

## **РЕЗЮМЕТА**

на

научните трудове

на гл. ас. д-р Петя Делчева Коралова – Ножарова

секция „Регионална и секторна икономика“, Институт за икономически

изследвания при Българска академия на науките

*(които не повтарят представените за придобиване на ОНС „доктор“ и*

*за заемане на академична длъжност „главен асистент“)*

### **Относно:**

Участие в конкурс за заемане на академична длъжност „доцент“, професионално направление 3.8. Икономика, научна специалност „Икономика на транспорта (воден и въздушен транспорт)“, обнародван в Държавен вестник, бр. 44 от 19.05.2023 г.

София, 2023 г.

<b>№</b>	<b>Вид публикация</b>	<b>Брой, с отчитане на съавторство</b>
<b>1</b>	Монография – основен хабилитационен труд	1
<b>2</b>	Публикувана книга на база защитен дисертационен труд	1
<b>3</b>	Студии, публикувани в научни издания, реферирани и индексирани в световноизвестни бази данни с научна информация ( <b>Scopus или Web of Science</b> )	1
<b>4</b>	Студии, индексирани в други международни бази данни с научна информация, публикувани в научни списания	0.5
<b>5</b>	Статии, публикувани в научни издания, реферирани и индексирани в световноизвестни бази данни с научна информация ( <b>Scopus или Web of Science</b> )	1 (под печат, за която е приложена сл. бележка от редакционния съвет на списанието)
<b>6</b>	Статии, индексирани в други международни бази данни с научна информация, публикувани в научни списания	4.5
<b>7</b>	Доклади, публикувани в научни издания, реферирани и индексирани в световноизвестни бази данни с научна информация ( <b>Scopus или Web of Science</b> )	1
<b>8</b>	Доклади, публикувани в колективни томове с научна редакция	6.5
	<b>ОБЩО:</b>	<b>16.5</b>
	❖ От тях публикации, индексирани в <i>Scopus u Web of Science</i>	<b>3</b>

## 1. ПУБЛИКУВАНА МОНОГРАФИЯ – ОСНОВЕН ХАБИЛИТАЦИОНЕН ТРУД

- 1.1 Коралова - Ножарова, П. (2023) "Ефективни форми за защита на конкуренцията и регулиране на бизнес средата на морския транспорт в България", *монографичен труд*, АИ "Проф. Марин Дринов", ISBN: 978-619-245-295-7, 179 стр., <https://plus.cobiss.net/cobiss/bg/bg/bib/58062344#full>

Цитираното монографично изследване е разработено въз основа на успешно защитен и приет от Научния съвет на Института за икономически изследвания при Българска академия на науките научноизследователски проект с протокол № 16 от 14.12.2022 г. То представлява задълбочен анализ и оценка на условията на бизнес средата за функциониране на морския транспорт в България. Научният труд е едно от малкото проучвания, които правят опит да изведат дефиниция за конкурентоспособност на морския транспорт, като същевременно сравняват финансово-икономически и логистични показатели за неговото развитие с държави-членки на ЕС от регионите на Черно, Балтийско и Адриатическо море.

Актуалността и важността на изследването се потвърждава и от изразеното положително мнение от страна на Българска морска камара (изх. № 100/19.01.2023 г.), в която членуват представители, както на инфраструктурни и транспортни оператори в областта на пътническите и товарни превози по море, така и товародатели и спедитори.

В монографията са преплетени два основни въпроса: извеждане на ефективни форми за защита на конкуренцията в морския транспорт и оценяване състоянието на бизнес средата, в която функционира той. Идентифицирани са ендегенни фактори, които оказват влияние върху динамиката на търговията, осъществявана чрез морски транспорт (неефективност на националните регулации, дефекти в бизнес средата и др.). Отчетено е и въздействието на различни екзогенни шокове, като здравни пандемии (КОВИД-19), военни конфликти с регионално и международно значение (войната в Украйна), рязка промяна на международните регулации (ЕС, ООН, ММО) и др.

Целта на монографичното изследване е да се идентифицират и оценят възможностите за повишаване на конкурентоспособността на морския транспорт на България за периода 2016-2021 г. Обект на изследване е морският товарен транспорт на България, а негов предмет са формите за защита на конкуренцията на морския транспорт.

За постигане на целта и изпълнение на задачите на изследването се използва богат научен инструментариум, включващ иконометрични техники и статистически анализ, качествен и сравнителен анализ.

Въз основа на проведен задълбочен литературен обзор на същността и характеристиката на конкурентоспособността за отделни сектори на икономиката, отделни региони и в резултат на новите икономически реалности, е *изведена дефиниция* за конкурентоспособност на морския транспорт на България при отчитане на неговите специфични особености и икономическото развитие на страната.

В монографията се установява, че институционалната среда, в която функционира морският транспорт не е особено благоприятна. Налице са пропуски в изготвянето на стратегическата рамка за развитие на този вид транспорт, както и отсъствие на конкретни мерки за повишаване на енергийната ефективност, производителност и екологосъобразност, както на пристанищата, така и на транспортните оператори.

Морските пристанища за обществен транспорт с национално значение (Варна и Бургас) все още изостават значително и губят конкурентни позиции спрямо портовете, разположени на Адриатическо, Балтийско и Черно море (Констанца) по отношение на утвърждаването им като зелени мултимодални хъбове и „умни пристанища“. От друга страна по финансово-икономически и експлоатационни показатели (особено производителност на труда на заетите транспортни работници, провеждана инвестиционна политика, нарастваща възвръщаемост на инвестициите, обем на обработените контейнери) пристанище Бургас е конкурентоспособно на портове като Талин и Солун.

В заключението са изведени основните препоръки, които насочват вниманието към необходимост от ревизиране на стратегическата рамка на морския транспорт в България; оценяване на степента на готовност на българския морски транспорт за постигане на климатична неутралност до 2050 г.; все по-дейно участие на страната в инициативи, като „Три морета“, „синя икономика“, цифровизация на претоварните и превозни процеси чрез приложение на блокчейн технологии, изкуствен интелект, добавена реалност, дигитални близнаци и др.

Монографичното изследване е с общ обем от 179 страници и е структурирано в три глави, заключение и използвана литература.

## 2. ПУБЛИКУВАНА КНИГА НА БАЗА ЗАЩИТЕН ДИСЕРТАЦИОНЕН ТРУД

2.1 Коралова - Ножарова, П. (2019) "Вътрешно-водният транспорт на България и мултимодалната транспортна мрежа - интегриране и перспективи за развитие", *книга*, Издателство на ВТУ "Тодор Каблешков", ISBN 978-954-12-0263-0, София, 108 стр., <https://plus.cobiss.net/cobiss/bg/bg/bib/1291147236#full>

Посоченото изследване е разработено на база защитен дисертационен труд на тема „Възможности за повишаване на ефективността на речните товарни превози“ през 2013 г. към катедра „Икономика на транспорта“, факултет „Икономика на инфраструктурата“ при УНСС.

Трудът представлява задълбочен анализ на вътрешно-водния транспорт на България, като то поставя акцент върху възможностите за неговото интегриране към мултимодалната транспортна мрежа. Актуалността на изследването се определя от необходимостта за осъществяване на устойчиви транспортни превози с цел постигане на инициативите за ниско-въглеродна и кръгова икономика при комбиниране предимствата на отделните видове транспорт.

Целта на изследването е да се проучат възможностите за интегриране на вътрешно-водния транспорт на България в мултимодалната транспортна мрежа. Обект на изследване е вътрешно-водния транспорт на България с фокус върху условията на корабоплаване и състояние на пристанищната инфраструктура, а негов предмет – взаимодействието между отделните видове транспорт от гледна точка на оперативна, информационна и техническа съвместимост при извършването на мултимодални превози.

Прилагат се количествени и качествени анализи, като се използват и статистически техники при обработването и обобщението на анкетно проучване сред заинтересованите страни.

В резултат на извършен критичен анализ на политиките в областта на вътрешно-водния транспорт и мултимодалните превози, се потвърждава необходимостта от облекчаване на товарния трафик от пътно-шосейната мрежа и използването на свободния капацитет на мрежата от вътрешно-водни пътища, както и инфраструктурата на железопътния транспорт. По отношение на действащата стратегическа рамка в тази област не се предвиждат мерки за изграждане и развитие на тримодални терминали,

както и перспективите за развитие на отделните видове транспорт не са обвързани с дигитализацията и декарбонизацията на сектора.

Проведеният анализ на финансово-икономически и експлоатационни параметри на речните портове, показва, че тяхното текущо състояние представлява пречка за интегриране на вътрешно-водния транспорт на страната към мултимодалната мрежа, тъй като претоварните съоръжения са морално остарели (средна възраст между 38 и 56 г.); подходната жп и пътна инфраструктура се нуждае от модернизация, а и в много случаи е извадена от употреба; докато товарооборота в преобладаващата част от европейските речни портове нараства, то в българските пристанища, той значително намалява; товароразтоварната дейност и предлаганите морско-технически услуги са непроизводителни.

Доказва се, че българският участък на река Дунав отговаря на вътрешно-воден път от клас А (т.е. позволяващ осъществяването на мултимодални превози), но при условие, че навигационните условия бъдат подобрени в посока на осигуряване на безопасно корабоплаване 343 дни в годината, преодоляване на тесните места по българския участък и изпълнение на европейски и национални проекти за подобряване на производителността и ефективността на пристанищната и прилежаща инфраструктура.

Съществен принос на изследването е проведеното анкетно проучване сред 27 респондента (обхваща държавни органи, инфраструктурни и логистични оператори, производствени и търговски компании и научни организации). Според анкетираните лица, най-значими пречки за интегриране на вътрешно-водния транспорт в мултимодалната мрежа са влиянието на климатичните промени и условия, технологичното изоставане на сектора и законодателната рамка.

В заключението са обобщени основните насоки за интегриране на вътрешно-водния транспорт на България в мултимодалната мрежа, които следва да бъдат ориентирани към техническо обновяване на разполагаемите инфраструктурни съоръжения; приложение на инициативата „синхромодалност“ (съвместимост по отношение на технически, дигитални, финансови и законодателни параметри, касаещи отделните видове транспорт участващи в мултимодалните превози); постигане на работно време на претоварните съоръжения в режим 24/7.

Изследването е с общ обем от 108 страници и е структурирано в увод, три глави, заключение и използвана литература.

### **3. СТУДИИ, ПУБЛИКУВАНИ В НАУЧНИ ИЗДАНИЯ, РЕФЕРИРАНИ И ИНДЕКСИРАНИ В СВЕТОВНОИЗВЕСТНИ БАЗИ ДАННИ С НАУЧНА ИНФОРМАЦИЯ (*Scopus* и/или *Web of Science*)**

3.1 Koralova, P. (2017) "Specifics of the Danube fleet management (trends and perspectives for development", *Economic studies journal*, issue 6, pp. 118-152, ISSN 0205-3292, <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57200646446>

През последните години, основната цел на повечето европейски стратегически документи засяга създаването на устойчива и конкурентна транспортна система, при която се стимулира развитието на безопасни, надеждни, енергийно-ефективни и щадящи околната среда видове транспорт, какъвто е вътрешно-водният транспорт. Наличието на свободен капацитет по европейската мрежа от вътрешно-водни пътища предлага възможности за превозване на стоки без задръствания в градските райони, извънгабаритни товари, отделяне на по-малко парникови газове в сравнение с автомобилния транспорт. Благодарение на развитието на информационните и комуникационни технологии в сектора, се дава възможност за използване на иновативни плавателни съдове, които са енергийно-ефективни и екологосъобразни. Подобряването на експлоатационните характеристики на речния флот е от съществена важност за развитието на сектора в отделните държави-членки, което се потвърждава от наблюдавания ръст през последните 5 години в пазарния дял на вътрешно-водния транспорт в държави, като Германия (12.6%), Франция (4.3%), Великобритания (13.4%), Австрия (5.1%) и Нидерландия (39.1%) (ЕВРОСТАТ, 2016) в сравнение с автомобилния и железопътен транспорт.

В тази връзка целта на настоящото изследване е да анализира, по примера на България, насоките за развитие на дунавския речен флот, и в резултат на това да се изведат спецификите при неговото управление. Изследват се икономически показатели, като: производителност на речния флот, брой и капацитет на плавателните съдове, коефициент на използване на капацитета, среден престой на речните кораби под товаро-разтоварни операции в пристанищата. Така подобрите индикатори позволяват да се изведат силните и слаби страни, възможностите и заплахите пред дунавския речен флот и да се предложат адекватни мерки за неговото развитие. Предложеният модел за анализ може да се приложи успешно при изследване на спецификите на речния флот и на други държави с икономики в преход.

#### **4. СТУДИИ, ИНДЕКСИРАНИ В ДРУГИ МЕЖДУНАРОДНИ БАЗИ ДАННИ С НАУЧНА ИНФОРМАЦИЯ, ПУБЛИКУВАНИ В НАУЧНИ СПИСАНИЯ**

- 4.1 Коралова-Ножарова, П., Ножаров, Щ. (2022) „Дигитализацията на транспортната инфраструктура и нейното отражение върху управлението на човешките ресурси“, *сп. Народно стопански архив*, (3), с. 49-70. ISSN 0323-9004, <https://nsarhiv.uni-svishtov.bg/title.asp?title=2769>

В изследването се проучват ефектите от пандемията, свързана с COVID 19, върху процеса на дигитализация на човешките ресурси при управлението на инфраструктурни обекти в областта на транспортния сектор. Също така се разглежда дилемата между цел №8 на UN SDG за висока заетост на населението и дигитализацията на процесите и управлението на човешките ресурси. Те ще изискват ползване само на висококвалифициран персонал и по-малко човешки фактор. Тези процеси могат да увеличат производителността на труда и икономическия растеж за сметка на негативни ефекти върху съвкупното търсене, социалното неравенство и заетостта.

#### **5. СТАТИИ, ПУБЛИКУВАНИ В НАУЧНИ ИЗДАНИЯ, РЕФЕРИРАНИ И ИНДЕКСИРАНИ В СВЕТОВНОИЗВЕСТНИ БАЗИ ДАННИ С НАУЧНА ИНФОРМАЦИЯ (*Scopus и/или Web of Science*)**

- 5.1 Koralova – Nozharova, P. (2023). Effects of Digitalization on Labor Market Development in Transport Sector in Post-Covid Environment. *Economic Alternatives Journal*, vol 29, issue 3, ISSN (online): 2367-9409 (in print)

Развитието на процесите на дигитализация в пост-пандемична среда има потенциал сериозно да повлияе върху развитието на пазара на труда в транспортния сектор в държавите-членки от Юго-източна Европа, при които този икономически сектор не е подготвен за подобна трансформация. Все повече се повишава броят на транспортните компании, които са изправени пред дилемата дали да запазят разполагаемия от тях персонал, или да го заменят с дигитални технологии и работи. Последниците от пандемията от КОВИД-19, която доведе до банкрути на редица малки и средни предприятия в сектора, ще създаде още по-големи трудности за транспортните фирми по



отношение на запазване на техните конкурентни позиции, както на националния, така и на европейския транспортен пазари.

Чрез инструментите на статистически и дескриптивен анализи, настоящото изследване има за цел да прогнозира възникващите тенденции в сектора и да даде препоръки за постигане на плавен дигитален преход, като се отчитат спецификите на транспортния сектор по отношение на постигане на социална и технологична устойчивост. Статията идентифицира основните проблеми, свързани с дигитализацията на транспортния сектор и разкрива възможностите за тяхното преодоляване на примера на пътническите автомобилни превози по междуселищни линии в развиващи се държави с икономики в преход, като България.

## **6. СТАТИИ, ИНДЕКСИРАНИ В ДРУГИ НАУЧНИ МЕЖДУНАРОДНИ БАЗИ ДАННИ С НАУЧНА ИНФОРМАЦИЯ, ПУБЛИКУВАНИ В НАУЧНИ СПИСАНИЯ**

6.1 Koralova-Nozharova, P. (2023) „Financial Performance of Air Transport Operators in the Conditions of Digital Transformation Processes“. *Journal of Finance, Accounting and Business Analysis (FABA)*, vol. 5 issue (1) 49-59. <https://faba.bg/index.php/faba/article/view/152>

Статията има за цел да изследва финансовото представяне на авиационните оператори в областта на пътническите превози по примера на развиваща се държава с икономика в преход, като България. То също така проучва и основните тенденции в процеса на дигитална трансформация на авиацията, както и проблемите, които възпрепятстват широкото приложение на информационни и комуникационни технологии в сектора. Въз основа на регресионен анализ в изследването са идентифицирани индикаторите, които оказват най-силно влияние върху процеса на дигитална трансформация на пътническите превози с въздушен транспорт. Достигнатите резултати в статията показват, че българските авиационни оператори нямат възможност да покриват своите краткосрочни задължения и до голяма степен са силно зависими от своите кредитори, особено в резултат на екзогенни икономически шокове, като пандемията от КОВИД-19, политическата криза и несигурната бизнес среда в страната, продължаващия военен конфликт в Украйна. България се класира на последно място по стойностите на индекса за дигитална икономика и общество (DESI) в сравнение със средните стойности

за Европа по отношение на дигитални умения на транспортните работници, електронна търговия и внедряване на информационни и комуникационни технологии.

Представените изводи и обобщения в резултат на изследването могат да послужат като основа за бъдещи изследвания в областта на финансовото представяне на останалите видове транспорт или да се използват за анализиране на пътническия въздушен транспорт в други държави със сходни политически и икономически характеристики, като България.

- 6.2 Ножаров Щ., **Коралова -Ножарова П.** (2023) "Икономическа политика под натиска на кризите от здравен и военен характер - овладяване на екзогенните шокове". *Сп. "Индустриални отношения и обществено развитие"*. бр. 1/2023, стр. 25-35 ISSN 2683-0167 [online] <https://www.cceol.com/search/article-detail?id=1110022>

От 2020 г. започнаха да се редуват екзогенни (външни) шокове, което оказва влияние както върху бизнес цикъла, така и върху темпа на икономически растеж. След непрекъснатата пандемия от COVID-19, която опустоши националните икономики, започна военен конфликт в Европа. Това налага българската икономическа политика да бъде спешно преразгледана и да се постави основен акцент върху нейния отговор на екзогенно предизвикани кризи и постигане на догонващ икономически растеж.

- 6.3 **Koralova-Nozharova, P.,** Nozharov, Sht. (2022) „Effects of the institutional environment on the maritime transport development in Bulgaria“, *Trakia Journal of Sciences* 20(1):11-18, DOI: 10.15547/tjs.2022.s.01.002, [http://tru.unis-z.bg/tjsj/Volume%2020,%202022,%20Supplement%201,%20Series%20Social%20Sciences/2\\_P.Koralova.pdf](http://tru.unisz.bg/tjsj/Volume%2020,%202022,%20Supplement%201,%20Series%20Social%20Sciences/2_P.Koralova.pdf)

През последните няколко години националните икономики са подложени на периодични „локдауни“, въвеждане на непрекъснати регулации контрол на движението на превозните средства, прекъсвания във веригите на доставка, ликвидиране на икономическата дейност на много сектори. Тези обстоятелства засегнаха също така и нормалното функциониране на транспортния сектор, и особено на морския транспорт. Освен, че морските оператори трябва да се справят с последствията от пандемията от КОВИД-19 и военния конфликт в Украйна, те също така следва да изпълняват

препоръките на пакета от мерки, засягащ Европейската зелена сделка, Европейската схема за търговия с емисии, дигитализацията на сектора и осигуряване на заетост на морските лица. В случая на България, тези предизвикателства представляват сериозен проблем пред развитието на сектора и тяхното оценяване е от съществена важност.

- 6.4 Koralova - Nozharova, P. (2021) "European Green Deal and transport sector development - opportunities or restrictions", *SHS Web of Conferences* 120:04004, 6th International Scientific Conference "Business and Regional development", DOI: 10.1051/shsconf/202112004004, [https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/abs/2021/31/shsconf\\_brd2021\\_04004/shsconf\\_brd2021\\_04004.html](https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/abs/2021/31/shsconf_brd2021_04004/shsconf_brd2021_04004.html)

Фокусът на изследването е съсредоточен върху възможностите и ограниченията за развитие на транспортния сектор на държави-членки на ЕС с БВП на глава от населението, който е значително по-нисък от следно-европейското равнище, в резултат на въвеждането на Европейския зелен пакет. За целите на анализа се използват количествени и качествени методи, както и статистически анализ. В статията е изследвано също така състоянието на Европейската транспортна система в съответствие с препоръките на Европейския зелен пакет и Европейските политики за развитие на транспортния сектор до 2030 и 2050 г. Специално внимание е отделено на енергийната зависимост на отделните видове транспорт от изкопаеми горива, както и по отношение на степента на цифровизация на транспортния сектор, проблемите за предлагане и развитие на устойчиви мултимодални услуги, както и относно рисковете от възникване на нелоялни пазарни структури в по-слабо развитите региони на ЕС.

- 6.5 Коралова - Ножарова, П. (2021) "Влияние на товарния железопътен транспорт върху развитието на регионите в България", *сп. "Народностопански архив"*, книга 2, стр. 41-58, ISSN 0323-9004, <https://nsarhiv.unisvishtov.bg/title.asp?title=1622>

В изследването се проучва влиянието на товарния железопътен транспорт върху регионалното развитие в България. Прилагат се секторен и иконометричен анализ. За целта се използват индикатори като приходи от превозна дейност на лицензираните жп

оператори по региони, численост на персонала в компаниите, развитие на транспортната инфраструктура, коефициент на миграционен прираст.

Повечето публикации в тази област изследват връзката между въздушния и/или водния транспорт и регионалното развитие, докато настоящата разработка насочва вниманието към усъвършенстване на енергийно-ефективни и екологосъобразни видове транспорт, какъвто е товарният жп транспорт. Важността на това въздействие се доказва и от проведеня регресионен анализ, съгласно който вътрешната миграция в страната зависи от развитието и модернизирането на железопътната инфраструктура.

6.6 Nozharov Sht. and **Koralova P.** (2018) "Transaction costs and institutional change of trade litigations in Bulgaria", *Research papers of UNWE*, issue 3, pp. 123-133, ISSN 2534-8957 (online), [https://unwe-research-papers.org/uploads/ResearchPapers/Research%20Papers\\_vol3\\_2018\\_No07\\_Nozharov,%20Nozharova.pdf](https://unwe-research-papers.org/uploads/ResearchPapers/Research%20Papers_vol3_2018_No07_Nozharov,%20Nozharova.pdf)

В настоящата статия се използват методите на новата институционална икономика за идентифициране на транзакционните разходи по търговските съдебни спорове в България. За нуждите на изследването е приложен индикативен модел, измерващ този вид разходи на микроикономическо ниво. Основната цел на модела е да прогнозира рационалното поведение на страните в търговските спорове в съответствие с транзакционните разходи в процеса на налагане на изпълнението на подписания търговски договор. Приложението на модела е свързано с по-точното измерване на транзакционните разходи на микроикономическо ниво, което би могло да доведе до по-добро прогнозиране и управление на тези разходи с цел постигане на пазарна ефективност и икономически растеж. Освен това се прави опит да се анализира ефективността на институционалната промяна на системата на търговското правосъдие и влиянието на реформата на съдебната система върху икономическия оборот. Увеличаването или липсата на намаление на транзакционните разходи при търговските спорове би означавало неефективност на реформата на съдебната система.

## **7. ДОКЛАДИ, ПУБЛИКУВАНИ В НАУЧНИ ИЗДАНИЯ, РЕФЕРИРАНИ И ИНДЕКСИРАНИ В СВЕТОВНОИЗВЕСТНИ БАЗИ ДАННИ С НАУЧНА ИНФОРМАЦИЯ (*Scopus и/или Web of Science*)**

- 7.1 Koralova - Nozharova, P. (2019) "Effects over the forestry-based industries as a result of the digitalization of the transportation services on the Danube", In: *Conference proceedings of 12th International Scientific Conference "Digitalisation and Circular Economy: Forestry and forestry based industry implications"*, Varna, Bulgaria, ISBN 978-954-397-042-1, <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57200646446>

Основната цел на доклада е да се оцени влиянието на процеса на дигитализация на превозите на продукти от горското стопанство. Анализът е извършен в резултат на проучване на товаропотоците от горски продукти, превозвани по река Дунав. За целите на анализа ще се използват иконометрични модели. Въз основа на регресионен анализ, ще бъдат определени взаимовръзките между ключови индикатори, засягащи горските стопанства и показатели, описващи динамиката в товаропотоците от горски продукти и техните производни в резултат на глобалните дигитални процеси. Изведени са също така ползите от ускоряване на процесите по електронен обмен на данни между заинтересованите страни в превозните процеси по река Дунав. Резултатите от настоящия доклад допринасят за: първо, идентифициране на зависимостите между горските стопанства и дигитализацията; второ, дали съществува статистически значима връзка между развитието на горските стопанства и превоза на горски товари и техните производни по река Дунав; трето, изведени са проблемите, които възпрепятстват цифровизацията на превозите на товари от горските стопанства и на последно място – са предложени идеи как изследванията в тази област могат да бъдат развити в бъдеще.

## **8. ДОКЛАДИ, ПУБЛИКУВАНИ В КОЛЕКТИВНИ ТОМОВЕ С НАУЧНА РЕДАКЦИЯ**

- 8.1 Коралова - Ножарова, П. (2023) „Възможности за прилагане на концепцията за корпоративна социална отговорност в транспортния сектор: проблеми и решения“. В: *сборник с доклади от Юбилейна научна конференция "Трудът и социалната защита в условията на глобални обществени, икономически и социални промени"*. Издателски комплекс на УНСС. стр. 451-462., ISBN 978-619-232-731-6

Концепцията за корпоративната социална отговорност (КСО) все още не се използва широко от транспортните и инфраструктурни оператори, особено в държави-членки с икономики в преход и висок процент на сива икономика. В този смисъл, целта на

настоящия доклад е да идентифицира проблемите, които възпрепятстват приложението на принципите на КСО в отделните видове транспорт като същевременно се потърсят и решения за тяхното преодоляване. Концепцията за корпоративна социална отговорност може да се разглежда като предпоставка за осигуряване на устойчиво конкурентно предимство за транспортните фирми към по-висока производителност на труда, по-добри взаимоотношения с потребители, производители и доставчици, и отговорно отношение към природата.

8.2 **Коралова - Ножарова, П.,** Ножаров, Щ. (2021) "Планът за възстановяване и устойчивост на Република България - смяна на приоритетите в транспортния сектор", В: *сборник с доклади от конференция "Устойчиво развитие и социално-икономическа кохезия през XXI век - тенденции и предизвикателства"*, посветена на 85 години от създаването на СА "Димитър Ценов", Свищов, том 2, стр. 651 - 658, ISBN 978-954-23-2070-8 (online), <https://dlib.uni-svistov.bg/handle/10610/4505?show=full>

Настоящата публикация има за цел да установи до колко предложените мерки за развитие на транспортния сектор в Плана за възстановяване и устойчивост на Република България способстват освен за съживяване от пандемията COVID-19 и за трансформация на икономиката в дългосрочен план. В изследването се оценява приносът на отделните видове транспорт за осигуряване на свързаност и мобилност в страната, както и неговото значение за постигане на ниско-въглеродна, енергийно-ефективна и интелигентна национална икономика. Определят се възможностите на националната транспортна система за развитие и разширяване на транс-европейската транспортна мрежа и създаване на европейски терминали за мултимодални превози.

8.3 Nozharov, St., **Koralova-Nozharova, P.** (2020) "Circular economy as an opportunity for the development of inland waterway transport (the case of Danube river)", In: *Conference proceedings of the International Scientific Conference, dedicated the 70th Anniversary of the Economic Research Institute at BAS, "Economic development and policies: realities and prospects"*, conference proceedings, Prof. Marin Drinov Publishing House of BAS, Sofia, pp 682-689, ISBN 978-619-245-039-7, [https://www.iki.bas.bg/files/Economic\\_Development\\_0.pdf](https://www.iki.bas.bg/files/Economic_Development_0.pdf)

В резултат на теоретичния преглед и емпиричния анализ в обхвата на настоящото изследване се приема, че транспортът по вътрешните водни пътища на река Дунав може да бъде интегриран в кръговата икономика. Поради ограничените страници на настоящото изследване не са анализирани някои въпроси, свързани с важността на бъдещото развитие на ВВТ в съответствие с основните компоненти на концепцията за кръгова икономика. В тази връзка ще има предложени идеи, които могат да се използват като основа за провеждане на научни статии или идеи, които могат да бъдат разработени от изследователи, които имат опит в тази област. Следователно пълното интегриране на вътрешния воден транспорт по река Дунав към кръговата икономика в бъдеще може да бъде постигнато чрез, първо, хармонизиране на информационните и комуникационните технологии в отделните видове транспорт в мултимодалните транспортни услуги. Второ, необходимо е да се проучи задълбочено приносът и значението на вътрешните пристанища за развитието на концепцията за кръгова икономика. На трето място, би било по-добре да се анализират възможностите за повторно използване на плавателните съдове и да се предложат мерки за удължаване на жизнения цикъл на подвижния състав, както и възможностите за неговото рециклиране. На последно място е необходимо да се очертаят перспективите за развитие на концепцията за корпоративна социална отговорност в транспортните компании, работещи по река Дунав.

8.4 Nozharov Sht. and **Koralova P.** (2017) "Failures of the national policy for sustainable development of Bulgaria – economic dimensions". In: *Conference proceedings of conference, dedicated to the Economic and social development of Slovakia - School of Economics and Management of Public Administration in Bratislava*, 2017, pp.193-205, ISBN 978-80-89654-39-0, <https://deliverypdf.ssrn.com/delivery.php?ID=78711907000111702500011802909406606812500506801309302607507512408810008210010211408502905506310403901006025124009011094000101019036075005000011110016026121064104005018033044105069113016026099009119103122076070097003101105026092069064011092022090102093&EXT=pdf&INDEX=TRUE>

България е член на ЕС от 2007 г. Страната има дефекти в икономическата си политика, които могат да имат отрицателно въздействие върху политиките на ЕС като цяло. Когато икономическата политика на държава-членка е опорочена от системни стратегически погрешни схващания, е необходимо това да бъде анализирано

задълбочено. Дебатът за бъдещето на ЕС след BREXIT и концепцията за Европа на много скорости е следствие от ефективността на икономическите и политически системи във всяка отделна държава-членка. В тази публикация са разгледани икономическите предизвикателства, произтичащи от провала на българската национална политика за устойчиво развитие за периода 2000-2015 г. По отношение на икономическата глобализация, енергийните и екологични регулации се предлагат средства за коригиране на идентифицираните стратегически погрешни схващания. Терминът „устойчиво развитие” не е нито тривиално понятие, което трябва да бъде официално записано в стратегически документи, нито е лишено от икономически смисъл. И обратно, докато не се осъзнае по правилния начин неговото решаващо значение за икономическата политика на България, страната ще продължи да изостава от световните икономически процеси. Ето защо е необходимо стратегическите документи като Националната програма за развитие на България 2020 да бъдат съществено преработени, за да излязат от рамката на механичното компилиране на тривиални термини и клишета. Основните цели на стратегическия документ трябва да бъдат както реалистични, така и амбициозни и да не се ограничават до рамката „бизнес както обикновено“. Освен това тези цели трябва да бъдат синхронизирани една с друга, но не и да се изключват взаимно.

8.5 Коралова, П. (2016) "Устойчивото развитие на морския транспорт в България - предизвикателства и възможности", В: *сборник с доклади от Международна научна конференция "Икономически предизвикателства: Миграция, глобализация, устойчивост, политики"*, стр. 173-179, ISBN 978-954-644-986-3, [https://www.researchgate.net/publication/320508158\\_USTOJCIVOTO\\_RAZVITIE\\_N\\_A\\_MORSKIA\\_TRANSPORT\\_V\\_BLGARIA\\_-\\_PREDIZVIKATELSTVA\\_I\\_VZMOZNOSTI](https://www.researchgate.net/publication/320508158_USTOJCIVOTO_RAZVITIE_N_A_MORSKIA_TRANSPORT_V_BLGARIA_-_PREDIZVIKATELSTVA_I_VZMOZNOSTI)

Приблизително 80% от световната търговия се осъществява по море, което определя морския транспорт като „гръбнака” на търговските взаимоотношения между отделните държави. Поради тази причина и основните цели на Европейската транспортна политика са насочени към стимулиране използването на този вид транспорт, имайки предвид неговите технико-икономически предимства като екологичност, енергийна ефективност, сигурност и висока товароподемност.

През последните години България изостава в развитието на морския транспорт. Предприетите мерки за подобряване на състоянието на пристанищата и прилежащата им



инфраструктура, не са довели до съществен ръст в количеството на превозените товари в тонове. В тази връзка целта на настоящото изследване е да се определят възможностите и очертаят предизвикателствата пред устойчивото развитие на морския транспорт в България в кон-текста на Европейската транспортна политика.

8.6 Koralova, P. (2016) "Human resources management at Bulgarian sea ports - problems and perspectives for development", In: *Conference proceedings of II Annual Conference of Monetary and Economic Research Center*, ISSN 2534-9600 (online), [https://mrcenter.info/Doc/ConferencePapers/2016/11.%20PKoralova\\_final\\_Full%20paper\\_EN.pdf](https://mrcenter.info/Doc/ConferencePapers/2016/11.%20PKoralova_final_Full%20paper_EN.pdf)

Организацията и управлението на човешките ресурси в морския транспорт си има своите особености, тъй като те са неразделна част, както от превозния процес, така и от ефективното и производително извършване на основните и спомагателни услуги в морските пристанища. В тази връзка, целта на настоящия доклад е да се изследва процеса на управление на човешките ресурси в българските пристанища Варна и Бургас, така че да се изведат техните характеристики, да се очертаят основните проблеми и да се предложат мерки за тяхното преодоляване. Използваният модел на анализ може да се приложи успешно и при изследване състоянието и процесите на управление на човешките ресурси и в останалите видове транспорт.

8.7 Коралова, П. (2016) "Характеристика на пазара на труда в сектор "Транспорт" - перспективи и проблеми за развитие", В: *Сборник с доклади от XIV Международна научна конференция "Мениджмънт и инженеринг" 16*, Созопол, България, том 1, ISSN 1310-3946, стр. 252-262, [http://iscme-tu-iiim.org/uploads/2016/ISME\\_2016\\_VOL1.pdf](http://iscme-tu-iiim.org/uploads/2016/ISME_2016_VOL1.pdf)

Наблюдаваната тенденция на застаряващо население през последните години, както и отчетения спад в производствените обеми на редица икономически сектори, определено оказва негативно влияние върху пазара на труда в страната. Подобна тенденция се забелязва и по отношение на транспортния сектор, особено в посока на намаление на обема на извършените товарни превози и броя на превозените пътници от транспортния сектор. Тази тенденция има негативно влияние по отношение на търсенето и предлагането на труд в сектора. В тази връзка, целта на настоящия доклад е да се

изведат причините за текучеството в транспортния сектор, като се предложат мерки за тяхното преодоляване. Обект на изследване е пазарът на труда в транспортния сектор, а предмет на изследване – система от показатели, описваща текущото състояние на търсенето и предлагането на труд в отделните видове транспорт. В резултат на изследването са обобщени перспективите за развитие на пазара на труда в транспортния сектор.

- 8.8 Коралова, П. (2016) "Ограничения пред икономическата свобода при осъществяването на товарни превози с речен транспорт", В: *Сборник с доклади от VII-ма Международна научна конференция-Икономическата (не)свобода*, Равда, България, Издателски комплекс на УНСС, стр.221-228, ISBN 978-954-644-932-0,  
[https://www.researchgate.net/publication/314118936\\_OGRANICENIA\\_PRED\\_IKONOMICESKATA\\_SVOBODA\\_PRI\\_OSSESTVAVANETO\\_NA\\_TOVARNI\\_PREVOZI\\_S\\_RECEN\\_TRANSPORT](https://www.researchgate.net/publication/314118936_OGRANICENIA_PRED_IKONOMICESKATA_SVOBODA_PRI_OSSESTVAVANETO_NA_TOVARNI_PREVOZI_S_RECEN_TRANSPORT)

В доклада са разгледани основните проблеми, с които се сблъскват речните оператори при осъществяването на товарни превози. С помощта на иконометричния анализ се изследва система от показатели, като: печалба на един зает; извършена превозна работа в ткм; инвестиционна дейност; сума на приходите от превозната дейност; коефициент на използване на капацитета на плавателните съдове. Целта е да се установи степента на въздействие на тези показатели върху развитието на речния транспорт и да се очертаят възможностите за провеждане на целенасочена политика към онези аспекти от дейността на компаниите, за които е установено най-силно влияние.