

ДЪРЖАВНОСТЕН УПАДЪК И РЕФОРМАТОРСКИ ИДЕИ В РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ НА БЪЛГАРИЯ

Камен Петров

Университет за национално и световно стопанство

Резюме

В настоящата статия е направен опит да се изведат някои процеси на дефрагментация на регионалното развитие, които водят до увеличаване на регионалните различия между отделните общини и населени места в България. Анализирана е йерархичната структура на публичното управление от гледна точка на регионалното развитие, направен е обзор в териториалното развитие на северните и южните части на страната в контекста на подобряване на инфраструктурата и регионалното развитие. В съответствие с направения анализ са изведени и предложения за реализиране на редица инфраструктурни обекти, които имат съществено значение за регионалната свързаност и развитие на българската регионална икономика. Новият подход поставя различни възможности за по-нататъшна оптимизация и развитие на регионалната икономика, както и възможности за реализиране на допълнителни политики за развитие на благоустрояването централните, крайградските част и други населени места на ниво община. Това ще засили агломерационния ефект на общините и ще създаде възможности за запълване на целта с допълващо развитие на съпътстващата обслужваща инфраструктура, включително привличане на нови инвестиции и развитие на нови територии в рамките на общините. Така ще се смекчат неравенствата и ще се създадат нови локални точки за развитие на бизнеса и местното икономическо съсредоточие. В заключение са направени съответните изводи и са очертаани новите тенденции за развитие на българските региони и тяхното пространствено развитие.

Ключови думи: развитие, общини, структура, регион, местна власт, инфраструктура
JEL: R5, R58, P41, O38

STATE DECLINE AND REFORMIST IDEAS IN REGIONAL DEVELOPMENT IN BULGARIA

Kamen Petrov

University of National and World Economy

Abstract

In this article an attempt is made to highlight some processes of regional development defragmentation that lead to increasing regional disparities between different municipalities and settlements in Bulgaria. The paper analyses the hierarchical structure of public governance from the point of view of regional development, and provides an overview of the territorial development of the northern and southern parts of the country in the context of improving infrastructure and regional development. In conjunction with the tense analysis, proposals for the implementation of a number of infrastructure projects that are essential for regional connectivity and the development of the

Bulgarian regional economy are outlined. The new approach presents various opportunities for further optimization and development of the regional economy, as well as opportunities for the implementation of additional policies for the development of the central, suburban part and other settlements at the municipal level. This will strengthen the agglomeration effect of the municipalities and create opportunities to fill the goal with complementary development of the accompanying service infrastructure, including attracting new investments and developing new territories within the municipalities. Thus, inequalities will be mitigated and new local points for business development and local economic concentration will be created.

Finally, relevant conclusions are drawn and new trends for the development of Bulgarian regions and their spatial development are outlined.

Keywords: development, municipalities, structure, region, local government, infrastructure

JEL: R5, R58, P41, O38

Увод

В геоикономическо отношение периодът 2023-2027 г. може да се окаже ключов за социално-икономическото развитие на България. Най-вече, че именно в този период българското управление е призвано да направи ключови реформи свързани с държавното управление и развитието на националното стопанство. Същевременно завърша поредния относително слаб период на управление на българските общини 2019-2023 година и очертава визията за новия период до 2027 г.. Наред с това през последните няколко години сме свидетели на намалена раждаемост и критично застаряването на населението в България. В допълнение страната ни няма ясна икономическа доктрина за развитие в средносрочен план, а продължаващата политическа нестабилност създава кризи в енергетиката, селското стопанство, образованието, транспорта и туризма. Така целта на настоящето изложение да изведе възможни нови национални приоритети за регионално развитие като възможен вариант за социално-икономическо развитие на страната. Разбира се извеждане на преден план на регионите означава и промяна в налаганата централизация на управлението и националния потребителски пазар. В тази посока може да констатираме, че трудно би се наложил нов модел на децентрализирано управление на страната. От друга страна това е възможно поради факта, че редица експерти виждат необходимостта от реформи в държавата в посока на промяна в пазара на труда, образованието и здравеопазването, инфраструктура, селско стопанство и други, което все повече води пътя към начертаването на отчетлива стратегия за стопанското ни развитие. В тази посока е необходимо да се поставят за решаване на няколко групи основни задачи. Първата група задачи е свързана с подобряване на човешкия капитал поради застаряването на населението и влошаващата се образователна структура, достъпът до качествено здравеопазване, културата на общуване и други проблеми с гражданската култура на обществото. Втората група задачи са свързани с подобряване на свързаността и достъпността на населението в страната, което означава доизграждане на магистрала, тунели, мостове, пристанища и други инфраструктурни обекти, които да доближат България до водещите страни от Европейския съюз. Третата група задачи са свързани със създаване на национално-отговорен капитал и евентуално по-патриотична качествена средна икономическа класа, която да бъде фундамента на социално-икономическото развитие на България в следващите 40-50 години. На практика решаването на тези задачи опират до извеждането на регионалното развитие като същински национален

приоритет. На практика очертаването на серия от управленски решения на национално ниво, които да бъдат консенсусни за националния ни политически елит, могат да наложат тази промяна и опит за нов подход в развитие на българската държавност.

Необходима трансформация и в търсене на регионалното развитие

За постигане на консенсусни национални политики е необходимо да се изведе актуалното състояние на българската национална държава и каква тя изглежда от вън и най-вече да се очертае как биха и понесли реформи, които могат да променят нейното развитие. На първо място ако приемем, че основния проблем е състоянието на българската нация, можем да очертаем една тенденция за намаляване на населението. Така през април 1989 година населението на България е 9 009 018 души, през 2011 г. възлиза на 7 364 570 души, а през 2021 година е вече 6, 519 789 души. Така за малко над 30 години населението намалява с 2 489 229 души. Така загубата на тези 2,5 милиона души показва, че страната е със значителен намален демографски потенциал, застаряващо население и ограничено потребление. Застаряването на населението през годините води до повишаване на неговата средна възраст, която от 40.4 години през 2001 г. нараства до 45.2 години в края на 2022 година. Средната възраст на населението в България е сред най-високите не само в Европейския съюз, но и в света. Тревожна е тенденцията във възпроизводството на трудоспособното население. Възпроизводството на трудоспособното население се характеризира най-добре чрез коефициента на демографско заместване, който показва съотношението между броя на влизащите в трудоспособна възраст (15 - 19 г.) и броя на излизащите от трудоспособна възраст (60 - 64 г.). По данни от Преброяване 2021 това съотношение е 61. За сравнение, през 2011 г. всеки 100 лица, излизащи от трудоспособна възраст, са били замествани от 70 млади хора, а през 2001 г. от 124. Това предполага промяна в пазара на труда и неговата електронизация и модернизация. В допълнение е необходимо и насърчаване на по-гъвкави условия на труд, както и адаптиране на работните места към нуждите на по-възрастната работна сила. В допълнение все повече икономически активни лица прибавят до внос на работна ръка от чужбина. Това, ще увеличи делът на работниците от не български произход, което пък ще наложи необходимост от адаптация на образователната система към тези нови реалности. В допълнение по-вяска вероятност, ще се увеличи и делът на малцинствените групи до пазара на труда, особено по експертна оценка се счита, че ромските етнически общности вече представляват между 14 и 16 % от новите участници на пазара на труда. В тази посока е необходимо в страни като България да се прави ежегодно изследване на потенциала за насърчаване на активния живот на възрастните хора. Това може да става, чрез измерване на Индекса на активния живот на възрастните хора. По експертна оценка се приема, че в България е налице значителен нереализиран потенциал за действително подобрене на участието на възрастните хора в сферата на заетостта, самостоятелния и независим живот и в общественото участие като цяло. Необходими са по-значителни усилия на национално, регионално и местно равнище за по-пълното мобилизиране на ценния потенциал на възрастните хора. Според Индекса на активния живот е необходимо спрямо възрастните хора в България да се създават възможности за по-активно участие в изграждането на благоприятна среда за активен живот в контекста на развитие на българските региони.

Методологическа рамка на изследването на регионалното развитие

Методологията на изследването е интердисциплинарна, тя съчетава статистически, географски, социологически, политически и икономически подходи, които са използвани при подготовката на тази работа. Пространственият подход е доминиращ до голяма степен, което налага комбинирането на географски, информационен, технологичен и икономически подходи, за да ни позволи по-добре да изведем съответните модели и тенденции в настоящото изследване. Друг важен методологичен подход е процесът на моделиране, в който анализ, синтез, мрежов подход, който ни позволява да направим сравнителен анализ. Налагането на експертна политическа оценка е опит да конструираме реална картина на развитието на обществения жимот, който оказва влияние върху формирането и правенето на регионалната политика в България. Методически си поставяме за цел да покажат основните тенденции в оптимизирането на обществения дискурс по възможността регионалното развитие или регионалната политика да се превърне в същински национален приоритет, както да се създадат механизми за осъществяване на този процес свързан с изтеглящо развие на българската територия. Последователният фокус на работата показва, че новият модел на регионално развитие трябва не да разформираова настоящите структури на местните и регионални власти, а да действа като надстройка, която е резултат от сложни предшестваци динамични процеси и явления в регионалната среда. Необходимо е политиката за регионално развитие да има измерение в три посоки, на първо място създаване и рекрутиране на местен и регионален бизнес, на второ място развитие и оптимизиране на градските пространства и територии и на трето място силна политика в развитие на селските райони на България. Наред с това има необходимост от решаване на групи проблеми от демографски, икономически и екологичен характер, което означава, че е необходима нормативна база, която да методически да посочи начините на прилагане на активната човешка дейност в определена посока на регионалното развитие, така, че да се отрази положително върху изтеглящото развитие на регионите и пограничните зони.

Формиране на стабилни институции и провеждане на регионална политика

През последната година се формира редовно правителство и парламентарно мнозинство, но редица проблеми останаха отворени. Може да се отчете, че все още основните участници в политическия процес не могат да намерят по-устойчива формула за управление. През 2023 година се създадоха редица нови енигми за бъдещето развитие на страната, които трябва да се приемат като сериозни предупредителни знаци за предстоящите предизвикателства. Наред с инфлацията, движена от енергийните проблеми, поскъпване на основни суровини, стоки за първа необходимост и храни е налице и драстично обедняване на редица слоеве от обществото. Това води до трудна монетарна политика по отношение на публичните финанси, и със сигурност – към готовността на България за приемане на еврото. Очертава се изоставане в строителството на нова инфраструктура, но трябва да се търсят решения за преодоляване на лошата тенденция. По експертна оценка на някои водещи икономисти икономическата ситуация, ще продължава да бъде лоша за България като се очаква тя да се влоши още повече през втората половина на 2024 и първата половина на 2025 година. Подобен песимизъм споделят и редица фактори от Европейската комисия. Това на практика изисква от българското правителство да вземе правилните решения в унисон с

европейската политика за намаляване на ефекта от държавностния упадък¹⁶. В допълнение след проведените местни избори можем да се окажем и в деликатната ситуация на разстроена легитимност и ефективност на местното самоуправление. Това изисква опити нормативно да се върви към въвеждане на тристепенно управление в страната, а именно централно, регионално и местно.

Ако приемем, че най-важен е фундамента на местната власт като основа на самоуправлението, както и че той посреща най-често нуждите на гражданите, задължително се нуждае от разширяване на неговите властни правомощия. В тази посока можем да приемем, че мерките на първо място трябва да се насочат към укрепване на местното самоуправление и най-вече децентрализацията на държавата. Сега е времето да се направят окончателно либерализация на икономиката за да се вдъхновят индустриалните лобита да очертаят новите правила на икономическото развитие чрез опростяване на административните регулации. Очевиден факт е, че Конституцията от 12.07.1991 г. вече не работи, а междувременно за първи път от новата ни история в настоящия парламент има условия за голямо конституционно мнозинство относно нейната промяна. Промяната на конституционния модел може да зададе нов тласък на социално-икономическото развитие на страната и през следващите 20 години да зададем един нов модел на възстановяване на българската държавност и полагане на устоите на нов икономически растеж. Но реформите в Конституцията са в посока на промени в съдебната власт и други козметики, по-силно би било ако се направят реформи в посока на децентрализацията и либерализацията на бизнеса, а ролята на жандарм да държавата се засили. На практика страната ни в момента е деиндустриализирана, а най-големия работодател е държавата. Ако се върнем назад във времето, ще видим, че в навечерието на промяната българската икономика бе свръхиндустриализирана, презряла за преход към постиндустриалната ера. Това личи по всички макроикономически показатели и по редица неколичествени признаци – особено равнището на образование, здравеопазване и социална осигуреност, възплъщаващи се във високо качество на човешкия фактор¹⁷. На практика към началото на 1990 г. българската икономика е плод на индустриализацията на 60-те и 70-те години на XX век. Тогава около 20-25 години нашата икономика показва, че като социалистическа тя няма как да се трансформира в ново качествено състояние. Зададената трансформация на практика имаше две основни тези. Първата е на плавен преход със запазване на конституционния модел от 1971 г. разбира се със съответните му промени и трансформации, втората теза е извеждането на изцяло преходен нов конституционен модел на икономическо развитие на страната. В голяма степен липсата на политически консенсус в обществото създаде една относително небелансирана Конституция, която има своите предимства, но и дефицити, които зададоха упадъка и атрофията на политическата система и генерираха икономическа нестабилност в развитието на страната. В голяма степен в средата на 2020 г. България започна да върви към стопански упадък, който се изразява в разпадане на обществено-икономическото устройство – неясна роля и упадък на държавната собственост и разлагане на системите за организация и управление на труда; криза на индустриализираната ни икономика, изразяваща се в

¹⁶ Виж <https://www.bloombergtv.bg/a/17-v-razvitie/119245-ikonomikata-na-balgariya-shte-narasne-s-17-prez-2024-g>

¹⁷ Пенев, Васил, Политическата система на България - състояние, проблеми, перспективи", сп. Ново време, стр. 45-51, бр. 3, 2005 г.

неспособност за преход към постиндустриалните технологии; усилващия се спад на производството на стоки и услуги, съпроводено със съкращаване потреблението на домакинствата; разрушаване на паричната система и разграждане на пазара вследствие на прекрачване на допустимите граници за намеса от администрацията. За нас са важни параметрите на упадъка, защото без количествени ориентири не можем да потърсим изход. говия, енергетика, транспорт, строителство, здравеопазване, образование и други. Анализът на данните за българската промишленост разкрива сериозни структурни слабости. Например, близо половината от заетостта в промишлеността на България е в секторите, зависими от евтина работна ръка, а секторите, свързани с използването на природни ресурси, формират най-голям дял във брутната добавена стойност на промишлеността. И двата вида сектори формират значителен дял от българския износ, имат ограничен потенциал за развитие в бъдеще и не предлагат възможности за увеличение на доходите на заетата в тях работна ръка. България е силно зависима от сектори, свързани с природни ресурси. Те са с най-висок дял в добавената стойност (26.2%) и на трето място по осигуряване на заетост в промишлеността (20.8%), като страната ни е далеч по-зависима от тези сектори от ЕС 27 (съответно 15.5% и 15.8%). Основните природни ресурси, с които България разполага, са плодородна земя, обширни гори, наличие на руди на цветни метали, кафяви и лигнитни въглища. Всяка промяна в цените на петрола, цветните и благородни метали, както и на цените на селскостопанските суровини, като пшеница и слънчоглед, има незабавно отражение върху българския износ, тъй като износет на суровини представлява значителна част от износа на страната. На практика през последните 25 години страната няма ясна стратегия каква икономика да развиваме. Затова е необходима мащабна операция по реструктуриране на икономиката съобразно природните и други ресурси на страната, като реша- ващо средство за стабилизиране на клатещите се основи. От такова прест- руктуриране има нужда поради деформираната производствена и извънпроизводствена сфера, за преодоляване на един от фундаменталните източници на сегашните ни беди –хаотичната индустриализацията на страната и неясните възможности и капацитет на съществуващите произвоодствени мощности. Друг дефицит е достъпа до енергийни ресурси в нашата страна. Само, ще отбележим състоянието на газифицирането на страната. България е разделена на 5 газоразпределителни района с определени територии за изграждане на газоразпределителни мрежи. Важно е да се отбележи, че на този етап тези райони не включват общините, които са по-отдалечени от главните газопреносни тръбопроводи и основните им разпределителни разклонения. Осигуряването на достъп до перспективен и ефективен енергиен източник за промишлеността, домакинствата и обществените сгради в общините, които не са включени в списъка на определените територии за газоразпределение (газоразпределителните райони), е важно условие за подобряване на бизнес средата и насърчаване на икономическото развитие и конкурентоспособността. Тук отново опираме до въпроса свързан с децентрализацията и налагане на национален приоритет за регионалното развитие на страната. **Така политиката за регионално развитие представлява набор от мерки, планирани и насърчавани от органите на местната и централната публична администрация, в партньорство с различни участници (частни, публични, доброволни), за да се осигури динамичен и устойчив икономически растеж, чрез ефективното използване на регионалния потенциал и на местно ниво, за да се подобрят условията на живот.**

Регионална политика и развитие на националната територия

Тук е мястото да подчертаем, че принципите, залегнали в основата на разработването и прилагането на политиките за регионално развитие трябва да се уповават на децентрализация на процеса на вземане на решения, от централно/правителствено ниво, към това на регионалните общности. Друга важна особеност е постигане на надеждно партньорство между всички участници в областта на регионалното развитие. В рамките на Европейския съюз важен е и процеса на планиране. Той се изразява като процес на използване на ресурси (чрез програми и проекти) с цел постигане на определени цели. Не на последно място е и ролята на регионалния бизнес да подпомага процесите чрез съфинансиране или казано с други думи финансовото участие в изпълнението на програми и проекти за регионално развитие. Това означава и намиране на силните страни на отделните региони чрез засилване на тяхната роля с цел успешното икономическо развитие на страната. Разбира се трябва да се либерализира и част от законодателството като се подпомогне реализацията на нови икономически зони съгласно новоприетият през 2021 година Закон за индустриалните паркове. Необходими промени в Закона за насърчаване на инвестициите, в посока на предпазването на българската икономика от корозионен капитал. Това са инвестиции или придобивания с потенциала да навредят на националната сигурност или на обществения ред в България. Разбира се като член на ЕС ние трябва да имаме държавното управление основано на призивите за строга финансова дисциплина в името на запазване репутацията на добър длъжник и стабилна държава са израз на господстващата досега външно-икономическа доктрина. Това е свързано най-вече със състоянието на третата българска държава винаги да зависи от заеми и дългове. Вярно е, че причините за дълга не са единствено в разхищенията, но те не са и в грешките, както се опитват да ни убеждават. Световното стопанство изхвърля с нарастваща центробежна сила подобните на нашата икономики, които не успеят да реализират добрите намерения за развитие. Причината е, че има генетична несъвместимост между административните им структури и световния пазар. На практика изкуствени модели и опитът им да се имплантират в глобалния пазар винаги ще завършва неуспешно затова от страна на държавното управление е необходима реалистична визия и прагматичен подход за настоящето и бъдещето на публичния сектор и по-специално за нова философия на държавния бюджет, така че той да задава устойчивост на държавното управление, а не формиране на публичен сектор, който само генерира разходи и по-малко ползи. От друга страна колебливите опити за реформи създадоха допълнителни трудности и противоречия, защото разстроиха редица стандартни механизми на икономическата система, без да ги заместят с нови, по-ефективни. Затова е нужна стабилизационна програма, която може би ще даде временни облекчения и частични подобрения на положението. Ако обаче след тази стабилизационна програма не се мине през по-радикална реформа на икономиката, ще се наложи да се върнем към рутинните средства за управление и старите, изпитани икономически структури и нейния ефект не може да бъде нищо друго, освен икономическа реанимация. В тази посока словесните революции с нищо не помагат.

В сегашният конституционен модел общините са призвани да провеждат местната локална политика. В голяма степен обаче между централната власт и местната власт често се губи връзката и на практика се получават изкривени управленски модели. Това разбира се породи необходимостта от изграждане на управленски структури на мезоравнище. Формирането на 28 области донякъде запълни дефицита на функционалността на мезоравнището, но се постигна баланса между центъра и периферията. От друга страна на

преден план изведе необходимостта от налагане на нови териториално-административни прочени в територията на страна с цел постигане на оптимална връзка в направлението „център-регион-община“. Предвид на членството на България в Европейския съюз структурирането на мезоравнището трябва да обхваща определен брой население. Необходимо условие районите на ниво 2, да имат поне 800 хиляди души население. В момента в България е намерен баланс с прекрояването на 6-те района за планиране като от 2008 г. те имат нови териториални граници. Районите за планиране са териториални единици, отговарящи на второ равнище от NUTS (Nomenclature of Territorial Units for Statistics) в Европа. Те са създадени и служат основно за две неща: за събиране на статистически данни, които се изпращат в Европейския съюз, и за технически и координиращи дейности, свързани с планирането. От геоикономическа гледна точка важно значение да се подходи еднакво към всичките райони, защото те имат сходни проблеми за решаване. Основните проблеми са свързани с нарушената достъпност най-вече транспортна, както и по отношение на социалната-инфраструктура. Състоянието на селищните мрежи и градско развитие отразява състоянието на регионалното развитие и на провежданите регионални политики през годините, селската мрежа в България и средно големите организации в агломерационните ареали, малките градове и села. БВП на всички райони на България на ниво NUTS 2 е по-малък от 75-80% за общността. Статистиката сочи, че България е навлязла в процеса на преходност с относително малки регионални различия в сравнение с други страни, членки на ЕС¹⁸. Независимо от различната динамика на развитието на районите пред този период, ясно се откроява по-голям ръст на развитие на югозападния регион, включващ и столицата. Големите градове (7 общо) са и ще продължат да се развиват като динамични центрове и разнообразни национални и регионални форми, които вляят върху агломерационните ареали. Такива са териториите около София, Пловдив, Варна, Бургас, Русе, Плевен, Стара Загора, които стоят в челния ред на йерархията. Неслучайно в силно развитите югозападен и южен централен район са разположени двата най-големи града на България – София и Пловдив. Средно големите градове (29бр.) имат само допълнителни функции и в условията на икономическата криза през последните десетилетия тези функции са затихнали до известна степен. В тази категория градове, както и в тази на малките (178 бр.) се наблюдават най-висока степен на средно годишно намаление на населението (-0,8%). Според европейския модел за полуцентрализираното развитие, изчисленията за индекса на страните е около средното равнище за европейската територия. Столичната агломерация е оценена с най-ниската категория – 4 по скалата за Европа. За функционални райони са определени гранични зони на Пловдив, Варна и Бургас. Идентифицирани са 35 агломерационни ареали, които обхващат 47 457,3 км², следователно 43,29% от територията на страната и население 5 859 239 души или 75,29% от населението на страната. Първо ниво в йерархията се заема от столицата с нейният агломерационен ареал, покриващ 3908,км² и обхваща население от 1 353 906 жители или 17,54% от общото население на страната. Второто ниво се заема от 6 агломерационни града с техните агломерационни ареала – Пловдив, Варна, Бургас, Пловдив, Стара Загора, Русе, покриващи общо от 13 904,5 кв.километра и население от 1 910 160 души или 24,75% от населението на

¹⁸ Виж. Младенов, Ч. Ив.Владев, География на избрани страни от ЕС. УИ „Еп.Костантин Преславски.2006 г.

страната. Трето ниво – от 29 средно големи ареала с техните агломерационни ареали, разположение върху територия от 30 454,8 км² и население от 2 567 123 души, което е 33,5% от населението на страната. Много от тези градове, между които и населените областни центрове, са загубили своята активна организационна роля и качеството на центрове на растеж и развитие. Данните на статистиката показват още, че повече хора са се върнали да живеят на село, отколкото са се преместили от селата в градовете. В резултат на преселванията между градовете и селата населението на градовете е намаляло с 5017 души, респективно с толкова се е увеличило това в селата. Въпреки това хората, живеещи в градовете остават много повече от тези в селата - 5.27 млн. души срещу 1.935 млн. души. От преселващите се в рамките на страната най-голям брой са дошли в столицата (17 807). Най-много са дошлите в София от София-област, Благоевград, Пловдив, Враца и Варна, а най-малко - от областите Разград и Силистра. Необходимо е обаче чрез подходяща политика тези градове да бъдат стимулирани за да възстановят своята организационна роля за територията около тях, а не да губят население към София и чужбина. В тази посока можем да подчертаем, че имаме добри възможности в транспортната и енергийната инфраструктура, но страната ни почти не залага на публично-частното партньорство – нещо в което България няма опит.

Динамика на регионалното развитие на Северна България

В Северна България важно значение придобива и региона в направлението Горна Оряховица- Велико Търново – Габрово. На практика в променената социално-икономическа структура на страната трите града имат изключително важно значение при формирането на новата урбанистична и териториална структура на страната. В инфраструктурно отношение региона тепърва подлежи на модернизация. На първо място с включването в плана на магистралата от 110 км Русе – Велико Търново с По предварителни изчисления строителството на магистралата ще струва около 250 млн. евро, като финансирането трябва се осигури чрез заем от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ). Вторият много важен проект е изграждане на тунел под Шипка или в направлението Троян-Кърнаре. Това ще изведе региона между В.Търново-Ловеч-Габрово като естествен център на страната. На следващо място обаче регионът се нуждае от минимум 600 милиона евро за възстановяване на културно-историческото наследство. Изграждане в „Узана“ и около град Елена нови стратегически туристически центрове за зимен и летен туризъм. Също така изграждане на нов язовир за решаване на водните проблеми на региона. Добре е да се търсят възможности за изграждане на скоростен път между Габрово-Велико Търново, както и модернизацията на жп. гарата в Горна Оряховица и създаването на устойчива връзка с летище „Горна Оряховица“ Това, ще позволи по тясно коопериране на оцелялата индустрия в региона на Габрово с тази в Горна Оряховица с цел иновационното и развитие и повишаване на конкурентноспособността и. На практика чрез изграждането на тези обекти, ще се постигне подобряване на бизнес климата и постигането на по-голяма гъвкавост на фирмите от областта, стремящи се да отговорят на високите европейски и международни изисквания за качество на продукцията. Няколкото винарски центъра в региона (Лясковец, Сухиндол, Карайсен и др), формирането на няколко растенеvъдни центъра, селското стопанство и университетските центрове Габрово, Велико Търново, Свищов и Русе също, ще имат своя дял в привличането на нови инвестиции и развитието на икономиката.

Най-голямо внимание държавното управление отделя за Северозападния регион. На практика досега икономическия упадък на региона остава определящ въпреки многото заявени намерения на редица български правителства за подпомагане. Внимателния поглед към него създава впечатлението, че градовете с потенциал са Плевен, Враца, Лом, Монтана, Тетевен, Видин и Червен бряг. Но на практика няма свързаност между тях, липсват първокласни скоростни пътища в този регион на страната. В тази посока нормално е въздействието от страна на държавното управление да бъде насочено към тях. Въпреки, че състоянието на инфраструктурата около Ловеч, Мездра, Ябланица, Луковит, Кула, Козлодуй, Никопол и Белене също не е добро. По едното направление Видин-Монтана-Враца-София привителствата търсят възможност за изградне на скоростния път Видин – Ботевград с индикативна стойност от 500 млн. евро. Друг важен проект е изграждането на автомагистрала „Хемус“ до Ловеч и Плавен, която се нуждае от нов рестарт, друг е въпросът, че до В.Търново най-вероятно ще достигне към 2032 година, ако не се променят темповете на работа по нея. Въпреки това според мен за този регион ключови са възможностите за модернизирание на жп. линията от Мездра-Лом и към Видин, специално внимание и електрификация на жп. линиите Плевен-Сомовит, Плевен-Ловеч-Троян, защото при тяхната модернизация и електрификация, те от губещи бързо, ще станат печеливши. Възможностите на българските железници не са малки, но и реформите и трусовете, които ги съпътстваха доведоха до сегашното състояние. Грешна е тезата на Български държавни железници, че когато една линия е определена като губеща трябва да се закрива взесто да се свързват нови региони, така че да компенсират идни или други дефицити. По-важното е да се анализират причините за нейното лошо състояние и защо е губеща като в следствие се търсят начини и възможности за нейната модернизация и рентабилност. Споделям теза на повечето експерти, които споделят, че в България железопътния транспорт има социален характер и неговата модернизация не подлежи на дискусия. На практика в България няма да има регионална политика без модерна и електрифицирана железопътна инфраструктура.

В момента трудно е състоянието на Североизточна България, но предвид модернизиранието на селското стопанство региона бележи плавен напредък. В тази посока може да се заложи на целенасочени инвестиции в тези области предвид изтеглящото им икономическо развитие. На първо място модернизирание на пристанище Русе, както и изграждане на модерни речни пристанища при Тутракан и Силистра. Важно за региона е промяна на статута на летище Щръклево и това в Силистра за осъществяване на каргополети и ниско тарифни линии с Германия и Холандия. От съществено значение и модернизацията и тоталната реконструкция на Дунав мост 1 или направо нов мост, както и построяването на Дунав-мост 3 при Силистра-Калъраш, както и Дунав мост 4 при Турну Мъгуреле- Никопол. Освен това стратегически приоритет за Североизточна България трябва да бъдат удвояване и електрификацирани жп.линиите Русе-Самуил, Самуил-Силистра и Синдел-Кардам с помоща на публично-частното партньорство и програмите на Свързана Европа. На практика тези проекти плюс автомагистрала Хемус и скоростния път Велико Търново-Русе са ключови за развитието на Североизточна България.Още повече, че строежът на тези обекти, ще създаде нова работни места в региона и по този начин ще насърчи потреблението. Време да осъзнаем и какво ни дава членството на България в Европейския съюз, защото през 2027 година, ще изминат 20 години от реалното ни членство. В тази посока Североизточния регион според мен, ще има завършен вид, ако се изгради автомагистрала „Черно море“, скоростния път в

направлението Варна-Вама веке, както и да се придаде нов геоикономически поглед върху Варна с построяването на метро. Варненското метро на практика може да бъде онзи генератор за модернизиранието на нашата морска столица като и предостави възможност за нов тип развитие. Развитието в областта е силно поляризирано и се проявява феноменът “център- периферия” и за неговото преодоляване решаваща роля може да изиграе бъдещето варненско метро, така допълнително ще се развият агломерационните процеси в обхвата на община Варна, в съседните общини Аксаково, Белослав и Девня, както и към Добричка и Шуменски области. На практика град Варна ще се развие и оста на урбанизация север-юг освен тази по направлението изток-запад в резултат на индустриалното развитие и подобрената транспортна достъпност и изграждането на новата варненска инфраструктура

Регионалното развитие на градовете в Южна България

В Южна България градовете Пловдив, Стара Загора, Бургас и Пазарджик са градовете в с население над 100 хил. души и се считат за важни центрове на икономическото развитие, които предоставят административни, бизнес и социални услуги от висок ранг, което ги прави естествен притегателен транспортен център. Тези градове са добре обслужени с пътна инфраструктура от висок клас - автомагистрала, пътища I и II клас, която осигурява добър достъп до тях. С подобрена достъпност са и градовете Хасково и Ямбол, Димитровград. Същевременно подстъпите към градове като Пещера, Панагюрище, Асеновград, Чирпан, Карлово, Нова Загора и Сливен не подобриха транспортната достъпност към тях, но поради тяхната модернизация и социално-икономическо развитие се нуждаят от нова пътна инфраструктура основно състояща се в околоръстни пътища, изграждане на логистични терминали и технологични зони за ново икономическо развитие. Същевременно градове като Ардино, Тополовград, Смолян, Девин, Царево, Малко Търново, Средец, Сунгурларе и др. станаха по-трудно достъпни и намалиха транспортната свързаност и така преминаха от развито в депресивно състояние. В страната изградените автомагистрала и първокласни пътища обслужват предимно равнините части на Южна България, като в Родопската, Сакарската и Странджанската му части се обслужват от второкласни и третокласни пътища, които имат задоволителна роля за осигуряване транспортния достъп до населените места и интегрирането на Южна България с гранични райони в Република Гърция и Турция. Пониската степен на изграденост на пътната мрежа от висок клас в периферните гранични части ограничава възможностите за икономическо развитие на териториите, които са отдалечени от нея, понижава качеството на живота и ги определя като недостатъчно привлекателни за потенциалните инвеститори. Необходимо е да бъде преодолян съществуващия критичен дефицит на транспортна инфраструктура както по отношение на достъпа до регионалния център, така и по отношение на вътрешнорегионалната, междурегионалната и трансгранична връзка. За това е важно да бъде пуснато в експлоатация изграждането трасето на републиканския път II 86 Пловдив-Смолян-Рудозем-границата с Гърция-ГКПП Димарио – в посока Ксанти. В следващия програмен период 2027-2035 година може да се заложи и изграждане на железопътна линия в направлението Кърджали-Устово около 90 километра с прогнозна стойност 450 милиона евро. Това може да бъде най-мощният проект през последните 50 години в Родопите и на практика, веднъж за винаги, ще улесни транспортният достъп до град Смолян и околностите му. Още повече, че е необходимо да се работи и за изграждане на нов път „Южна хоризонтала” от Гоце Делчев до Бургас през Смолян и Кърджали, около 450 километра със стойност 600 милиона евро, който

на практика да създаде възможности за съживяването на не само на Родопите, но и на региона Странджа и Сакар. Този проект, както и изграждането на хидроцентралите Горна Арда 1, 2, и 3 на практика, ще позволят на целия родопски регион да повиши регионалния си икономически интензитет. Най-вероятно обезнаселяването на тези части на планината, ще бъде съвсем необратимо, но една регионална икономическа активност, ще създаде условия за възраждане на някои части от Смолянска и Пазарджишка области. Важно значение за развитието на районите за планиране в Южна България имат и летищата в Пловдив и Бургас, в перспектива може да се мисли да се даде па публично-частно партньорство и летищата в Хасково и Кърждали, както и за ремонтна дейност и селскостопанска авиация летището край Сливен. Построяването на летищата и тяхната модернизация в периода 2028-2035 година може да има положителен ефект върху намерението в България покрай град Сливен да се изгради писта за състезания по автомобилизъм и евентуално приемане на кръгове от формула 1 или други състезания, на този етап може да се зложат тези стратегически приоритети за развитието на Южна България до 2050 г. Освен транспортната достъпност важно значение за Южна България имат промишлеността, търговията, туризма а напоследък и развитието на информационните технологии¹⁹. Разбира се изникват и нови групи проблеми, като закриването на въгледобива в региона около Раднево-Гълъбово-Елхово, което може да има патубни последици за държавата и енергийните мощности в страната. Лошото е, че в България все повече, се разчита на големите градове, които да се формират като промишлени и индустриални центрове, но 2/3 от тях са загубили части от ролята на силно развити територии и градски съсредочотия генериращи икономически просперитет и функциониращи като пазарни центрове. На практика при големите градове в Южна България икономическото развитие е в сферата на самозадоволяването и консервацията, а някъде частично се развиват производствени мощности, които са около все още останал голям бизнес като КЦМ Пловдив. В тази посока е и основния дефицит на регионите в Южна България, липсата на нови силни и структуро определящи проевводства, които да генерират средна класа. Трябва да подчертаем, че повечето големи градове значително изостават по отношение на развитието на услуги за бизнеса, в сравнение с другите европейски страни, главно поради ограничения достъп, лошото разпространение и ниското качество на предлаганите услуги и трудната модернизация на повечето градове. В тази посока публичният сектор не прави достътно усилия да подкрепя бизнеса, включва агенции за регионално развитие, бизнес-центрове, бизнес-инкубатори, сдружения на предприемачи и др. В огромната си част тези организации са създадени по различни програми и техният брой в една област или район не е резултат от обективни икономически процеси, а по-скоро от субективната преценка на различни донори. Ето защо не могат да се правят категорични изводи от броя на организациите в съответната област или район²⁰. Още повече, че тези организации са изключително разнородни и предлагат твърде различен набор и обем от услуги. По отношение на ситуацията в Южна България от геоикономическа гледна точка всеки човек превръща паричните си доходи в конкретни стоки и услуги и в този смисъл за различните хора инфлацията е различна. На това равнище измерванията са ненужни.

¹⁹ Виж.Славейков,П. Ст.Карастоянов Потрет на регионите в България. Изд. НСИ,книга 1, 2001 г.

²⁰ Виж.Тодорова, С., Е Ранчева, Експертно оценяване на приоритетите в дейността на организациите на производителите, сп. "Икономика и управление на селското стопанство", бр. 6, 2011.

Съществуват възможности за усредняване на паричните доходи и структурата на разходите. Така се образуват ъппредмети за потребление и платими услуги. Усредненият индекс на цените в “кошницата” е основен инфлационен измерител за населението. От друга страна България се намира в икономически застой, накратко стагнация. Това е особено характерно за Южна България, където в продължителен период се наблюдава относително слаб икономически ръст (традиционно измерван по отношение на ръста на БВП), често придружен от висока безработица. Това пък създава усещането в по-младото население на Южна България за липса на развитие и бъдеще и пряко влияе върху емиграцията на населението. На практика през 2024 и 2025 г. българската икономика, ще като те ще бъдат белязани с минимален растеж, вероятно малко инвестиции и ограничено потребление. Основна спирачка пред растежа ще продължи да е недоверието на българските граждани и инвеститорите към публичното управление. Непрекъснато променящите се закони и несигурната политическа обстановка отказват бизнеса от инвестиции. Безработицата не намалява, а заплатите стагнират, което няма да доведе до увеличаване на потреблението.

Заклучение

В заключение за да кажем, че Местни избори 2023 имат ключово значение за това в каква посока ще поеме управлението на общините. От друга страна има значение и очакваните промени в Конституцията в каква посока, ще тласнат държавата и нацията. От констатациите и анализите по-горе е видно, че страната е изправена пред сериозни нови предизвикателства и дали тя, ще ги реши или остави да се затлачват във времето е въпрос, който касае българската държавност. От друга страна наличните финансови механизми трябва да се ориентират към регионите и да се прилагат политики, които да насърчат регионалното развитие, чрез намаляване на регионалните различия. В тази посока много важен е бюджет 2024, в който трябва да се заложат необходимите реформи. Казано с други думи В трябва да се промени философията и структурата на бюджета. Първо и най-важно условие, е, че бюджетът не бива да пречи на икономиката за растеж, което означава да излезем от спиралата на дефицитите. Това означава, че е необходимо да се създадат условия част от приходите да остават в общините и те да провеждат фискална политика. Второ трябва да облекчим законодателството свързано с малкия и средния бизнес, както и редица концесии и публично-”частни партньорства да минат към общините. Трето еврофондовете трябва да се използват на време, и по правилата, защото частичното има използване не е достатъчен двигател на икономиката на страната. Трябва се търсят резерви и привличане инвестиции от други напредващи страни. Още повече, че засилването в международен план на публично-частни партньорства, концесии и двустранни договори България може със сигурност да привлече инвестиции от държави като Казахстан, Иран, Индонезия, Малайзи, ЮАР, Швеция и Финландия и други. Ние трябва да наваксае темпото, което България загуби при привличането на инвестиции заради нереструктурираната администрация и превръщането на индустриалните зони в логистични, при това с лоша инфраструктура.

Използвана литература.

1. Давидков, Б., Туристическо картографиране, С., 2006.
2. Дерменджиев, И., Д. Костов, Д. Хрусанов, Административно право на Република България. Обща част, С., 2001.

3. Димов, Н., Регионалното самоуправление: институционална рамка и подходи за реализация. – Във: Самоуправлението на регионално ниво: възможности и предизвикателства, С., 2002.
4. Димов, Н., И. Марков, К. Стойчев, Балансирано развитие на районите в България – същност и главни инструменти. – Във: Сборник: СУБ и развитието на науката и висшето образование, т. II, В. Търново 2005.
5. Димов, Н., Устойчиво регионално развитие: ролята на стопанските сектори в регионалното планиране, Варна,
6. Захариев, А. Управление на дълга, АБАГАР, В.Търново, 2003.
7. По предварителни изчисления строителството на магистралата ще струва около 250 млн. евро, като финансирането трябва се осигури чрез заем от ЕИБКарастоянов, Ст., П. Петров, За целостта и комплексността на географската наука, С., 2005.
8. Карастоянов, Ст., Политическа география, геополитика, геостратегия, С., 2002.
9. Карастоянов, Ст., Балканите – политико-географски анализи. География. Геополитика. Книга втора, С., 2002..
10. Славейков П Ст.Карастоянов, Портрет на регионите в България. Изд. НСИ,книга 1, 2001 г
11. Маринов, В., П. Гей и др., Областни стратегии за развитие. Методически наръчник, С., 2005.
12. Маринов, В., Партньори за развитие. Партньорски модел за стратегическо планиране на местното развитие, С., 2005.
13. Петров, К. Геоикономически анализи. Изд. София 2009
14. Русев, М., Транспортното географско положение на България, сп. „Железопътен транспорт“, бр. 6, 2008.
15. Симеонов, С. Бюджетни решения и бюджетен избор в публичния сектор, АБАГАР, В. Търново, 2001.
16. Тодорова, С., Е Ранчева, Експертно оценяване на приоритетите в дейността на организациите на производителите, сп. “Икономика и управление на селското стопанство”, бр. 6, 2011