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

ЗНАЧЕНИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ КОРИДОРИ ЗА РЕГИОНАЛНОТО ИКОНОМИЧЕСКО РАЗВИТИЕ НА БЪЛГАРИЯ

Доц. д-р Камен Петров
катедра „Регионално развитие“ УНСС,
e-mail: petrovk@abv.bg

Резюме: *Настоящето изложение е посветено на регионално икономически проблеми, които в голяма степен могат да се повлияят от изграждането на преминаващите през България европейски транспортни коридори. Представени са в сем-пъл вид преминаващите коридори като специално внимание е отделено на тяхната зона на гравитация и възможност за привличане на инвестиции и капитали, които да въздействат върху регионално развитие. С изграждането на важни обекти в рамките на коридорите ще се очертаят предизвикателства пред регионалната ико-номика в отделните региони на основата на очертаващият се модел на интеграция и преодоляване на различията. Разгледани са и други групи регионални проблеми с важно значение върху регионалното икономическо развитие и управление.*

Ключови думи*: регион, система, управление, икономика, инфраструктура, развитие, коридори, транспорт.*

JEL: *R1, R5, R10.*

THE IMPORTANCE OF INFRASTRUCTURE CORRIDORS FOR THE REGIONAL ECONOMIC DEVELOPMENT OF BULGARIA

Associate Professor Kamen Petrov
UNWE, Deputy Dean of the Faculty of
Management and Administration
e-mail: petrovk@abv.bg

Summary: *This article is dedicated to the transport corridors passing through Bulgaria. These development corridors are distinct from the Trans-European transport networks, which is a European Union(EU) project and include all major established routes in the European Union, although there are proposals to combine the two systems, since most of the involved countries now are members of the EU. Thus, the study is focused on the analysis and assessment of regional development and the regional economy under the influence of transport corridors in the regional context. The study has an object on the Bulgarian territory and strength and in the European possibility.*

Kew words*: development, corridors, region, economy, territory, space, connectivity.*

JEL: *R10, R1, R5.*

Увод

Благоприятното географско положение на България като връзка между Европа и Азия и мост между Запада и Изтока в значителна степен предопределя потенциалната функция важна транзитна точка спрямо новите геоикономически предизвикателства пред страните от Европа и Азия. Нашата страна има потенциала да затвърди транспортното си знамение в посока „запад-изток“, но и да развие направлението север-юг, свързващо Балтийско със Средиземно море. Допълнително значение има провежданата политика на Европейския съюз за икономическа и социална интеграция, свързаност и трансгранично сътрудничество. В тази посока територията на България се явява свързващо пространство, което може да има съществено значение за протичащите социално-икономически процеси в съвременния свят свързани с движението на стоки, хора и капитали. От друга страна спецификата и особеностите на природния комплекс, потребността от развитие на хинтерландът, който да наложи устойчиво развитие на селската територия, която да има работещи икономически връзки с градската система на по-големите градове или агломерации. Също така съществуват различни предпоставки за организиране на икономическата дейност, за формиране на определен икономически потенциал на територията и изграждане на инфраструктурна база. Това е така, защото през последните 30 години нерешаването на проблемите на регионалното развитие в България доведоха до увеличаване на регионалните различия в националната територия. В определена степен регионалните различия отразява както цялостните тенденции в икономическото развитие, така и спецификата на характерните за страните процеси в отделните фази на провежданата регионална икономическа политика. В отделните региони на България се забелязва намаляване на икономическата активност в резултат на което се забелязва намаляване на регионалната свързаност, които допълнително поляризира модела „център – периферия“, изразен в различни скорости на социално-икономическо развитие на българските региони. Очертаният кръг от проблеми и протичащи процеси извеждат необходимостта от страна на България да се дефинират нови постулати за подобряване на регионално икономическото развитие на регионите в страната. Така извеждането на основен приоритет за България изграждането на петте инфраструктурни коридори, които преминават през нашата територия, ще създаде условия за насърчаването на регионалното икономическо развитие и преодоляването на част от очертаните дефицити в пространственото ни развитие.

Транспортните коридори и регионалната икономика.

В пространствено и териториално отношение европейските вропейски транспортни коридора са установени на Втората паневропейска транспортна конференция в Крит през 1994 г. Коридорите представляват пътища в Централна и Източна Европа, за които са необходими значителни инвестиции в продължение на 10 до 15 години. Извършени са допълнения по време на третата конференция в Хелзинки през 1997 г. Като наименование коридорите понякога биват наричани „критски коридори“ или „хелзинкски коридори“. Важно е да се отбележи, че коридорите се отличават от Трансевропейските транспортни мрежи, които включват всички основни пътища в Европейския съюз. През нашата територия минават 5 от 10-те главни еврокоридора на Балканите коридори №4, №7,№ 8, №9, и №10. Разбира се за пълното изграждане или модернизиране на еврокоридорите на българска територия са необходими значителен по обем средства, които ние трудно бихме си позволили. Друг е въпросът, че посредством изграждането на тези коридори може да се търсят възможности за провеждане на по-ефективна регионална политика и създаване на нова икономическа заетост. Внимателния анализ на природо-географските особености на България в посока на особеностите на релефа, климата, както и с новите изисквания за свободното движение на хора, стоки и услуги се оказва, че структуроопределящите фактори за планирането на транспортната инфраструктура на страната са пряко свързани с проблемите на териториалната организация на стопанството и възможностите за развитие. Така, чрез тяхното изграждане, ще се създадат условия на зони на икономическа гравитация около транспротните коридори, които могат да генерират регионален икономически растеж. Още повече, че този икономическият растеж може да се разглежда, като реално изменение (нарастване) на сумата от пазарните стойности на крайните стоки и услуги, произведени в регионалната икономика на страната. Развитието на инфраструктурните коридори, ще способства за подкрепа на жизнеспособните предприятия от слаборазвитите региони, за да повишат своята конкурентоспособност и създадат устойчиви нови работни места. В регионите с ниска степен на концентрация чрез регионалната икономическа активност, ще се създадат условия за развитие на производителността от ниско технологичните отрасли, включително и чрез различни форми на съвместна дейност и развитие на клъстерни инициативи. Така европейските транспортни коридори преминаващи през България могат да подобрят регионалната свързаност и подобрят взаимодействието между отделните региони. В тази посока, ще отделим

внимание на транспортните коридори и тяхното значение за регионалното развитие. В настоящия момент нито един от транспортните коридори преминаващи през България не е достатъчно добре развит, като следва да се отчита и конкуренцията на съществуващите алтернативни маршрути на запад от България и опита страната да се преодолява транспортно от нашите съседи.

Така нашият анализ започва от Транспортен коридор №4, който в пространствено отношение има ключово значение западната част на България. Коридор №4 В България обхваща териториите на областите Видин, Монтана, Враца, София, Софийска област, Перник, Кюстендил и Благоевград. Територията на коридора е много контрастна, защото тя преминава през Северозападния район, който има най-нисък брутен вътрешен продукт на глава от населението. В целия Европейски съюз това е зоната с най-ниско равнище на развитие. Сред посочените му характеристики са благоприятното географско положение, туристическата индустрия, транспортната инфраструктура – трансевропейски транспортни коридори – №4 Анализът на регионалната икономика сочи, че се формират два подрайона – първият, обхващащ трите области Видин, Монтана и Враца, с изключително ниски темпове на икономическо развитие и вторият – областите от Югозападния район резултатите на които са по-високи. Във вътрешнорегионален план по направлението на Коридор №4 се наблюдават големи различия. Водещи области по привличане на инвестиции са София и общините от Софийска област, Благоевград и Кюстендил. На другия полюс – с най-малко, са Видин и Монтана. Това говори за пряката връзка между размера на капиталовложенията и реализирания регионален растеж и за това, че сред факторите, влияещи върху привлекателността на района за инвестиции, е съществуването на зони с добре развита инфраструктура в близост до големите градове. Решенията за развитието на Коридор №4 предполагат фокусът на регионалното развитие да се фокусира върху довършването на бързите пътища и магистрали в направлението Видин-София-Благоевград-Кулата от една страна, а на второ място изграждане на алтернативни проекти около Коридор №4 като, скоростен път с тунел под „Петрохан“, втори ринг около 30 километра от град София включващ изграждане на Автомагистрала „Рила“ (Горни Богров-Елин Пелин-Ихтиман-Самоков- Дупница), скоростни пътища Бистрица-Самоков, Радомир-Кюстендил, Костинброд-Перник и Враца-Вършец-Берковица, Симитли-Банско и Петрич-Сандански. Необходи-

мо е да се работи и върху изграждане на нов терминал на „Летище София“ при с. Мрамор, както и подобряване на железопътният транспорт по трасето на целия транспортен коридор №4.

За регионалното икономическо развитие на Северна България важно значение може да окаже транспортен коридор №7, формиран от река Дунав, като вътрешноконтинентална връзка между Западна, Централна и Източна Европа, свързваща Европа и Азия, като през Черно море се осъществява директна връзка с вътрешната мрежа от плавателни канали на Русия и страните от Каспийския басейн. При формирането на този общоевропейски коридор е взето под внимание, че Дунав е важен международен воден път, минаващ през 10 страни, като водосборният и басейн се простира и в 7 други държави. След изграждането на канала Рейн-Майн-Дунав в Германия, през 1991, Дунав става част от трансевропейски воден път от най-голямото световно пристанище Ротердам, на Северно море, до Сулина, на Черно море. Това прави обща дължина от 3 500 км. Дунав е втората най-дълга река в Европа (след Волга). Тя е единствената голяма река на континента, течаща от запад на изток. Басейнът на Дунав преминава през Германия, Австрия, Словакия, Унгария, Хърватия, Сърбия, България, Румъния, Молдова и Украйна. ѝ заема общо 817 000 кв. км. При вливането си в Черно море, реката се разделя на три ръкава – Килийски, Сулински и Георгиевски. Най-северният – Килийският ръкав, служи за граница между Румъния и Украйна. Средният ръкав – Сулинският, е най-пълноводния и най-дълбокия. На практика България след края на Първата световна война започва все по-малко да отделя внимание на развитието на българските дунавски пристанища и респективно използването на реката за икономически цели. Икономически реката се използва пълноценно в периода 1960-1990 г., когато в рамките на Съвета за икономическа взаимопомощ през нея се пренасят суровини и стоки за страните от Източния блок, както и ресурси за индустрията на страната. След 1990 г. намаля притока на суровини към България и това се отрази като цяло на развитието на цялата Северна България, която беше икономически ориентирана към страните от бившия Съветски съюз. В новите условия това взаимодействие се разпадна и не бяха намерени нови алтернативи поради което почти цяла Северна България изпадна в депресивно икономическо състояние, а след приватизация на повечето предприятия в индустриален упадък и социално-икономическа безпътица. На практика регионалният бизнес и държавните стратегии не успяха да дефинират нов икономически почерк на прилежащите територии от Коридор № 7, от там и те загубиха своята социална-икономическа жизненост

и възможност за ново регионално развитие. Необходимите мерки са на първо място изграждане на ново на дунавски драгажен и каботажен флот, който да подобри корабоплаването, на второ място изграждане на нови пристанищни терминали във Видин, Лом, Никопол, Свищов, Русе, Тутракан и Силистра. Не на последно място е необходимо да се изработи стратегия за туристическо развитие на коридора в България и насърчаване на подобряване на материално-техническата база за неговото развитие. Регионът има своите предимства и положителни страни: богато историческо минало, изключително благоприятно географско положение и природна среда. Към територията на страната принадлежат и 57 големи дунавски острови сред, които Белене, Вардим, Богдан, Близнаци и др. От геоикономическа гледна точка, Дунав създава големи възможности за развитие на водния транспорт. Тя е най-големия международен речен път, чрез който България се свързва със страните от Централна, Западна и Източна Европа. Това създава условия за оживени търговски връзки с тези страни. Дунавското крайбрежие е подходящо за развитие на редица промишлени отрасли, използващи вносни суровини и употребяващи много вода (производство на електроенергия, дървообработваща промишленост, химическа и др.), например от коритото на реката се добиват инертни материали, много разнообразно е рибното богатство на реката. Във тази връзка е и голямото стопанско значение на пропускателните пунктове - фериботните връзки Видин – Калафат и Оряхово - Бекет, мостовете между Русе и Гюргево, Видин-Калафат. Фериботният комплекс Оряхово - Бекет е с много важно значение в нашия участък на реката. Важно значение може да имат и изграждането на нови мостове при Зимнич-Свищов, Гюргево –Мартен, Силистра-Калараш. Те могат да засилят свързаността Север-Юг.

Друг важен за България е Коридор №8 , който е с над национално значение. Това е древен римски път, който възкръсва през 1990 г., когато се поставя въпроса за изграждането на коридор изток-запад. През 1994/7 г. коридорът става част от паневропейската транспортна мрежа и получава своя номер - осем. Паневропейски транспортен коридор №8 пресича по оста Изток-Запад Югоизточна Европа – един регион с традиционно недобра транспортна инфраструктура. Липсват критично важни връзки между основните железопътни линии, да не говорим, че железопътните мрежи на Северна Македония и България са много остарели, а жп мрежата в Албания е твърде къса, макар че там нещата бавно се подобряват. Пародоксално е, че като последица от развитието на политическата динамика в региона след Втората световна война, все още няма железопътна връзка между трите основни града –

София, Скопие и Тирана. Проектът за Коридор 8 се сблъсква и с много трудности, свързани с практическото му осъществяване. чрез Коридор №8 ще се намали с две седмици транспортното разстояние по новия Път на коприната през България към Западна Европа.Той има специално място в подписания между България и Северна Македония договор за добросъседство и сътрудничество. Коридор №8 има и още едно значение за България и Северна Македония, защото двете държави изостават след Румъния и Гърция. Значението на добра инфраструктура или липсата на такава води до съществуването на коридора само на учебната карта, още повече, че докато е част от Югославия, в Македония се инвестира и се развиват добри пътища към Сърбия (които днес съвпадат с трасето на Коридор 10), за сметка на тези към България. Ето защо трафикът Гърция-Северна Македония – Сърбия е двойно по-голям в сравнение с този към България. Същото се отнася и по направленията съответно към Албания и към Гърция. Реалните действия в това направление е главно да се търсят решения за изграждане на скоростен път между Кюстендил-Крива Паланка-Куманово (98 км) и железопътна двойна линия с пропускливост 160 км. в час в същото направление. Това ще създаде възможност за по интензивни социално-икономически връзки и ще способства за развитието на пограничните региони. Държавите Албания, Северна Македония и България са амбицирани да изградят останалите проекти по коридора като жп. линията Перник-Радомир-Кюстендил, пътните връзки между Северна Македония и Албания, някои вътрешни скорости автомобилни и жп. отсечки, като и АМ.“Черно море“, но реалните действия показват по-скоро изоставане, отколкото напредък.

Важно стратегическо значение за България има и изграждането на общоевропейският транспортен коридор № 9, който тръгва от Хелзинки и преминава през Санкт Петербург - Москва/Псков – Киев – Любашевка – Кишинеу – Букурещ – Русе – Димитровград - прохода Маказа – Александруполис. На българска територия, маршрутът на Коридора е Русе - Велико Търново - Стара Загора – Димитровград –Хасково-Кърджали-Подкова – ГКПП Маказа. Този коридор е изключително важен за постигане на свързаността Север-юг,пнай-вече увеличения трафик на автомобили, пътници и товари. На територията на България се планира изграждането на магистрала Русе-Велико Търново, след което скоростен път Велико Търново-Габрово, обход и тунел под Шипка. На практика, когато се изгради тунела под шипка това ще бъде най-натоварения път в направлението Север-Юг. Дължината на главния тунел под върха ще е 3.2 км, а прилежащите към него проходи ще са с

дължина съответно 171 м, 240 м, 90 м и 290 м. Тунелът под „Шипка“ ще се намира на 1 км западно от прохода „Шипка“ и на 1 км източно от връх Малуша. Северната част на тунела ще бъде в област Габрово, а южната в област Стара Загора. Той ще бъде с две ленти за движение по 3.75 м, две водещи ивици по 0.50 м и два тротоара по 0.85 м. Според мен тунела трябва да бъде изграден с две тръби и допълнително преосигуряване най-вече с създаване на условия на максимална пътна безопасност и пропускливост. За мен едната тръба не създава достатъчно надеждна среда за автомобилна сигурност. Практическата реализация на коридора, ще го направи безалтернативен за товаро-потоците по направлението Север - Юг.

Важно стратегическо значение за регионалната икономика има и транспортен коридор №10, който приминава през българската територия. Той е сред най-интензивните в международния транзит, но се нуждае от доизграждане и модернизация на съставната инфраструктура, особено в автомобилния участък София -Калотина - граница със Сърбия. Сред плюсовете на Еврокоридор №10 - (Лондон-Калкута), в частта му Будапеща-Белград-София-Истанбул, са, че той определено е най-краткият и удобен път от Западна Европа за Близкия и Средния Изток. В тази посока можем да подчертаем, че подобряването на състоянието на Коридор №10 е от ключово значение за развитието на периферните населени места в България част от този коридор. Изграждането на коридора задължително трябва да доведе и до формирането около него на своеобразен икономически пояс, най-малкото защото европейската политико-географска архитектура не налага матрица, а напротив, тя предполага адаптация. Това създава условия България да насложи транспортен скелет, който да осмисли регионалното развитие на зоните на гравитация около София и Пловдив и доведе до ново структуриране на икономическата активност около градовете Ихтиман, Септември, Пазарджик, Чирпан, Хасково, Димитровград, Симеоновград, Харманли и Свиленград. Което пък задава нов модел на извеждането на преден план на стратегическото и геополитическото положение на Южна България като свързващо звено в посока Изток-Запад. Това обстоятелство ни задължава да подходим изключително трезво и същевременно динамично при определяне както на трасето на Еврокоридор №10 през България, така и на мерките и проектите, които можем да реализираме за неговото развитие.

Заключение

Транспортните коридори преминаващи през България са важен аргументи за засилване на регионалното развитие на националната ни територия. Тяхното изграждане от своя страна ще засили фокуса и целенасочеността на регионалната политика да постига ефективни резултати целящи преодоляване на регионалните различия. Несъмнено чрез изграждането на редица инфраструктурни обекти част от коридорите ще се насърчи регионалното икономическо развитие, а от там и подобряване на регионална свързаност и възможности за бизнес развитие.

Литература:

Аврейски Н. Голямото предизвикателство пред националната сигурност на България. Геополитика&геостратегия, бр. 6, 2017г., с., 5-29

Георгиев, Л. (2006) Регионална икономика. Изд. НБУ, 440 с.

Генчев Хр., Балканското ядро.,сп. Геополитика, бр.6, 2017 г., с.37-43

Докова, С. и др., 2008 Геоикономика и регионално развитие, Тракия-М

Деведжиев, М. (1996) География на транспорта София

Димов, Н. Балансирано развитие на районите в България – същност и главни инструменти. в Развитието на науката и висшето образование. В. Търново. 2005.

Каракашев, Хр. Д. Дончев. (2009) „География на България" изд. Сиела