

ЕДНА ВИЗИЯ ЗА ОТНОШЕНИЕТО РЕКОНТИНЕНТАЛИЗАЦИЯ – ИНТЕГРАЛНА СВЪРЗАНОСТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

Проф. д-р Никола Янков

Резюме: В статията се дискутира как трасирането, проектирането и реализирането на трансконтинентални меридианни транспортни коридори и оси биха могли да улеснят развитието на периферийни и маргинални региони на Европейския съюз. Това е направено след като е намерено мястото на проблема интегрална свързаност в рамката на процес, който се обозначава като реконтинетализация (и респективно по отношение на Европейския съюз – субреконтинетализация).

Представя се гледна точка (визия) за по-добра транспортна свързаност на страните от Източния европейски съюз и в частност – България и Румъния. Посочва се, че конкретните транспортни коридори, оси, субоси и свързващи звена (конектори) след тяхното насочено интегриране са важен инструмент за съвместно развитие (икономическо, социално, екологично) на определени по-слабо развити региони в споменатите страни.

Уточнени са конкретни инструменти за концептуализиране и развитие на пътнотранспортната решетка на Европейския съюз, както и идеи и визуални модели за транснационални меридианни транспортни коридори.

Ключови думи: реконтинетализация, визии, транспортни макро оси, транспортни оси и субоси, транспортни коридори, трансграничен транспорт.

JEL: 019, 052, R10.

Въведение

В преходни за много големи системи състояния (в настоящата статия визираме континента Европа и по-специално неговото форми-

ЕДНА ВИЗИЯ ЗА ОТНОШЕНИЕТО РЕКОНТИНЕНТАЛИЗАЦИЯ ...

рование Европейски съюз) е необходим интегрален подход. Той е стартов момент за променяне на техния дизайн в осъзната споделена визия. Тя е основа за ре-дизайн на съответната система и предизвиква комплексен процес, който наричаме **реконтинетализация**.

С използването на интегралния подход може да се проследят и обхванат съподчинените звена на веригата на познанието. Това са:

Процес Континентализация

< > Процес Реконтинетализация (с акцент върху Европейски съюз)

< > Процес Интегрална свързаност в рамките на Съюза

< > Процес оптимизиране на европейска транспортна решетка (ЕТР)

< > Процес констатиране на липсващи и необходими компоненти на Решетката

< > Процес трасиране на меридианен източен европейски коридор Север – Юг.

Необходимо е, тази верига да влезе в полезрението на макро-визионерите и макростратезите.

1. От глобализация към континентализация и реконтинетализация

Ние разглеждаме континентализацията като процес, който включва и активни действия по повишаване интегралната свързаност в рамките на един континент. Той формира континентални съюзи с различни цели и обхват.¹ Д. Рифкин счита, че континентализацията е следващ етап на глобализацията (Rifkin, 2012, p. 414).

В съвременен смисъл континентализацията може да се свърже с прилагане принципите на рационалното общество и рационална-

¹ Континентални съюзи са създадени в Азия (АСЕАН), Африка (Африкански съюз), Южна Америка (Съюз на южноамериканските нации). В Северна Америка, между северните щати на САЩ и канадските провинции с тях се цели формиране на интегрирани континентални пазари.

та икономика (Янков, 2001, с. 89-199) към отделни континенти. Някои от конкретните акценти на този процес са:

- формиране на субконтинентални съюзи със споделено и общо насочвано управление на стратегически сфери;
- създаване на силно взаимодействащи общ континентален и обособени субконтинентални пазари;
- подобряване на континенталната и субконтиненталната интегрална свързаност;
- обединяване на страните членки – на Европейския съюз при поставяне и достигане на свръхстратегически цели – например съвместни действия за опазване на природната среда и ресурси, транспортна свързаност и др.

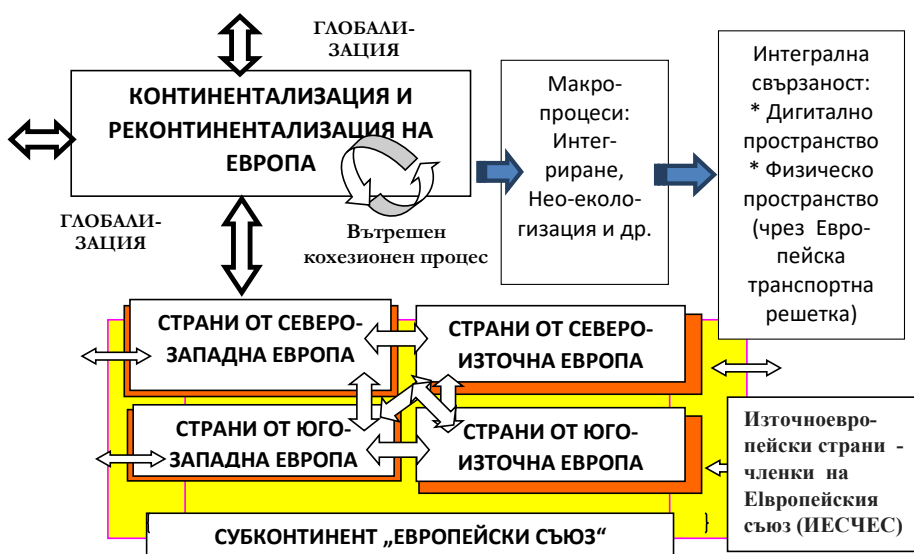
Обзорът на свръхстратегическите проблеми по отношение препроектирането (редизайнът) на Европейския съюз води до заключението, че той следва да промени настоящия подход и обърне внимание на специфичен процес, който обозначаваме като **реконтинентализация**. Конкретно се визира Европейският съюз, разглеждан като един субконтинент на континента Европа. И съответно един негов стратегически проблем – постигане на интегралната вътрешна и външна свързаност на страните – членки и между тях и други страни. И още по-конкретно – на тези от неговата източна част.

Съвместното развитие на европейските страни е една от целите на процеса реконтинентализация (или субконтинентализация), започнал преди години и в момента изправен пред сериозни комплексни проблеми. Част от тях са предизвикани от обстоятелството, че много икономически и политически съюзи осъществяват преход към Третата и Четвъртата индустриални революции в условията на застрашена и свръхексплоатирана природна среда.

Считаме, че процесът реконтинентализация е алтернативен подход към редизайна и преформулиране целите на Европейския съюз. Логично следва въпросът „Какво трябва да направят институциите за интелигентната реконтинентализация на Европа и особено за нейния стратегически двигател – Европейският съюз – в общата рамка на един **неоинтеграционен** процес.

ЕДНА ВИЗИЯ ЗА ОТНОШЕНИЕТО РЕКОНТИНЕНТАЛИЗАЦИЯ ...

Реконтинентализацията започва с интегрално стратегическо мислене и с използване на макроподход/визия към процеса на субконтинентализация. В общ вид този поглед има следната конфигурация – Фигура 1.



Фигура 1. Обекти и процеси в рамките на реконтинентализацията

Стратегическото мислене в описаната нова ситуация е основа на процеса реконтинентализация. Считаме, че той засяга:

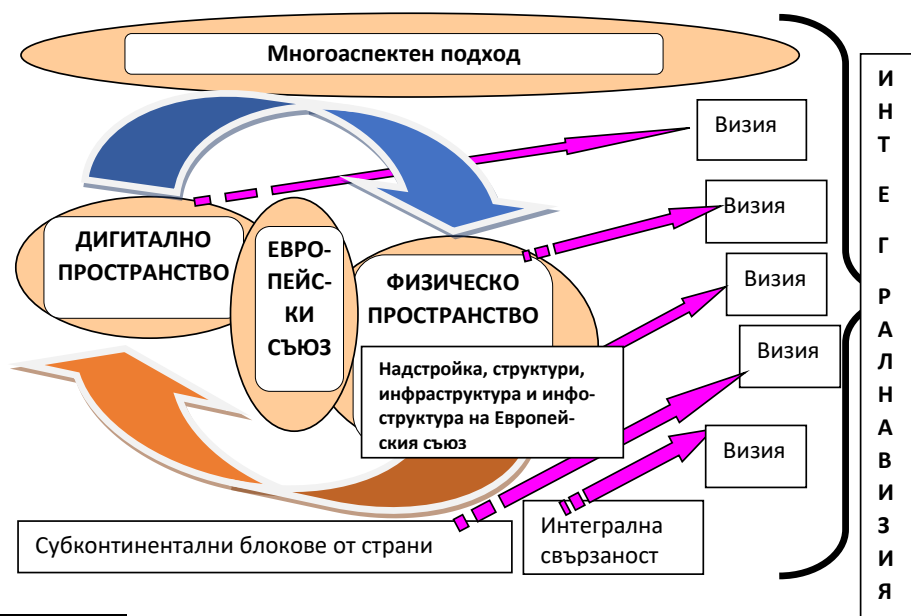
* **основните функционални** подсистеми на Европейския съюз – надстроечна, структурна, инфраструктурна и инфоструктурна на всички страни и в частност на страните – членки.

* **свръхстратегическите процеси/проблеми** на съюза като: консолидация, интеграция, вътрешно сближаване и кохезия, намаляване на различията между отделни страни – членки и интегрална свързаност. В последната посока стратегически проблем и процес е осигуряването на добро пътнотранспортно обслужване.

Един компонент на процеса реконтинентализация е взаимната свързаност, чиято цел е да се засилят насрещните взаимодействия и

партньорства между държавите, регионите, пазарите и агентите в границите на съюза. Тя е основа на следващ етап от тяхната интеграция.

По отношение на източноевропейските страни – членки на Европейския съюз (ИЕСЧЕС) процесът реконтинентализация означава: преструктуриране на тяхната надстройка, структури, инфраструктура и инфоструктура; интегрална (хоризонтална, вертикална, диагонална) свързаност в дигиталното пространство и във физическото пространство. От тази гледна точка цялостна представа за обектите на интегралната визия на Европейския съюз дава Фигура 2.



Фигура 2. Обекти на интегралната визия за развитието на Европейския съюз

Хоризонтално-вертикално-диагоналното подхождане към формирането на Европейски съюз и неговите макрорегиони и региони е условие за протичане на процеса реконтинентализация. В рамките на този процес най-важен е проблемът за рационалната инфраструктурна (и специално транспортна) физическа свързаност.

2. Инструменти – подходи към свързаността като компонент на процеса реконтинетализация

За решаване проблемите на интегралната свързаност на суб-континента Европейски съюз са необходими инструменти, които с познание да подпомагат решаването на този въпрос и на неговия мениджмънт.

В това направление **Интегралният (холистичен) подход** обхваща функционалните комплекси на големите системи (системата Общество на Европейския съюз като цяло и всяко отделно национално общество на една страна – членка.

Смяната на модела на мислене в посока реконтинетализация означава следване на основния принцип на интегралния подход: „Да се мисли и концептуализира континентално и да се стратегира регионално и локално“. С други думи се преформулира добре познатият израз **ДА СЕ МИСЛИ** (не само **ГЛОБАЛНО**, но и **КОНТИНЕНТАЛНО** и **СУБКОНТИНЕНТАЛНО**) – и **ДА СЕ ДЕЙСТВА** на съюзно, национално, регионално и локално равнище. Този принцип се свързва и с **континентален подход** към пътнотранспортната решетка на Европейския съюз.

Преориентацията към бъдещето, което се обозначава с термина футуризиране (Siegel, 1999), налага използване на **визионерски подход**, който да замени инерционния и традиционен подход. Визионерският подход със своя инструмент **ВИСТРАПЛАН (Визия – Стратегия – План)** е основно средство за мениджмънт на процеса реконтинетализация. В следващото изложение се акцентира върху неговото използване за транспортната мрежа на източноевропейските страни – членки на Европейския съюз.

Комплексът **ВИСТРАПЛАН** може да бъде инструмент не само за управление на субреконтинетализацията на Европейския съюз, но и за транспортната решетка (мрежа) на източноевропейските страни – България, Румъния, Словакия, Унгария, Гърция и Полша.

Подходът подпомага, координира и подчинява визии, които трябва да се разработят на различни равнища – от Хипер Визия (за субреконтинетализацията като цяло) до трасиране, проектиране и

реализиране на проекти на пътнотранспортната решетка – паралелни и меридианни транспортни коридори.

Визионерският подход координира подчинените визии на различни видове системи и мрежи. Обектите, равнищата и компонентите на визионерския подход са представени по следния начин – Фигура 3.

ОБЕКТИ И КОМПОНЕНТИ НА ВИЗИОНЕРСКИЯ ПОДХОД	
УЛТРАВИЗИЯ	РЕКОНТИНЕНТАЛИЗАЦИЯ НА ЕВРОПА И СУБ-РЕКОНТИНЕНТАЛИЗАЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ
МАКРОВИЗИЯ	Стратегически процеси – интеграция, кохезия, консолидация, намаляване на различията между отделни страни членки, интегрална свързаност в границите на ЕС и с други страни на континента Европа
ВИЗИЯ ЗА ИНТЕГРАЛНАТА СВЪРЗАНОСТ	Обхваща дигиталното и физическото (териториалното) пространство
ВИЗИЯ ЗА СВЪРЗАНОСТ В ТЕРИТОРИАЛНОТО (ФИЗИЧЕСКОТО) ПРОСТРАНСТВО	Рационално развитие на пътнотранспортната решетка на ЕС – трасиране, проектиране и реализиране на проекти за свързващи коридори, паралелни и меридиани оси, субоси и точки
ВИЗИЯ ЗА МЕРИДИАННАТА СВЪРЗАНОСТ на ИЗТОЧНО-ЕВРОПЕЙСКИТЕ СТРАНИ ЧЛЕНКИ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ	Източноевропейски меридианен транспортен коридор между Балтийско и Егейско море (БЕТК) Развитие на прилежащите територии и региони Компоненти (звена) на коридора
ВИЗИЯ ЗА ТРАНСПОРТНАТА РЕШЕТКА НА ИЗТОЧНИТЕ БАЛКАНИ	Обхваща Транспортната решетка на Източен Балкански полуостров – България, Румъния и Гърция
ВИЗИЯ ЗА ТРАНСПОРТНАТА РЕШЕТКА НА ДОЛНОДУНАВСКИЯ МАКРОРЕГИОН	Отнася се и покрива свързването на трансгранични региони на България и Румъния
ВИЗИЯ ЗА КОНКРЕТНИ СВЪРЗВАЩИ ОСИ И ТОЧКИ (ВЪЗЛИ)	Меридианен коридор ВТАС (Велико Търново – Александрия – Свищов) като компонент на БЕТК с критични точки: мост между Свищов и Зимнич, връзка на Свищов с АМ „Велико Търново – Русе“ и с тунел под Стара планина

Фигура 3. Йерархично-съподчинителен модел на визиите за различни равнища от гледна точка на пътната решетка на ЕС

3. Макроподход към проблема рационална физическа свързаност

В очертаната по-горе рамка възниква въпросът „Как да се осъществи *визионерско и стратегическо преосмисляне* на реконтиентализацията от гледната точка на един неин основен компонент – път-но транспортната Решетка/мрежа”?

Концепцията за интегралната свързаност на субконтинента Европейски съюз проектира взаимодействията между страните – членки, между тях и други страни в рамките на континента Европа. Тази концепция очертава контурите на редизайна на транспортната инфраструктура.

Интегралната свързаност обхваща физическото и дигиталното пространство на Европейския съюз. Териториалната (физическа) свързаност е един от компонентите на реконтиентализацията. Тя акцентира върху вътрешните връзки, която трябва да се оптимизират – и в това си качество тя е продължаващ да се поставя във времето стратегически въпрос.

Подобряването на териториалната (физическа) свързаност се свежда до рационализиране на транспортната решетка на Европейския съюз (ТРЕС), чиято основа са различни видове транспортни коридори и оси.

Основен момент е определяне на осите и точките за свързване, които са необходими за по-задълбочено интегриране на различни транспортни оси и коридори в стратегически макрооси.

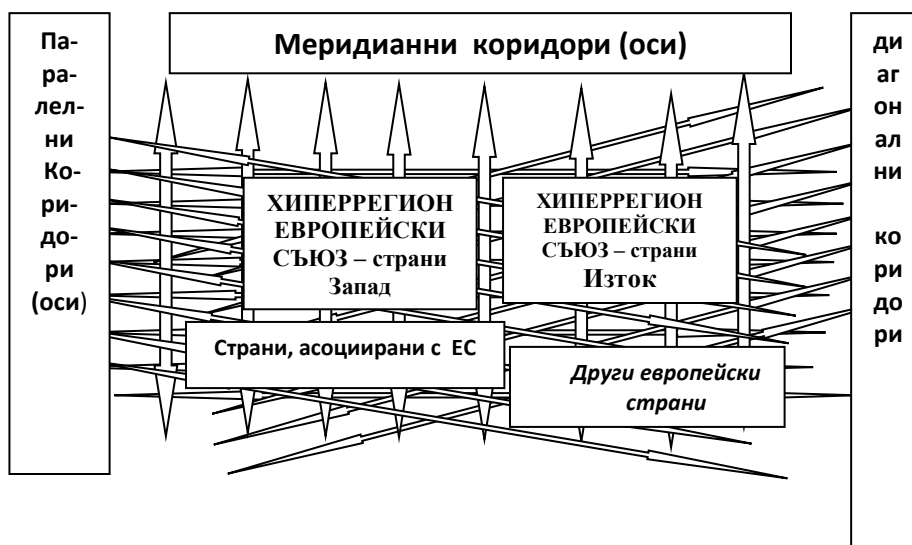
Интегралният подход към ПТРЕС включва анализ на:

- създаването на конкретни нови пътни транспортни коридори, оси, субоси – само по себе си важен инструмент за цялостно съвместно развитие (икономическо, социално, екологично) на периферни региони;
- вертикалните (меридианни), хоризонталните (паралелни) коридори и оси – Запад – Изток – Запад, Север – Юг – Север;
- диагонални свързващи оси (Северозапад – Югоизток и Североизток – Югозапад);
- осите, които обединяват стратегически коридори;

- осите, които могат да служат като мотор за развитие на маргинализирани региони (в случая на България и Румъния – Дунавското Придунавие);
- критичните стратегически свързващи точки (пътища, тунели, мостове и др.).

Визионерското и стратегическото преосмисляне на реконти-
нентализацията от гледна точка на един важен компонент на нейната
основна инфраструктура – пътнотранспортната решетка/мрежа – обх-
ваща цялостно нейните вертикални, хоризонтални и диагонални оси.
Това действие може да очертае обща европейска визия за бъдещето
на ЕС на 27те+ и за нейната рационално развита транспортна мрежа.

Концептуалната визия за транспортната мрежа на Европейс-
кия съюз с нейните вертикални, хоризонтални и диагонални свързва-
щи оси е показана на Фигура 4.



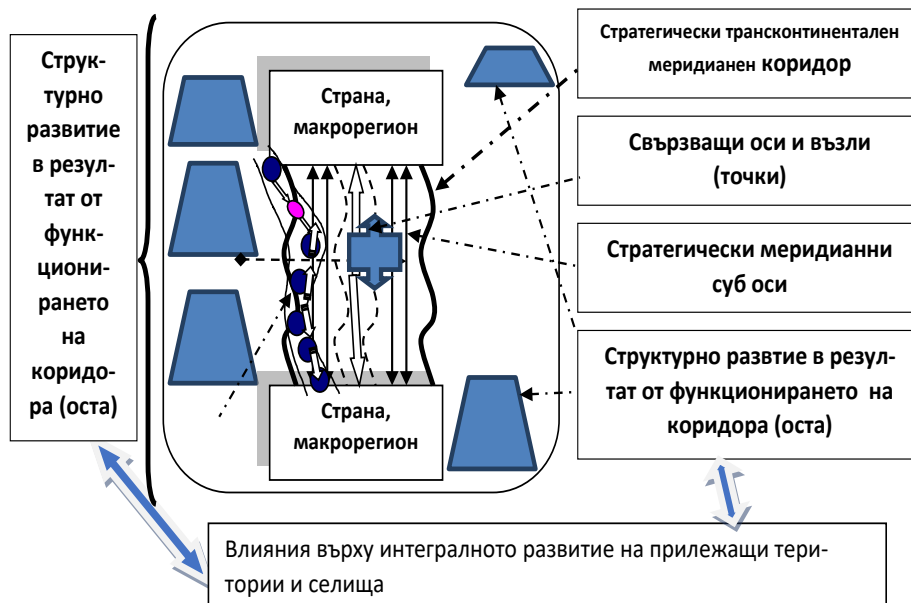
Фигура 4. Интегрален модел на Транспортната решетка на континента Европа

ЕДНА ВИЗИЯ ЗА ОТНОШЕНИЕТО РЕКОНТИНЕНТАЛИЗАЦИЯ ...

Детайлизираният интегрален модел към транспортната решетка може да се използва за:

- анализ и проектиране на нови стратегически вертикални, хоризонтални и диагонални свързващи оси;
- определяне на субосите и възлите (точките), които да служат за тяхното съединяване.

Интегрирането на пътнотранспортни оси в коридори е свързано с предварително изясняване на техните структурни компоненти. В най-общ вид те са представени в Фигура 5.



Фигура 5. Модел (компоненти) на свързващ меридианен транспортен коридор

На следващ етап от развитие на транспортните оси са необходими инициативи и визии за разработване на съвместни проекти с доказани транснационални и трансгранични ефекти.

4. Визия за подобряване меридианната свързаност на източноевропейските страни членки на Европейския съюз

Един стартов момент на визията е използване на тракторния подход. Няколко описани траектории в тази насока може да имат следното представяне:

КОМПОНЕНТИ НА ТРАЕКТОРИЯТА		
Начало на траекторията (ОТ)	Междинен момент (КЪМ)	Край на траекторията (ДО)
Създадена макровизия за Пътнотранспортната решетка на ЕС като цяло	Конкретен проект за всеки неин компонент – коридор, ос, субос, възел	Постигане на ефективна и добре функционираща транспортна мрежа/решетка
Макровизия за транспортната решетка на Европейския съюз	Визии за реструктуриране на включените в нея национални приоритетни оси	Проектиране на конкретни липсващи коридори или подоси и свързващи възли.

По отношение на решетката идеята е да се постигне несамоцелно трасиране и реализиране на отделни и изолирани проекти, но да се изходи преди всичко от наднационални приоритети, от цялостна континентална визия. Считаме, че в тази насока е приложим принципът на рационалното препроектиране (Yankov, 2009, pp.189-199), който за конкретния контекст може да бъде модифициран по следния начин: *„Срещу всеки изолиран и разработен сам за себе си проект за транспортна ос стои друг (други), с по-полезни за Европейския съюз и национално общество полезни ефекти.*

Меридианното свързване на ИЕСЧЕС се нуждае от макроподход. Ако бъде концептуализиран и след това оформен, един меридианен коридор може (а и крайно необходимо) да направи сериозен „мост“ между две стратегически морета – Егейско и Балтийско (съот-

ЕДНА ВИЗИЯ ЗА ОТНОШЕНИЕТО РЕКОНТИНЕНТАЛИЗАЦИЯ ...

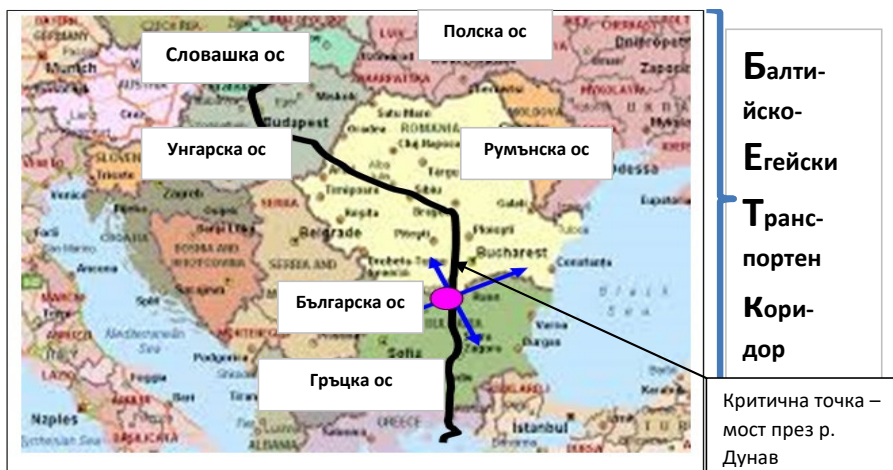
ветно между шест страни от Европейския съюз – Гърция, България, Румъния, Унгария, Словакия и Полша). Ние го обозначаваме като **БЕТК** – Балтийско-беломорски транспортен коридор. Той ще осигури все още липсващата пряка връзка между тях. Той може да повлияе върху развитието на страните от източния Балкански полуостров.

Структурата и някои от компонентите на макровизията за БЕТК включват:

- * транспортен коридор/ос между Полша – Словакия – Унгария;
- * транспортен коридор/ос между страните от макрорегион Долен Дунав – България и Румъния. В неговите рамки акцентираме върху транспортната ос Велико Търново – Свищов – Александрия, която отбелязваме като ВТАС. Той включва стратегически свързващи точки – мост река Дунав (градовете Свищов (България) и Зимнич (Румъния), тунел под връх Шипка и свързващ път Велико Търново – Свищов .

- * транспортен коридор /ос между България – Гърция.

БЕТК може да играе специфична роля в европейското икономическо пространство, да изпълнява конкретни функции. Обобщената идея за транспортния коридор Егейско море – Балтийско море (с критическа свързваща точка при пресичане на река Дунав) е представена на Фигура 6.



Фигура 6. Трасето на Балтийско-егейския транспортен коридор

След установяването на "меките" връзки следва изграждане на физически структури и инфраструктура. Те като цяло могат да съдействат за улесняване интеграционния процес в ИЕСЧЕС и с други съседни страни.

5. Казусът Меридианен коридор България – Румънка

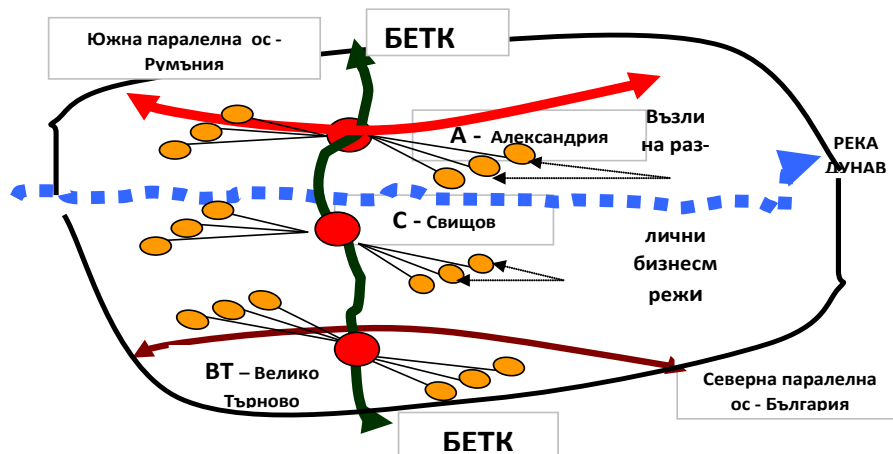
Трасирането, проектирането и реализирането на стратегически компоненти на БЕТК – регионални оси и суб оси – могат да стимулират развитието на съседни гранични региони на Северна България и Южна Румъния. Техните конкретни субоси и свързващи точки (конектори) ще имат икономическо значение и влияние върху оживяването на периферийни, маргинализирани и продължаващи да западат територии. Тази констатация важи и за български и румънски региони по поречието на Долен Дунав.

В този контекст споменатата свързваща ос Велико Търново – Свищов – Александрия (ВТАС) е критично звено в системата на БЕТК. С нейната реализация може да се ускори процесът на догонване и устойчиво развитие на български (Средна Северна България) и румънски (Средна Южна Румъния) крайдунавски области. В тази насока вниманието следва да се насочи към отделни нейни компоненти – критически точки. Една от тях е връзката през р. Дунав по меридианната ос ВТАС (Yankov, 2009b, pp. 5-23; Yankov, 2009c, 189-199; Yankov, 2013, pp. 275-283).

Очертанията на оста ВТАС са представени на Фигура 7.

Изграждането на системата на българо-румънските прездунавски и сухопътни меридианни оси може да стане основа за по-силна хоризонтална и вертикална интеграция на трансграничните региони на двете страни. Възможно е оста ВТАС да служи като инструмент за развитието на българо-румънското Придунавие – селища и специално пристанища. Тя може да се превърне и в предпоставка за съвместно международно бизнес предприемачество (Янков, 2007, сс. 5-23).

ЕДНА ВИЗИЯ ЗА ОТНОШЕНИЕТО РЕКОНТИНЕНТАЛИЗАЦИЯ ...



Фигура 7. Визуализация на трансмеридианната ос ВТАС

Оста ВТАС може да функционира пълноценно с наличието на физическа връзка през р. Дунав – а именно развитието на идеята за мост Свищов – Зимнич. Самата идея за свързване на българските и румънските железници чрез мост при Свищов беше лансирана от българска страна през 1909 г. след откриване на жп линията Левски – Свищов, а след това сериозно обоснована в публикация на Свищовското търговско дружество през 1930 г. (Построяването , 1930).

Освен че ВТАС свързва по-слабо икономически и периферни региони на България и Румъния, нейният стратегически ефект се изразява и в това, че тя облекчава претоварването на оста Велико Търново – Русе – Дунав мост 1 – Букурещ, пренасочва трафика от посоката Истанбул към Централна и Западна Европа. По тази причина се налага да се преосмисли проектът „Автомострала „Русе – Велико Търново“² като част от трафика за Средна и Западна Европа се пренасочи към този проект.

² <https://gradat.bg/infrastruktura/prez-2020-g-obyavyavat-porchkata-za-stroitelstvo-na-am-ruse-veliko-trnovo?fbclid=IwAR0dmf5E2TbISr4a3RX3LU1Qy6RkTGV8iBLwLzGJB4F7Gi56RNSg12J6vtQ>

В континентален и международен план оста ВТАС може да реши проблема за по-прякото достигане до пазари на стоки и човешки ресурси. Нейното осъществяване може да подтикне към предприемачески инициативи в по-маргинални и периферийни региони на източните страни членки на ЕС.

Ролята на ВТАС в цялостната схема на БЕТК е на преразпределител. Тя същ открява товаропотоци и пътничкопотоци потоци, като се избягва агломерацията Букурещ.

Заклучение

В рамките на процеса субреконтиентализация източно-европейските страни – членки на ЕС са изправени пред проблема за създаване между самите тях на по-интензивни и преки транспортни връзки. Ако бъде концептуализиран и след това изграден един меридианен коридор, обозначен с абревиатурата БЕТК, може да служи като инструмент за свързване на две европейски морета и шест държави от Европейския съюз (Гърция, България, Румъния, Унгария, Словакия и Полша).

Макровизията за основата на тази връзка – БЕТК – е един от начините за разрешаването на проблема за свързаността между споменатите страни. Един от ефектите от функциониращ меридианен коридор между ИЕСЧЕС е създаването на предпоставки за развитието на маргинални, западащи, по-слаби и периферни региони. В тази насока не е изключено съществуването на конкурентни визии за меридианни коридори и за отделни техни компоненти. Това повишава степента на включване и интеграция в различни мрежи на ЕС и континента Европа.

Меридианният транспортен коридор може да доведе до промяна в регионалното развитие на страните от Източен Европейски съюз. Това налага стратегическо преосмисляне на процеса континентализация (субреконтиентализация) и неговото осъществяване.

Всяка страна членка следва да търси възможности за рационализиране на усилията от гледна точка на макровизията и визията за

ЕДНА ВИЗИЯ ЗА ОТНОШЕНИЕТО РЕКОНТИНЕНТАЛИЗАЦИЯ ...

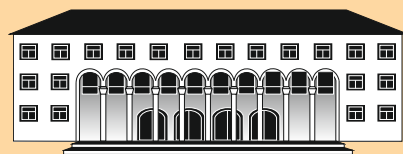
развитието на Транспортната решетка на Европейския съюз и от тази гледна точка да се стреми да намери алтернативни на сега предлаганите варианти.

Използвани източници

- Построяването мостъ над р. Дунавъ за свързване на българските и романски железницѣ. Свищовъ, Свищовското търговско дружество, 1930.
- Янков, Н. (2006). ВТАС – щанс за трансграничен регион от среден клас - в-к "Борба" (В. Търново), 9 януари.
- Янков, Н. (2007). Очертаване рамки за бизнеспредприемачество в трансгранични региони. Сп. Бизнесуправление, кн. 4, сс. 5-23.
- Rifkin, J. (2012). *La troisième révolution industrielle. Comment le pouvoir latéral va transformer l'énergie, l'économie et le monde*, Paris, Les Liens qui Libèrent.
- Siegel, David. (1999). *Futurise your entreprise*. Jon Wiley & Sons., N.Y
- Yankov, N. (2009a). The necessity for a different paradigm for economic development. „Amfiteatru Economic”, Bucuresti, No 25, pp.189-199.
- Yankov, N. (2009b). Conceptual axes and directions for entrepreneurship in trans border regions – the case of Veliko Tarnovo - Alexandria - Svishtov meridian axis., Alexandria, pp. 5-23.
- Yankov, N. (2009c). Management and marketing of transborder regional integration process. Amfiteatru Economic, Bucuresti, No 25, pp.189-199.
- Yankov, Nikola. (2013). Outlines of the trans border meridian axes integration: In „The future of integration, the future of the European Union” Proceeding of the Jubilee Scientific conference, Svishtov, Bulgaria, pp. 275-283.

ISSN 0861 - 6604

БИЗНЕС управление



ИЗДАНИЕ НА
СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ
„Д. А. ЦЕНОВ“ - СВИЩОВ

3/2020

БИЗНЕС управление 3/2020

Редколегия на сп. „Бизнес управление“

Красимир Шишманов – главен редактор, Стопанска академия „Д. А. Ценов“ - Свищов

Никола Янков – зам. главен редактор, Стопанска академия „Д. А. Ценов“ - Свищов

Иван Марчевски, Стопанска академия „Д. А. Ценов“ - Свищов

Ирена Емилова, Стопанска академия „Д. А. Ценов“ - Свищов

Любчо Варамезов, Стопанска академия „Д. А. Ценов“ - Свищов

Румен Ерусалимов, Стопанска академия „Д. А. Ценов“ - Свищов

Силвия Костова, Стопанска академия „Д. А. Ценов“ - Свищов

Международна редколегия на сп. „Бизнес управление“

Александру Неделеа – Университет „Стефан Велики“, Сучава, Румъния

Дмитрий Владимирович Чистов, – ФГОБУ ВПО Финансов университет при правителството на руската федерация, Москва, Русия

Йоана Панагорец – Университет Валахия, Търговище, Румъния

Йото Йотов – Драксел университет, Филадельфия, САЩ

Махмуд Ел Батран – Университет Кайро, Кайро, Египет

Наталья Борисовна Голованова – Московски технологически университет, Москва, Русия

Татяна Викторовна Орехова – Донецки национален университет, Виница, Украйна

Тадиа Джукич —Университет в Ниш, Ниш, Сърбия

Ян Тадеуш Дуда – АГН Университет за наука и технологии, Краков, Полша

Виктор Чужиков – Киевски национален икономически университет "Вадим Гетман", Киев, Украйна

Стилов редактор – Анка Танева

Превод на английски език – ст. преп. Цветана Шенкова,

ст. преп. Даниела Стоилова, ст. преп. Иванка Борисова

Превод на руски език – ст. преп. Ирина Иванова

Технически секретар – ас. Живка Тананеева

Дадено за печат на 16.09.2020 г., излязло от печат на 25.09.2020 г.,
формат 70x100/16, тираж 40

© Стопанска академия „Димитър А. Ценов“ – Свищов,

ул. „Ем. Чакъров“ 2, тел.: +359 631 66298

© Академично издателство „Ценов“, Свищов, ул. „Градево“ 24

СЪДЪРЖАНИЕ

МЕНИДЖМЪНТ практика

НАУЧНОИЗСЛЕДОВАТЕЛСКАТА И РАЗВОЙНА ДЕЙНОСТ КАТО ЧАСТ ОТ ОПОВЕСТЯВАНИЯТА КЪМ ФИНАНСОВИТЕ ОТЧЕТИ НА БЪЛГАРСКИ ИНОВАТИВНИ ПРЕДПРИЯТИЯ Доц. д-р Даниела Венциславова Георгиева	5
ЕДНА ВИЗИЯ ЗА ОТНОШЕНИЕТО РЕКОНТИНЕНТАЛИЗАЦИЯ – ИНТЕГРАЛНА СВЪРЗАНОСТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ Проф. д-р Никола Янков	20
ИЗСЛЕДВАНЕ ВЛИЯНИЕТО НА НЯКОИ БАНКОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ВЪРХУ БВП, БЕЗРАБОТИЦАТА И ПРЕКИТЕ ЧУЖДЕСТРАННИ ИНВЕСТИЦИИ В БЪЛГАРИЯ Гл. ас. д-р Аглика Кънева	36
СЪЗДАВАНЕ НА МЕХАНИЗЪМ ЗА ПРИЛАГАНЕ НА СИСТЕМАТА ЗА ЗЕЛЕНО ПАЗАРУВАНЕ В ДЪРЖАВНИЯ СЕКТОР: ОПИТЪТ НА УКРАИНА Виктория Псота	62
ОРГАНИЗАЦИЯ НА МОБИЛЕН ЦЕНТЪР ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ИЗВЪНРЕДНИ СИТУАЦИИ Сергей Пенковсчий	78