трябва да е в зависимост с целите на стратегическото и оперативно управление.

Според мнението на автора, в състава на методиката от съвкупни оценки за ефективността на логистичните процеси и оценките на финансовото стимулиране в строителната дейност трябва да влизат следните показатели: част от логистичните загуби в структурата на общите загуби в строителството, оборот на логистичните активи, показатели на модела за стратегическа печалба(ROA, RONW), рентабилност в контекста на каналите за продажби, коефициент на самофинансиране.

Резюмирайки горе изложеното може да се направи извод, че използването на логистиката в строителната дейност е способно както многократно да увеличи предимствата, така и значително да нивелира съществуващите недостатъци. И тези потенциални възможности произлизат непосредствено от самата природа на логистиката, инструментариумът, който е предназначен за постигане на свързаност и синергия във финансово-икономическите интереси на всички участници в строителния бизнес, отразени, преди всичко в системата от показатели и тяхната дейност.

Във втора глава от дисертацията **„Анализ на съвременното развитие на логистичната система в Полша“** е направена оценка на факторите и предпоставките, съвременното състояние на развитие в полската логистичната система, а също е направена и диагностика на влиянието в съвременните логистични подходи за развитието на строителния отрасъл.

Първият параграф **„Фактори и предпоставки за ефективно развитие на националната логистична система и мрежа за доставки“** е посветен на въпросите изследващи основните позитивни и негативни фактори за ефективно функциониране на полската транспортна и логистична система, в това число и в строителството, също и динамиката на техните параметри.

Аналитичния разрез и обобщения анализ на предпоставките за съвременното състояние и развитието на транспортно-логистичния потенциал и строителния отрасъл в Полша позволяват да се представят в дисертацията следните обобщения. Така, оценявайки фактори и предпоставки за ефективно развитие на националната логистична система и мрежата от доставки(в това

число и в строителството-бележки на автора) преди всичко следва да се отбележат главните от тях.

Един от най-привлекателните фактори се явяват политическата и икономическата стабилност в страната. Следва да се акцентира вниманието върху това, че едно от главните предимства на Полша това е човешкия потенциал. Освен това, полската икономическа система заема високи позиции на конкурентно способност и високо ниво на привлекателност в качеството си на производствена площадка. Трябва да отбележим, националните стокопроизводители имат широк неограничен достъп до пазарите на Евросъюза като цяло, следователно, и към стремглаво усъвършенстващата се система на инфраструктурата.

Следващият по значение стратегически фактор за развитие на строителния отрасъл в Полша е подходящото местоположение. Удобното географско разположение на кръстопът между източно-западните и северно-южните части на Европа правят страната оптимално място за инвестиции в развитието на тези отрасли, които са ориентирани към доставка на произведена продукция в която и да е страна от ЕС, бившия Съветски Съюз и Азия. Полша е страна, където важни транспортни и търговски маршрути, векторно насочени север – юг, запад – изток и обратно се пресичат. Именно, благодарение на този фактор, Полша се отнася към възловите страни на картата на Транс-Европейската транспортна мрежа.

Във втори параграф *„Структурна декомпозиция и аналитична оценка състоянието в развитието на логистиката в Полша „* са представени и анализирани структурните елементи на логистичната система в страната, а също е представена динамичната характеристика и нейното функциониране в контекста на последните години.

В технологията на строителната дейност транспортния процес е свързващото звено, което от една страна обезпечава със строителни материали процесът на производство, от друга страна – тяхната доставка, а от трета – осигурява самия процес на строително – монтажни работи. Следователно, значението на транспорта като компонент в системата на строителната логистика е доминиращо. Тясната връзка и взаимосвързаност между строителния и транспортния отрасли се обуславя от множество фактори, като главен от тях е наличието на ресурсен потенциал за развитие. Това се потвърждава напълно от статичната информация за развитие на транспортния отрасъл през анализирания период.

От началото на 1990 години се наблюдава прогресивно доминиране на автомобилния транспорт при превоз на товари, в това число и за строителния отрасъл, изразени в тонаж и в транспортни показатели. На второ място е железопътния транспорт. Обемът на товарните превози със железопътния транспорт остава стабилен на аналогично ниво от 2010 година. Трето място, съгласно обнародваните статистически данни, заема водният (речния и морски) транспорт. И, накрая, четвърто място с прогресивен импулс на прираст по обема на превозени товари е въздушният транспорт.

В общата логистична структура на Полша в качеството си на отправна точка е базовото планиране на националните и регионални автомобилни пътища. Моделът на железопътната мрежа обхваща основните полски ЖП линии, в това число и линиите с международно значение. Отбелязаните структурни мрежи от автомобилни и ЖП пътища влизат в състава на наземната част на единната транспортно-логистична система на Полша. Четири главни полски морски пристанища на южното крайбрежие на Балтийско море са свързани с основните пристанища по света. Първостепенно значение за националната икономика имат следните пристанища: Шчечин, Гданск, Гдиня и Свиноуйсце. Част от полските пристанища имат морско-речен профил, например Шчечин, Полица и Степница. Неразделни елементи на логистичната полска система са контейнерните терминали и логистичните центрове(CL). Така, към числото на най-големите, концентрирани на пресичането на основните транспортни пътища, се отнасят: CL в Познан, CL във Вроцлав, CL във Варшава, CL в Малашевич, CL в Медика.

Днес в Полша функционират около 15 летища, които ежегодно посрещат и изпращат товари и пътници от различни ъгли на нашата планета. Най-голямото полско летище е „Шопен“ Варшава.

Полша е един от световните лидери по развитост инфраструктурата на ЖП транспорта. По данни на Международния съюз на железните пътища (International Union of Railways – UIC) Полша заема 9-то място в света по дължина и качество на железните пътища. В страната функционират 70 лицензирани ЖП превозвачи.

Изложеният в дисертацията анализ позволява да се резюмира следното: транспортно-логистичния потенциал на Полша е представен от всички видове транспорт, нужни елементи на линейната и точковата инфраструктури с позитивна динамика на развитието, което, на свой ред обуславя ефективността на развитие съпътстващите отрасли на народното стопанство, в това число и строителния сектор в икономиката.

В трети параграф ***„Влияние на съвременните логистични подходи в развитието на строителния отрасъл в Полша“*** са разкрити функционалните възможности на транспортно -комуникационната система.

Строителния сектор в икономиката е един от материалоемките отрасли на народното стопанство. Специфичното тегло на строителните материали и конструкции в сметната стойност на строителството и достига 70-80% от разходите. Във основа на това, в дисертацията се акцентира върху ефективността на функциониране при строителните компании, което зависи в голяма част от интеграцията на съществуващите системи за управление, снабдяване, производствени транспортни, а също и процесите на продажби осъществяване при строителството на обекти.

Изследвайки най-прогресивните научни подходи за усъвършенстване системите на управление ресурсното обезпечаване в строителния бизнес, авторът на дисертацията определя водещо място на прилагането съвременните логистични подходи. Благодарение на иновационните технологии, приложими в наше време в

логистиката се оптимизира възможността оперативно, ритмично и синхронно да се управляват потоците от всички видове ресурси необходими при строителството, а също и максимално да се удовлетвори търсенето на необходимите суровини и продукция, доставяйки ги до потребителя в нужните срокове с минимални загуби.

Използване на логистичните методи в управлението на практика ще позволи на строителните компании да понижат издръжката на производството, да повишат производителността, а и да подобрят качеството на построените строителни обекти, което в крайна сметка ще позволи да се получи конкурентно предимство на пазара.

Аналитичната параметрична оценка на строителния сектор и транспортно-логистичната система в Полша дава основание да се обозначат основните направления, механизми и инструменти на действена финансова поддръжка на тяхното прогресивно развитие.

Панорамния преглед на измененията, случващи се в строителната сфера с разлика 7 години позволяват да се направят следните обобщения (табл.1)

Таблица 1

Параметричен анализ на абсолютните изменения в основните икономически показатели за развитие на строителството в Полша

	2011 г.	2018 г.	Разлика
Стойност на строителния пазар, (млрд зл)	191	226	18%
Количество помещения, и жилища, предадени в експлоатация, (тысяч)	131	185	41%
Среден размер на бруто заплата в строителството, (зл)	3701	4905	33%
Площ нежилищни сгради, предадени в експлоатация (млн м ²)	12,5	16,0	28%
Средна цена на жилище на първичния пазар в 10-те най-големи градове (зл)	4707	5305	13%
Производство на бетонова маса (млн т)	55,1	58,4	6%
Производство на цимент (млн т)	19	19	0%
Брой работещи в строителството (хиляди човека)	1318	1232	-6%
Количество дадени ипотечни кредитизна покупка на жилище (хиляди договори)	231	213	-8%
Производство на асфалт (млн т)	1,9	1,7	-14%
Скоростни пътища и автомагистрала (незавършено строителство, в началото на годината), (км)	1350	1150	-15%
Количество активни строителни фирми, с количество трудоустроени повече повече от 9 човека	5476	4625	-16%
Средна площ на помещения и жилища, предадени в експлоатация (м ²)	107,1	90,3	- 16%
Стойност на строителния пазар като дял от БВП (%)	12,3%	10,7%	-1,6 пп.

Така стойността на строителния пазар се е увеличила с 18% и съставлява в края на 2018 година 266 милиарда злоти, което заема 10,7% от БВП на страната. Положителната динамика фиксирана по следните параметри: количество помещения и жилища, предадени в експлоатация (+41%), среден размер на заплатата бруто в строителството (+33%), площ на нежилищни сгради, предадени в експлоатация (+28%), средна цена на жилищата на първичния пазар в 10-те най-големи градове (+13%) и производство на бетон (+6%). Заедно с това, се наблюдава стагнация по следните показатели: средна площ на помещенията и жилищата, предадени в експлоатация и броя активни строителни фирми, с количество трудоустроени над 9 човека (-16%), скоростни пътища и автомагистрали (-15%), производство на асфалт (-14%), броя отпуснати ипотечни кредити (-8%)¹ а също и общия брой работещи в строителството (-6%).

Според публикувания доклад на Sprecis със заглавие „Строителния пазар в Полша 2019-2015“, през 2020 година стойността на строителния пазар в Полша може да достигне рекордно ниво от 250 милиарда злоти. За сравнение, в пика на предходния бизнес цикъл в строителството, тоест през 2011 година, то е достигнало 191 милиарда злоти.

Основен обезпечаващ фактор при развитието в строителния бизнес на Полша е собственото производство на строителни материали. Към днешния ден, развитието в строителната сфера е достигнало такива мащаби, че предпочитанието да се използват съвременни строителни материали е станало едно от важните изисквания на потребителите в контекста за осигуряване енергийна, екологична и противопожарна безопасност. Например, Полша е световен лидер по количество производство на газобетон. Този материал е бил използван при 37% от всички издигнати в последно време строителни обекти, половината, от които са жилища. Трябва да се отбележи, че от гледна точка загубите, използването в процеса на строителство такъв вид проекти от газобетон е икономически изгоден. Друг много използван материал в строителството е силиката. С производството на силикат в Полша се занимават около 30 компании, обемът на произведената продукция стига около 300 милиона бройки от изделието. Следващият по популярност строителен материал е дървесината. Ще отбележим, че точно жилищни домове от дърво дълго време са най-популярни в Полша. Един от главните производители и доставчици на готови дървени къщи са компаниите «Bien Haus-Polska» и «Unibud».

Всичко казано по-горе свидетелства за това, че развитието на полския строителен пазар поражда ръст в търсенето на най-новите строителни технологии и материали, които отговарят на европейските стандарти за качество, безопасност, екологичност и енергоефективност. При важните фактори за ефективност на развитието изпъква взаимодействието между технологичност и иновационна ориентираност дейността на всички участници в строителния бизнес.

В дисертацията се подчертава, че съвременните реалности за функциониране на компаниите в сферата на снабдяването в строителния бизнес

гравитират към вътрешен стремеж за независимост и автономност от една страна, а от друга – стремеж към оперативно и своевременно обезпечаване строителното производство с цел постигане максимална взаимосвързаност и ефективност в изпълнението на логистичните операции от всички участници в мрежата на доставки. Всички тези стремежи предопределят нуждата от търсене на нови форми и методи за интеграционно взаимодействие на всички партньори по веригата на доставките, което може да се реализира на база логистичния подход.

В трета глава на дисертацията „Насоки, механизми и инструменти за финансово стимулиране развитието на националната логистична система в строителния отрасъл на Полша“ са разкрити ролята и значението на държавната поддръжка за развитието на логистичния и строителен отрасли в полската икономика; направено е изследване на финансовата поддръжка за внедряване технологични иновации с цел ефективното развитие на националната сфера за логистика и мрежа от доставки, също така е предложен организационно – управленски модел за повишаване ефективността на развитие в строителния бизнес на база селективния избор от инструменти за финансово стимулиране.

В първи параграф *„Държавна поддръжка и стимулиране развитието конкурентно способността на логистичната система в развитието сферата на строителството“* е представен детайлен анализ на държавната поддръжка за развитието на логистиката и строителството в полската икономика.

Разклонената и инфраструктурното развита полската логистичната система предопределя многообразието от управленски и бизнес решения, основавайки се на инвестирани средства от финансово-кредитни учреждения, влиятелни разработчици, разделяйки рисковете между държавата и бизнеса във формата на проекти с държавно и частно партньорство, и реализация на мащабни инфраструктурни проекти, финансирани с фондове от ЕС.

Авторът на дисертацията изследва системата на държавна поддръжка и стимулиране развитието на транспортно-логистичния сектор в икономиката и строителния отрасъл на Полша. Трябва да се отбележи водещата роля в организацията и реализацията на инициативите за инвестиции на полската агенция за информация и чуждестранни инвестиции (PAIIZ). Под неин патронаж се осъществяват всички стратегически важни проекти за инфраструктурно развитие, поддържа се комуникация между чуждестранните инвеститори и изпълнителните органи на властта, решават се в оперативен режим правови, организационни, финансови и технически въпроси за тях. Освен това, с цел реализацията на инфраструктурните проекти в транспортния отрасъл, финансирани от фондовете на ЕС, бе създаден Център за транспортни проекти (CEUTP). От 2014 година до наши дни, доколкото е планирано вливането на 72,5 милиарда евро от фондовете на ЕС в икономиката. Тези ресурси се насочват към реализация на 6 национални и 16 регионални програми за политика на сближаване. Значителен дял от това финансиране е насочена към повишаване общото ниво на деловата активност от

субектите в стопанската дейност (в това число строителния и логистичния сектори на полската икономика) и активиране дейността на инвеститорите.

В дисертацията се изследват аспектите за използване дългосрочни банкови кредитирания и други преференции на централните, а също и регионалните органи на властта с цел строителство на складова логистична недвижимост и реализация на мащабни инфраструктурни проекти.

Проведения анализ на активните действия от държавна поддръжка и стимулиране развитието системата на националната инфраструктура от страна на полското правителство потвърждава стратегическия вектор и националните интереси в развитието на Полша като транспортно-логистичен възлов европейски център, обединяващ интересите на транспортни превози и ресурсно обезпечаване на деловите партньори от Европа и Азия. В условията на икономическа нестабилност и активиране кризисните явления полската логистична система се е утвърдила като високо технологична, иновационно насочена, инфраструктурно обезпечена от държавата в съответствие с високите изисквания за оперативност, безопасност, фискална прозрачност в стоковите потоци, екологичност на транспортните превози и безопасност на товарите.

Във втори параграф *„Финансова поддръжка при внедряването на технологичните иновации с цел ефективното развитие на националната логистична сфера и веригата на доставки“* е проведено изследване на финансовата поддръжка за производство и реализация технико-технологичните и организационните иновации при осъществяване транспортните превози, също и осигуряването наличното ниво на логистичните услуги.

В дисертацията се обръща особено внимание на това, че поддръжката от полското правителство за развитие на родната транспортно-логистична система получава приоритетно значение, тъй като този отрасъл е способен да генерира значителен прираст на brutния вътрешен доход в бюджета на държавата и да стане един от главните източници подsigуряващи конкурентно способността на държавата.

От своя страна е очевиден фактът, че без финансова поддръжка внедряването прогресивните иновационни технологии и разработки в сферата на транспорта и логистиката е невъзможно да се удържи високото ниво конкурентно способност. Авторът отбелязва тенденцията на ръст в притока на национални и чуждестранни инвестиции в тази сфера от икономиката, което като следствие, ще доведе до повишаване иновационната и внедряваща активност, така също и нивото на националната конкурентно способност в резултат оптимизацията на загубите в логистиката и повишаване качеството на предоставените услуги. Според автора обаче, тази задача трябва да стане един от важните елементи в националната стратегия за развитие. Важна е да се отбележи, че в Полша отсъства утвърдена държавна програма за развитие на логистиката. Също така отсъстват нормативно правови актове, които биха определили особения приоритет на

стратегическо значение и да определят определянето на финансовите, материално-техническите ресурси в националната транспортно-логистична сфера.

В третия параграф **„Стратегически посоки за повишаване ефективността на функциониране в логистичната система и важност на финансовото стимулиране в развитието на полския строителния отрасъл“** са разкрити въпросите за комплексен подход към държавна финансова поддръжка и стимулиране развитието на логистиката в строителната сфера на ниво региони.

Една от значимите задачи за конкурентно способно развитие на строителния сектор в икономиката на Полша е неговата финансова поддръжка от държавата на регионално ниво.

Транспортно-логистичния и финансово-инвестиционния потенциали на регионите се изследват в дисертацията като обекти на финансово стимулиране и инвестиране от страна на правителството и регионалните органи на властта. Заедно с това, се подчертава, че те играят роля на базови условия за ефективно развитие на строителството. По този начин, безусловно и взаимно допълваща е връзката, където ефективността на строителната дейност директно е във връзка с транспортно-логистичните и финансово-инвестиционните фактори. За тяхната количествена и качествена оценки е целесъобразно да се използва подход на ресурсния фактор, който дава възможност да се конкретизират съставлящите потенциала в разреза на групите: наличност на действащи свободни икономически зони(СИЗ), наличие на логистични центрове, мощности за производство на строителни материали, достатъчно количество на трудови ресурси и кадрови потенциал с висока квалификация, технико-технологичен потенциал, инфраструктурно подsigуряване (брой летища, пътища с твърдо покритие, международни магистрали, речни и морски пристанища), информационно обезпечаване и др.

СКАЛА ЗА ОЦЕНКА НА ПОТЕНЦИАЛА

	<i>Транспортно-логистичен потенциал</i>			
<i>Финансово-инвестиционен потенциал</i>	1A	2A	3B1	
	1B	2B	3C1	
	1C	2C	3B2	3D
		3A	3C2	

- 1A – висок финансово-инвестиционен потенциал/висок транспортно-логистичен потенциал;
- 2B - висок финансово-инвестиционен потенциал /среден транспортно-логистичен потенциал;
- 1C - висок финансово-инвестиционен потенциал /нисък транспортно-логистичен потенциал;
- 2A - среден финансово-инвестиционен потенциал /висок; транспортно-логистичен потенциал;
- 2B - среден финансово-инвестиционен потенциал /среден транспортно-логистичен потенциал;
- 2C - среден финансово-инвестиционен потенциал /нисък транспортно-логистичен потенциал;
- 3A - нисък финансово-инвестиционен потенциал /висок транспортно-логистичен потенциал;

3B1- по-нисък от средния финансово-инвестиционен потенциал /по висок от средния транспортно-логистичен потенциал;
 3C1- по-нисък от средния финансово-инвестиционен потенциал /среден транспортно-логистичен потенциал;
 3B2 – по-нисък от средния финансово-инвестиционен потенциал / по-нисък от средния транспортно-логистичен потенциал;
 3C2 – по-нисък от средния финансово-инвестиционен потенциал /нисък транспортно-логистичен потенциал;
 3D – екстремално нисък финансово-инвестиционен потенциал /екстремално нисък транспортно-логистичен потенциал

Рис. 3. Скала за оценяване на полските региони в детайлите по транспортно-логистичен и финансово-инвестиционен потенциали

За сравнителен анализ на финансово-инвестиционния и транспортно-логистичния потенциали в детайли по региони бяха използвани аналитични данни от отчетите на: «Rynek budowlany w Polsce 2019-2025 – Analiza 16 województw», «Logistyka w Polsce - Raport 2017», «Podsumowanie 2019 – 10 faktów o rynku magazynowym w Polsce» (рис. 4). На всеки избран показател беше добавена йерархична рейтингова оценка, която в последствие се сумира при разчетите на общия рейтинг на региона. В резултат на това беше открито събирателно сходство на регионите при разглеждане взаимно влияещите потенциали на развитие в строителния сектор на полската икономика, което е позволило да бъдат оценени съгласно скалата за оценяване(рис.3.)

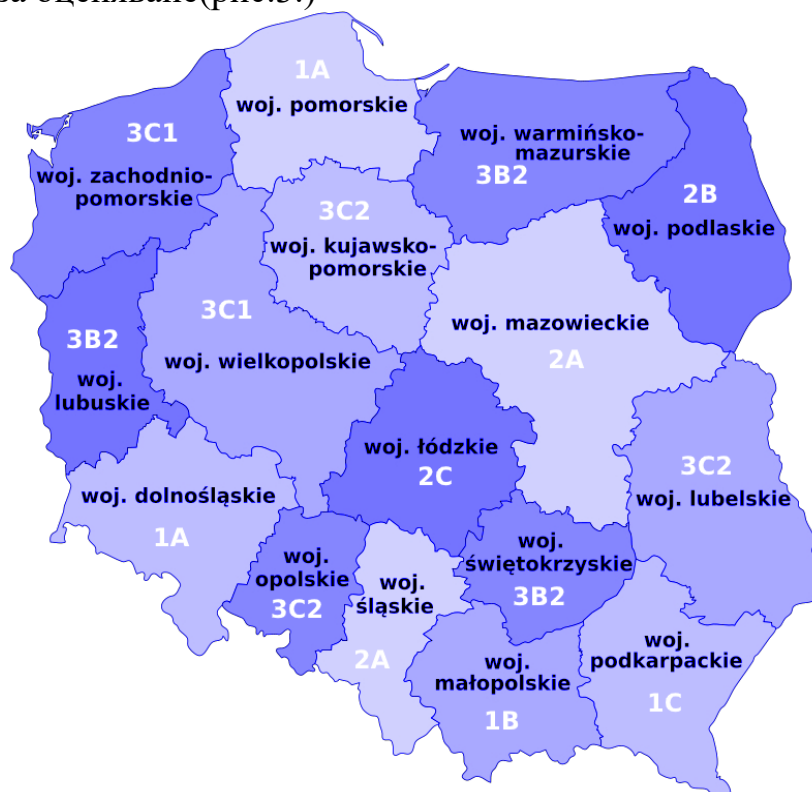


Рис. 4 Сравнителна оценка на полските региони в контекста на транспортно-логистичния и финансово-икономическия потенциали

Като цяло, организационно-управленския модел на селекция, формирането на пакета от финансови инструменти за стимулиране развитието на строителния отрасъл и тяхното внедряване в практиката е представен на рис.5.



Рис.5. Организационно управленски модел за повишаване ефективността на развитие в строителния бизнес на основа селективния избор на инструменти за финансово стимулиране

Първи, втори и трети етапи (оценка на транспортно-логистичния потенциал в полските региони, оценка финансово-инвестиционния потенциал и създаване на

матрица) съставят основата на аналитичния блок. Следващите четвърти и пети етапи (определяне положението на изследваните региони в матрицата, а също селективен избор на инструменти в съответствие с матрицата от важни инструменти за финансово стимулиране развитието на строителния отрасъл) влизат в състава на блока за разработки на решения. Контролния блок за организационно-управленски модел включва 2 етапа: прилагане инструменти за финансова поддръжка и определяне ефекта от внедряване инструментите за финансово стимулиране на основа оценки от индикаторите за делова активност в строителния сектор на икономиката.

Матрицата за финансово-управленски решения по избора на инструментите за финансово стимулиране развитието на строителния бизнес е основана на съотношението между нивата транспортно-логистични и финансово-инвестиционни потенциали на воеводствата в Полша. Двете нива на транспортно-логистичния потенциал в региона(високо и ниско) и положителното, а също отрицателното значение на оценката от финансово-инвестиционния потенциал съответстват на предложените 8 варианта решения, позволяващи на упълномощените органи на управление да изберат най-целесъобразните и отговарящи на обективната реалност действени инструменти за финансова поддръжка на строителния отрасъл. Безусловно, важни фактори за първенство на избора конкретните финансови инструменти ще са: финансовите възможности на региона, нивото на готовност за внедряване оптимизационни модели на развитие и реализация финансовия инструментариум, а също и стратегическите приоритети на региона.

В зависимост от сегментирането на воеводствата, разглеждайки съотношението между финансово-инвестиционния и транспортно-логистичния потенциали, предлагаме регионите да се разпределят по осем сектора.

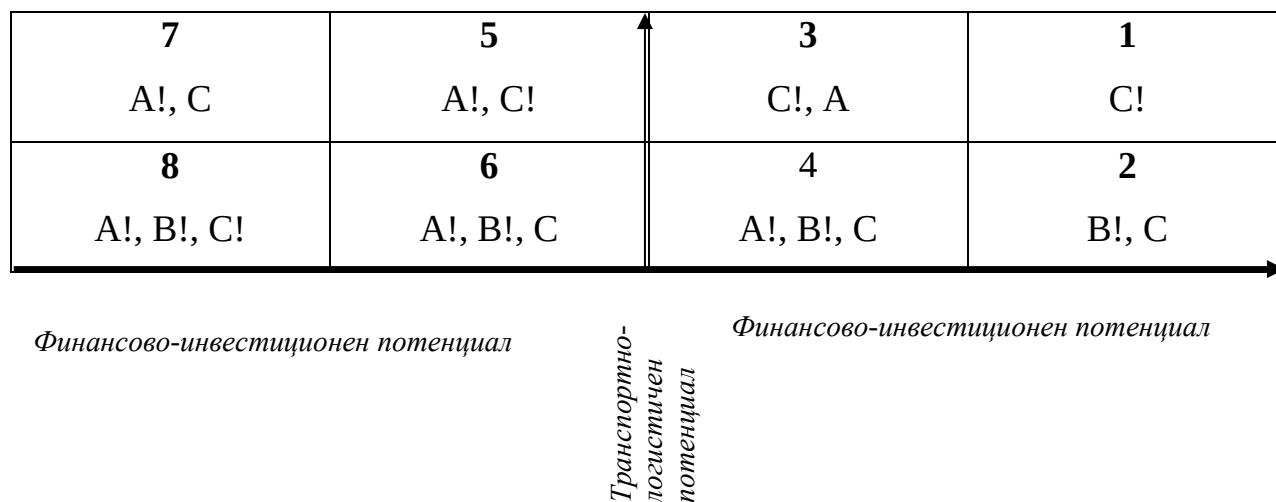


Рис. 6. Матрица на приоритетния избор от инструменти за финансово стимулиране развитието на строителния бизнес

Първия сектор от матрицата се характеризира с високо ниво на развитие транспортно-логистичния потенциал и има високо значение на финансово-инвестиционния потенциал. Регионите, които попадат в даден сектор много леко могат да трансформират и използват наличния транспортно-логистичен потенциал за повишаване ефективността на строителния бизнес за сметка на силния ресурсен финансово-инвестиционен потенциал. За воеводствата, които влизат в дадения сектор не е нужна пряка държавна поддръжка, а се препоръчва внедряването на инструменти с косвено въздействие, например, свързаните с данъчно облагане иновационно активни предприятия в отрасъла и др.

Втория сектор от матрицата обхваща региони на Полша, които се характеризират с високо ниво на финансово-инвестиционен потенциал и средно ниво значимост на транспортно-логистичния потенциал. Такава сегментация на регионите означава поставяне на първо място стратегическото насочено развитие на секторите транспорт и логистика, и преориентация на финансовите ресурси за тези цели.

Третия сектор от матрицата обхваща тези полски воеводства, за които е характерна развита транспортно-логистична система, но заедно с това, слаб финансово-инвестиционен потенциал. Такива региони е типичен недостатък от финансови ресурси за реализация на конкретни строителни проекти, въпреки, че за сметка на високото ниво конкурентно способността на територията е голяма вероятността от привличане на външни финансови ресурси в отрасъла. Такива региони не се нуждаят от надграждане транспортно-логистичните мощности, наличния потенциал е необходимо да се реализира с помощта на инструменти за финансова поддръжка от косвено регулиране.

Четвъртия сектор от матрицата обхваща воеводства, за които е характерен по-нисък от средния показател, както за транспортно-логистичния, така и за финансово-инвестиционния потенциали. Подобни територии се отнасят към групата на изоставащите, а тяхното социално-икономическо развитие най-често се поддържа за сметка на привлечените финансови ресурси отвън, а така също и за сметка на съществена държавна поддръжка. Следва да се отбележи, че инструментите за финансово стимулиране в дадения случай са длъжни да се прилага с равен приоритет и за надграждане транспортно-логистични мощности на територията, и за подобряване финансово-инвестиционния потенциал.

В петия сектор от матрицата влизат регионите с отрицателно значение на интегралния показател от финансово-инвестиционния капитал. Отсъствието на собствени финансови ресурси, но със силен транспортно-логистичен потенциал плюс удобното географско местоположение, ориентирани към привличане на преки финансираня за реализация на строителни проекти, а също задействане инструментите за косвено регулиране строителната дейност.

В шестия сектор от матрицата са региони, които се наричат депресивни. За такива воеводства е характерен по-нисък от средния показател за транспортно-логистичния потенциал и отрицателна стойност на показателя за финансово-

инвестиционния потенциал. Трябва да се отбележи, че за териториите в дадения сектор от матрицата развитие аналогично на воеводствата от четвърти сектор. За повишаване нивото на делова активност в строителството е необходимо да се задейства инструментариума на финансово стимулиране преди всичко ориентирано към покачване транспортно-логистичния потенциал, а заедно с това и финансово-икономическия.

Седмия сектор от матрицата включва , тези воеводства, при които развитието на транспортно-логистичната система е по-високо от средното ниво за страната, заедно с това, фиксиран по-нисък от средния отрицателен показател на финансово-инвестиционния потенциал в извадката за изследваните региони. За такива воеводства се препоръчва с цел повишаване нивото за използване на транспортно-логистичния потенциал при едновременно отсъствие на финансови ресурси, за да се компенсират с пряко финансиране от държавата на проекти в строителството , съчетани с инструменти за косвено финансово стимулиране.

В осмият сектор от матрицата влизат територии, които са най-неблагоприятни. Те се нуждаят от коренна трансформация и реализация на радикални промени. В дадените региони селекцията от използваните инструменти за финансова поддръжка ще носи многопосочен характер на въздействие.

Финансовите инструменти, които може да се приложат за стимулиране деловата активност в строителния сектор, групирани в зависимост от характера им на въздействие върху строителния бизнес. В това дисертационно изследване общата съвкупност от всички инструменти беше разделена на група А(инструменти за пряко финансово стимулиране), група В(пакет от смесени инструменти – съчетание на пряко и косвено финансово стимулиране), група С(инструменти за косвена финансова поддръжка)(табл.2).

Таблица 2

Класификация на инструментите за финансово стимулиране в развитието на строителния отрасъл на Полша

Група А инструменти за пряко финансово стимулиране	Група В инструменти за смесено - пряко и косвено финансово стимулиране заедно	Група С инструменти за косвена финансова поддръжка
- механизми за рисково финансиране,	- внасяне на държавно имущество, в това число средства от регионалния бюджет, в качеството си на вноски в уставния капитал на строителните компании,	- предоставяне на занижени данъци и данъчни облекчения, данъчни ваканции, освобождаване от данъци за отделни субекти
- държавно – частно партньорство,	- предоставяне субсидии от бюджета на регионите или субсидии от държавния бюджет,	- предоставяне права за използвани на земни ресурси, а също и обекти на интелектуална собственост,

		исключителни права върху които държавата има, в съответствие със законодателството на Република Полша,
- пряко финансиране за строителство на стратегически значими проекти,	- предоставяне на безвъзмездни средства в съответствие с законодателството на Република Полша,	- определяне на понижаващия коефициент при установен размер наема за ползване на държавното имущество,
- вноски в уставния капитал на строителните компании,	- данъчни преференции за субектите от строителния бизнес.	- предоставяне на инвестиционен данъчен кредит,
- субсидии,		- опростен ред за водене счетоводния и данъчния отчет,
- безвъзмездни средства за провеждане на конструкторски работи,		- облекчения в сферата на застраховането(вноски и тарифи),
- преференциални кредити и заеми,		- предимства при амортизационния режим,
- предоставяне на държавни гаранции,		-предоставяне на митнически предимства(от части размера на митата и таксите)
-получаване на ангажменти от строителните компании		

Въз основа интегралната оценка на всеки от регионите в Полша по отношение на транспортно-логистичния и финансово-инвестиционния потенциали се предлага изборът на инструменти за финансово стимулиране развитието на строителния отрасъл.

В зависимост от разположението на конкретния регион в сектора на матрицата, финансовите инструменти за държавна поддръжка се отличават. Обозначените с удивителен знак групи от инструменти за финансово стимулиране показват приоритетните от най-високия ред за внедряване на дадена група инструменти.

Съотношението между двата потенциала (транспортно-логистичния и финансово-инвестиционния) е позволило автора на дисертацията да разпредели по сектори на матрицата воеводствата в Полша(рис.7 и 8).



Рис. 7. Съотношение между транспортно-логистичния и финансово-инвестиционния потенциал на воеводства в Полша



Рис. 8. Разпределение на воеводства по сектори от матрицата

Изводите от проведеното изследване на приоритетния избор инструменти за финансово стимулиране развитието на строителния бизнес в полските воеводства изглеждат по следния начин. Така, Поморско и Долносилезското воеводства влизат в първия сектор от матрицата и изискват внедряването на инструменти за косвено въздействие, например, свързаните с данъчно облагане, преимуществени митнически тарифи и застраховки. Мазовецко, Малополско, Подкарпатско и Силезско воеводства се намират във втория сектор от матрицата и за повишаване ефективността на развитие в строителния сектор на икономиката тук се предлагат за внедряване предимно инструменти от смесен, а на втори план – косвени финансови стимули. Те трябва да бъдат насочени към подсилване на наличния транспортно-логистичен потенциал и максималното му използване за целите на развитие в строителния бизнес. Лодзко и Подляско воеводства влизат в третия сектор от матрицата, което означава първенство при внедряването комплекса от инструменти за косвена поддръжка. Друга роля в развитието на строителния отрасъл ще играят инструментите за пряко въздействие. Великополско, Западно-поморско и Свентокшишко воеводства според резултатите от анализа влизат в четвъртия сектор от матрицата, който предполага приоритетни препоръки за внедряване инструменти за пряка и смесена финансова поддръжка. Варминомазурско и Любушко воеводства се намират в петия сектор от матрицата, което означава препоръки за внедряване пакет от преки и косвени държавни стимули за активиране строителната дейност. Отсъствието на собствени и достатъчни по обем финансови ресурси в тези региони, въпреки, че силния транспортно-логистичен

потенциал плюс удобното географско местоположение при мощна поддръжка от месните органи на властта и правителството могат значително да повишат прираста на икономическите показатели. Куявско-поморско и Ополско воеводства сав шестия сектор от матрицата. За да се повиши нивото на делова активност в строителството от тези региони е нужно да се задейства инструментариума за финансово стимулиране, преди всичко ориентираното към увеличаване транспортно-логистичния потенциал, а след това и финансово-инвестиционния, тоест, на първо място - група А и група В.

По този начин, можем да твърдим, че повишаването ефективността на развитие в строителния бизнес, предвид високото ниво на загуби и неизменните изходни условия (например, подходящото географско положение и транспортния потенциал на региона – бележка на автора) зависи не само от собствени финансови възможности на строителните компании, но и от задействания комплекс инструменти за финансово стимулиране на местните органи на властта и правителството.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В дисертацията е проведено теоретическо обобщение и предложено ново решение на важен научен проблем, който се състои в разработка на теоретико методически, а също и практически подходи за финансово стимулиране развитието на логистичната дейност в полския строителния отрасъл.

Резултатите от проведеното изследване позволяват да се сформират теоретически и научно практически изводи, основните от тях са следните:

1. Въз основа изследваните аспекти в развитието на логистиката, в това число и в строителната дейност, е представено определително описание на логистичната система като изкуствена, сложна, открита, ергатична, технико-технологична, еколого-социално-икономическа, пространствено-времева системи на оптимизационното моделиране доставките на товари в нужното времe до конкретния потребител. В резултат на изучените различни аспекти и особености в организацията на логистичните процеси в строителния бизнес е разработена процесна организационно-управленска структура на логистичната система в строителството.

2. установена е корелативна зависимост на ефективността в строителния бизнес от успешно функциониращите системи на транспорта и логистиката. За всяка страна по света, в това число и за Полша, строителството винаги е индикатор и приоритет за социално-икономическото развитие. Явявайки се един от мощните лостове за ръста, планомерното и ефективно функциониране на строителния сектор обуславя всестраниното развитие както на икономиката, така и на страната като цяло. Формирането на логистичните системи и вериги на доставки обединява всички субекти в единен съгласуван механизъм от взаимоотношения, позволява организиране координацията на управление технико-

технологичните, икономическо-финансовите, материалните, информационните потоци и процеси, така също обезпечава тяхната оперативност, синхронност и висока резултативност.

3. Стратегическото значение на строителния, а също и транспортно-логистичния сектори в националната икономическа система активизират един от важните въпроси – проблеми на стимулирането и финансирането тяхната дейност, разработки и внедряване иновации за повишаване ефективността на тяхното функциониране. В дисертацията е представен и допълнен смисловия пълнеж на понятието „финансово стимулиране“, което е класифицирано по отношение на признаците: по посока и начин на въздействие; по сфера и обхват на влияние; по времеви обхват.

4. Многоостранното изучаване на редица методики за оценка ефективността логистичните процеси и оценка финансовото стимулиране в строителната дейност е позволило да се определят основните показатели, които трябва да влизат в съвкупната комплексна оценка, а именно: делът на логистичните загуби в структурата на общите загуби в строителството, оборот на логистичните активи, показатели на модела за стратегическа печалба(ROA, RONW), рентабилност на каналите за дистрибуция, коефициент на самофинансирането.

5. Въз основа всестранния анализ на предпоставките и съвременното състояние на развитие логистичната система и веригата на доставки в Полша е било установено, че удобното географско разположение на страната, икономическата и политическа стабилност, създадения инфраструктурен потенциал, наличието на достатъчен брой квалифициран персонал, внедряване в практиката технологии и обемност на пазара са основните фактори за ефективността на развитие в отрасъла и свързаните с него сектори от националното стопанство.

6. В технологията на строителната дейност транспортния процес се явява това свързващо звено, което от една страна осигурява производствения процес на строителни материали, от друга страна – тяхната доставка, а от трета - обезпечава самият процес на строително-монтажни работи. Дисертацията определя доминиращото значение на транспортно съставлящата в системата на строителната логистика и е представена аналитична характеристика на транспортния потенциал в Полша, която обхваща всички видове транспорт, нужни за линейни и точкови инфраструктурни обекти.

7. Основавайки се върху изследванията влиянието на съвременните логистични подходи в развитието на полския строителен отрасъл е установено, че съвременните реалности за функциониране компаниите в сферата на снабдяване строителния бизнес гравитират към вътрешен стремеж за независимост и автономност от една страна, а от друга – се стремят към оперативно и своевременно осигуряване строителното производство с цел постигане максимална свързаност и ефективност при изпълнение на логистични операции от всички участници във веригата на доставките. Всички тези стремежи

предопределят необходимостта от търсене на нови форми и начини за интеграционно взаимодействие между партньорите във веригата от доставки, което може да се реализира точно на база логистичния подход.

8. На основа анализа активните действия за държавна поддръжка и стимулиране развитието на системата от националната инфраструктура от страна на полското правителство бяха изтъкнати приоритетите за националните интереси в развитието на Полша като транспортно-логистичен възлов европейски център, обединяващ интересите на транспортните превози и ресурсното обезпечаване деловите партньори от Европа и Азия. В условията на икономическа нестабилност и активизация на кризисни явления в логистичната система Полша се заявява като високо технологична, иновационно насочена, инфраструктурно обезпечена държава в съответствие с оперативността, безопасността, фискалната прозрачност на стоковите потоци, екологичността на транспортните превози и безопасността на товарите.

9. В дисертацията е предложен комплекс от методични препоръки за оценка на транспортно-логистичния и финансово-инвестиционния потенциали, което позволява да се оцени количественото и качествено наличие на основни условия за развитие строителния отрасъл в региона, а също и обоснован и представен организационно-управленски модел за повишаване ефективността на развитие в строителния бизнес въз основа селективния избор от инструменти за финансово стимулиране.

За практическо приложение на предложената матрица от управленски решения по избора на приоритетни инструменти за финансово стимулиране развитието строителния сектор в икономиката основана на интегралната оценка на транспортно-логистичния и финансово-инвестиционния потенциал в регионите.

V. НАУЧНА НОВОСТ В ИЗСЛЕДВАНИЯТА (ПРИНОСИ В ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД)

Създаденото дисертационно изследване е принос в развитието на теоретико-методичните и практическите знания при управление процесите за финансово стимулиране на логистиката в строителния отрасъл.

Към получените съществени резултати, съставлящи научната новост на дисертацията, се отнасят:

Научни резултати:

-обоснована и предложена организационно-управленска структура на логистичната система в строителството, отчитаща спецификата във взаимоотношенията на всички свързани и взаимосвързани субекти, отразяваща всички логистични процеси и функции на управление предвид координация дейността на всички участници във веригата доставки;

-определителни свойства на логистичната система, която представлява сама по себе си изкуствена, сложна, открита, ергатична, технико-технологична,

еколого социално- икономическа, пространствено- времева системи за оптимизационно моделиране доставките на необходимия товар в нужното време до конкретния потребител;

-открива и оценява ролята на логистиката като един от основните организационно-стимулиращи фактори в пространството на услугите: в широк смисъл или на макрониво, който е представен като съвкупност на ниво национални и/или глобални икономики; в тесен смисъл, или на мезо-ниво, логистиката играе водеща роля в повишаване ефективността и подреждането на териториално-локалната икономика.

Научно-приложни резултати:

-предложен е комплекс от методични препоръки за оценка на транспортно-логистичния и финансово-инвестиционния потенциали, което позволява да се оцени количественото и качествено наличие на базисни условия за развитие строителния отрасъл в региона;

-разработен е организационно-управленски модел за повишаване ефективността в развитието на строителния бизнес въз основа селективния избор от инструменти за финансово стимулиране;

-за практическото прилагане предложената матрица от управленски решения по избора на приоритетни инструменти за финансово стимулиране развитието в строителния сектор на икономиката, основаваща се на интегрална оценка в транспортно-логистичния и финансово-инвестиционния потенциали на регионите.