КРЪГЛА МАСА С МЕЖДУНАРОДНО УЧАСТИЕ

ТЪРГОВИЯТА – НАУЧНО ЗНАНИЕ И БИЗНЕС РЕАЛНОСТ

Сборник с доклади

АКАДЕМИЧНО ИЗДАТЕЛСТВО „ЦЕНОВ" СВИЩОВ

ОРГАНИЗАЦИОНЕН КОМИТЕТ

доц. д-р Теодора Филипова
доц. д-р Петранка Мидова
доц. д-р Симеонка Петрова
доц. д-р Венцислав Перков
гл. ас. д-р Зоя Иванова
гл. ас. д-р Иван Маринов
докт. Никола Илчев

РЕДАКЦИОНЕН СЪВЕТ

Председател:
Доц. д-р Светослав Илийчовски

Членове:
проф. д-р Анета Денева
проф. д-р Теодора Димитрова
проф. д-р Атанас Атанасов
доц. д-р Теодора Филипова
доц. д-р Петранка Мидова
доц. д-р Симеонка Петрова
доц. д-р Венцислав Перков



ISBN 978-954-23-2005-0

СЪДЪРЖАНИЕ

Катедра „Търговски бизнес“: 30 години обучение, академична мисия и проекции на бъдещето
Доц. д-р Теодора Филипова 5

Пленарни доклади

Новата „реалност“ в търговския бизнес
Проф. д-р Данчо Данчев 32

Омниканалното асортиментно планиране и потребителското поведение
Доц. д-р Симеонка Петрова 42

Някои моменти от развитието на корпоративната социална отговорност
Доц. д-р Иванка Николова 52

Тематично направление: Предприемачество и мениджмънт на ресурсите в търговията

Перспективы производства безопасных продуктов питания в условиях организационно-экономической модернизации предприятий пищевой промышленности Украины
Проф. Наталья Валинкевич, д.э.н. 60

Бранд мениджмънт на търговците на дребно
Доц. д-р Виолета Гълъбова 66

Търговски мениджмънт и аспекти на личността
Доц. д-р Явор Янкулов..... 73

Проблемы и перспективы развития коммерческой деятельности торговых предприятий в Украине
Доц. Ангелина Сотник, к.э.н. 81

Офшорните зони като алтернатива за алокация на капитала
Доц. д-р Донка Желязкова 87
Доц. д-р Михал Стоянов

Текстилната индустрия в България – състояние и перспективи
Доц. д-р Сергей Найденов 93
Докторант Калин Киряков

Дефиниране целите на сектор пчеларство от област Русе
Доц. д-р Любомир Любенов..... 99

Антикризисното управление в процеса на глобалната промяна
Доц. д-р Ирена Емилова 107

Иновации и иновационен процес в търговския бизнес
Доц. д-р Анатолий Асенов 112

Елементи и същност на организацията и организации от публичния сектор
Доц. д-р Христо Сирашки 120

HRM системите в търговските предприятия – ключът за успешно управление
Гл. ас. д-р Зоя Иванова..... 128

Глобален недостиг в търговията с графични карти – фактори и тенденции
Гл. ас. д-р Иван Маринов..... 136

Управленски аспекти на търговията в новата дигитална реалност
Гл. ас. д-р Станислава Стоянова..... 144

Въздействие от употребата на пестициди в селското стопанство
Гл. ас. д-р Илияна Кръстева 152

Култура и мениджмънт на ресурсите при търговията с луксозни стоки
Гл. ас. д-р Иво Велинов 159

Предизвикателства пред виртуалното управление на търговския екип
Ас. д-р Надежда Стефанова..... 168

Основные направления развития перспективы „клиенты“ для потребностей стоимостно-ориентированного управления клиентским капиталом
Татьяна Завалий..... 176

Модели на ситуационно лидерство
Синан Пехливанов..... 181

Тематично направление: Иновации и дигитализация в търговията

Cooperation of Business and Science in the Frames of Technology Parks: Cases of Cee Countries
Prof., DSc. Ihor Lishchynskyy 186
Prof., DSc. Mariia Lyzun

Substantiation of Prospects for Trade Development in the Post-Pandemic Period
Doctor of Economic Sciences, Professor, Maryna Baldzhy 195
PhD in Economics, Victoria Odnolko

Start-up проекты в ритейле
Доц. Светлана Бирюченко, к.э.н. 202

Иновации и дигитализация в сектора на търговията
Доц. д-р Искра Пантелеева..... 206

Роля и влияние на изкуствения интелект върху търговията на дребно
Доц. д-р Надежда Димова 214

Завладени от интернет-на-нещата
Доц. д-р Михал Стоянов 220
Гл. ас. д-р Десислава Гроздева

Форми на проявление на дигитализацията на електроенергетиката – икономически аспекти
Доц. д-р Цветелина Ганкова - Иванова 229

Дигитални решения за реализация на земеделска продукция
Доц. д-р Марина Николова 237

„Системните молове“ и дигиталната революция
Доц. д-р Цветнен Цветков 247

Сравнителен анализ на електронната търговия в Европейския съюз
Доц. д-р Маргарита Шопова 251
Гл. ас. д-р Евгени Овчинников

За продоволствието и продоволствената сигурност – от научното знание до бизнес реалността
Доц. д-р Виолета Блажева 259

Изследване на потенциала за развитие на иновативни форми туризъм в България
Доц. д-р Любка Илиева 265
Сиана Спасова

Управление на складовете – процеси, предизвикателства, практики
Гл. ас. д-р Марияна Кътева 272

Марковата активност – индикатор за иновации
Гл. ас. д-р Венцислава Николова-Минкова 279

Пост-кризисното състояние и проблеми на хотелиерския бизнес в България
Гл. ас. д-р Любомира Тодорова 287

Блокчейн в агробизнеса
Гл. ас. д-р Радка Ненова 293

Дигитални решения в туристическия бизнес
Гл. ас д-р Павлин Павлов 301

Тематично направление:
Моделиране и инвестиционни проекти в търговията

Проектный подход как инструмент реализации политики управлении торгово-обменными операциями
Доц. Мария Плотникова, к.э.н. 306
Доц. Оксана Присяжнюк, к.э.н.

Различни възможности за прогнозиране и планиране на застрахователната дейност
Проф. д-р Росен Тодоров 310

Възможности за определяне на ликвидационната стойност
Доц. д-р Светослав Илийчовски 319

Въздействие на преките чуждестранни инвестиции върху вземанията по лизингови договори – нов бизнес в търговията
Доц. д-р Венцислав Перков 327

Преките чуждестранни инвестиции в икономическите сектори на страната
Доц. д-р Добрин Ганчев 335
Доц. дмн Милена Рачева

Организиране на мърчандайзинговите стокови запаси посредством Economic Order Quantity Model – EOQ
Хон. ас. д-р Светла Атанасова 342

A Model for Internet Payment Systems: Qualitative Risk Assessment
PhD Student Valeriu Cernei 351

Производство и търговия с етерични масла – традиция, бъдеще и здраве
Мая Алексиева 358

Тематично направление: Пазарни проучвания и конкурентоспособност в търговията

Increasing the Competitiveness of Ukrainian and Bulgarian Food Industry Enterprises
Doctor of Economic Sciences, Professor, Maryna Baldzhy 367
Graduate student, Aleksandra Nosachenko

The Trade Sector's Response to the Crisis Caused by the Covid 19 Pandemic
Professor Sreten Ćuzović, PhD 375
Associate Professor Svetlana Sokolov Mladenović, PhD
Đorđe Ćuzović, PhD

Конвергенция между омниканалния ритейлинг, маркетинг и логистика
Доц. д-р Виолета Димитрова 385

Състояние и тенденции на пазара на месо в България
Доц. д-р Петранка Мидова 393

Тенденции в заявителската активност и регистрирането на марки със закрила в България за периода от март 2019 г. до март 2021 г.
Гл. ас. д-р Мариела Димитрова 400

Фрагменти от търговията с хранителни добавки и Covid-19
Гл. ас. д-р Борислав Атанасов 407

Приложение на комуникационни инструменти в хипермаркети „Зора“
Гл. ас. д-р Цветелина Кабакчиева 413

Регионални аспекти и проблеми на търговията със селскостопанска продукция
д-р Валери Велковски 422

Инвестиционна активност и търговски възможности пред общините от поречието на река Дунав
Гл. ас. д-р Милен Динков 432

Анализ на улова на калкан (Psetta Maxima) в Черно море
Гл. ас. д-р Георги Русенов 439
Доц. д-р Ангелина Иванова
Гл. ас. д-р Мария Янкова
Ас. д-р Василка Кръстева

Здравният туризъм – елемент на продуктовия портфейл на дестинация България
Д-р Кристина Георгиева 443

Проблеми и възможности пред развитието на интермодалния транспорт в България
Докторант Елена Вълчева..... 451

Ценообразуването като конкурентно предимство
Докторант Илияна Дикова..... 459

Дали бъдещето е тук с иновативните 5G технологии в търговията с услуги?
Милан Чернев 466

Футуристичните доставки като конкурентно предимство на WALMART
Милчо Милчев..... 474

Социално-икономическото присъствие на „Загорка“ ад на пазара
Деница Стоянова 480

Тематично направление: Ефективност и социална отговорност в търговията

Съвременни тенденции и предизвикателства в развитието на кооперативната търговия в България
Доц. д-р Бисер Петков..... 489

Кратки бележки по историята за началото на застраховането в България
Проф. д-р Росен Тодоров..... 496

Sustainability Logistics Infrastructure: Conceptual Considerations and Possible Application
Docent, Candidate of Economic Sciences, Alexander Tanichev..... 501

Съвременни аспекти на търговията с пощенски услуги в България
Доц. д-р Теодора Филипова 512

Съвременните потребители, потребителският активизъм и гражданското общество
Гл. ас. д-р Виолета Петева 520

Сдруженията за защита на потребителите – взаимодействия и ползи
Гл. ас. д-р Миглена Душкова 528

Оценка на рентабилността в търговията
Гл. ас. д-р Николинка Игнатова 536

Организационно развитие чрез социално-отговорно поведение
Гл. ас. д-р Десислава Алексиева 544

Липсата на контрол – предпоставка за фалит на търговска верига (по примера на „Пикадили“ ЕАД)
Д-р Цветан Димов 549

Възможности за оценяване ефективността на дистрибуционните канали
Докторант Велизар Йорданов 557

Тематично направление: Стопанска отчетност и финансиране в търговията

Направления формирования учетного обеспечения системы управления земельными ресурсами
Проф. Татьяна Остапчук, д.э.н. 565

Проблеми при счетоводното отчитане на ДДС при продажбата на стоки в условията на Covid 19
Доц. д-р Галя Иванова-Кузманова 570

Изследване влиянието от прилагането на МСФО 15 приходи от договори с клиенти върху дейността на търговските предприятия
Доц. д-р Иван Андреев 576

Структура на продажбите на дребно – състояние и тенденции
Доц. д-р Красимира Славева 582

Изисквания към документирането на търговските сделки
Доц. д-р Славена Стоянова 589

Приложни аспекти на финансовия контрол при стопанската отчетност
Гл. ас. д-р Надежда Цветкова 597

ПРОБЛЕМИ И ВЪЗМОЖНОСТИ ПРЕД РАЗВИТИЕТО НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

Докторант Елена Вълчева
СА „Д. А. Ценов“ – Свищов

Резюме: *Глобализацията, конкуренцията и новите технологии предоставят нови решения за подобряване на логистичните услуги в търговията. Една такава възможност е внедряването и използването на интермодален транспорт за превоз на товари на територията на България. Развитието на този вид превоз е заложен и в дългосрочните цели на Европейския съюз в областта на транспорта. В доклада е изяснена същността на интермодалния транспорт и неговите особености, изведени са предимствата му и са анализирани тенденциите в използването му в България.*

Ключови думи: *интермодален транспорт, интермодален терминал, Трансевропейски коридори*
JEL: *R41, R42*

PROBLEMS AND OPPORTUNITIES FOR THE DEVELOPMENT OF INTERMODAL TRANSPORT IN BULGARIA

Elena Valcheva, PhD student
„D. A. Tsenov“ Academy of Economics – Svishtov

Abstract: *Globalization, competition and new technologies provide new solutions to improve trade logistics services. One such possibility is the introduction and use of intermodal freight transport on the territory of Bulgaria. The development of this type of transport is also embedded in the long-term goals of the European Union in the field of transport. The report clarifies the nature of intermodal transport and its features, outlines its advantages and analyzes trends in its use in Bulgaria.*

Key words: *intermodal transport, intermodal terminal, Trans-European corridors*
JEL: *R41, R42*

Въведение

Целта на настоящето изследване е да се анализират проблемите и възможностите за развитие на интермодалния транспорт в България. За постигането на целта са поставени следните задачи: да се изясни природата и класификацията на интермодалния транспорт; чрез емперични данни да се проследи състоянието на интермодалните терминали в страната и да се открояят тенденциите в динамиката на модалното разделяне на товарния транспорт на железопътните превози и товарен автомобилен транспорт за периода 2005 – 2019 в България; на базата на направения анализ да се

обобщят предимствата на интермодалния транспорт и да се предложат решения подобряване на транспортните връзки в страната.

1. Същност и класификация на интермодалния транспорт

Понятието „интермодален транспорт“ датира от XVIII век, като за първи път се използва при железопътното транспортиране на товари в Англия. На настоящия етап терминът „интермодален транспорт“ може да се дефинира като система за транспортиране на стоки и хора, при която броя транспортните средства, чрез които се осъществява услугата е най-малко две или повече. Най-чест се използва комбинацията въздушен – воден – железопътен транспорт, като в някои случаи последния се заменя с товарен-автомобилен. Най-значимият фактор за прилагане на такъв тип придвижване на стоки е изграждането на подходяща инфраструктура. Тя трябва да се изгради адекватно, така че да има безпроблемна свързаност между отделните транспортни схеми. Чрез интермодалното транспортиране се постига най-голяма ефективност при превоза на стоки, защото фактори като цена, бързина, сигурност, екологичност и удобство при осъществяването му не могат да се сравнят с никой друг тип транспортиране (Dougherty, 2018, pp. 45-48).

Европейската политика за устойчива мобилност се основава на икономически изгоден начин на транспортиране, чрез възможно най-малко замърсяващи и възможно най-ефективни по отношение на енергията видове транспорт. За да се постигне ефективна интермодалност, следва да се подкрепя използването на най-ефективните и устойчиви видове транспорт, като е необходимо оптимално преразпределение на баланса между различните видове транспорт (Официален вестник на Европейския съюз, 2017, стр. 158). Товарният интермодален превоз на стоки е сред основните цели за намаляване на въглеродните емисии и е част от „Зелената сделка“.

Интермодалният транспорт може да се разглежда като частен случай на мултимодален транспорт. Той е „многомодален (мултимодален) транспорт на товари в една и съща интермодална транспортна единица с последователни видове транспорт без манипулации на самите товари при смяната на видовете транспорт“ (Sid'Ahmed, Barreto, & Strelow, p. 169). При интермодалния транспорт превоза се извършва чрез няколко вида транспорт, като един превозвач поема отговорността да организира цялата доставка от изпращача до купувача от един пункт на назначение през поне още един или няколко транспортни терминала до местоназначението определено от купувача. Освен това е възможно в зависимост от това как се разпределя отговорността между включените превозвачи, такива транспортни документи се изготвят и представят. Интермодалният транспорт може да се разглежда като родово понятие, което е близко или взаимозаменяемо с понятия като „мултимодален транспорт“ и „комбиниран транспорт“. При мултимодалният транспорт превозването на товарите се осъществява посредством

поемането на отговорността на само един от превозвачите. Комбинираният транспорт е извършване на превоз чрез няколко вида транспорт (Малиндретос, Постан, Москвиченко, Христодоулу-Варотси, & Балобанов, 2004, стр. 89-90). Според Хр. Николова (Николова, 2018, стр. 11-12) „интермодалния транспорт е комбиниране на отделните видове конвенционален транспорт, по начин, който позволява използването на техните относителни експлоатационни и икономически предимства“.

Според И. Йоцов (Йоцов, 2017, стр. 258-259) интермодаленият транспорт е осъществяване на „транспортиране на товари с използване на интермодални контейнери или превозни средства, като се използват множество видове транспорт, без да се обработва самия товар при смяна на вида на транспорта“, а мултимодален (комбиниран) транспорт е „превоз на стоки под един договор, но изпълняван с най-малко два различни вида транспорт. Обикновено превозвачът не е собственик на всички транспортни средства и превозът се извършва от подизпълнители“.

В Социално-икономически анализ на районите в Република България извършен от Министерство на регионалното развитие и благоустройството се посочва, че интермодалния транспорт е комбиниран транспорт на хора или стоки като се използват два или повече вида транспортни средства (за въздушен, железопътен, плавателен, или сухоземен транспорт) (Министерство на регионалното развитие и благоустройството, 2019).

Регламентацията на термина „интермодален транспорт“ в най-голяма степен се доближава до тази на „комбиниран транспорт“. В Наредба 53 Комбиниран превоз на товари (Наредба 53 Комбиниран превоз на товари, 2003, стр. 1-2) в чл. 2 комбинирания превоз е определен като превоз на товари, при който в транспортна верига се използват най-малко два вида транспорт, както следва. За да се нарече един транспорт комбиниран е необходимо да отговаря на следните изисквания:

- Товарен автомобил извършва превоз в началната или крайната отсечка на пътуването, а останалата част се извършва от железопътен, морски превоз или по река, като тази отсечка надхвърля 100 км по права линия.
- Между пунктове, където стоките се товарят, и най-близката удобна товарна ЖП гара за начална отсечка, и между най-близката удобна разтоварна ЖП гара и пункта за разтоварване в крайната отсечка;
- В радиус, не надхвърлящ 150 км по права линия от вътрешното речно или морско пристанище за товарене или разтоварване.

По начало интермодалният транспорт се извършва от оператори, които трябва да бъдат лицензирани съгласно Закона за железопътния транспорт, Закона за автомобилните превози и Кодекса на търговското корабоплаване. Също така се сключва договор за комбиниран превоз между оператора и изпращача на товара.

Съществуват няколко класификации на видовете комбиниран транспорт, а именно:

1. Според броя на придружаващите документи:

- Чрез обикновено съобщение;
- Чрез директно съобщение.

2. Според конструкцията на техническите средства: Пакети и палети; Контейнери; Комбиниране между железопътни платформи и автомобилни ремаркета; Баржи; Фериботи; Трейлер и ролтрейлер; Лифт.

2. Развитие на интермодалния транспорт в България

Общоевропейски транспортни коридори, които преминават през територията на Р България, са 5: Европейски транспортен коридор №IV; Европейски транспортен коридор №VII; Европейски транспортен коридор №VIII; Европейски транспортен коридор №IX; Европейски транспортен коридор №X. В зависимост от тези коридори са разположени и интермодалните терминали в страната.

Основните съоръжения за национален и международен контейнерен товарен транспорт са създадени през 70-те и 80-те години на миналия век. Към момента един блок-влак обслужва два пъти седмично съществуващия контейнерен терминал „София“ (контейнерен блок-влак София-Солун-София), заедно с други контейнери като вагонни пратки във вътрешно или международно съобщение (60-100 TEU седмично). Контейнерни терминали са разположени и във вътрешността на територията на страната: гарите Пловдив, Филипово и Стара Загора; Димитровград-Север (стопанисвани от DESPRED), Димитровград-Север, Горна Оряховица (Честово-товарен терминал), Плевен-Запад и Враца. Останалите са локализирани по крайбрежието на Черно море и река Дунав (Оперативна програма "Транспорт" 2007-2013 секторна, стр. 64-65).В Интегрираната транспортна стратегия до 2030 г. (Интегрирана транспортна стратегия до 2030 г., 2017) е заложено изграждането на още няколко интермодални терминала, със следното местоположение Русе и Варна. Изградените терминали са представени в табл. 1, основен терминал е този до Пловдив, който напълно отговаря на изискванията на ЕС.

От анализа на табл. 1 се вижда, че въпреки наличните коридори за транспортиране, липсва изградена инфраструктура, която да може да обслужва интермодалните връзки и те да работят като ефективна верига на доставка. Капацитетът на терминалите е сравнително малък, като два от тях са пригодени само за автомобилен и железопътен транспорт. Като неизползвано конкурентно предимство при интермодалните превози в България може да се изтъкне недостатъчното натоварване на железопътния транспорт.

Таблица 1: Интермодални терминали в България

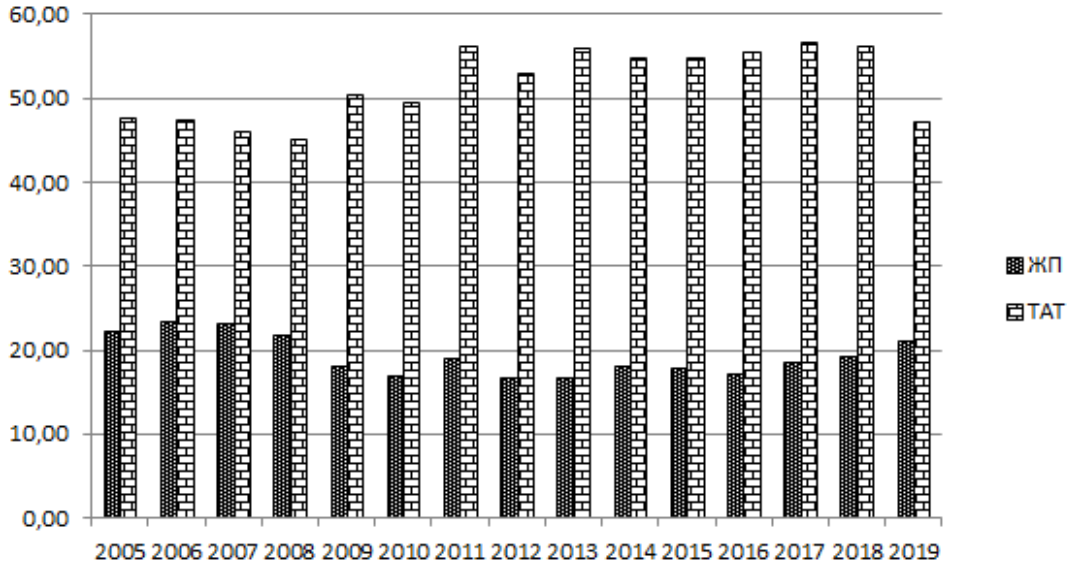
Терминал	Видове транспорт	Капацитет	Терминална инфраструктура
Пловдив	Автомобилен, железопътен	57 600 товарни единица на година	- заемана площ 71 450 кв. м. - ЖП линии е 3 коловоза приемно-отправни и един товаро-разтоварен коловоз - разполага с обособени зони за временно съхранение - железопътният път е с обща дължина 3 км, от които 2.4 км са електрифицирани
Стара Загора	Автомобилен, железопътен	Месечен капацитет 3000 контейнера	- 2 бр. релсови портални крана 35 т. и 20 т. - ЖП линии е 7 коловоза с дължина 360 м всеки - 140 дка бетони писти - възможност за обслужване на 1 300 контейнера
Бургас	Автомобилен, железопътен, Ro-La система и морски		- Мултифункционален складов терминал с 5 покрити складови помещения с площ 5 980 кв. м. и открити 12 000 кв. м. - ЖП линии е 4 коловоза - възможност за съхранение на контейнери 4 000 бр. TEU

Източник: Разработена от автора

Приложението на интермодалния транспорт в България е сравнително недостатъчно. В основната си част превоза на стоки се извършва от товарния автомобилен транспорт, който заема почти 2/3 от наземния транспорт извършван на територията на страната, което е представено в фиг. 1. Също така, при нарастване на дела на автомобилния товарен транспорт за периода, намалява използването на железопътния и обратното. На фиг. 1 е илюстрирано понижаване на използването на железопътния транспорт/респективно увеличаване на автомобилния транспорт от 2008 г. когато е регистрирана и Световната финансова криза. В следващите години железопътния транспорт бавно възвръща своите позиции, като през 2017 г. се отчита тенденция на покачване.

Големият дисбалан се дължи на множество фактори като:

- Все още не реализираните проекти в областта на транспорта финансирани от ЕС и национални програми, а именно TEN-T мрежа, проекти „Марко Поло“, „Хоризонт;
- Все още не са реализирани национални проекти като: автомагистрали, множество заложени приоритети за изграждане, поддържане, ремонт и експлоатация на железопътната инфраструктура.



Фигура 1. Динамика на модалното разделяне на товарния транспорт на железопътните превози и товарен автомобилен транспорт за периода 2005 – 2019 г. в България (%)
Източник: Eurostat

- Малкото на брой интермодални терминали;
- Малкият капацитет на съществуващите пристанища;
- Липсата на надеждност, точност, възможност за гъвкавост при ЖП превоза;
- Възникването на допълнителни разходи за преразпределението на стоките, вследствие липсата на интермодални терминали.

От друга страна предимствата на интермодалния транспорт могат да се обобщят в следните насоки:

- Пестене на време;
- Справяне с големия дефицит на шофьори;
- Сравнително ниски разходи;
- Възможност за превоз без ограничения в почивни дни;
- Транспорт на много видове стоки различни по обем, тежест и вид;
- Минимални ограничения при опасни товари;
- Превоз на товари с висока стойност;
- Изгоден транспорт на дълги разстояния;
- Сигурен транспорт;
- Безвреден за околната среда;
- Понижаване на разходите, свързани с Toll такси, обслужващ персонал, разходи, свързани с поддръжка на превозните средства.

Използването на интермодалния транспорт е възможност за подобряване на логистичните услуги в търговията и достигане до повече пазари.

Чрез този вид транспорт и значително първоначално инвестиране в инфраструктура, делът на разходите по доставката ще намалее в дългосрочен план.

Заключение

От направения анализ могат да се отчетата следните характеристики на интермодалния транспорт и развитието му в България:

- транспорт, който се извършва чрез минимум два различни вида транспортни средства; транспорт, който се осъществява чрез определени конструкции и технически средства, които осигуряват целостта на товара; участващите страни носят отговорност за извършването на доставката, като е възможно организирането му и от един превозвач; не се извършва допълнителна обработка върху товарите; постигането на оптимално комбиниране между транспортните средства осигурява по-висока ефективност на транспортните операции и намаляване на замърсяването на околната среда;
- работещите интермодални терминали в България разполагат с ограничен капацитет и лошо технологично оборудване, затрудняващо прехвърлянето и разпределението на товарите;
- в България, поради недостатъчно развита инфраструктура, предимствата на интермодалния транспорт не се използват напълно; относителният дял на модалното разделяне на товарния транспорт на железопътните превози и товарен автомобилен транспорт за периода 2005 – 2019 в България показват ръст на автомобилния транспорт за сметка на по-евтиния железопътен транспорт;
- за да се подобрят транспортните връзки е необходимо изграждането на по-добра инфраструктура в Северна България, чрез насочването на инвестиции, както от Европейските фондове, така и от самата държава;
- транспортните връзки през Стара планина трябва да се подобрят, като е възможно да се премине към изграждане на няколко тунела, както железопътни, така и автомобилни. Едновременно с това трябва да се изградят и интермодални терминали около тях.

Литература:

1. Йоцов, И. (2017). Глобалната логистика в контекста развитието на концепцията за изграждане на икономически коридори. Икономика и икономическа теория: проблеми и взаимодействия Сборник с доклади от юбилейна научна конференция по случай 80 години катедра „Обща икономическа теория“ (стр. 225-264). Варна: Издателство „Наука и икономика“.
2. Малиндретос, Г., Постан, М., Москвиченко, И., Христодоулу-Варотси, & Балобанов, А. (2004). Транспортная логистика и интермодальные перевозки. Генуя-Одесса: Астропринт.
3. Dougherty, C. (2018). The Carrying Trade and the First Railways in England, c1750-c1850. University of York.

4. Sid'Ahmed, O. K., Barreto, M., & Strelow, H. (n.d.). Глосар за транспортна логистика. Retrieved from https://ec.europa.eu/eurostat/ramon/ coded_files/transport_glossary_4_ed_BG.pdf

5. Интегрирана транспортна стратегия до 2030 г. (2017).

6. Министерство на регионалното развитие и благоустройството. (2019). Социално-икономически анализ на районите в Република България. София.

7. Министерство на транспорта. (н.д.). Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 секторна. Извлечено от https://www.eufunds.bg/ archive2018/ archive/documents/1259327250.pdf

8. Наредба 53 Комбиниран превоз на товари. (2003).

9. Официален вестник на Европейския съюз. (22 Септември 2017 г.). Официален вестник на Европейския съюз;. Прилагане на Бялата книга от 2011 г. относно транспорта, Резолюция на Европейския парламент от 9 септември 2015 г. Изпълнението на Бялата книга за транспорта от.

10. Николова, Х. (2018). Транспорт и спедиция. София. Извлечено от http://blogs.unwe.bg/hnikolova/files/2018/08/.pdf