
ПЪТИЩА НА МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР НА ГРУЗИЯ: СТРАТЕГИЧЕСКИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА И РЕГИОНАЛНИ ПЕРСПЕКТИВИ

Теона Концелидзе

Държавен университет „Шота Руставели“ – Батуми, Грузия

E-mail: *teonakontselidze8@gmail.com*

Резюме: Настоящото изследване оценява логистичния потенциал на Грузия и разглежда нейните перспективи да се превърне в ключов регионален транспортен хъб. Благодарение на стратегическото си географско разположение страната се радва на значителни транзитни предимства, но въпреки това инфраструктурните ограничения, проблемите с тарифите и геополитическите рискове продължават да ограничават пълното ѝ развитие. В изследването е приложен PESTEL анализ за идентифициране на основните бариери пред регионалното позициониране и са очертани стратегии за тяхното преодоляване. Оригиналноста на разработката се състои в предложението за интегрирана рамка за повишаване ефективността на транспортната логистика чрез модернизация на инфраструктурата, реформи в тарифната политика и укрепване на международните партньорства. Резултатите показват, че напредъкът в инфраструктурата, актуализирането на фискалната и тарифна политика и модернизирането на транспортните мрежи са ключови стъпки за утвърждаването на Грузия като важен участник в регионалните транспортни коридори.

Ключови думи: логистика, транспортен хъб, регионално позициониране, модернизация на инфраструктурата, PESTEL анализ на транспортния потенциал.

URL: nsarhiv.uni-svishtov.bg

DOI: <https://doi.org/10.58861/tae.ea-nsa.2025.3.04.bg>

JEL: N70, O18, R42, R48.

* * *

1. Въведение

Географското разположение на Грузия ѝ предоставя огромен потенциал да се превърне във водещ логистичен хъб за Кавказ и Централна Азия. Разположена на кръстопътя между Европа и Азия, страната може да стане основен канал за движение на икономически товари, което ще допринесе за развитието на търговските и икономическите връзки в региона.

Ролята на логистиката е особено важна за повишаване конкурентоспособността на дадена страна, тъй като ефективната логистична система намалява търговските бариери и улеснява товарния транспорт (Fernandes и Rodrigues, 2009). Колкото по-бърза и стабилна е транспортната инфраструктура, толкова по-голяма е способността на страната да привлича нови партньори и инвестиции (Mistura, 2019).

Въпреки тези предимства, грузинският пазар, който сега е напълно либерализиран, изисква задължително институционално укрепване. Настоящата нестабилност и очакванията за институционална турбулентност създават предизвикателства, които възпрепятстват реализирането на пълния потенциал (Wang и Wang, 2010). Укрепването на логистичния сектор, осигуряването на институционална стабилност и прозрачност и прилагането на ефективен модел за пазарна регулация са жизненоважни за функционирането на Грузия като надежден логистичен хъб (Abuselidze, 2021).

Ефективното и проактивно управление на политиките, изпълнението на инфраструктурни проекти и създаването на благоприятна за пазара среда ще позволят на Грузия да заеме стратегическо място в регионалната логистика.

През последните години се наблюдават тенденции към засилване развитието на логистичния сектор в Грузия, което се основава на ефективното използване на международните търговски коридори и стратегическото разположение на страната. Логистиката оказва значителен принос за световната икономика, което е особено важно за държавите от Европа и Източна Европа, където логистичният пазар се разраства значително. В Европейския съюз логистичният пазар надхвърля 900 милиарда евро и има годишен темп на растеж от 5%, докато в Източна Европа този растеж достига 15%, което е 3-4 пъти по-високо от темповете на растеж на националния БВП.

В периода 2009-2012 г. показателите за товарооборот в Грузия нарастваха стабилно с около 5 до 7 процента годишно. От 2013 г. обаче товарооборотът започна да намалява както поради спад в местното търсене, така и отчасти поради липсата на транзитни товари. Спирането

на тази тенденция и възстановяването на растежа е важно за утвърждаването на Грузия като стабилен регионален логистичен център.

Необходимо е привличане на инвестиции и подобряване на логистичните процеси, което включва модернизация на инфраструктурата, повишаване ефективността на транспорта и подобряване качеството на услугите (Tkeshelashvili и Mebonia, 2014). Това ще направи Грузия по-атрактивен регионален логистичен център, което ще облагодетелства икономиката на страната и ще засили позициите на местното производство и износа.

Забавянето на растежа на контейнерния трафик е тревожен сигнал за Грузия. През 2013 г. пристанищата в Батуми и Поти са обработили 370 000 TEU, което е спад от 20% спрямо средногодишния темп за периода 2010-2012 г. Този спад е важен индикатор, че логистичната система на Грузия среща конкуренция и инфраструктурни предизвикателства, които влияят на транспортната ефективност и пазарната диверсификация.

В структурата на логистичния пазар доминира автомобилният транспорт, докато ролята на железопътния транспорт постепенно намалява. Това се дължи на високите железопътни тарифи и недостатъчното развитие на инфраструктурата, които лишават железопътния транспорт от конкурентното му предимство спрямо автомобилния. Делът на въздушния транспорт също е нисък, което е свързано както с липсата на инфраструктура, така и с високата му себестойност (Katamadze и Katamadze, 2023).

Друг значим проблем е липсата на складова инфраструктура от клас А. Складовете клас В и С на пазара са от времето на Съветския съюз, което затруднява покриването на съвременните стандарти и намалява качеството на услугите (Abuselidze, 2021; Abuselidze и др., 2023). Складове от клас А биха подобрили скоростта на обработка на товари и биха развили дистрибуторската мрежа, което ще допринесе за бърза и ефективна доставка на стоки.

Въпреки стратегическото си географско положение, Грузия все още не разполага с добре функционираща и конкурентна транспортна инфраструктура, което пречи на пълното ѝ използване като логистичен хъб за Кавказ и Централна Азия (Benmaamar и др., 2015).

Липсата на инфраструктура, свързваща различните видове транспорт в страната, възпрепятства постигането на мрежови ефекти. Например отсъствието на ефективна интермодална транспортна система, в която железопътен, автомобилен и морски транспорт функционират в пълна синергия, пречи на предоставянето на съвременни логистични услуги (Bendekovic и др., 2014; Nam и Song, 2011).

Вземането на решения и стимулирането на инфраструктурното развитие, свързано с модернизацията и създаването на синергия в транспортната мрежа, трябва да се превърнат в един от приоритетите на Грузия, за да се увеличи скоростта на транспорт и качеството на услугите (Gambino, 2019). Такава развита инфраструктура ще даде на страната стратегическо предимство и ще подобри нейната конкурентоспособност, което в крайна сметка ще допринесе за утвърждаването ѝ като ефективен транспортен коридор (Sheverdashvili и Totikashvili, 2017).

Една ефективна политика за развитие на транспортната инфраструктура включва засилване на координацията между видовете транспорт и въвеждането на съвременни технологии в превоза, което ще укрепи водещата позиция на страната в международната конкуренция в сектора на логистиката (Osadze и Sosanidze, 2021).

Повишаването на конкурентоспособността на грузинския логистичен сектор пряко зависи от прилагането на международни стандарти и използването на ефективно управленско ноу-хау. Чуждестранните доставчици и партньори непрекъснато повишават изискванията към грузинските компании за приближаване на техните логистични процеси към западните стандарти. За да отговори на тези нужди, Грузинската логистична асоциация е установила партньорство с Американския съвет по управление на веригата за доставки (SCC). Това сътрудничество има за цел въвеждането на стандарта SCOR® (Supply Chain Operations Reference) в Грузия.

Стандартът SCOR® е глобално призната рамка, която помага на компаниите да рационализират и подобрят своите операции във веригата за доставки (Chuchelauri, 2024). Прилагането на този стандарт включва внедряване на процеси, които ще помогнат на грузинските компании да оптимизират операциите и да изградят ефективни и прозрачни логистични системи. Това е особено важно за засилването на конкуренцията на международния пазар и за създаването на нови партньорства.

2. Методология

Основната методологична рамка на изследването включва комплексен подход за оценка на логистичния потенциал на Грузия и нейния капацитет да се превърне в регионален транспортен хъб. В процеса на изследването са използвани както количествени, така и качествени методи на анализ, които служат за създаване на комплексна картина.

За оценка на транспортния и логистичния потенциал на Грузия е използван PESTEL анализ, който включва политически, икономически,

социални, технологични, екологични и правни фактори. Анализът идентифицира основните предизвикателства и възможности, които влияят върху ефективността на логистиката в страната.

В изследването е приложен и анализ на регионалното позициониране, който включва тарифни, инфраструктурни и геополитически фактори. Този метод очертава основните бариери пред регионалното позициониране, включително липсата на данъчни и тарифни облекчения, инфраструктурни слабости и геополитически рискове.

Резултатите от изследването показват, че модернизацията на инфраструктурата и укрепването на международните партньорства са критично важни за развитието на транспортния и логистичния потенциал на Грузия. Идентифицираните в рамките на изследването стратегии са насочени към засилване на позициите на страната като регионален логистичен хъб.

3. Резултати и дискусия

3.1. Бариери пред регионалното позициониране в товарните превози: гледната точка на Грузия

Кои са основните бариери, които възпрепятстват грузинските товарни компании да заемат стабилни регионални позиции и в същото време да повишат ефективността на сектора? Какви реформи и промени са необходими за подобряване на тези позиции, така че тенденцията на спад в товаропотоците да се обърне и да се постигне положителен растеж?

Съществените бариери пред транспортния сектор на Грузия включват няколко главни фактора:

1. **Данъчен кодекс** – действащите данъчни регулации в много случаи усложняват и увеличават оперативните разходи за местните компании, което ограничава тяхната конкурентоспособност на международния пазар.

2. **Инфраструктурни предизвикателства** – липсата на модерна транспортна инфраструктура, в т.ч. недостиг на пристанища и нисък железопътен капацитет, намалява пропускателната способност и повишава тарифите, което възпрепятства поддържането и увеличаването на товаропотоците.

3. **Едностранни тарифни преференции** – преференции, наложени от съседни държави за алтернативни транспортни маршрути, които пренасочват товарните потоци от грузинските коридори към други направления, като по този начин се намалява обемът на транзитните превози през страната.

4. **Геополитически проблеми** – политическата ситуация в региона и нестабилността на партньорските отношения често създават несигурна среда, която усложнява дългосрочните проекти и устойчивостта на товаропотоците.

5. **Частни интереси и вътрешни транспортни тарифи** – неконструктивни интереси в тарифната политика и дерегулацията на пазара правят транспортната мрежа на Грузия по-малко атрактивна както за вътрешния, така и за външните пазари.

От гледна точка на прилагането на реформи е препоръчително да се предприемат следните мерки:

- модернизация на инфраструктурата, обновяване на пристанищата и железопътната мрежа;
- въвеждане на международно конкурентни тарифи;
- създаване на данъчни стимули и преразглеждане на едностранните концесии, което ще увеличи атрактивността на Грузия като транзитен маршрут;
- задълбочаване на регионалните транспортни партньорства, които ще позволят на страната да използва в пълна степен своя транспортен потенциал.

Тези реформи ще помогнат на Грузия да подобри ефективността на транспортните коридори и да увеличи икономическите ползи.

В допълнение беше проведен PESTEL анализ на транспортния потенциал на Грузия (Таблица 1).

Таблица 1. PESTEL анализ на транспортния потенциал на Грузия

Р: Политически фактори	• Стабилност и сигурност: Грузия се намира в геополитически важен регион, където регионалните конфликти често създават проблеми за транспортните и търговските маршрути. Въпреки това, усилията на страната за интеграция със Запада и партньорства със съседните държави увеличават нейния потенциал. • Транспортна политика и сътрудничество: Програмите за развитие на транспорта между Европа и Централна Азия, като инициативата „Един пояс, един път“, допринасят за създаването на транспортен коридор и утвърждават Грузия като силен партньор със съседните държави.
--------------------------------------	--

Е: Икономически фактори	• Разходи за транспорт и логистика: Основна бариера пред икономическия растеж в транспортния сектор на Грузия е необходимостта от подобряване на инфраструктурата. Настоящите логистични разходи и ефектът на инфлацията възпрепятстват конкурентоспособността, тъй като контейнерните превози са времеемки и ресурсно интензивни. • Инвестиции и чуждестранен капитал: Международни организации като Европейската банка за възстановяване и развитие (ЕБВР) подкрепят подобряването на транспортната и логистичната инфраструктура на Грузия, което засилва потенциала за икономически растеж.
S: Социални фактори	• Обучение и образование на работната сила: Броят на грузинските специалисти и тяхната квалификация играят ключова роля за развитието на транспортните и логистичните услуги и за да може секторът да отговори на съвременните изисквания. • Растящо потребителско търсене: Нарастващото търсене на транспортни и логистични услуги в Грузия и Кавказ влияе върху икономическото търсене и разширяването на пазара на потребителски стоки.
Т: Технологически фактори	• Иновации и дигитални технологии: развитието на логистични технологии и внедряването на цифрови решения в транспортните системи ще позволят по-ефективно и бързо движение на товари. • Подобряване на инфраструктурата: Модернизацията на пристанищата и транспортната мрежа на Грузия е необходима, за да отговаря страната на глобалните стандарти и да бъде конкурент с развити транзитни маршрути.
Е: Екологически фактори	• Опазване на околната среда: развитието на транспортни системи оказва влияние върху околната среда, затова Грузия е изправена пред предизвикателства като емисии и защита на екосистемите. Въвеждането на екологично чисти

	транспортни системи ще допринесе за устойчивото развитие. • Намаляване на парниковите газове: Участието на Грузия в международни екологични инициативи ще помогне за изграждането на отговорни транспортни системи, което ще повиши влиянието на страната в региона.
L: Правни фактори	• Регулаторна политика: Транспортните регулации, приети от грузинското правителство, оказват значително влияние върху дейността на сектора. Съобразяването с европейските стандарти осигурява по-добри условия за инвеститорите. • Насърчаване на свободната търговия: Либерализацията на търговията допринася за отварянето на транспортните коридори и увеличава транзитната роля на Грузия, което води до укрепване на икономическите отношения.

Източник: Съставено от автора.

Резултатите от PESTEL анализа показват, че транспортният потенциал на Грузия е значително ограничен от необходимостта от подобряване на инфраструктурата и от регионалните политически предизвикателства. В същото време обвързаността с международни проекти и технологичният напредък създават нови възможности за транзитната индустрия.

Преодоляването на бариерите пред грузинския товарен транспорт изисква комплексен подход, който включва регулаторни, инфраструктурни и технологични инициативи. Някои от ключовите стратегии са:

1. Реформа в данъчния кодекс – целта е да се намали данъчната тежест върху грузинските транспортни компании и да се създаде конкурентна среда на международно ниво. Въвеждането на данъчни стимули може да има особено положително въздействие върху морския и железопътния сектор.

2. Оптимизация на инфраструктурата – обновяването и модернизацията на пристанищната, железопътната и пътната инфраструктура е една от най-важните мерки. Съвременната инфраструктура не само ще увеличи скоростта и пропускателната способност на транспорта, но и ще намали разходите, което ще привлече повече партньори и клиенти.

3. Двустранни тарифни споразумения – необходими са договори със съседни държави за опростяване и уеднаквяване на пътните такси.

Това ще позволи на превозвачите да предлагат по-ниски цени от алтернативните маршрути.

4. Разработване на режим на свободен транзит – особено важно за намаляване на допълнителните разходи в транспортния сектор. Осигуряването на свободен транзит ще улесни движението на стоки без закъснения, което ще намали времето за престой и транспортните разходи.

5. Развитие на интернет платформи – използването на унифицирани платформи (например www.gcaa.ge) ще помогне да се опростят логистичните процеси. Те ще позволят да се следи статусът на товара в реално време и да се минимализира влиянието на човешкия фактор.

6. Гъвкави вътрешни транспортни тарифи – ще позволят на местните компании по-лесно да се адаптират към променящите се пазарни условия и да подобрят финансовото си състояние чрез привличане на допълнителни ресурси.

Тези промени ще създадат по-благоприятна бизнес среда в транспортния сектор на Грузия, ще позволят на местните компании да се конкурират с алтернативни маршрути и държави и потенциално ще увеличат обема на превозите, подпомагайки икономическото развитие на страната (*Sarkhanidze и Bejanidze, 2023*).

По-нататък се анализират поотделно всяка от тези бариери, начините за тяхното преодоляване и перспективите за бъдещо развитие.

Бариера № 1: Данъчен кодекс.

Едно от значимите предизвикателства в транспортния сектор на Грузия е негъвкавият режим на националната данъчна система, който особено силно засяга международните транспортни и търговски компании. Фирмите в този сектор често мигрират към юрисдикции с по-ниски данъци и специфични облекчения за международни бизнес-операции. Основните причини за това са следните:

- Поради спецификата на международните бизнес операции компаниите управляват разходите си по-ефективно в държави, където се прилагат преференциални данъчни политики за международни превози. Тези облекчения обикновено включват ниски данъчни ставки, опростени регулации и минимални бюрократични изисквания, което осигурява финансова стабилност и развитие на фирмите.

- За Грузия, като транзитна държава, е препоръчително да се преразгледа данъчният кодекс, за да се осигури конкурентна среда. Това включва опростяване на данъчните режими и предоставяне на допълнителни облекчения за компаниите, опериращи в морския, транспортния и логистичния сектор. Подобни реформи ще помогнат на компаниите да облекчат финансовия натиск и да укрепят сектора, което от своя страна ще допринесе за растежа на транзитния потенциал на страната.

Следователно е препоръчително да се проведат следните реформи:

1. Създаване на зони с ниски данъци – изграждането на специални икономически зони в съответствие с международните стандарти, където компаниите могат да ползват преференциални данъчни режими, ще помогне за задържането на бизнеса в страната.

2. Опростяване на данъците – това ще повиши привлекателността на страната за чуждестранни инвестиции и ще намали риска, компаниите да се пренасочват към други юрисдикции.

В перспектива в подобна реформаторска среда ще се намали конкуренцията за регионалните пазари и ще се засили позицията на Грузия като важен транзитен и логистичен център.

Барieri пред транспортния и морския сектор в Грузия:

Съществуват няколко значими бариери, които пречат развитието на транспортния и морския сектор в Грузия, като тези проблеми са свързани с финансови, структурни и данъчни условия. Основните сред тях са:

1. Данък върху нерезидентите – компаниите, регистрирани в Грузия, са задължени да плащат данък върху доходите на нерезиденти в размер на 10–15%, когато работят със страни, с които Грузия няма споразумение за избягване на двойното данъчно облагане. Това означава, че услугите, предоставяни от тези държави, оскъпяват дейността на компаниите и намаляват тяхната международна конкурентоспособност.

2. Данък върху собствеността за корабособствениците – за компаниите в морския сектор данъкът върху собствеността, който възлиза на 1% от стойността на активите, представлява сериозна пречка. Морската индустрия е силно капиталоемка и високостойностните активи, каквито са корабите, изискват по-гъвкаво данъчно облагане. До 2010 г. този данък не се прилагаше за кораби, регистрирани в Държавния регистър на корабите на Грузия, но днес тази преференция вече не съществува, което пряко отслабва конкурентоспособността на сектора.

Текущ резултат: Тази данъчна среда прави дейността на международните логистични и корабни компании в Грузия по-скъпа и неконкурентоспособна. В сравнение с конкурентите, регистрирани в чужбина, грузинските компании са изправени пред сериозен финансов натиск, който ограничава възможностите им за международно позициониране (*Korzhenko, 2019; Abuselidze, 2018; Alam, 2013*).

Необходимост от реформи: За да се повиши конкурентоспособността на грузинските компании, е наложително да се въведат специални данъчни режими, които да намалят данъка върху нерезидентите и да се разгледа възможността за редуциране или премахване на данъка върху собствеността в морския сектор. Тези стъпки ще помогнат на грузинските

компании да се адаптират към международните стандарти и ще засилят транспортния и морския потенциал на страната.

Изследването показва необходимост от реформа в данъчната политика и подобряване на действащите стимули в транспортния сектор на Грузия. За да се утвърди статутът ѝ на транспортен и логистичен център, е нужно да се въведе данъчна политика, съобразена със спецификите на международния бизнес (Abuselidze, 2013). Въпреки съществуващите преференциални условия – като свободните индустриални зони (Поти, Кутаиси, Тбилиси), както и туристическата зона в Кобулети – те не предоставят достатъчно стимули за международните логистични и корабни компании.

Настоящи данъчни облекчения:

- **Свободни индустриални зони** – в Потти, Кутаиси и Тбилиси операторите са освободени от данък печалба и данък върху собствеността, което подпомага местното производство.

- **Свободна туристическа зона** – за развитие на туризма в Кобулети хотелските оператори са освободени от данък печалба и данък върху собствеността.

- **Естонски модел на облагане** – от 2017 г. в страната действа модел, който позволява на компаниите да плащат данък печалба само когато разпределят дивиденди.

В дългосрочен аспект са необходими допълнителни данъчни реформи, които да привлекат и задържат регионални търговски, логистични и корабни компании (Anderson, 2009; Thiers и McGinnis, 2011). Това включва приемане на данъчни режими, които да са съобразени с международния бизнес с оглед на дейността на компаниите, занимаващи се с логистика, търговия и транспорт (Lu et al., 2018; Huber et al., 2015). Това предполага законодателство, което да улеснява международната търговия и транспорт и предоставяне на максимални данъчни облекчения и преференциални условия (Abuselidze, 2018).

За постигане на тази цел е възможно да се обмисли създаването на специални икономически зони по международни стандарти и специализирани данъчни условия, съобразени с тенденциите в транспортния и транзитния сектор. Това ще даде на Грузия по-конкурентна позиция на регионалния пазар и ще допринесе за ръста на товаропотоците.

Бариера № 2: Едностранни тарифни преференции.

Едностранните тарифни преференции, които възпрепятстват превозите през Грузия, представляват сериозно предизвикателство за развитието на транспортния потенциал на страната. Грузия получава определени преференции от страните около Каспийско море, но само в посока изток-запад. Това обаче не е достатъчно, тъй като не гарантира

привлекателността на обратния поток товари (от запад към изток). В резултат на това разходите за транспортиране на товари от запад на изток често са 2-3 пъти по-високи, отколкото в обратната посока, което силно затруднява ефективността на превозите.

Едно от възможните решения е да се въведат двустранни тарифни преференции, които да направят превозите еднакво достъпни и рентабилни в двете направления. Подобна политика може да увеличи обратния поток на товари и да повиши атрактивността на транспортните коридори, особено на Транскаспийския маршрут и коридора „Лазурит“ (Lapis Lazuli). Освен това разработването на регионална стратегия изисква въвеждането на унифицирана тарифна политика и маркетингова кампания, която да демонстрира значимостта и възможностите на Грузия на международните транспортни форуми.

Бариера № 3: Инфраструктура.

Каспийските железопътни фериботи, които свързват Казахстан и Туркменистан с Азербайджан, в някои случаи ограничават капацитета за транспортните коридори (Ekhsonov и Khoshimov, 2023). Те имат максимален годишен капацитет от 95 000 ж.п. вагона или 4,5 милиона тона, но реалното им натоварване често е едва 50-70%. Това показва, че в коридора има ограничено пространство за допълнителни товари – както от Казахстан (вкл. Китай), така и от Туркменистан (вкл. Афганистан).

Освен това условията в Каспийско море затрудняват сезонно товаропотока, което прави транзитното време трудно предвидимо. В резултат, въпреки че железопътният маршрут е конкурентен като време за превоз между Китай и Европа, той остава по-скъп от морския транспорт, което също ограничава ефективността му (Lee и др., 2009; Vieira и Luna, 2016; Naganawa и др., 2024).

Бъдещите стъпки включват подобряване на корабоплаването в Каспийско море, включително въвеждане на контейнерни превози, които да увеличат капацитета и да улеснят интеграцията на товаропотоците от Китай и Централна Азия.

Гъвкавостта на грузинските нефтени терминали, която определя тяхната конкурентоспособност, е ограничена от няколко фактора. Терминалите в Батуми и Кулеви използват само между 18 и 25% от капацитета си, което е сигнал, че потенциалът им не се използва напълно. Основните им резервоари се използват основно за претоварване на нефт, но тук възникват две предизвикателства.

Първото предизвикателство е конкуренцията от тръбопроводния транспорт – нефтопроводите осигуряват свързаност с нефтодобивните райони по-пряко, с по-ниски разходи и с по-висока ефективност (Dablanс

и Ross, 2012; Pettit и Beresford, 2009). Например Каспийският тръбопроводен консорциум (КТК) и нефтопроводът Баку–Тбилиси–Джейхан) отклоняват значителни обеми нефт от терминалите в Грузия.

Вторият проблем е свързан с техническите ограничения – капацитетът и инфраструктурата на терминалите не са достатъчни за приемане на големи танкери (напр. Aframax). Освен това поддържането на температура на някои горива (като мазут и вакуумен газьол) е трудно и изисква отоплителни системи. Тези ограничения намаляват гъвкавостта и конкурентоспособността на терминалите спрямо алтернативите.

Преодоляването на тези бариери изисква модернизация на инфраструктурата, както по отношение на капацитета на резервоарите така и на техническото оборудване, което би позволило на терминалите да отговорят по-ефективно на нуждите на международния пазар и да увеличат товарооборота през Грузия.

Предложените решения за справяне с инфраструктурните бариери в Грузия включват следните стъпки:

1. Оптимизация на жп фериботите в Каспийско море: Необходимо е да се подобрят фериботните услуги в Каспийско море и да се повиши ефективността. За да се постигне по-голяма гъвкавост в корабоплаването в Каспийско море, е важно да се въведат контейнерни корабни услуги, които ще позволят на товарните потоци да реагират по-стабилно и плавно на търсенето. Тази стъпка ще бъде особено важна за поддържането и укрепването на капацитета на Транскаспийския международен транспортен маршрут (TITR) и маршрута Лазурит (Lapis Lazuli), което значително ще подобри ефективността на регионалните и международните логистични мрежи.

2. Модернизация на резервоарите и оборудването на нефтените терминали: Необходима е оптимизация на резервоарите и техническото оборудване на грузинските нефтени терминали (като Батуми и Кулеви), за да могат те да приемат и обработват нови товари. Създаването на допълнителни оранжерийни резервоари и увеличаването на капацитета на съществуващите терминали ще спомогне за задоволяване на пазарните изисквания и ще повиши привлекателността на Грузия като транспортен и потребителски пазар.

3. Модернизация на нефтопреработвателните заводи в Казахстан: Модернизацията на трите основни нефтопреработвателни завода на Казахстан ще увеличи производствения капацитет на тези заводи и ще улесни производството на повече петролни продукти. Очаква се, че в резултат на модернизацията Казахстан ще премахне ограниченията върху износа на бензин, дизел и реактивно гориво, което ще създаде нови възможности за грузинските терминали. Развитието на допълнителен

капацитет и технически възможности ще донесе значителни ползи за страната и ще даде шанс на Грузия да се превърне в регионален център за петролни продукти.

Тези промени не само ще увеличат капацитета на транспортните коридори, но и ще намалят времето и разходите за превоз и ще засилят позицията на Грузия на регионалния пазар.

Бариера №4: Геополитика и интереси.

Предвид геополитическите бариери и интереси нефтопроводът Баку-Тбилиси-Джейхан (БТД) е изправен пред много предизвикателства, които влияят както върху капацитета на тръбопровода, така и върху привлекателността на съществуващите транспортни коридори в региона.

1. Намаляване на обемите: С понижението на добива в основните азербайджански находища (например АСГ) пропускателната способност на БТД намаля и поради това той работи с максимален капацитет. Въпреки че капацитетът му е 50 млн. тона годишно, в момента той пренася едва около 28 млн. тона, поради което рентабилността му намалява и се налага да се търсят допълнителни обеми.

2. Въздействие на алтернативни маршрути: Петролните компании имат право да избират между различни маршрути, като например Каспийските регионални тръбопроводи и железопътни линии, което им позволява да използват алтернативни маршрути през терминали в Азербайджан и Грузия или до БТД. Други тръбопроводи в региона, като например Каспийският тръбопроводен консорциум (КТК) в Русия, понякога предлагат по-благоприятни условия на доставчиците, което се отразява негативно на пропускателната способност на БТД.

3. Актуализация на алтернативни маршрути: Напоследък доставчиците на петрол активно обмислят и използват нови маршрути за транспортиране на петрол. Тази промяна не е благоприятна за Транскаспийския коридор Азербайджан-Грузия, тъй като маршрутите, които преди това са минавали през този коридор, могат да бъдат пренасочени в ущърб на транспортната инфраструктура на Азербайджан и Грузия.

4. Методика на „запълване“ на БТД: Операторите на БТК работят активно за привличане на ресурси от доставчици на петрол в Туркменистан, Казахстан и Русия. Привличането на допълнителни товари обаче е трудно, особено когато има маршрути, които са по-достъпни за доставчиците или имат по-атрактивни тарифи.

В резултат на това, за да се преодолеят геополитическите бариери пред БТД, е важно, тръбопроводът да укрепи връзките с държавите-производители на петрол в региона, както и да им предложи конкурентни цени и надеждни транспортни услуги.

За да се премахнат геополитическите бариери и интереси, могат да се предприемат различни мерки, които ще подобрят транспорта на петрол в региона на Каспийско море и ще създадат гъвкави алтернативи, които ще подкрепят петролните компании и в крайна сметка ще укрепят позициите на транспортния коридор през Грузия. По-важните от тези мерки са:

- ✓ **Осигуряване на свободен транзит:** Каспийските петролни компании трябва да имат правото да избират най-подходящия маршрут (тръбопровод или железопътен транспорт). Насърчаването на принципа на „свободен транзит“ означава, че износителите на петрол ще могат да транспортират суровини по удобни и изгодни за тях маршрути, включително железопътни мрежи, което ще окаже пряко въздействие върху диверсификацията и гъвкавостта на транспорта в региона.
- ✓ **Стимулиране на жп транспорта:** Използването на железопътен транспорт за превоз на петрол дава на петролните компании значително предимство. Освен това, тъй като по железопътните маршрути може да се транспортира петрол под отделно търговско наименование, това позволява, транспортираната суровина да бъде доставена до пазара без смесване. Това е важно за производителите на петрол с уникални характеристики в басейна на Каспийско море.
- ✓ **Маркетингово предимство:** Възможността за транспортиране на специални и уникални видове петрол е особено важна за крайните потребители. Рафинериите, които преработват специфични видове петрол, предпочитат да транспортират петрол под отделно търговско наименование, което е предимство на железопътния транспорт пред тръбопроводния. Това е пазарноориентиран подход и инвестиционен стимул за поддържане на съществуващото производство в региона.

По този начин, ако се осигури разнообразие от маршрути и свобода на избора, петролните компании в региона ще могат да оптимизират своите разходи и технологии, а Грузия ще се превърне в по-привлекателен коридор за различните страни.

Бариера № 5: – Частни интереси.

За да се елиминира влиянието на частни интереси в транспортния и търговския сектор, са необходими стратегически подходи, които да насърчат честната конкуренция и свободното функциониране на транспортните коридори:

1. Приемане на строги регулации и повишаване на прозрачността: От съществено значение е да се гарантира прозрачност в административните и търговските процеси, така че всички участници да работят при равни условия. Това включва въвеждане на антитръстови регулации, които да предотвратят доминацията на влиятелни организации и тяхното влияние върху транспортните тарифи.

2. Международно сътрудничество и споразумения: За ефективно развитие на транспортните мрежи е нужна по-тясна координация между държавите. Политиките трябва да гарантират свободното движение на товаропотоците и конкурентоспособността на регионалните транспортни възли.

3. Партньорство между публичния и частния сектор: Създаване на инициативи, които насърчават равнопоставеното сътрудничество между държавата и бизнеса и увеличават привлекателността на коридора и икономическата изгода от него. Това включва маркетингови и инвестиционни кампании за привличане на компании, които да развиват транспортната и логистичната инфраструктура на Грузия.

4. Подкрепа на конкуренцията сред транспортните фирми: Създаването на равнопоставени условия ще насърчи пазарната стабилност, а ограничаването на административните ресурси за търговско влияние в региона ще подобри работата и стабилността на транспортния коридор през Грузия.

За ефективно управление на бариерата, свързана с личните интереси, и за подобряване на прозрачността и конкурентоспособността в транспортния сектор е важно да се приложат следните подходи:

- **Развитие на интернет-базирани електронни платформи:** Внедряването на онлайн платформи за продажби и резервации, системи за мониторинг и автоматизация на административните процеси в железопътния и транспортния сектор ще позволи директен достъп до клиентите и по-добро обслужване. Този подход вече е подобрил много услуги в Грузия (например закупуване на билети за влак и резервации на хотели) и ще допринесе за повишаване на ефективността и в транспортния сектор.

- **Развитие на честна и отворена платформа:** създаването на многофункционална интернет платформа за транспортния сектор ще увеличи прозрачността и ще намали влиянието на частни и търговски интереси върху тарифите и качеството на услугите.

- **Независими системи за мониторинг:** Управлението на платформите трябва да бъде под контрола на независими организации, за да се гарантира надеждност и сигурност на процесите за управление на информацията и процедурите. Това ще гарантира на компаниите, че чрез платформата те ще могат безпрепятствено да планират товарните превози.

○ **Оптимизация на жп тарифите:** Оптимизацията на тарифите и повишаването на конкурентоспособността в железопътните услуги ще стимулират фирмите, които транспортират петролни продукти, да пренасочват товарите от автомобилния към железопътния транспорт. Увеличените инвестиционни и транспортни субсидии могат да намалят тарифите и да направят железопътния транспорт по-привлекателна алтернатива.

За да се повиши ефективността на вътрешния транспорт, е важно да се предприемат няколко стъпки, които ще донесат екологични и икономически ползи:

❖ **Преминване от автомобилен към железопътен товарен транспорт:** Подобряване на системата за товарен транспорт: Нарастващата зависимост от железопътния транспорт ще позволи на участниците на пазара да разпределят големи обеми товари по-ефективно и икономично, което е особено важно за компаниите с големи и тежки обеми.

❖ **Опазване на околната среда:** Намаляването на емисиите на парникови газове и увеличаването на екологичността на товарния транспорт е важна стъпка, тъй като железопътният транспорт замърсява околната среда по-малко от автомобилния.

❖ **Намаляване на натоварването върху пътната инфраструктура и свързаните разходи:** Чрез преминване към железопътен транспорт ще може да се намали натоварването на пътищата, което ще доведе до намаляване на разходите за поддръжка на пътната инфраструктура и удължаване на ресурса на пътищата.

❖ **Актуализация на вътрешните жп тарифи:** Оптимизирането на вътрешните тарифи ще направи железопътния транспорт по-привлекателен за компаниите, които досега избягваха свързаните с него допълнителни разходи и търсеха по-евтини услуги (като например автомобилен транспорт).

❖ **Проекти за повишаване на скоростта и ефективността:** Модернизирането на железопътната система и увеличаването на нейната скорост е един от ключовите фактори, които ще направят железопътния транспорт по-бърз и по-ефективен вариант. Това изисква капиталови инвестиции, които ще подобрят цялостната ефективност както на товарните, така и на пътническите линии.

Прилагането на тези стъпки ще увеличи атрактивността на железопътния транспорт, ще подобри ефективността на товаропотоците и ще има положителен ефект както върху транспортната инфраструктура, така и върху околната среда на Грузия.

3.2. Ролята на свободната търговия за укрепването на икономиката на Грузия

Споразуменията за свободна търговия предоставят на Грузия значителни възможности за разширяване на търговските и инвестиционните платформи и за намаляване на бариерите пред трансграничното движение на стоки и услуги. Редица споразумения, сключени с различни държави, предлагат няколко ключови предимства:

1. Разширяване на пазарите и нови възможности:

- Споразумението за задълбочена и всеобхватна свободна търговия с ЕС (DCFTA) позволява на грузинските компании да изнасят стоки и услуги към ЕС при преференциални митнически условия. Това подпомага развитието на местните фирми чрез икономическа диверсификация и въвеждане на европейски стандарти.
- Общата система от преференции (GSP) със САЩ, Канада и Япония улеснява достъпа на грузински продукти до тези пазари, като увеличава експортния потенциал на местните производители.

2. Повишаване на търговската стойност:

- Споразумението за свободна търговия с Китай е особено важно за износа на Грузия към един от най-големите световни пазари. Това споразумение улесни експорта на грузинско вино и земеделска продукция, като създаде предпоставки за дългосрочен растеж на търговската стойност.
- Достъпът до пазарите на съседните държави (Турция, Азербайджан, Армения) засилва ролята на Грузия като транзитен и логистичен център, от което печелят редица фирми, опериращи както в сферата на производството, така и на услугите.

3. Възможности за въвеждане на иновации и технологии:

- Икономическата модернизация и иновациите са възможни при условия на свободна търговия, тъй като отварянето на световните пазари улеснява чуждестранните инвестиции, обмена на знания и технологичния прогрес. Така например Споразумението за задълбочена и всеобхватна свободна търговия с ЕС включва изисквания, които помагат на грузинските компании да приемат европейските стандарти и да поддържат високо качество.

4. Перспективи със САЩ и Индия:

- Евентуални споразумения за свободна търговия с тези държави ще дадат на Грузия още по-големи възможности за увеличаване на износа, диверсификация на вноса и укрепване на доверието между бизнес партньорите, което допринася за стабилността на бизнес средата и потенциала за развитие.

Споразуменията за свободна търговия са ключови за подобряване на достъпа до глобалните пазари и за устойчивия икономически растеж на Грузия (Kacharava, 2015). Придобитите чрез такива споразумения конкурентни предимства дават възможност на грузинските компании да постигнат по-добри финансови и пазарни резултати, като подпомагат пълната реализация на икономическия потенциал на страната (Ukleba и Tsikhelashvili, 2021).

Режимите на свободна търговия на Грузия наистина могат да създадат важна платформа и да улеснят развитието на търговския и логистичен потенциал на страната (Gogilidze and Gogilidze, 2024). За да се използват пълноценно тези възможности, е необходимо да се развият услуги с добавена стойност, които ще дадат предимство на страната и ще й позволят да засили икономическия си потенциал като глобален търговски и транзитен център, а именно:

- 1. Развитие на логистични центрове:** Географското разположение на Грузия е благоприятно за изграждането на логистични хъбове, свързващи Европа, Азия и САЩ. Споразуменията за свободна търговия улесняват движението на стоки и увеличават възможността за контрол на товарните потоци, което създава условия за създаване на услуги в съответствие с пазарните изисквания.
- 2. Услуги с добавена стойност:** Съвременните логистични центрове могат да включват услуги за обработка, смесване и опаковане на товари в подкрепа за вноса и износа. Това може да привлече компании, които трябва да преработят товари в готови продукти, и бързо да ги доставят и реализират на пазара.
- 3. Иновативни подходи и технологични платформи:** Могат да бъдат създадени цифрови платформи и независими институции за мониторинг, за да се подобри прозрачността и да се опростят административните процедури. Това ще улесни обмена на стоки и услуги и ще създаде по-стабилна и конкурентна среда.
- 4. Превръщане на проблемите във възможности:** Преодоляването на стратегическите бариери ще направи Грузия по-устойчива на международната конкуренция. Както често се казва, „големият проблем е голяма възможност“. Ако бариерите бъдат успешно управлявани, страната ще може не само да укрепи собствената си търговска система, но и да се превърне в регионален икономически център, който ще бъде устойчив на промените на глобалните търговски пътища.

Ролята на Грузия като съюзна страна ще нарасне значително, ако на нейна територия бъде създадена иновативна и прозрачна търговска и

логистична мрежа, която ще бъде подкрепена чрез споразумения за свободна търговия.

За Грузия развитието на логистични центрове е важна възможност за укрепване на статута ѝ на регионален икономически център. Новият проект на Министерството на икономиката, който предвижда развитие на инфраструктура от логистични центрове, е благоприятен по две основни причини. Първо, митническото законодателство на Грузия е гъвкаво и реформирано, което гарантира съответствие с международните стандарти. Второ, страната има положителни търговско-икономически отношения със съседните страни, особено с Азербайджан и Армения. Тези отношения създават достъпна среда за пазара и повишават конкурентоспособността на Грузия (*Sulashvili et al., 2015*).

Конкурентните предимства на Грузия включват достъпна земя и относително евтина работна ръка, което прави страната привлекателна за европейските логистични центрове. Следвайки настоящата тенденция в Западна Европа, много компании преместват централите си в Източна Европа и Кавказ, за да намалят оперативните разходи. Създаването на инфраструктура само по себе си обаче не означава пълноценно развитие на сектора.

Важен компонент за успеха на логистичната индустрия е осигуряването на здравословна конкуренция на пазара. Държавата е длъжна да насърчава справедлива и прозрачна среда на пазара чрез ефективни политики, за да не се създават конкурентни ограничения. Това означава избягване на двойни стандарти, което ще позволи на участниците на пазара да се развиват свободно и равноправно. Прилагането на такава ефективна политика ще увеличи логистичната привлекателност на Грузия и ще осигури на страната възможност за стабилен, дългосрочен растеж на регионално ниво.

Заклучение

Секторът на логистиката в Грузия е фрагментиран и до голяма степен зависи от спедиторските компании, които често нямат собствени превозни средства или инфраструктура. Това води до липса на координация между собствениците на товари, спедиторите и превозвачите, което води до неоптимални вериги за доставки и дълги срокове за транзитни превози. Тези проблеми създават липса на прозрачност и координация, което намалява пазарната ефективност и затруднява увеличаването на конкуренцията в логистичните услуги.

Подобряването на пазара на логистиката изисква инвестиции в инфраструктура, оптимизиране на транспортните тарифи и въвеждане на ефективни системи за координация. Логистичният сектор на Грузия страда от недостиг на квалифицирани оператори, което принуждава компаниите сами да решават логистичните предизвикателства. Този проблем се изостря от особено високите фиксирани разходи, тъй като работата в малък мащаб изисква непропорционално много ресурси, което в крайна сметка увеличава производствените разходи.

При глобална конкуренция на регионите и транспортните коридори развитието на логистичната и транспортната инфраструктура е от съществено значение. Една модерна, стратегически развита логистична инфраструктура би помогнала на Грузия да повиши конкурентоспособността си и би улеснила допълнително превръщането ѝ в търговски и транспортен център, като в крайна сметка би подпомогнала икономическия растеж на страната.

Използвани източници

1. Abuselidze, G. (2013). Optimal Tax Policy–Financial Crisis Overcoming Factor. *Asian Economic and Financial Review*, 3(11), 1451-1459.
2. Abuselidze, G. (2018). Fiscal policy directions of small enterprises and anti-crisis measures on modern stage: During the transformation of Georgia to the EU. *Science and studies of accounting and finance: problems and perspectives*, 12(1), 1-11.
3. Abuselidze, G. (2021). Competitiveness analysis of the Georgian transport and logistics system in the black sea region: challenges and perspectives. *Lecture Notes in Computer Science*, 12952, 133-148.
4. Abuselidze, G., Levchenko, N., Shyshkanova, G., Platonov, O., & Iushchenko, L. (2023). Policy of Decarbonisation of the Transport Sector of the Economy of Ukraine: Problems and Perspectives. *Ecological Chemistry and Engineering S*, 30(4), 517-540.
5. Alam, S. A. (2013). Evaluation of the potential locations for logistics hubs: A case study for a logistics company.
6. Anderson, J. (2009). Tax misery & reform index. *Forbes Magazine*, 13.
7. Bendekovic, J., Rogozar, Z., & Naletina, D. (2014). The role and importance of intermodal transport in Croatia for EU countries. *DAAAM International Scientific Book*, 13, 267-278.
8. Benmaamar, M., Keou, O., & Saslavsky, D. (2015). Georgia's Transport and Logistics Strategy. World Bank.

9. Churchelauri, M. (2024). The main challenges of forming a transport logistics cluster in the country of Georgia. *International Journal of Markets and Business Systems*, 5(2), 91-107.
10. Dablanc, L., & Ross, C. (2012). Atlanta: a mega logistics center in the Piedmont Atlantic Megaregion (PAM). *Journal of Transport Geography*, 24, 432-442.
11. Ekhsanov, J., & Khoshimov, E. (2023). Establishment of transport logistics hub. *International Journal Of History And Political Sciences*, 3(10), 34-46.
12. Fernandes, C., & Rodrigues, G. (2009). Dubai's potential as an integrated logistics hub. *Journal of Applied Business Research (JABR)*, 25(3).
13. Gambino, E. (2019). The Georgian logistics revolution: questioning seamlessness across the New Silk Road. *Work organisation, labour & globalisation*, 13(1), 190-206.
14. Gogilidze, E., & Gogilidze, N. (2024). The role of green logistics in the sustainable development of the economy. *Georgian Scientists*, 6(3), 187-194.
15. Huber, S., Klauenberg, J., & Thaller, C. (2015). Consideration of transport logistics hubs in freight transport demand models. *European Transport Research Review*, 7, 1-14.
16. Kacharava, B. (2015). Cloud Computing Adoption by Medium Sized enterprise A Case study of a Georgian Logistics and Distribution Company.
17. Katamadze, D., & Katamadze, G. (2023). Prospects for the formation of the transport and logistics hub of Georgia. *ACCESS Journal: Access to Science, Business, Innovation in Digital Economy*, 4(1), 71-84.
18. Korzhenko, N. (2019). Perspectives for positioning small countries in the international market. *Caucasus International University*.
19. Lee, K. L., Huang, W. C., & Teng, J. Y. (2009). Locating the competitive relation of global logistics hub using quantitative SWOT analytical method. *Quality & Quantity*, 43, 87-107.
20. Lu, H., Li, L., Zhao, X., & Cook, D. (2018). A model of integrated regional logistics hub in supply chain. *Enterprise information systems*, 12(10), 1308-1335.
21. Mistura, F. (2019, March). Quantifying Private and Foreign Investment in Transport Infrastructure. *International Transport Forum*.
22. Naganawa, H., Hirata, E., Firdausiyah, N., & Thompson, R. G. (2024). Logistics Hub and Route Optimization in the Physical Internet Paradigm. *Logistics*, 8(2), 37.

23. Nam, H. S., & Song, D. W. (2011). Defining maritime logistics hub and its implication for container port. *Maritime Policy & Management*, 38(3), 269-292.
24. Osadze, L., & Sosanidze, M. (2021). LOGISTICS DEVELOPMENT POTENTIAL OF GEORGIA AND COVID-19. *Globalization and Business*, 6(12), 114-119.
25. Pettit, S. J., & Beresford, A. K. C. (2009). Port development: from gateways to logistics hubs. *Maritime Policy & Management*, 36(3), 253-267.
26. Sarkhanidze, N., & Bejanidze, N. (2023). Georgia as a logistics node in the international transport corridor. *Science. Business. Society.*, 8(2), 43-46.
27. Sheverdashvili, E., & Totikashvili, S. (2017). The role of logistics in the development of the Georgian economy. *Journal" Economy-XXI Century"*, Tbilisi.
28. Sulashvili, V., Urtashvili, G., & Maridashvili, G. (2015). The role of Georgia as a regional hub and opportunities for business development. *Ilia State University*.
29. Thiers, G., & McGinnis, L. (2011). Logistics systems modeling and simulation. In *Proceedings of the 2011 Winter Simulation Conference (WSC)* (pp. 1531-1541). IEEE.
30. Tkeshelashvili, G., & Mebonia, A. (2014). Economic entities in Georgian transport and ways to increase their efficiency. *Social Economics*.
31. Ukleba, M., & Tsikhelashvili, M. (2021). South Caucasus and Regional Opportunities in terms of Transport and Logistics Corridor Development.
32. Vieira, C. L. D. S., & Luna, M. M. M. (2016). Models and methods for logistics hub location: a review towards transportation networks design. *Pesquisa Operacional*, 36, 375-397.
33. Wang, Y., & Wang, L. (2010). The economic growth effect of logistics industry FDI analysis. *I-Business*, 2(4), 377.

Теона Концелидзе е изследовател към Факултета по икономика и бизнес на Държавен университет „Шота Руставели“ – Батуми, Грузия.
Научни интереси: икономика на транспорта, логистика, транспортни центрове, сектор транспорт.

ORCID ID: 0009-0001-0067-8300

ISSN 0323-9004

НародноСТОПАНСКИ архив

Свищов, година LXXVIII книга 3 - 2025

Финансови инструменти – факторинг, цесия, облагане с данъци

Разходи и качество на училищното образование в ЕС и България – сравнителен анализ

Икономическа диверсификация и институционална адаптация в условията на рентна икономика: примерът на Саудитска Арабия

Пътища на модернизация на транспортния сектор на Грузия: стратегически предизвикателства и регионални перспективи

Управление на кредитния риск: стратегически подходи към дебиторската задлъжнялост в публичните дружества

СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“

СВИЩОВ



РЕДАКЦИОНЕН СЪВЕТ:

Проф. д-р Теодора Димитрова – главен редактор
Доц. д-р Светослав Илиев – зам.-главен редактор
Доц. д-р Михаил Чиприянов
Доц. д-р Жельо Вѣтев
Доц. д-р Искра Пантелеева
Доц. д-р Пламен Йорданов
Доц. д-р Пламен Петков
Доц. д-р Анатолий Асенов
Доц. д-р Сергей Радуканов

МЕЖДУНАРОДЕН СЪВЕТ:

Проф. д-р ик.н. Михаил А. Ескиндаров – Финансов университет при Правителството на Руската федерация, Москва (Русия).
Проф. д-р ик.н. Григоре Белостечник – Молдовска академия за икономически изследвания, Кишинев (Молдова).
Проф. д-р ик.н. Михаил Ив. Зверяков – Одески държавен икономически университет, Одеса (Украйна).
Проф. д-р ик.н. Андрей Крисоватий – Тернополски национален икономически университет, Тернопол (Украйна).
Проф. д-р Кен О'Нийл – Университет Ълстер (Ирландия)
Проф. д-р Ричард Торп – Университет Лийдс (Великобритания)
Проф. д-р ик.н. Елена Непочатенко – Умански национален аграрен университет, Уман (Украйна)
Проф. д-р ик.н. Дмитрий Лукьяненко – Киевски национален икономически университет "Вадим Гетман", Киев (Украйна)
Доц. д-р Мария Стефан – Университет "Валахия", Търговище (Румъния)
Доц. д-р Анисоара Дуика – Университет "Валахия", Търговище (Румъния)
Доц. д-р Владимир Климух – Брановички държавен университет, Бранович (Беларус)

Екип за техническо обслужване:

Технически секретар: Елена Петкова
Стилов редактор: Анка Танева
Превод английски: ст. преп. Венцислав Диков и ст. преп. д-р Маргарита Михайлова

Адрес на редакцията:

5250 Свищов, ул. „Ем. Чакъров” 2
Проф. д-р Теодора Димитрова – главен редактор
☎ (+359) 631 66 201
Елена Петкова – технически секретар
☎ (+359) 631 66 201, e-mail: nsarhiv@uni-svishtov.bg
Благовеста Борисова – компютърен дизайн
☎ (+359) 882 552 516, e-mail: b.borisova@uni-svishtov.bg
Милена Александрова – компютърен дизайн
☎ (+359) 888 303 402, e-mail: m.aleksandrova@uni-svishtov.bg

НАРОДНОСТОПАНСКИ АРХИВ

ГОДИНА LXXVIII, КНИГА 3 – 2025

СЪДЪРЖАНИЕ

Бойко Петев

Финансови инструменти – факторинг, цесия, облагане с данъци / 3

Людмил Найденов

Разходи и качество на училищното образование в ЕС и България –
сравнителен анализ / 15

Даниел Петров

Икономическа диверсификация и институционална адаптация в
условията на рентна икономика: примерът на Саудитска Арабия / 32

Теона Концелидзе

Пътища на модернизация на транспортния сектор на Грузия:
стратегически предизвикателства и регионални перспективи / 45

Борис Стоев

Управление на кредитния риск: стратегически подходи към
дебиторската задлъжнялост в публичните дружества / 68