

REGIONAL CONNECTEDNESS AND INVESTMENT  
POLICIES IN THE BLACK SEA REGION

РЕГИОНАЛНАТА СВЪРЗАНОСТ И ИНВЕСТИЦИОННИ  
ПОЛИТИКИ В ЧЕРНОМОРСКИЯ РЕГИОН

N. Tsonkov<sup>1</sup>, K. Petrov<sup>2</sup>, Tsv. Berberova-Valcheva<sup>3</sup>

University of National and World Economy, Faculty of Management and  
Administration, Department: Regional Development

Н. Цонков<sup>4</sup>, К. Петров<sup>5</sup>, Цв. Берберова-Вълчева<sup>6</sup>

Университет за национално и световно стопанство, факултет „Управление и  
администрация“, катедра „Регионално развитие“

***Abstract:** The paper explores regional connectedness and investment policies on the region of Bulgarian Black Sea coast, outlining an important range of issues related to its development. In the present exposition a general picture of the Black Sea coast is taken and the general socio-economic characteristics in its spatial development are shown. Relevant conclusions and recommendations for the development of the region have been made. The scientific findings of the research are related to some general conclusion. First, there is a need for a new approach of long-term planning in the field of the strategic transport infrastructure and regional development. Second, Bulgarian government should consider the idea for Black Sea region strategy based on integrated territorial investments, municipalities' agglomeration development and connectedness' improvement.*

***Keywords:** region, Black Sea coast, development, management, zones, connectivity, investments, fields, modeling.*

***Резюме:** Настоящото изложение е посветено на регионалната свързаност и инвестиционните политики в българското Черноморие като се очертават важен кръг проблеми свързани с неговото развитие. В настоящето изложение е направена обща снимка на Черноморието като са изведени общите социално-икономически характеристики в неговото пространствено развитие. Направени са съответните изводи и препоръки за развитието на региона. Научните резултати от изследването са свързани с някои генерални изводи. Първо, има нужда от нов подход при дългосрочното планиране в областта на стратегическата транспортна*

<sup>1</sup> N. Tsonkov, Assoc. Prof. Dr., E-mail: n.tzonkov@unwe.bg ( доц. д-р Н.Цонков)

<sup>2</sup> K. Petrov, Assoc. Prof. Dr., E-mail: kpetrov@unwe.bg (доц. д-р К. Петров)

<sup>3</sup> Tsv. Berberova-Valcheva, Chief Assist. Dr., tzberberova@unwe.bg ( гл.ас. д-р Цв. Берберова)

<sup>4</sup> Николай Цонков, доц. д-р, e-mail: n.tzonkov@unwe.bg;

<sup>5</sup> Камен Петров, доц. д-р, e-mail: kpetrov@unwe.bg;

<sup>6</sup> Цветелина Берберова-Вълчева-, гл. ас. д-р, e-mail: tzberberova@unwe.bg

*инфраструктура и регионалното развитие. Второ, българското правителство трябва да обмисли идеята за разработване на Стратегия за черноморския регион, която е базирана на интегрираните териториални инвестиции, развитието на агломерации от общини и подобряване на свързаността.*

*Ключови думи: регион, Черноморие, развитие, управление, зони, свързаност, инвестиции, полета, моделиране.*

## **1. ВЪВЕДЕНИЕ**

В морските пространства, вътрешните водни пътища и в пристанищата на България се упражнява суверенитет, определени суверенни права, юрисдикция и контрол в съответствие с общопризнатите принципи и норми на международното право и международните договори. Това означава, че българското Черноморие има съществена роля в социално-икономическото ни развитие и се отразява върху националната ни сигурност. Черноморският регион на България обхваща три области - Бургас, Варна и Добрич, с обща дължина на морското крайбрежие – 403 км ( Бургас-224 км, Варна-79, Добрич–100 км). Черноморското крайбрежие е важен структурен елемент от територията на България със своя специфична характеристика и проблематика. Това ни дава достатъчно основание да подхождаме към черноморския региона към национално пространство, в което има интензивна социално-икономическа дейност с фокус върху оползотворяване на туристическите ресурси. Туризмът от своята страна дефинира Варненско Черноморие и Бургаско Черноморие като туристическо райониране и сегментиране пазара на предлаганите туристически услуги. Това предлагане означава, че освен бреговата ивица, функционалната зона на туризма в тези райони обхваща пространства в дълбочина до 80-100 километра.

Във фокусът на нашето изследване попадат черноморските общини, които се простират от нос Картал на север до река Резово на юг. Към природните туристически ресурси, освен климата, морето, морските плажове, морската луга и кал, минералните води, следва да се споменат още планините, достигащи до морето – Стара планина в централната част на българското Черноморско крайбрежие и Странджа. Те предлагат възможности за разнообразяване на курортно-туристическите и спортни дейности и за уникално съчетаване на море и планина.

Целта на нашето изложение е да очертаем необходимите нива на регионална свързаност и инвестиционни политики, които могат да имат важно значение за цялостното устойчиво развитие на нашето крайбрежие [1]. В това отношение към 2021 година в пространствено отношение са се формирали малки агломерационни ареали от север на юг като започнем от локализацията Дуранкулак-Шабла, преминаем през Българево-Каварна - Тополи; Тузлата-Балчик – Албена – Кранево, Златни пясъци-Дружба-Варна-Галата, Бяла-Обзор, Несебър – Равда – Слънчев бряг – Свети Влас; Бургас – Поморие; Созопол – Каваците - Дюни; Приморско – ММЦ – Китен-Лозенец и

Царево – Варвара- Ахтопол- Синеморец. Така Черноморието придоби свой специфичен пространствен израз и очерта нов модел на регионално развитие.

Необходимо да подчертаем, че фокусът на пространствено управление в българските условия е вменено на общините. На практика в България 14 общини имат излаз на Черно море, но общините Малко Търново, Дългопол, Девня, Суворово, Вълчи дол и община Добрич град и селска община се приемат, че са част от зоната на гравитация на българското Черноморие. Това прави с население 1 079 838 души (Добрич - 189 677 души - 2,6 % от населението на страната, Варна - 474 344 души-6,5%, Бургас- 415 817 души - 5,7 % .) - 14, 8 % от населението на България. Като приемем, че върху крайбрежието оказва влияние и изменението на климата, ще даде отражение върху селското стопанство, туризмът, управлението на водните ресурси и горския фонд. Изменението на климата ще доведе до промяна и в количеството и характеристиката на валежите в региона – на по-проливни и сезонни. Същевременно Черноморието изостава с нивото на регионална свързаност, по привличане на инвестиции и укрепване на нивото на благоустройство [2]. Можем да изведем резултати като подобряване на свързаността между Бургас и Слънчев бряг, но остават още много нерешени проблеми.

## **2. ЧЕРНОМОРИЕТО КАТО КЛЮЧОВ РЕГИОН В ГЛОБАЛЕН И РЕГИОНАЛЕН ПЛАН**

В съвременния свят се формират няколко големи региона, които съсредоточават в себе си значителен геоикономически потенциал, който е не само от международно значение, но често се оказва с ключово значение и за развитието на съвременните национални държави. Черноморският регион е пресечна икономическа, търговска, транспортна, енергийна, геостратегическа и политическа точка в Европейското икономическа пространство. Тук се преплитат интересите на Европейския съюз, САЩ, Русия, Китай, Турция и други европейски и азиатски страни.

Черноморският регион е геоикономическа арена, в която държавите търсят да реализират своите интереси и модели на взаимодействие. Така през 1991 г. се заражда Черноморското икономическо сътрудничество обединяващо 11 държави. Целта на това сътрудничество е да се създаде един нов съюз, който да създаде специална геоикономическа зона на взаимодействие и създаване на общ пазар. Тази инициатива постепенно загуби своя заряд и активност, но остана като реална алтернатива в рамките на Черноморието да се създаде силна икономическа зона с голям потребителски потенциал [3]. На практика не се разви виждането за изграждане на устойчива регионална свързаност между страните посредством на изграждане на стратегическа транспортна инфраструктура и интермодален транспорт в рамките на Черно море..

Характерно е, че всички дейности в морската индустрия са взаимно свързани и развитието на една от тях води до развитие и на другите. Морската индустрия винаги е работила по международните изисквания и стандарти в пазарна среда. Добра

предпоставка за нарастване значението на отрасъла в бъдеще е фактът, че ЕС определя развитието на морската индустрия като приоритетно [4]. Природо-географските дадености на територията, нейните релефни особености, както и историческото развитие предопределят формирането на две интензивно развити в социално-икономическо отношение зони около двата регионални центъра с национално значение – Бургас и Варна. В тези два района е концентрирана около 80% от легловата база по цялото крайбрежие. Не случайно от планираните през 60-те години седем висококатегорийни и мащабни курортни комплекса – Албена, Златни пясъци, Камчийски пясъци, Слънчев бряг, Каваците, Алепу и Стамполу са изградени само три, като и трите са в близост до двата градски центъра. Като контрапункт на тези две централни ядра се оформят три "периферни" района - Добруджански, Старопланински и Странджански, които се характеризират с далеч по-слабо социално-икономическо развитие, но за сметка на това със съхранени в голяма степен природни ресурси.

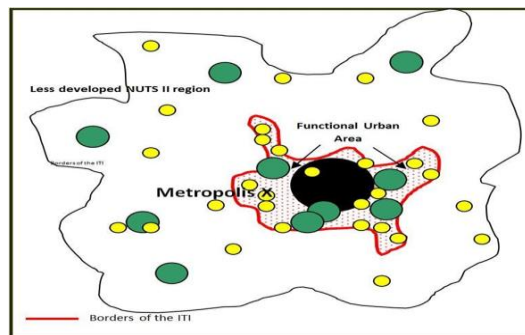
България в периода от 2021-2027 година трябва да мисли да разработи „Оперативна програма „Черноморско крайбрежие“, която може да реализира редица проекти и програми за развитие на региона. развитието на Черноморието може да стане и със съвместни програми с Румъния като реализацията на магистралата Черно море, с изграждане на ново трасе в направлението АМ Хемус – Аксаково-Кичево-Оброчище-Балчик-Вранино- Захари Стояново-Граница с Румъния- Копукчи (Румъния)- Моливита (Румъния) – Констанца. Това може да бъде паралелен скоростен път, който може да подобри свързаността между България и Румъния и насърчи достъпа на туристи до България не само от Румъния, но и от Молдова и Украйна. Подобен път с наднационално значение може да бъде и в направлението АМ „Тракия“ –град Камено-Дебелт- Габър- Индже Войвода (разклонение към Царево) – Малко Търново- Лозенград (Турция). Чрез това направление, ще се постигне и създаване на предпоставки за използването на туристическия потенциал на Странджа, както и алтернатива на пътя Бургас-Созопол-Алтопол-Синеморец. Разгледаните общи характеристики на Черноморския регион са едни от най-силно въздействащите фактори върху развитието на туризма в отделните туристически локализации на локално ниво[5].

### **2.1 Моделиране на регионалното развитие на черноморските населени места**

Във връзка с регионалното развитие и управление на черноморската ни територия може да констатираме, че най-интензивно усвояване на нови територии за целите на туризма след 1990 г. Формират се големи агломерационни зони с опасната тенденция за линейно, непрекъснато застрояване по протежение на морския бряг. Сред тях най-фрапиращо е застрояването на туристическата агломерация Равда - Несебър - Слънчев бряг - Св. Влас – Елените, която се разпростира на повече от 20 км по протежение на брега. Подобни тенденции, но разбира се в по-малка степен, се наблюдават в зоната на Приморско - Созопол - Каваците и Китен - Лозенец - Царево, където мащабът е по-дребен, брегът е по-динамичен и има все още доста незастроени територии. Разбира се,

тук трябва да добавим и територията между Варна и Златни пясъци, където без съществено усвояване на нови терени се осъществи мащабна интензификация и уплътняване на съществуващото застрояване. В тази посока трябва да е ясно, че пред нашата държава се извежда на преден план избор на модел на развитие на нашето крайбрежие. Разбира се то трябва да бъде свързано с постулатите на устойчивото развитие и прилагане на стратегическите политики за целенасочена морската политика в Черноморския регион[6]. Ние предлагаме да се помисли за модел за разработването на стратегии, които да бъдат финансово осигурени. На практика стратегиите по отношение на Черноморието могат да имат два подхода. Единият може да бъде наречен централизиран, който се извършва от горе на долу, като е част от процеса на планиране и регулативно въздействие при прилагане на политиките и управление на териториалното развитие. този подход се направлява от държавата. С този подход се свързват например стратегии за интегрирани териториални инвестиции, които отчитат спецификите и проблемите на отделните територии. Вторият подход се извършва от долу на горе. При него са важни местните общности, които имат инициатива и са двигателите на регионалния растеж [7].

В теоретичен план може да разграничим четири подвида стратегии за интегрирани териториални инвестиции. Първата субстратегия е насочена към развитието на силно урбанизираните и развити метрополитенски райони.



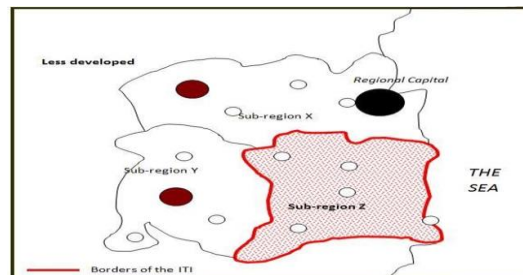
**Фигура 1.** Стратегия за развитие на метрополитенска, функционална, урбанизирана територия.

Източник: European Commission, Scenarios for Integrated Territorial Investments, Brussels, 2015.

Както виждаме на Фигура №1 урбанизационни и метрополитенски стратегии касаят територия, при която е налице един голям икономически център, в чието гравитачно поле попада по-слабо развита територия. Тази територия е функционално свързана с метрополитена, чрез административните връзки между отделните общини, пазара на труда, инфраструктура, икономически връзки и други. Тук големият център има предимство, като разполага с университети, болници, добре развита градска и бизнес среда. Но въпреки това се наблюдава отлив на високо квалифицирани специалисти поради причината, че отсъства управление на цялата територия. В случая

всички общини се борят за привличане на инвестиции, като са разработили свои стратегии за развитие. Следователно може да се разработи цялостна концепция за модела и устройството на територията и нейното развитие, която да включва общи места да отиде и възстановяване, райони за логистика, райони за базиране на производства, административни центрове и подобряване на свързаността между отделните градски центрове. В случая ще имаме и управление на стратегията за развитие, която обхваща всички общини [8].

В средносрочен план е необходимо в морските пространства на България да се поддържа добро състояние на морската среда и богато биологично разнообразие. Морските пространства се използват от иновативна, конкурентна и устойчива Синя икономика [9]. Морският пространствен план осигурява предвидимост и сигурност в морските пространства, координация и синергия между ползванията и намалява вредните въздействия от човешката дейност. Сътрудничеството между управлението, науката и икономиката създава нови знания и култура, услуги и биотехнологии в подкрепа на Синия растеж и подобреното благосъстояние на местните общности. Това означава към Черноморието да подходим като развитието на субрегион.

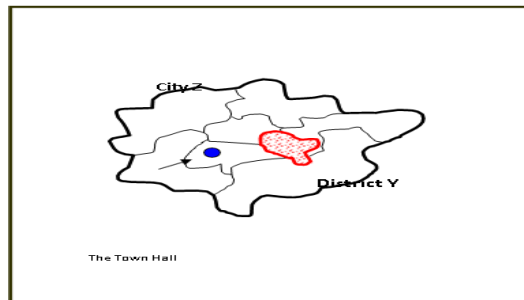


**Фигура 2. Стратегия за развитие на субрегион.**

**Източник: European Commission, Scenarios for Integrated Territorial Investments, Brussels, 2015.**

Такъв субрегион може да се образува между Бургас и Варна, защото двата града са големи заедно имат около 600 хиляди души население и при условие, че се свържат посредством Автомагистрала „Черно море“ ще образуват два полюса и една много голяма зона със силна геоикономическа обвързаност, какъвто модел е разгледан на Фигура 2. В този случай субрегионът се характеризира с наличието на няколко малки градове, слабо развити, селска територия, в която е най-добре развито рибарството или селско стопанство. При подобни селски райони зависимостта от първичния сектор е много силна, което поставя граници в потенциала за развитие. Селата между Варна и Бургас навътре от черноморското крайбрежие се характеризират със слабо развит пазар на труда, слабо развита икономическа и индустриална инфраструктура, и услуги, които се предлагат на по-ниско равнище. Ето защо в такива райони е необходим нов подход, който да подпомогне решаването на проблемите и създаване на условия за регионален

растеж и териториално развитие. Това ще създаде възможност и за устойчиво развитие на местните общности чрез координирано управление на морските ползвания и съобразено с макро стратегическите документи за развитие на региона [10].



**Фигура 3. Изграждане на функционален район.**

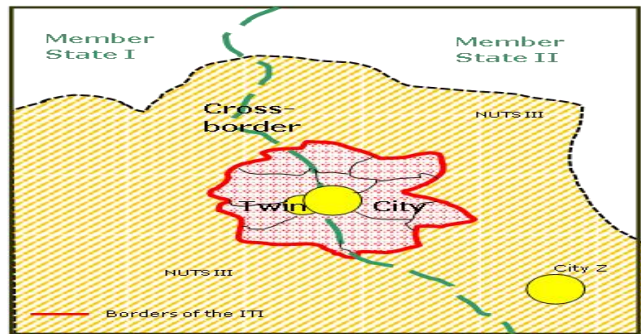
Източник: European Commission, Scenarios for Integrated Territorial Investments, Brussels, 2015.

Третият случай е изграждане на функционален регион, който можем да видим във Фигура 3. Пространственият модел е свързан с изграждане на функционален район, като тук стратегията е за интегрирани териториални инвестиции, насочени към рехабилитиране и укрепване на периферията на урбанизираните територии и формирането на силен гравитационен ареал. Той има важно значение за провеждане на политики за регионално развитие свързани с икономическо възстановяване на градски урбанизираните територии. Тук става въпрос за части от градски центрове, които са икономически изостанали и имат нужда от технологично обновление. Подобни стратегии могат да се използват и за урбанизираните територии извън големите градове [10]. Идеята е да се планира устройството на изостаналата зона от града, така че посредством инвестиционната политика да бъде създадена инфраструктура от всякакъв вид с цел стимулиране на социално-икономическо развитие, в това число подобряване на свързаността на тази функционална територия с останалите части на града.

Присъщо за градските агломерации е по-голямото увеличаване на населението в периферията, в сравнение с центъра. У нас обаче процесите се развиват по-различно. На първо място, градските агломерации са ограничени по размери, в сравнение с тези в Европа. Развиват се на основата на градове, разположени сред равнинни и плодородни земи, което ограничава нарастването им. На второ място, формирането на агломерациите е съпроводено с ограничителни мерки за заселване в големите и най-големите градове. Мигриращото население се заселва в околните селища и само външно се създава ефект на субурбанизация [11].

Предвид на факта, че повечето черноморски общини са погранични или в близост до границата е необходимо да могат да заложат и програми и стратегии за развитие на трансграничното сътрудничество. Това може да стане чрез прилагане на модела на

реализиране на стратегия за развитие чрез интегрирани териториални инвестиции е насочена към подобряване на социално-икономическото състояние на пограничните райони.



**Фигура 4. Стратегия за развитие по примера на сходни по-големина  
градове условията на трансгранично сътрудничество.**

Източник: European Commission, Scenarios for Integrated Territorial Investments, Brussels, 2015.

Традиционно анализите показват, че пограничните територии са слабо развити и изоставани от вътрешността на държавите от ЕС. Ето защо трябва да се провежда целенасочена политика за погранично териториално развитие. Необходимо условие в случая е в пограничния район да бъдат разположени от двете страни на границата градски центрове. Тези градове трябва да развият своя потенциал и капацитет за териториално и социално-икономическо развитие посредством обща стратегия и планирани инвестиции. Интегрираните инвестиции се планират така, че двата града взаимно да се допълват и в съвместно сътрудничество да повишат своята инвестиционна привлекателност и конкурентоспособност. Между пограничните градове между България и Румъния е необходимо да се засили сътрудничеството. Например между Каварна и Мангалия, Балчик –Новодари, Варна и Констанца като се създават условия за навлизане на интегрирани териториални инвестиции в градовете, насърчаване на общи градски иновационни действия и трансграничното сътрудничество Интеррег (Interreg). През последните години има напредък и в програмата България- Турция, която дава много възможности на малките гранични общини. Работят се проекти, които да развият туристическата инфраструктура за да се даде тласък за развитието на граничните региони. Граничното местоположение на пограничните райони в българското Черноморие предопределя тяхната затруднена връзка със съседните през гранични райони (особено в миналото). Обслужвани от тупикова инфраструктура, при отсъствие на ГКПП, влошената им транспортна достъпност и широколентова свързаност ограничава протичането на нормалните процеси на развитие. Затова и често се получава дихотомия при решаването на сходни



проблеми между две съседни области и най-вече да реализират различни политики по сходни проблеми поради липса на интегриран подход и консенсусна визия за пространствено развитие от регионален мащаб.

## **2.2. Необходимост от целенасочена стратегия за развитие на Черноморието**

В българските условия според нас трябва да се заложи на двата типа стратегии – с инициатива на местните общности и за пространствено развитие чрез интегрирани териториални инвестиции. Това е така, защото по експертна оценка социално-икономическото развитие на черноморските общини е доста контрастно. Причините се коренят както в самия потенциал на общините, в това число и демографската им характеристика, но освен в туризма в другите отрасли инвестициите в черноморските общини изостават. В значителна степен по степен на развитие се открояват общинските центрове и двата големи града Варна и Бургас. На практика обаче Бургас и Варна са лидери на съответно Югоизточния и Североизточния райони за планиране. Това създава центробежни процеси към двата града и увеличава зоната им на гравитация [12]. В допълнение двата района за планиране, попадат географския обсег на Черноморския регион. Това предопределя три важни условия при начертаването на стратегическата рамка за развитието на Черноморието. На първо място извеждане на центробежния потенциал на Варна и Бургас на силни икономически регионални лидери, на второ място създаване на високо ниво на свързаност между градовете над 5 хиляди души в зоната на гравитация на Черноморието ( до около 80-100 километра от крайбрежието) и трето ориентиране на икономиката на крайбрежните населени места към морето и създаване на „морска икономика“, която да бъде поне 40% -50% от основната дейност на населеното място. По този начин по-трайно, ще се вгради местното икономическо развитие с Черно море и на практика ще се зададе модел на устойчиво развитие на крайбрежните зони. В тази посока необходимо е да се развият и нови локални проекти като летищата в Балчик и Приморско като резервни на Бургас и Варна. На следващо място е да се изградят нови пристанищни комплекси във всички черноморски населени места[12]. Тези мерки и дейности трябва да бъдат обосновани в държавни документи и стратегии. В това направление е важно да се търсят и възможности за регионално развитие чрез Морската пространствена стратегия на Република България и Закона за устройство на Черноморието.

### **Заклучение**

Черноморският район има благоприятно положение с множество варианти за развитие. Погледнато през регионалното развитие пред черноморските общини имат възможността да осъществяват на икономическо, социално и трансгранично сътрудничество, а от друга са свързани в много голяма степен с възможностите за интегриране на черноморската зона, като силна регионална икономика със създаването на предпоставки за общо използване на ресурси, създаване на общи туристически продукти и бизнес инфраструктура. От друга страна това, ще позволи за увеличаване на

приходите на населението и плащането на повече данъци, а от там и по надежден обществен сектор. В тази връзка, значение има да се развива регионална икономика, но по начин, щадящ природата, без да ограничава развитието на туризма или селското стопанство в Черноморието. На практика с очертания потенциал Черноморието има всички основания да бъде регионален икономически лидер в икономиката на Европейския съюз.

- ❖ **Настоящият доклад представя част от резултатите от провеждано научно изследване по договор за научно изследване № НИД НИ – 4/2021, финансиран от УНСС със субсидия от държавния бюджет. Темата на изследването е: „Тенденции в регионалното развитие на административните центрове на общини от 10 000 до 30 000 души в Североизточен и Югоизточен райони за планиране“.**

#### **REFERENCES / ИЗПОЛЗВАНИ ИЗТОЧНИЦИ**

[1] Integrirana teritorialna strategiya za razvitie na Severoiztochen region. Byudzhetna liniya na sector “Strategicheskoto planirane I programirane”, finansirana po Prioritetna os 8 “Tehnicheska pomosht” na Operativna programma “Regioni v rastezh” 2014-2020.

[2] Integrirana teritorialna strategiya za razvitie na Yugoiztochen region. Byudzhetna liniya na sector “Strategicheskoto planirane I programirane”, finansirana po Prioritetna os 8 “Tehnicheska pomosht” na Operativna programma “Regioni v rastezh” 2014-2020.

[3] Kyuchukov, L (2008) “Cherno more e most za Evropa”, “Monitor” newspaper, 27.11.2008

[4] Kirova Sw., Znachenie I predizvikelstva na Chernomorskiya region za Balgariya. Nauchni trudove na Rusenskiya universitet – 2015, tom 54, seriya 5.2

[5] Morski prostranstven plan na Republika Balgariya 2021-2035

[6] Morska strategiya za opazvane na okolnata sreda v morskite vodi na Republika Balgariya. Reshenie na Ministerski savet # 1111/29.21.2016

[7] Patarchanov, Pl. (2016) Problemi na lokalnoto razvitie na malkite obshtini I selishta. Kn. 2 – Geografiya, Godishnik. SU “Sv. Kliment Ohridski”, p.275-285

[8] Slaveykov P. Naydenov, Kl. (2009), Ikonomika na turizma, izd. Silela, p.232

[9] Savmestva strategiya za satrudnichestvo I koordinirano teritorialno razvitie na transgranichniya Chernomorski rayon. Proekt “Mrezha za inteligentno satrudnichestvo. Programa Interreg V-A Rumania-Balgariya

[10] European Commission, Scenarios for Integrated Territorial Investments, Brussels, 2015.

[11] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52008DC0791>

[12] [https://gradat.bg/news/2014/06/23/2329357\\_prostranstveni\\_aspekti\\_na\\_suvremenni\\_ia\\_chernomorski](https://gradat.bg/news/2014/06/23/2329357_prostranstveni_aspekti_na_suvremenni_ia_chernomorski)