СТОПАНСКА АКАДЕМИЯ „Д. А. ЦЕНОВ“ – СВИЩОВ

СЪЮЗ НА УЧЕНИТЕ В БЪЛГАРИЯ – КЛОН СВИЩОВ

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКА
КОНФЕРЕНЦИЯ

ИКОНОМИКАТА НА БЪЛГАРИЯ – 30 ГОДИНИ СЛЕД НАЧАЛОТО НА ПРОМЕНИТЕ

Свищов, 22 ноември 2019 г.

Сборник с доклади

Конференцията е посветена на 75 години от създаването на Съюза на учените в България

Академично издателство „Ценов“
Свищов
2020

ПРОГРАМЕН КОМИТЕТ

Доц. д-р Иван Марчевски – Ректор на СА „Д. А. Ценов“ - Свищов
Проф. д.б.н. Диана Петкова – Председател на Съюза на учените в България
Доц. д-р Тодор Кръстевич – Зам. ректор „Научноизследователска и проектна дейност“ на СА „Д. А. Ценов“
Доц. д-р Красимира Славева – Председател СУБ – клон Свищов

ОРГАНИЗАЦИОНЕН КОМИТЕТ

Проф. д-р Атанас Атанасов
Доц. д-р Христо Сирашки
Доц. д-р Пепа Стойкова
Гл. ас. д-р Зоя Иванова
Гл. ас. д-р Любка Илиева

РЕДАКЦИОНЕН СЪВЕТ

Председател:
Проф. д-р Атанас Атанасов
Членове:
Проф. д-р Поля Ангелова
Проф. д-р Маргарита Богданова
Доц. д-р Красимира Славева
Доц. д-р Христо Сирашки

НАУЧНИ СЕКРЕТАРИ
Гл. ас. д-р Зоя Иванова
Гл. ас. д-р Любка Илиева

Публикуваните материали са рецензирани. Авторите носят отговорност за съдържанието на материалите, изразените мнения, използваните данни, цитираните източници и езиковото оформление на текстовете.

ISBN 978-954-23-1815-6

СЪДЪРЖАНИЕ

ИКОНОМИКС, ФИНАНСИ, ЗАСТРАХОВАНЕ, СОЦИАЛНО ДЕЛО

Напълно автоматизирания луксозен комунизъм – опит за подмяна на идеологията с технология
Проф. д.н. Борислав Борисов, докт. Дмитрий Лем 7

Бюджетно осигуряване на националната сигурност – състояние и тенденции за периода 2010 – 2019 г.
Проф. д-р Андрей Захариев, ас. д-р Стефан Станимиров, докт. Русалин Русалинов.....18

За информационното общество в България – 30 години след началото на промените
Проф. д-р Йордан Василев 27

Човешките ресурси в здравеопазването (2009-2019 г.)
Доц. д-р Анастасия Марчева, гл. ас. Милена Владимирова.....35

Реформата в българското данъчно облагане и икономиката в сянка
Доц. д-р Валентин Милинов 43

Надзор върху застрахователната дейност в България в контекста на защитата на интересите на застрахованите
Доц. д-р Венцислав Василев 51

Българската икономика преди и след 30 години: източници на растежа
Доц. д-р Вера Пиримова 58

Глобализацията на съвременната икономика и мястото на България в нея
Доц. д-р Людмил Несторов 67

Осигурително-технически аспекти на взаимовръзката „вход – изход“ през призмата на адекватността и еквивалентността на пенсионноосигурителната система в България
Доц. д-р Пламен Йорданов, докт. Жанета Ангелова 76

Застраховането като възможност за осигуряване на допълнителен доход на хората в надработоспособна възраст
Доц. д-р Румен Ерусалимов 84

Конвергенция на финанси и застраховане в България –
проявления, тенденции, възможности
Доц. д-р Стоян Проданов.....93

Анализ на показателите за капиталова адекватност на банките
в България през периода 2007 – 2018 г.
Гл. ас. д-р Аглика Кънева 102

Еволюция на държавния надзор върху застрахователната
дейност в България
Гл. ас. д-р Анелия Панева 113

30 години пазарна икономика в България: ефекти върху заетостта
Гл. ас. д-р Елка Сярова.....121

Оценка състоянието на задлъжнялостта в подсектор
„Местно самоуправление“
Гл. ас. д-р Петко Ангелов, докт. Силвия Заркова.....129

Развитие и усъвършенстване на институционалната структура
на пазара на труда в България
Гл. ас. д-р Таня Илиева 137

Пъзел с изменчивостта – методология за тестване на БФБ
Гл. ас. д-р Цвета н Павлов 144

Осигуряване в Универсален пенсионен фонд – състояние
и възможности
Ас. д-р Йордан Йорданов.....153

Инвестирането във ВЕЦ като важен възобновяем енергиен източник
в България
Ас. д-р Стефан Станимиров, докт. Мирослав Костадинов.....161

Мястото на преките чуждестранни инвестиции
в българската икономика
Ас. Елица Петкова.....168

Парите – начален и краен стимулатор и ограничител на банковото
външнотърговско посредничество (Финансово-правни аспекти)
Ас. Игнат Папазов 177

Стрес тестовете на българската банкова система в контекста
на регулаторните изисквания на Базел III
Докт. Беатрис Любенова 184

Инвестиционните банки и ипотечните облигации
Докт. Борислав Киров 196

Презастраховането като инструмент за управление на риска
Докт. Вахан Бохосян 205

Отражение на петролните ценови шокове върху световната
икономика
Докт. Даниел Тунчев 211

Българският модел на системата „бонус-малус" и поредното
предизвикателство пред застрахователните компании
Докт. Михаела Монова 220

Проблеми и предизвикателства пред холдинговите дружества
в България
Докт. Теодора Цветкова 228

СЧЕТОВОДСТВО, КОНТРОЛ, АНАЛИЗ, СТАТИСТИКА

Същност и възможности за счетоводно отчитане
на специализираните пенсионни резерви в пенсионноосигурителните
дружества
Проф. д-р Атанас Атанасов 239

Съвременната агростатистика в България – началото
Проф. д-р Поля Ангелова 247

Стандартизация на счетоводството в предприятията от публичния
сектор в Република България
Доц. д-р Венцислав Вечев 255

Значими изменения в счетоводството в резултат на настъпилите
социално-икономически промени през последните 30 години
Доц. д-р Галина Чиприянова 261

Структурните промени в българската икономика и влиянието им
върху външната търговия и икономическия растеж
Доц. д-р Красимира Славева 270

Първи период в развитието на статистическия анализ
на „Отдалечени наблюдения“ ("OUTLIERS")
Доц. д-р Любомир Иванов **281**

Оценка на достъпа до интернет в дейността на предприятията
Доц. д-р Маргарита Шопова **288**

Стопански счетоводен анализ на ефективността и финансовата
стабилност на предприятието
Доц. д-р Марко Тимчев **296**

Правни аспекти на трансферното ценообразуване при данъчно
облагане в Р България
Доц. д-р Пенко Димитров **305**

Дуално или триално обучение по контролни дисциплини във висшето
образование – проблеми и предимства
Доц. д-р Пепа Стойкова **313**

Сравнителен анализ на финансирането на висшето образование
в страните от Европейския съюз
Доц. д-р Пламен Петков **324**

Предизвикателства пред одиторите в контекста на разширеното
докладване
Доц. д-р Силвия Костова **333**

Оценката на риска при извадковото изучаване в одита
Доц. д-р Стела Касабова **341**

Развитие на контрола върху акцизите през последните 30 години
Гл. ас. д-р Жельо Желев **347**

Мрежов модел за пътуване в България с БДЖ при планиране
на маршрут за пътуване с прикачване
Гл. ас. д-р Миглена Иванова **355**

Счетоводната професия в перспектива – умения и компетенции
Гл. ас. д-р Радосвета Кръстева-Христова **364**

Оценка на икономическото сближаване между областите в България
Гл. ас. д-р Тихомир Върбанов **371**

Проблеми при прилагането на разширения критерий на Дики-Фулър
Ас. д-р Евгени Овчинников 379

МЕНИДЖМЪНТ, МАРКЕТИНГ, МЕЖДУНАРОДНИ ОТНОШЕНИЯ ПЛАНИРАНЕ, ИНФОРМАЦИОННИ ТЕХНОЛОГИИ

Comparative Analysis of the Competitiveness of the Balkan Countries
Prof., PhD Lyubcho Varamezov.....387

Lean Management във висшето образование
Проф. д-р Маргарита Богданова 394

Стратегическият маркетингов мениджмънт – перспектива
за развитие на туристическите бизнес организации в България
Доц. д-р Ваня Григорова 403

Приложение на Big Data анализа за защита на информацията
Доц. д-р Веселин Попов, доц. д-р Петя Емилова 411

Проблемът с текучеството на персонала в българските предприятия
Доц. д-р Галина Захариева, докт. Дритон Сюлча.....419

Управление на преживяванията на персонала – фактор
за организационно развитие
Доц. д-р Ирена Емилова, гл. ас. д-р Милен Динков.....427

Подобряване на отрасловата свързаност чрез изграждане
на железопътния участък по коридор № 9
Доц. д-р Камен Петров, докт. Радослав Костев 436

Потенциал на индустриалния интернет за нещата за подобряване
на производствените процеси
Доц. д-р Наталия Маринова 445

Професионалното обучение и особености на системата
за професионално образование и обучение
Доц. д-р Христо Сирашки 453

Повишаване качеството на обслужване на клиенти чрез въвеждане
на нови технологии в търговията
Гл. ас. д-р Венцислава Минкова.....465

Предимства на гъвкавото управление на проекти и въздействието върху проектния риск
Гл. ас. д-р Евелина Парашкевова.....473

Социално-икономически промени - управленски аспекти
Гл. ас. д-р Елена Йорданова 481

Приложение на web 2.0 технологиите за споделяне на научни изследвания, ресурси и резултати
Гл. ас. д-р Кремена Маринова-Костова.....487

Съвременни предизвикателства пред управлението на регионалното развитие в Република България
Гл. ас. д-р Методи Иванов.....495

Маркетингови комуникации на българския бизнес в дигитална среда
Гл. ас. д-р Мирослава Ценкова 502

Местното самоуправление в България – някои основни постановки
Гл. ас. д-р Юлиян Господинов 510

Степен на интегрираност на приоритетите за интелигентна специализация в плановите документи
Ас. д-р Мариела Стоянова 518

Концепция за многостепенно управление: възникване, развитие, перспективи
Докт. Димитрина Проданова.....524

Развитие на електронната търговия в България през последните 30 години
Докт. Михаела Маркова.....533

ИКОНОМИКА НА ОТРАСЛИТЕ

Устойчивост в развитието на туризма в националната бизнес среда
Проф. д.ик.н. Таня Горчева 543

Българската индустрия – тридесет години по-късно
Проф. д-р Анета Денева.....551

Подпомагане на доходите на производителите от аграрния сектор
Доц. д-р Виолета Блажева 560

Съвременни измерения на управлението на талантите
Доц. д-р Искра Пантелеева 566

Значение на инфраструктурните коридори за регионалното икономическо развитие на България
Доц. д-р Камен Петров 574

Изследване на възможностите за развитие на туристическа дестинация „Свищов“
Доц. д-р Любка Илиева 583

Градско земеделие – алтернатива или необходимост
Доц. д-р Марина Николова 592

Теоретико-приложни аспекти на мърчандайзинга в българската търговска практика
Доц. д-р Петранка Мидова 603

Туристическите агенти, резервационните услуги на туроператорите и свързаните с тях дейности в България 30 години след началото на промените
Доц. д-р Петя Иванова 611

Изследване необходимостта от придобиване на търговски умения по женско предприемачество
Доц. д-р Светослав Илийчовски, доц. д-р Теодора Филипова 618

Бизнес среда и предприемаческа дейност на българските пивоварни предприятия
Доц. д-р Сергей Найденов 626

Атрибутивно анализиране на асортиментното разнообразие в точките на продажби
Доц. д-р Симеонка Петрова 634

Периодът на прехода – 30 години растеж на регионалните дисбаланси
Доц. д-р Тихомир Личев 642

Социална работа и социално предприемачество
Гл. ас. д-р Ваня Ганева 652

Анализ на сезонността в търговията
Гл. ас. д-р Венцислав Перков 660

Разкриване на нефинансова информация от големите български държавни предприятия
Гл. ас. д-р Емил Николов 667

Подходи за управление на риска в търговските предприятия
Гл. ас. д-р Зоя Иванова 676

Проблеми и предизвикателства пред развитието на туризма в България
Гл. ас. д-р Любомира Тодорова 684

Развитие на туристическа дестинация България като част от интернационалния туристически пазар
Гл. ас. д-р Павлин Павлов 690

Анализ на предприемаческите нагласи в България
Ас. д-р Ивайло Костов 698

Устойчиво развитие на българската индустрия
Докт. Айтен Сабри 706

Значение на пътната инфраструктура като фактор за подобряване състоянието на горскостопанските предприятия
Докт. Руслан Коларов 714

Анализ на възможни решения за преодоляване на височинните ограничения и ограниченията в газенето през канала море-езеро за по-големи плавателни съдове създавани от Аспарухов мост
Инж. Дойчин Ников, Красимира Вангелова 722

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКА КОНФЕРЕНЦИЯ

ИКОНОМИКАТА НА БЪЛГАРИЯ – 30 ГОДИНИ СЛЕД НАЧАЛОТО НА ПРОМЕНИТЕ

Свищов, 22 ноември 2019 г.

Сборник с доклади

Конференцията е посветена на 75 години от създаването на Съюза на учените в България

ISBN 978-954-23-1815-6

Издателство и печат: Академично издателство „Ценов”
Свищов, ул. Градево № 24

740

ПОДОБРЯВАНЕ НА ОТРАСЛОВАТА СВЪРЗАНОСТ ЧРЕЗ ИЗГРАЖДАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ УЧАСТЪК ПО КОРИДОР № 9

Доц. д-р Камен Петров
„Регионално развитие“,
УНСС,
petrovk@abv.bg
Докт. Радослав Костев
„Регионално развитие“,
УНСС,
radoslavkostev@abv.bg

Резюме: *Докладът е посветен на проблеми съпътстващи изграждането на железопътните връзки в рамките на инфраструктурен коридор №9 преминаващ през България. Основните моменти в изложението са посветени на възможностите за подобряване на транспортната достъпност. Представен е модел на пространствено развитие, посредством който са очертани основните фактори и територии имащи значение за развитие на железопътният транспорт в инфраструктурния коридор №9, както и използване потенциала на инфраструктурния коридор за интегрирано развитие на регионите от ниво 2 на Европейския съюз. Направен е опит да се изведат необходими потребности на железопътния транспорт за подобряване на отрасловата свързаност и неговото иновативно развитие в съчетание с прилагане на нови управленски политики имащи своето регионално измерение.*

Ключови думи*: регион, развитие, инфраструктура, свързаност, жп транспорт.*

JEL: *R11, R4.*

IMPROVEMENT OF THE INDUSTRY CONNECTION THROUGH THE CONSTRUCTION OF THE RAILWAY BY CORRIDOR № 9

Kamen Petrov, Associate Professor, phD
Regional development,
UNWE,
petrovk@abv.bg
Radoslav Kostev, phD student
Regional development,
UNWE,
radoslavkostev@abv.bg

Abstract: *The report is devoted to the problems accompanying the construction of the railway connections within the framework of infrastructure corridor № 9 passing through Bulgaria. The highlights of the exhibition are about opportunities to improve transport accessibility. A spatial development model is presented, outlining the main factors and territories relevant for the development of railway transport in infrastructure corridor 9, as well as exploiting the potential of the infrastructure corridor for the integrated development of the EU level 2 regions. An attempt has been made to address the necessary rail transport needs to improve industry cohesion and its innovative development, in combination with the implementation of new governance policies having a regional dimension.*

Key words: *region, development, infrastructure, connectivity, rail transport.*

JEL: *R11, R4.*

1. Въведение

В съвременното пространствено развитие и процеса на глобализация все по отчетливо излизат на преден план проблемите на свързаността между отделните територии и определянето на рамките на отделните регионални икономики. Функционирането на различен клас регионални икономики създават условия за формирането на регионалните различия в териториален мащаб. Това налага от страна на публичното управление да се прилагат политики, които да преодоляват очерталите се регионални диспаритети. Така на практика за да се създадат условия за подобряване на регионалното развитие в националните пространствени политики все по отчетливо значение започва да има инфраструктурата. В това отношение отделните държави имат интерес

да реализират инфраструктурни проекти, които да подобрят регионалната свързаност, а от там и подобряването на регионалните икономики.

2. Формиране на регионалната икономика и инфраструктурната обезпеченост.

Един мащабен проект е инфраструктурен коридор №9, който започва от финландската столица град Хелзинки преминава през Виборг, Санкт Петербург, Псков, Калининград, Киев-Кишинев-Букурещ–Русе-Велико Търново-Стара Загора- Хасково и завършва при Александруполис. Това е един от големите общоевропейски проекти от общ интерес, които могат да се създават нови транспортни инфраструктури, но също и да се поддържа, възстановява и реконструира съществуващата транспортна инфраструктура и да се насърчава възможно най-рационалното използване на ресурсите в рамките на тези пространства и прилежащите им територии. Глобализацията, при която свободното движение на товари и хора заличи границите, даде предимство на тези нации, които бяха съобразили политиката си с тези изисквания – съвременна и сигурна инфраструктура, модерни транспортни технологии, високоскоростен железопътен и автомобилен състав, отговарящ на световния и европейския фрахт търговски и речен флот. Така тези държави моделираха и своето регионално развитие (Станев 2005). В този порядък можем да приемем, че регионалното развитие се разглежда, като процес, който отразява икономическата действителност в териториално и пространствено отношение. Така регионалните проекти се възприемат като икономически неделими серии от задачи, свързани с реализацията на специфична техническа функция и с отъждествими цели. Под инфраструктурна изграденост се разбира проекти, разположени в една и съща област или по протежение на един и същ транспортен коридор, които дават неговата завършеност и възможност за функциониране на регионалната икономика. Така визията за развитието на транспортните коридори имат съответното пространствено измерение. В това отношение пространството може да се определи, като безкрайна неопределена среда, където са разположени всички тела и движения. От това определение произтичат някои елементи на пространството: предметите и телата с техните движения, които могат да се измерват и празнотата между тях, която не може да се измери. Територията лимитира част от пространството, отнася се за определено земно пространство с определени граници (Гешев 1999). Тук можем да кажем, че железопътният транспорт (съкратено ЖП транспорт) е вид наземен,

надземен или отчасти подземен (метро) транспорт на пътници и товари изпълняван по релсов път (железопътни линии) на определена територия са разположени тела и техните движения, които си взаимодействат в границите на самата територия и извън нея. Железопътният транспорт е сред най-енергийно ефективните средства за механизиран наземен транспорт. В Бялата книга на Европейската комисия за транспортната политика на ЕС се извеждат повече от 60-те конкретни проекта се отнасят именно до развитието на трансевропейската железопътна мрежа. Един от трите проекта за България, включени в програмата „високо ниво“ на Ван Мирт за интеграция на жп системите на присъединилите се и чакащи включване страни от Централна и Източна Европа към европейската, е железопътната линия гръцко/българска граница - София - Видин - Будапеща - Виена - Прага - Нюрнберг. В тази посока можем да изведем, че железопътният транспорт е важен фактор на регионалното развитие, защото основната задача на управленските процеси в регионите е да опишат и обясни поведение на икономическите агенти, използването на ресурси и различни видове капитал (финансов, човешки и др.), които оказват важно значение върху местното производство и потребление. На практика за да функционира нормално регионалната икономика е нужно да има изградена интегрирана транспортна система, която да извежда на преден план регионалното развитие като фактор на настоящото и бъдеще развитие на населението и селищата от съответната територия и прилежащото им пространство. Това ни дава основание да приемем, че развитието на железопътната система в рамките на транспортните коридори, ще създадат условия те да са по-атрактивни и привлекателни, за инвестиции, а от там и за подобряване на демографската структура на населението. Във формиралата се регионална икономика разположението на железопътната инфраструктура трябва да насърчава създаването на благоприятни условия за оптимално функциониране на регионалния икономически пазар. Проблемът е, че железопътната инфраструктура има своите ограничения, но пък може да се подобрява и развива допълнително чрез изграждането на по-гъсна мрежа от железопътни линии. Затова, често в контекста на регионалното развитие изборът на място за разполагане на производствени и обслужващи дейности на предприятията е обусловен от процеса на локализация и най-вече от създадените възможности за рационално използване на инфраструктурната осигуреност. Това е процес, свързан с разполагане на производството и дейности, включително и съпътстващи дейности в определена територия и обвързване на разполагаемите

обекти със съществуващите в територията условия. Целта на локализационният процес е да създаде възможно най-пълно съответствие между потребностите на обекта и възможностите на територията. Така на практика се създава рамката на регионалната икономическа политика, която от своя страна създава условия за пространствено развитие на отделните територии и създаването на хомогенни пазари и големи геоикономически центрове. (Георгиев 2006).

3. Пространствено развитие през призмата на транспортната инфраструктура.

По същество инфраструктурата не влияе пряко върху производствения процес, но осигурява свързаността между производство, ресурси и пазари. От съществена важност за нормалното протичане на икономическите процеси в регионите е наличието на подходящата транспортна инфраструктура. Тя спомага за увеличаване на конкурентоспособността на икономическите субекти и териториалните единици. Транспортната инфраструктура има съществено значение за икономическия растеж, мобилността на трудовите ресурси и предлагане на транспортни услуги. Транспортната инфраструктура обслужва потребностите националното стопанство, като обединява стопанските отрасли в отделните териториални единици, самите териториални единици и връзката с международните пазари. Тази връзка се осъществява от различни инфраструктурни обекти: пристанища, гранични пропускателни пунктове, фериботни връзки, автомагистрали, жп линии и гари, летища, интермодални центрове и др. Транспортни дейности между страните и осигуряването на подходяща инфраструктура за реализирането на тези дейности става възможно от международните транспортни коридори. Тъй като транспортните коридори имат голямо значение, особено за увеличаване на търговията между страните и градовете, по и около коридора, това ускорява регионалното развитие и регионалната интеграция, като произтича от ефектите които създава върху пазара на стоки, пазара на труда и туризма. Като особен приоритет в тях е посочено развитието на железопътната инфраструктура по протежение на трансевропейските и основните национални транспортни оси. Голямо е приложението на жп транспорта в металургични, рудодобивни, химически и др. предприятия за доставка на суровини, руди, горива и др. за вътрешнопроизводствени нужди. Това обуславя необходимостта от свързаност на железопътната инфраструктура в посока, както вътре, така и към външната за предприятията транспортна

мрежа. В това отношение се отбелязва, че липсва стратегически бизнес план за развитие на железопътния транспорт в България, целящ да бъде създадена обслужваща стратегия за пазарните сегменти, в които железниците могат да развият устойчиви конкурентни предимства в средносрочен и дългосрочен план. Стратегията трябва да включва, освен чисто транспортните услуги, и всички други услуги с добавена стойност (логистични, партньорство за превоз от врата до врата и т.н.), които могат да се развият като допълнителни източници на приходи за железниците. Една от най-важните за България, но също така и за цялото източно европейско пространство, ос на развитие е оста свързваща Балтийско с Егейско море – Коридор №9, връзката на Източна Европа в посока Север-Юг.

Разглеждайки железопътното трасе, което в България започва при гр. Русе излизат на преден план много сериозни предизвикателства. Следва да се отбележи, че в приоритетните проекти на ОП „Транспорт“ не фигурират обекти от Област Русе, с изключение на Географска информационна система (ГИС) за цялата жп мрежа. Може да се очертае, че има наличие на лошо състояние на жп мрежата и ниски скорости на влаковете. При вземане на решение за извеждането на железопътния транспорт на изток от Русе, ще бъде добре да се помисли за изграждане на голяма железопътна гара с логистичен център в близост до летище Щръклево, който да бъде свързан със железницата Варна-Дунав мост-Букурещ. Това ще наложи възстановяване на проектните параметри на жп линия Русе-Варна, както и нейното удвояване електифициране като за следващият програмен период 2021-2027 г. се заложат 112 милиона евро по програма „Транспорт“. В перспектива може да се мисли и пускането на скоростен влак между Русе и Гюргево през Дунав мост. На следващо място трябва да се работи за подобряване на състоянието на жп линията Русе-Горна Оряховица и нейното модернизиране, защото в това отношение русенската жп гара има важно стратегическо значение за осъществяване на комбинирани превози по европейските транспортни коридори №7 и №9. Затова е необходимо в следващият програмен период 2021-2027 г. близо 95 милиона евро за цялостно изпълнение на подобряването на железопътният транспорт в това направление. Това, ще способства за подобряване на връзките между градовете и периферните територии гравитиращи около протежението на коридора.

На територията на България, коридор № 9 преминава през градовете: Русе – Бяла – Велико Търново. В област Велико Търново

важно значение има град Горна Оряховица, който е ключова железопътна гара. От друга страна Свищов има възможност да се включи по-активно в железопътния транспорт, ако има по-съвременна жп връзка с жп линията София-Плевен-Горна Оряховица-Варна. В общи линии в област Велико Търново състоянието на инфраструктурата на българската жп мрежа не отговаря на съвременните изисквания за комбиниран транспорт. Координацията на връзките между жп транспорт и корабоплаването е незадоволителна.

Стратегическо значение за коридор №9 в Южна България има град Стара Загора. Той е един от основните икономически центрове в страната, както и основен транспортен възел на Южна България. Благодарение на географското си положение връзките на Стара Загора с останалата част на страната са добре развити. Така градът е основен жп възел, през който минават всички влакове, пътуващи по линиите София – Пловдив – Бургас и Русе – Подкова.

Транспортен коридор № 9 дава възможност за подобряване на транспортната достъпност, не само в регионите по протежението му, но и за страната като цяло и извън нея. Коридорът създава условия за разкриване потенциала на различните видове транспорт и тяхното ефективно използване, чрез създаване на интермодални връзки. В началото на XXI век железопътното направление на коридор №9 има нови две алтернативни трасета – Харманли, Свиленград за Александруполис и другото разклонение е в посока Кърджали, Момчилград и прохода Маказа през Комотини за Александруполис. При условие, че бъде обновена и модернизирана железопътната линия, както и достигането и до пристанището Александруполис, ще даде възможност за подобряване на пространствените връзки по протежението му и подобряване на достъпността на периферните и пограничните райони. Това ще се отрази положително върху регионалното икономическо развитие на най-южните части на България, особено за подобряване транспортните връзки в южната периферна част, на територията на област Кърджали – градовете Ардино, Джебел, Момчилград и Крумовград.

В общи линии важни центрове са град Русе при който коридор № 9 се пресича с коридор № 7, което дава възможност за създаване на интермодален и логистичен център, и използване на речния транспорт като връзка със Западна Европа, в резултат от което, в рамките на ЕС, градът придобива структуроопределящо геоикономическо значение. Мостът на река Дунав свързва Русе с Гюргево, което е предпоставка за трансгранично сътрудничество с Румъния и агломериране на двата гра-

да. На юг при Велико Търново се намира действащото летище и ключовото значение на железопътната гара при Горна Оряховица създава предпоставки за сериозно икономическо развитие. В голяма степен положително влияние коридора може да има и върху градовете Габрово, Стара Загора, Хасково и Кърджали. На практика коридорът създава условия за подобряване на вътрешнорегионалните връзки, подобряване на транспортната достъпност, може да допринесе за подобряване на транспортните връзки с Румъния, Гърция и Турция.

Заключение

За разкриване на икономическия потенциал на транспортен коридор № 9 е необходимо да се съобразим с новите реалности. На практика през България минават цели пет от общо десетте транс европейски транспортни коридори. Позовавайки се на бележитият проф. Иван Батаклиев можем да видим неговата прозорливост, че геополитическото положение на България е главната основа на силата на българската държава, но и на нейната слабост. Това се отнася в най-голяма степен до областта на транспорта и особено на железопътния. Така ние сме изправени пред необходимостта да отговорим на предизвикателството да съумеем да реализираме географските си предимства. Българската държавност и управление трябва да вземаме предвид стратегията за реализацията на големите инфраструктурни проекти, които изпълват със съдържание идеята за свързана Европа и изградени европейските коридори. Нашите съседи засега успяват относително бързо да изграждат трасетата на инфраструктурните коридори, което ги прави конкурентноспособни. Така ако искаме да сме част от глобалните икономически процеси с цел да постигнем високо ниво на социално-икономическа кохезия трябва да насочим усилия и ресурси за пълното изграждане на европейските транспортни коридори минаващи през България, както с пътища за автомобили, така и необходимата железопътна мрежа и инфраструктура.

ЛИТЕРАТУРА

Ананиев, В. (2001). *Стратегически перспективи в развитието на железопътната инфраструктура на България*. София.

Гешев, Г. (1999). *Проблеми на регионалното развитие и регионалната политика в Република България.* София: БАН;

Георгиев, Л. (2006). *Регионална икономика.* София: НБУ;
Джилджов, А., Маринов, В. (1998). *Регионалната политика в процеса на присъединяване към ЕС.* София.
Димов, Н. (2008). *География и теория. Картография на природно социалния синтез.* Кн. 2 - География, Годишник. СУ „Св. Кл. Охридски".
Патарчанов, П. (2016). *Проблеми на локалното развитие на малките общини и селища.* Кн. 2 - География, Годишник. СУ „Св. Кл. Охридски".
Петров, К.(2015). *Регионална политика на ЕС и България.* София: Стопанство.
Петров, Д. *Транспортните коридори в стратегията на Сръбските и Македонските железници.* Налично на http://www.jptactis.com/Archives/jpt305/petrov.htm.
Станев, Ж. (2005). *Транспортните коридори - реални или виртуални?.* Налично на http://www.jptactis.com/Archives/jpt505/stanev.htm