



**СОФИЙСКИ УНИВЕРСИТЕТ
„СВЕТИ КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“**

ГЕОЛОГО-ГЕОГРАФСКИ ФАКУЛТЕТ

Катедра „Регионална и политическа география“

КРИСТИЯН АНГЕЛОВ ЛУКАНОВ

**ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИ АСПЕКТИ ОТ
ИНТЕГРАЦИОННАТА ПОЛИТИКА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ
СЪЮЗ В ДУНАВСКИЯ РЕГИОН**

АВТОРЕФЕРАТ

На дисертационен труд за придобиване на образователна
и научна степен доктор – научна специалност 4.4.
География на страните /Регионална и политическа география/

Научен ръководител: проф. д-р Марин Русев

София, 2021 г.

Дисертационният труд е обсъден и насрочен за защита на разширено заседание на катедра „Регионална и политическа география“ към ГГФ на СУ „Св. Климент Охридски“, проведено на 30.09.2021 г.

Защитата на дисертационния труд ще се състои на 9.02.2022 г. от часа в зала № на СУ „Св. Климент Охридски“.

Материалите по защитата са на разположение в деканата на ГГФ, стая 259 (северно крило) на СУ „Св. Климент Охридски“, бул. „Цар Освободител“, 15.

СЪДЪРЖАНИЕ

А. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ИЗСЛЕДВАНЕТО	5
Актуалност на темата	5
Обект и предмет на изследването	5
Цел и задачи	5
Подходи и методи	6
Структура на дисертационния труд	7
Публикации, свързани с дисертационния труд	7
Б. СЪДЪРЖАНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД	7
УВОД	7
ПЪРВА ГЛАВА. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧНИ АСПЕКТИ НА ИЗСЛЕДВАНЕТО	8
1.1. ТРАДИЦИОННА И ИНТЕРДИСЦИПЛИНАРНА СЪЩНОСТ НА ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИЯ АНАЛИЗ	8
1.2. РЕГИОНАЛНАТА ИНТЕГРАЦИЯ – СЪЩНОСТ И ОСНОВНИ ФОРМИ	9
1.3. МЕЖДУРЕГИОНАЛНИТЕ РАЗЛИЧИЯ В ЕВРОПА КАТО ПРЕДМЕТ НА НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ	11
ВТОРА ГЛАВА. ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКА ЗНАЧИМОСТ НА ДУНАВСКИЯ РЕГИОН ЗА ЕВРОПА	14
2.1. ОСНОВНИ ХРОНОЛОГИЧНИ АСПЕКТИ	14
2.1.1. Ролята на река Дунав за европейското цивилизационно развитие	14
2.1.2. Възникване, развитие и международно значение на Дунавския воден път до Втората световна война	17
2.1.3. Функционални изменения и динамика на Дунавския транспорт след Втората световна война	19
2.2. СЪВРЕМЕНЕН ПРОСТРАНСТВЕН И СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ ПОТЕНЦИАЛ НА СТРАНИТЕ В РЕГИОНА	23
2.2.1. Кратка природногеографска и екологична характеристика	23
2.2.2. Особенности и предизвикателства на социално-икономическото развитие	24
2.2.3. Проблеми на транспортната инфраструктура	27
ТРЕТА ГЛАВА. ПОЛИТИКИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ ЗА КОХЕЗИОННО РАЗВИТИЕ В ДУНАВСКИЯ РЕГИОН	31
3.1. МАКРОРЕГИОНАЛНА СТРАТЕГИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ ЗА ДУНАВСКИЯ РЕГИОН	32
3.1.1. Приоритетни стълбове	32
3.1.2. Опит за критичен анализ и оценка на организационната ефективност	33
3.2. ПРОГРАМА ЗА ТРАНСНАЦИОНАЛНО СЪТРУДНИЧЕСТВО „ДУНАВ“ 2014-2020	35
3.2.1. Основни принципи на взаимодействие между програма „Дунав“ и Дунавската стратегия	35
3.2.2. Обхват, цели и приоритети	36

3.2.3. <i>Перспективи и проблеми пред програмата</i>	37
ЧЕТВЪРТА ГЛАВА. ДУНАВСКИТЕ ПОЛИТИКИ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ И ЗНАЧЕНИЕТО ИМ ЗА БЪЛГАРИЯ	39
4.1. ИНДИКАТИВНИ АСПЕКТИ НА СЪВРЕМЕННОТО РАЗВИТИЕ В СЕВЕРНА БЪЛГАРИЯ, ПРИДУНАВСКИТЕ ОБЛАСТИ И ОБЩИНИ	39
4.2. УЧАСТИЕ НА БЪЛГАРИЯ В ЕВРОПЕЙСКИТЕ МЕХАНИЗМИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ДУНАВСКИЯ РЕГИОН	42
4.2.1. <i>Българският план за действие „Отключване на потенциала“</i>	42
4.2.2. <i>Програма за трансгранично сътрудничество „Румъния-България“ 2007-2013 и 2014-2020</i>	42
4.2.3. <i>Същност и значение на Оперативните програми за развитието на Дунавския регион в България</i>	43
4.3. ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИ АСПЕКТИ НА ДЕБАТА ЗА ТРЕТИ МОСТ НАД РЕКА ДУНАВ	44
ЗАКЛЮЧЕНИЕ И НАУЧНИ ПРИНОСИ	47

А. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Актуалност на темата

Актуалността на настоящото изследване е пряко свързана със затихващото противостоене между континенталния Изток и Запад след края на „Студената война“, с постепенното намаляване на емблематичните различия по отношение начина на живот между европейските страни и народи, с нарастващия междудържавен обмен на стоки, работна сила, туристи, капитали и идеи. След рухването на социалистическата обществена система Дунавският регион стана една от основните оси в политиката на ЕО/ЕС за интегриране на страните от Източна Европа.

Условията за провеждане на ефективна кохезионна политика спрямо противоположния и като географско положение и като социално-икономически характеристики европейски Северозапад са много по-добри след изграждане на канала Рейн–Майн–Дунав през 1992 г. От тази гледна точка трябва да се разглежда и значимостта на България в посочената проблематика, най-малкото поради факта, че дунавската ни граница заема 16,4 % от общата дължина на реката, а голяма част от прилежащите територии се отличават с много ниска степен на социално-икономическа активност. Това дава достатъчни основания за повишен обществен интерес относно значимостта и влиянието на реката върху Северна България, придунавските области и общини.

Обект и предмет на изследването

Обект на настоящия дисертационен труд е пространството на Дунавския регион и неговите съставни части (Горен/Среден/Долен; Горен/Долен) с акцент върху районите на дифузно интеграционно влияние и взаимодействие в Северна България – NUTS 2 и NUTS 3, както и на общинско ниво – LAU 1 и дори отделни ключови селища – LAU 2.

Предмет на настоящото изследване са механизмите и ефектите, които предизвиква интеграционната политика на Европейския съюз в Дунавския регион (най-вече – Долен Дунав) с основни акценти върху инфраструктурните аспекти на Дунавската стратегия и отражението им върху северната част на България, нейните планови и административни единици от различен пространствен ранг.

Цел и задачи на изследването

Цел на дисертационния труд е да се разкрият геостратегическите измерения в отношението и начина на въздействие от страна на Европейската комисия в качеството ѝ на основен изпълнителен орган в Европейския съюз спрямо страните от Дунавския регион. Необходимо е да се отбележи възможността този процес да се анализира и оцени чрез използването на два алтернативни термина. От гледна точка на неговата предимно вътрешноорганизационна същност може да се обозначи като регионална политика. Но имайки предвид пространствените параметри на изследователския обект/обекти и включването на отделни страни/държави, е допустимо да се приеме и термина геостратегия. Според нас в дадения случай има основания двата термина да се приемат с висока степен на синонимно сходство.

За реализация на така формулираната главна изследователска цел е необходимо да се решат следните основни задачи:

-Изясняване на интердисциплинарната същност на политическата география, геополитиката и геостратегията, на тяхната традиционна и модерна интерпретация от гледна точка на тематичното странознание, международните отношения и интеграционната геополитика/ геостратегия.

-Представяне на основни теоретични концепции и прагматични подходи за изследване на междудържави и междурегионални различия и формулиране на ефективни пространствени принципи при провеждането на кохезионната политика на Европейския съюз;

-Историко-географски анализ на ролята на река Дунав за европейското цивилизационно развитие с акцент върху проследяване етапите на развитие, динамиката и значимостта на дунавския воден транспорт и свързаната с него международна търговия;

-Изясняване на съвременния пространствен и социално-икономически потенциал, както и проблемите и предизвикателствата пред страните в региона от гледна точка на разширяване и задълбочаване на съвременния континентален интеграционен процес;

-Критичен анализ на конкретните рамкови и финансови механизми на Европейския съюз за кохезионното развитие в Дунавския регион;

-Изследване геостратегическата значимост на общоевропейската политика и по-конкретно на Дунавската стратегия за съвременното развитие на Северна България, придунавските области и общини. Като ключов обект/предмет за работната ни хипотеза в това отношение възприемаме дебата за изграждане на нови дунавски мостове между България и Румъния и необходимото според нас фаворизиране на варианта за изграждане на такова важно съоръжение с мултиплициращ ефект при Силистра.

Методи на изследване

Широкият изследователски предметен обхват на темата на дисертационния труд предполага освен специфичните пространствени географски подходи да се прилагат и такива от научни направления в статистиката, икономиката, история, политологията, културологията, социологията, екологията, както и в редица интердисциплинарни области – картография, международни отношения, сигурност, регионалистика, устойчиво развитие и др.

Това предполага и необходимостта от използването на разнообразни методи на изследване, които да дадат реална възможност за реализация на широк спектър от научно обосновани резултати с висока степен на практическа приложимост. В този смисъл са използвани редица общи и частни научни методи, свързани с основополагащите принципи на дедукция/индукция (анализ/синтез), хронологичния (исторически), хорологичния (пространствен), системен/системно-структурен (комплексен, многомерен), математико-статистически. С традиционен за географските изследвания характер са описателния, сравнителния, картографския, анализ на пространствените взаимовръзки (в т. ч. териториални баланси). Значителна част от получените резултати са

резултат от критичен анализ на ключови документи, успешни практики в конкретни политики и пространствени обекти (case-studies).

С цел изследването да придобие ясно изразена пространствено-географска и системно-структурна същност сме се постарали в максимална степен да го онагледим с многобройни карти, картосхеми, картодиаграми, графики, схеми и таблици. Така до голяма степен се игнорира присъствието на неефективни от изследователска гледна точка статистически данни с абсолютна информация от която трудно могат да се изведат изводи без допълнителна математическа обработка. Много от откритата при изследователската ни работа илюстративна информация, която не е пряко обвързана с дисертационната теза и има само определени допирни точки с нея, е представена специално в отделен раздел с приложения. В него са и тези материали, които са изобразени на английски или други чужди езици и които не сме успели да представим в основния текст в обработен на български език вид.

Основната част от използваната литература и статистическа информация при написването на дисертацията се базира предимно на академични и специализирани (тематично обвързани с разработваната тема) издания, научна периодика, национални статистически бюлетини, официални електронни страници на държавни и международни институции. Голяма част от базовата информация е събирана и обработвана при лични теренни изследвания на докторанта във Виена, Дробета-Турну Северин, Крайова, Видин, Букурещ, Русе, Тутракан и Силистра. Частични затруднения в това отношение имаше при опитите да се събира и обработва по-детайлна информация за тонажната структура на търговията по река Дунав, както и за някои алтернативни или съпътстващи видове транспорт.

Структура на дисертационния труд

Дисертационният труд се състои от увод, четири глави и заключение с общ обем 166 страници. Отделно са включени списък на използваната литература и списък на приложенията. В библиографската справка са посочени 194 източника на кирилица и латиница. В допълнение са посочени 15 нормативни документа и 24 интернет адреса. Дисертацията съдържа 15 таблици, 52 фигури и 18 приложения. Номерата на всички включени в автореферата фигури и таблици съвпадат с тяхната номерация в дисертационния труд.

Публикации, свързани с дисертационния труд

Lukanov, K., “Cross-Border Cooperation Problems in the Lower Danube Region”, “Der Donaauraum”, Institutes für den Donaauraum und Mitteleuropa, 59. Jahrgang1-2/2019: Cross-border cooperation in Central and Southeast Europe, Vienna, 11-25.

Луканов, К., Икономически и инфраструктурни диспропорции в интегрираното развитие на Дунавския регион, Год. СУ „Св. Климент Охридски“, София, 2020.

Б. СЪДЪРЖАНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Увод

В увода се обосновава актуалността на темата. Определят се обекта и предмета на изследването. Формулира се цел на изследването и свързаните с нейното постигане задачи, използваните подходи и методи на изследване, както и най-съществените трудности и ограничения на изследването.

ПЪРВА ГЛАВА. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧНИ АСПЕКТИ НА ИЗСЛЕДВАНЕТО

1.1. ТРАДИЦИОННА И ИНТЕРДИСЦИПЛИНАРНА СЪЩНОСТ НА ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИЯ АНАЛИЗ

Актуалните глобални процеси, водещи до фундаментални изменения, налагат използването на съвременни методи за изследване в геополитиката. Функционалните аспекти на съвременната геополитика дават възможност в нея да се разграничат две основни направления:

– *Фундаментална (познавателна) геополитика*. Чрез нея се поддържа високо ниво на приемственост с традиционната геополитика. Изучава предимно глобални закономерности с обективен (неизменен) характер – геополитическа структура на света, статут и форми на геополитическо съзнание на съставните ѝ елементи, основни вектори, динамика и движещи сили на глобално противостоене. Предполага анализ, освободен от субективни (идеологически, национални, емоционални) предубеждения;

– *Приложна геополитика (геостратегия)*. Въпреки методологичната взаимна зависимост с фундаменталната геополитика, се отъждествява предимно като реална или декларативна практическа дейност. Отличава се с висока степен на институционална обвързаност и субективизъм, представен под формата на политическа целесъобразност. Геопространството в нея има по-ясно изразени регионални измерения и се разглежда като среда за целенасочено преобразуване на отношенията между културно-цивилизационни региони, държави, автономни административно-териториални единици, зависими територии. В по-широк методологичен план към субектите на геостратегията могат условно да бъдат включени междудържавни обединения, неправителствени организации, политически партии, етнически групи, социални движения и др.

Статутът на геостратегията може да се дефинира и в по-широк научно-методологичен план, поради своето предметно оперативно взаимодействие с други приложни научни изследвания. Независимо от това, широко разпространено остава разбирането, че геостратегията е по-скоро конкретна трансформирана област на геополитиката, нейно своеобразно продължение (Бъчваров, 1999) или стратегическо управление на геополитическите интереси (Бжежински, 1997).

Геостратегията е интердисциплинарна област, изследваща механизми за достигане на пространствени цели. Може условно да се представи в контактната зона между

география, история, социология, право, политология, икономика, културология, екология, мениджмънт, военно дело и много други науки. Неотменни нейни структурни части са: глобална и национална стратегия; културна, социална, политическа, икономическа, продоволствена, технологична, информационна и военна стратегия, стратегически мениджмънт. Един от типичните примери за общонаучен методологичен и структурен плурализъм в това отношение е формирането на научно изследователско направление под наименованието стратегическа география.

1.2. РЕГИОНАЛНАТА ИНТЕГРАЦИЯ – СЪЩНОСТ И ОСНОВНИ ФОРМИ

От пространствено-географска гледна точка формите на международна/междудържавна интеграция могат да се разграничават като глобални и регионални. Възможно е да се използват също термини като глобално-регионална и субрегионална интеграция. Последната е известна също и като малка или локална интеграция (Стоянов, 1994, 1997, 2017). Тези процеси са предмет на засилен изследователски интерес от различни научни направления като икономиката, политологията, социологията, географията, културологията и др. За целите на настоящото изследване от основно значение е методологичното разграничаване между макрорегионална, регионална и субрегионална интеграция.

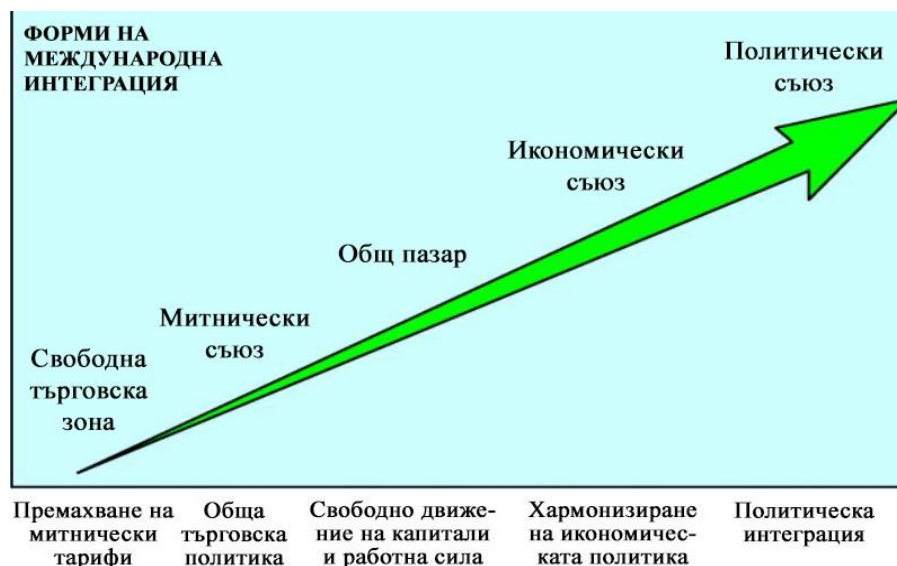
Haas (1968) смята, че те са форма за интернационализиране на стопанския живот чрез съгласувано развитие и взаимноизгодно икономическо сътрудничество между различни държави. Според нас по този начин се подчертава политическото начало на междудържавна дейност, чиято основна цел е постигането на икономически дивиденди. Политически играчи от различни държави при този тип интеграция насочват обществата си към общ управленски център, чиито институции притежават или се нуждаят от наднационална юрисдикция. Теоретичните постановки на Хаас се споделят и в трудове на видни изследователи по проблема още от времето на Студената война като Deutsch (1957), Lindberg (1963, 1971) и др. Така се подчертава доминиращо политическото начало на интеграцията, но тя може да има проявления в много други аспекти. Стесняващото се политическо сътрудничество на държавите и еволюцията на колективната управленска система предразполага към използването на сходен подход в областта на икономиката, сигурността, културата, околната среда.

Наднационалното сътрудничество минимализира ролята на митническите бариери и създава възможности за трансгранично сътрудничество в частния сектор и неправителствените организации. От тази гледна точка Wallace (1990) разграничава формална и неформална регионална интеграция. Първата според него е резултат от целенасочени политически действия и включва създаването на институции, политики или законодателства. Втората се отнася до процеси, които имат ефективни последици без държавна намеса. Не е задължително формалната интеграция да предшества неформалната, тъй като в някои ситуации сътрудничеството на неправителствени участници също може да създаде импулс за задълбочаване на официалния процес.

В контекста на неформалната икономическата интеграция Русев (2008) отбелязва три основни подхода – хоризонтален, вертикален и конгломератен. При вертикалния се наблюдава сливане на фирми, занимаващи се с различни етапи на един и същ производствен процес. При хоризонталния се наблюдава сливане на конкурентни производители, целящи да подобрят своите пазарни позиции. Конгломератната интеграция се отнася до фирми от различни стопански отрасли, обединени в обща организационна форма. Стоянов (1994) дефинира регионалната интеграция като процес, при който държавите влизат в споразумение, за да засилят сътрудничеството си чрез изграждане на общи институции и правила, които обаче не са в противоречие с утвърдената международна система. Наас (1961) определя икономическата интеграция като един от секторите на сътрудничество с непосредствени и сравнително лесно постижими ползи, което я прави и най-атрактивна за участващите държави.

Най-характерните макропространствени форми на регионализация са трайните икономически обединения между съседни държави. Те са резултат от задълбочаването на интеграционните процеси, поради което традиционните разделителни икономически функции на границите започват да пречат на стопанското развитие. Преодоляването на междудържавните политически ограничения, постепенното разтваряне на икономическите граници и изграждането на общи наднационални политики преминава през постепенното изграждане на прагматични регулаторни и управленски механизми (фиг. 3).

Фигура 3. ОСНОВНИ ФОРМИ И ЕТАПИ НА ИНТЕГРАЦИОННОТО РАЗВИТИЕ



Съставено по: Suder (2013)

Първите стъпки за регионално интеграционно сътрудничество са свързани с общи договорености по отношение обема на търговските потоци, общо редуциране, уеднаквяване или премахване на мита и/или такси на определени стоки и стокови групи чрез обособяване на свободни търговски зони и изграждане на митнически съюзи. Задълбочаването на интеграционните процеси става чрез допълнителни мерки за отслабване на социално-икономическите функции на границите, като се стимулира по-

свободното междудържавно движение на капитали, услуги и работна сила. Създават се условия за формиране на единен вътрешен пазар.

С най-голяма роля за съвременното световно стопанство са регионалните икономически организации в трите главни центъра на световното стопанство – Западна Европа, Северна Америка, Източна и Югоизточна Азия. Възникването на първоначалната идея за такава общност в Западна Европа, нейното идейно задълбочаване и пространствено разширение, е пример за най-висока степен на междудържавно регионално интеграционно обединение. За последните 7 десетилетия тя претърпя значителни трансформации от обединение за въглища и стомана през икономическа общност към единен съюз на държави и региони с единно пространство, гражданство, правила, органи на управление и външна политика.

1.3. МЕЖДУРЕГИОНАЛНИТЕ РАЗЛИЧИЯ В ЕВРОПА КАТО ПРЕДМЕТ НА НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ

Регионалната география е пряко обвързана с десетките интердисциплинарни предметни направления в зоната на контакт с взаимно допълващи се природни, обществени и универсални научни области. Много от тях могат да бъдат условно отнасяни и към процесите на творческо взаимодействие, често обозначавано с понятието регионални изследвания (фиг. 4).

Фигура 4. ИНТЕРДИСЦИПЛИНАРНИ ВРЪЗКИ В РЕГИОНАЛНИТЕ ИЗСЛЕДВАНИЯ



Прието е основната същност на регионалните изследвания да се пречупва през призмата на вътрешнодържавни пространствени контрасти и проблеми, които стават основа за активиране на специфични политики и механизми за тяхната реализация. На тази база се формулират критерии и индикатори за регионална ефективност, справедливост и дори сигурност. Преекспонирането на подобна изследователска методология за целите на по-високи (наддържавни) пространствени организационни нива е феномен, характерен за десетилетията след Втората световна война. Най (1968) изразява

мнението, че под регион може да се разбира съвкупността от определен брой държави, свързани помежду си по географски признаци и чрез определена степен на взаимозависимост, а регионализъм е „формирането на междудържавни асоциации“. Други автори, като Хаас (1970), подчертават необходимостта от разграничаване на понятията регионално сътрудничество, регионална система, регионална организация, регионална интеграция и регионализъм. От своя страна Дергачев и Вардомски (2010) определят регионалните изследвания като сложно интердисциплинарно направление, което изучава социално-икономическото, политическото, културното, етно-конфесионалното и екологичното развитие на интегрални териториални образувания както в света (макрорегионални изследвания), така и в рамките на отделна държава.

Според Русев (2011) регионалната география изследва пространственото многообразие от форми на взаимодействие между природата и обществото. Обектите, които изследва регионалната география, в най-общ смисъл могат да се наричат страни, но те се отличават с различен териториален обхват – континенти, природно обособени или историко-географски (цивилизационни) региони, междудържавни обединения, държави, вътрешнодържавни автономни територии или отделни административни единици, селища или дори само части от тях.

Според Димов (2010) изследванията на регионално равнище са от изключителна важност, тъй като в силно изразената регионалност на природно-социалните системи се съдържа спецификата на еволюцията и функциите на природно-социалните единства, придобиващи все по-голяма значимост за живота на човека и плановата практика. Hartshorne (1939) дори определя регионалната география като сърцевината на географията, защото изследва териториалната диференциация на света.

Регионалната социално-икономическа география като научен подход дава най-добра отправна точка в обяснението на териториалните неравенства, свързани с концентрация на диференциация в равнищата на развитие, както и наличието на процеси на конвергенция и дивергенция. В съчетание с регионалната икономика, културната и политическата география тя създава предпоставки за ефективни пространствени анализи, прогнози, планиране и управление на икономическите процеси (Бояджиев, 2006).

Един от традиционните подходи при разкриване на същността и особеностите на изследваните от регионалната география обекти е тяхното представяне чрез абсолютна статистическа и друга обща фактологична информация за вътрешни социално-икономически процеси. През последните десетилетия се увеличава значимостта на сравнителния анализ, като за целта се използват редица относителни данни. По този начин могат да се формулират важни изводи за значимостта на определена страна, регион и други пространствени обекти в съвременния свят. Първостепенно внимание трябва да се обърне на относителния им дял по ключови показатели като площ, природноресурсен, демографски, икономически, военен потенциал, инфраструктура, екологичен отпечатък и др. Един от ефективните синтетични подходи в това отношение е т. нар. географски паспорт (Roussev, 2020).

Основните обекти на регионалните изследвания като цяло и регионалната география в частност, имат различен пространствен обхват. Възможността за прагматична оценка на постигнатите цели и прилагане на адекватна регионална политика изискват тяхното понятийно и терминологично разграничаване, включително изясняване степента на взаимна зависимост и съподчиненост. Дерменджиев (2017) ги определя като своеобразна съвкупност от йерархически взаимоподчинени териториални единици. Конкретен пример за таксономични единици на райониране дава Морозовой (1998), като структурира в схема от вида – зони, окрупнени райони (макрорегиони), големи, мезо- и микрорайони. В контекста на туристическото странознание Кръстев (2012) дефинира съответно – регион, зона, страна, район, подрайон, микрорайон, център.

Като форми на интеграционно трансгранично сътрудничество в рамките на ЕС (и/или с кандидатстващи страни) често се използват и конкретни териториални единици, чрез които се реализират определени стратегии и програми за развитие. При тях се оперира със съседни административни единици (общини, области/ окръзи, райони за планиране) и се формират целеви еврорегиони, еврообласти/ окръзи. В европейската оперативна практика терминът еврорегион обикновено се отнася до трансгранична структура за сътрудничество между две или повече територии, разположени в съседни европейски държави. Политиките в него невинаги са резултат от национални механизми и форми на въздействие, а са сведени до компетенции на регионални власти. Така се постигат кохезионни ефекти за периферни територии.

Основната цел на регионалната политика на ЕС е да насърчи ускореното сближаване в условията за развитие на страните от континента. Така дефинираните пространствени геостратегически цели на организацията изискват прилагането на ефективни финансово-икономически, социо-културни, инфраструктурни и научно-технологични механизми. Традиционно като първостепенни сред тях изпъкват тези, които са своеобразна проекция на т. нар. макроикономически цели на ЕС – развита инфраструктура, модерни технологии, ефективно производство, комплексна свързаност, висок жизнен стандарт, социална справедливост, устойчиво развитие и сигурност.

Концептуалните основи на европейската интеграционна идея са свързани с прилагането на принципи от съвършено нов, непознат в досегашните междудържавни отношения, тип – партньорство, солидарност, субсидиарност, кохезия, стратегическо планиране и програмиране и др. От тази гледна точка геостратегията може да се разглежда в друга, различна от традиционното геополитическо тълкувание, светлина – в смисъла на регионална политика от наднационален мащаб.

Едни от най-важните инструменти на европейската геостратегия са нейните структурни и инвестиционни фондове. Една от новите и специфични форми на европейско геостратегическо сътрудничество са наднационалните програми за интеграционно развитие – т. нар. макрорегионални стратегии на ЕС. Към настоящия момент такъв статут имат регионите: Дунавски, Адриатическо-Йонийски и Алпийски. Стратегическите им цели са интегрирани с хоризонталните политики на ЕС, а за

изпълнението им се разчита на широк спектър участници от публичния, частния и неправителствения сектор. Подобни стратегически програми се предвиждат и за регионите: Карпатски, Северноморски, Черноморски, Атлантически и Средиземноморски. Изследването на Стратегията на ЕС за Дунавския регион и нейното планиране и действително прилагане на терен е от съществено значение в методологичните подходи на настоящия дисертационен труд.

ВТОРА ГЛАВА. ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКА ЗНАЧИМОСТ НА ДУНАВСКИЯ РЕГИОН ЗА ЕВРОПА

2.1. ОСНОВНИ ХРОНОЛОГИЧНИ АСПЕКТИ

2.1.1. Ролята на река Дунав за европейското цивилизационно развитие

Река Дунав и успоредно преминаващите край нея транспортно-икономически направления са важна част от трансконтиненталните диагонални връзки между крайбрежието на Северно море, Централна и Югоизточна Европа, Проливите, Мала Азия и Близкия изток (Дойков, Генчев, 2011). Смята се, че първите аграрни общества в дунавския регион са сравними по възраст с тези от древна Месопотамия (Beatie, 2010; Naarmann, 2011).

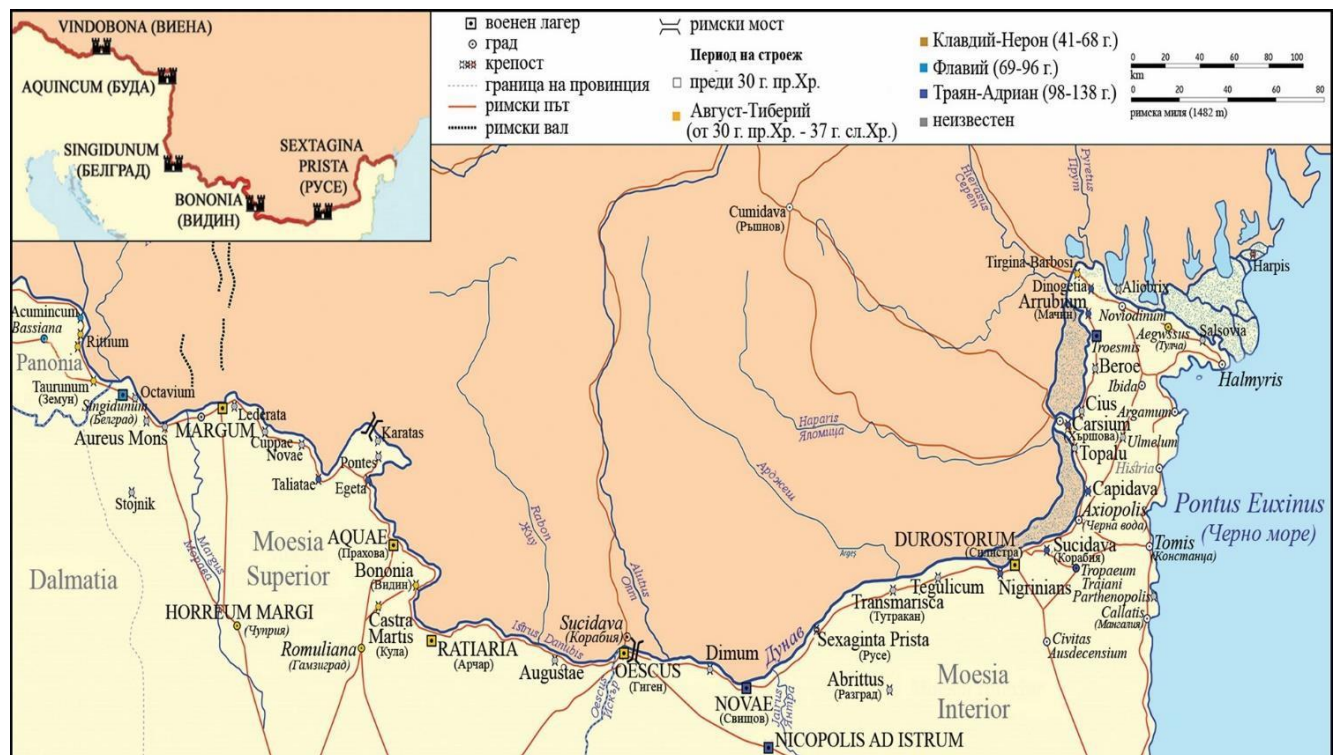
След обявяването на Римската империя (27 г. пр. Хр.) и нейното постепенно разширяване на север и изток, река Дунав и голяма част от нейния басейн се превръщат в неизменна нейна част. За продължителен период от време реката служи като естествена част от северната граница (лимес) на империята (*фиг. 8*). Една от най-важните последици за съвременната селищна мрежа в дунавските страни, в т.ч. и България, е плановото, равномерно като разстояния, изграждане на система от укрепени селища (военни лагери, крепости и градове) по южните брегове на Дунав. Основаната им цел е да защитават империята от набезите на готи, хуни, даки, славяни и др.

Административната и военно-политическа роля на главните римски крепости и военни пътища по дунавското крайбрежие и Дунавската равнина е важен фактор за икономическото им развитие, транспортната мрежа и търговските връзки между тях (Šašel, 1977). Първостепенна гравитационно значение в това отношение има дунавския речен път. По него се осъществява ефективен транспорт на зърно, вино, маслиново масло и строителни материали (Tilburg, 2007).

Едно от най-важните доказателства за големия размах на римските инициативи на Балканите е изграждането на мостове над Дунав (*фиг. 8*) – Траяновия мост при Железни врата и Константиновия мост – Ескус (с. Гиген). Първият е от времето на император Траян и се оказва най-дългият (1135 m) мост в Древността. Другият мост е изграден (според някои автори – обновен) от император Константин Велики през 328 г. (Tudor, 1974). Според Hyde (1924) двата моста са сред върховите достижения на римските архитектурни концепции и военно-инженерната мисъл. Игрят стратегическа роля за североизточната периферия на империята. Съществуват преки и косвени доказателства

за редица други изградени мостови съоръжения по долното течение на реката, повечето от които имат военно-временен характер.

Фигура 8. ДУНАВСКИЯТ ЛИМЕС И НЕГОВАТА МИЗИЙСКА ЧАСТ ПРЕЗ I–II В.



Съставено по: Preoteasa (2015)

За продължителен период от време реката е северна граница и на формиралата се през 395 г. Източна Римска империя (Византия). През Ранното Средновековие освен политическа, тя има и културно-цивилизационна функция, разделяйки християнския свят и варварските езически племена. Създаването на Първата българска държава през VII в. променя стратегическото значение на реката. Нейният първоначален пространствен обхват е между добре защитени естествени граници, очертани от Карпатите и Хемус (Стара планина). Това води до преобразуване на политическата функция на Дунавския регион от гранична в сърцевинна за държавата, териториално съсредоточена предимно в Долнодунавската низина.

По време на Втората българска държава Дунав вече играе роля на стабилна северна граница. В основен неин политически стожер се превръща Стара планина, тъй като се осъществява трайно пространствено разширение към Македония и Тракия. Първостепенната значимост на Дунав и прилежащата ѝ на юг Дунавска равнина се запазва благодарение на незначителното географско изместване на новата столица – Търновград. Благодарение на реката се съхраняват и значими търговски връзки с Дубровник, Венеция, Генуа, страните от Средна Европа (Свещената Римска империя), Киевска Рус и дори Византия (Дойков, Генчев, 2011).

Дунавското направление се използва за натиск от страна на Османската империя към Средна Европа, който достига до стените на Виена. Реката улеснява нейните завоевателни кампании, като се използва съществуващата система от крепости по

протежението ѝ (Itzkowitz, 2008). Утвърденият християнски европейски модел в региона се сблъсква с нова културно-цивилизационна система. Това води до катаклизъм с трайни последици върху неговото развитие. Ислямският тип държавност налага закони и управление, базирано на чужди блискоизточни традиции. Настъпват вековни изменения в облика на Европейския югоизток.

След оказания отпор от страна на Средна Европа натискът отслабва, но долното течение на Дунав отново се превръща във важна цивилизационна граница с нови измерения. Европейските територии на Османската империя остават дълго време изолирани за идеите на европейския Ренесанс и Просвещение. Това води до значително изоставане в икономически, инфраструктурен, технологичен, научен и културен аспект.

През XVIII-XIX в. австрийските Хабсбурги осъществяват силна възвратна експанзия на югоизток и успяват значително да разширят териториалното влияние на Австрия. Това води до процес на разпадане на Османската империя и постепенното ѝ отдалечаване от р. Дунав, където се оформят новите държави Сърбия, Румъния и България. В резултат от Първата световна война се разпада Австро-Унгарската империя, като на нейно място се появяват нови дунавски държави – Австрия, Унгария, Чехословакия, Кралство на сърби, хървати и словенци (от 1929 г. – Югославия). Русия (от 1922 г. – СССР) губи Бесарабия, за сметка на Румъния, което временно я лишава от достъп до делтата на Дунав.

Значителните промени в политическата карта водят до реструктуриране баланса на силите в Средна и Югоизточна Европа, което засяга и ролята на Дунав за социално-икономическото ѝ развитие. Постепенно Хитлеристка Германия се превръща в първостепенен фактор за международните политически отношения и търговско-икономическите връзки в региона. По време на Втората световна война стопанският потенциал на Дунавските страни е почти изцяло подчинен на т. нар. Тристранен пакт.

По време на Студената война страните от Среден и Долен Дунав попадат в съветската орбита на влияние под формата на членство във Варшавския договор и Съвета за икономическа взаимопомощ. Реката се превръща в една от основните оси на т. нар. социалистическа икономическа интеграция. Този период съвпада с разрастване на дунавското корабоплаване и усъвършенстване на речните транспортни технологии и съпътстващата ги инфраструктура.

Разпадането на социалистическата система води до значими изменения в континенталните интеграционни отношения между Изтока и Запада под егидата на пространствено разрастващата се идея за Общ европейски дом, приобщаващата кохезионна концепция на Европейския съюз и отбранителния военнополитически блок на НАТО. Очаква се присъединяването на страните от т. нар. Западни Балкани, Украйна и Молдова ролята на р. Дунав в това отношение да нараства. Мощен импулс за това става свързването ѝ с другите части от европейската речно-канална система през 1992 г. с изграждането на канала Рейн-Майн-Дунав.

Геополитическото положение на Дунавския басейн предопределя неговата интеграционна историческа роля. Реката обединява народи от различни езикови групи (германска, славянска, романска и др.), католици, протестанти и православни, високо- и средноразвити страни. Това придава на региона ключово място и значимост в модерната кохезионна политика в Средна и Югоизточна Европа.

2.1.2. Възникване, развитие и международно значение на Дунавския воден път до Втората световна война

Освен като историческа природна бариера р. Дунав играе все по-важна роля на културно-цивилизационна и търговско-икономическа ос между северозападната и югоизточната периферия на Европа. Новите транспортни технологии за комбинирани речно-сухопътни превози създават възможности за своеобразно продължение на дунавската търговия към Източното Средиземноморие и Близкия изток.

Сред най-важните условия, стимулиращи или ограничаващи речния търговски трафик, е регулирането на свободата и правилата за корабоплаване. Първоначално те се уреждат чрез редица двустранни споразумения между Виена и Високата порта – 1616 г., 1699 г., 1718 г., 1739 г. и др. С подписването на мирния договор от Белград през 1739 г. османската администрация за първи път признава свободата на корабоплаване в долното течение на реката.

Първият орган за регулиране плаването по реката е сформиран при управлението на австрийската императрица Мария Тереза (1717–1790). През 1794 г. унгарци основават първото корабно дружество на река Дунав (Beattie, 2010). Първото законово урегулирано плаване на търговски кораб е от Виена до Будапеща през 1830 г. През лятото на 1834 г. е открита първата редовна параходна линия, свързваща пристанища от горното и долното течение на реката.

През XIX в. Дунав вече е важна търговска връзка между Запада и Балканския полуостров (Дойков, Генчев, 2011). Освен в чисто търговско-икономическо отношение реката се оказва важен проводник на културно влияние от Австро-Унгария и Централна Европа към европейските провинции на Османската империя. Така в Долен Дунав проникват редица архитектурни, технологични, модни, културни нововъведения, социални и политически идеи. Виена ясно съзнава геостратегическото предимство на реката и я използва умело в политиката си на директно влияние над християнското население в европейските територии на Османската империя.

В края на Кримската война (1856 г.) е взето решение за учредяване на Европейска комисия за река Дунав (Garrigues, 1957). Тя е първата и за дълго време единствена международна организация, която има силни наддържавни политически и юридически правомощия в това отношение. Европейската комисия за река Дунав продължава да функционира под наименованието Международна дунавска комисия и след Първата световна война.

По време на Втората световна война свободната международна търговия и транспорт по протежението на реката са прекъснати. Осъществяват се единствено

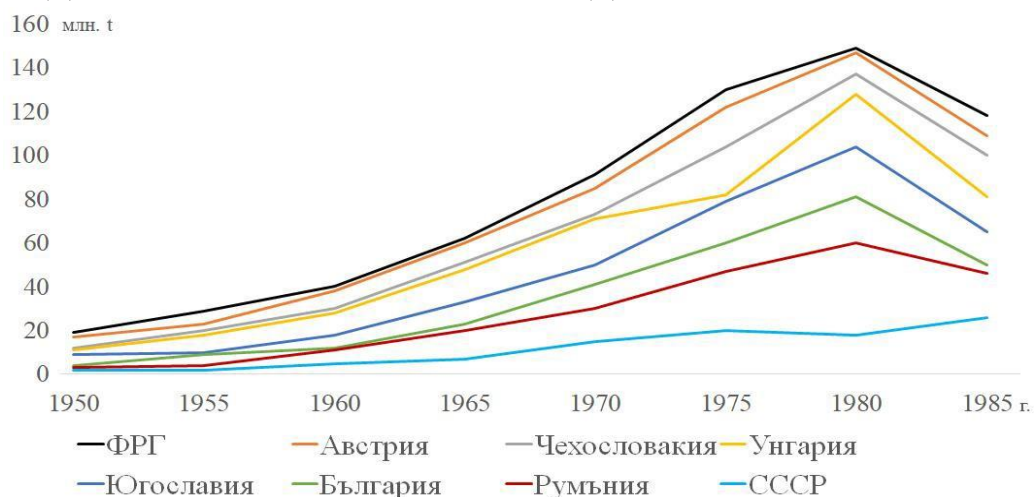
военновременни търговски връзки между Германия и нейните съюзници. Броят на мостовете по Среден и Долен Дунав (без германските и австрийските) е едва шест – три в Югославия и по един в Словакия, Унгария и Румъния.

2.1.3. Функционални изменения и динамика на Дунавския транспорт след Втората световна война

Въпросите по необходимостта от регулиране на корабоплаването по Дунав се поставят отново след края на Втората световна война. През 1948 година в Белград е подписана „Конвенция за режима на корабоплаването по река Дунав“, с което се създава Европейската дунавска комисия (ЕДК). В началото, поради специфичния политически характер на голяма част от територията на Дунавския регион, която попада в Източния блок, Комисията на практика се управлява от Съветския съюз. След смъртта на Сталин (1953 г.) дейността на Комисията започва да функционира на по-прагматична база, което се отразява положително върху търговско-икономическите отношения в региона. На Комисията започва да се гледа като на „мост“ между Източна и Западна Европа в условията на т. нар. Студената война (Andras, 1967).

Относителното намаляване на политическото напрежение между социалистически и капиталистически страни в Дунавския басейн през 60-те години на миналия век създава благоприятни предпоставки за задълбочаване на търговско-икономическите им отношения. Втората половина на ХХ в. е белязана от значително активиране на корабоплаването и стокообмена, осъществяван по Дунав (фиг. 10).

Фигура 10. ДИНАМИКА И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ТОВАРООБОРОТА ПО РЕКА ДУНАВ ПО СТРАНИ ПРЕЗ ПЕРИОДА 1950-1985 г.



Съставено по: Статистически справочник ..., (1986)

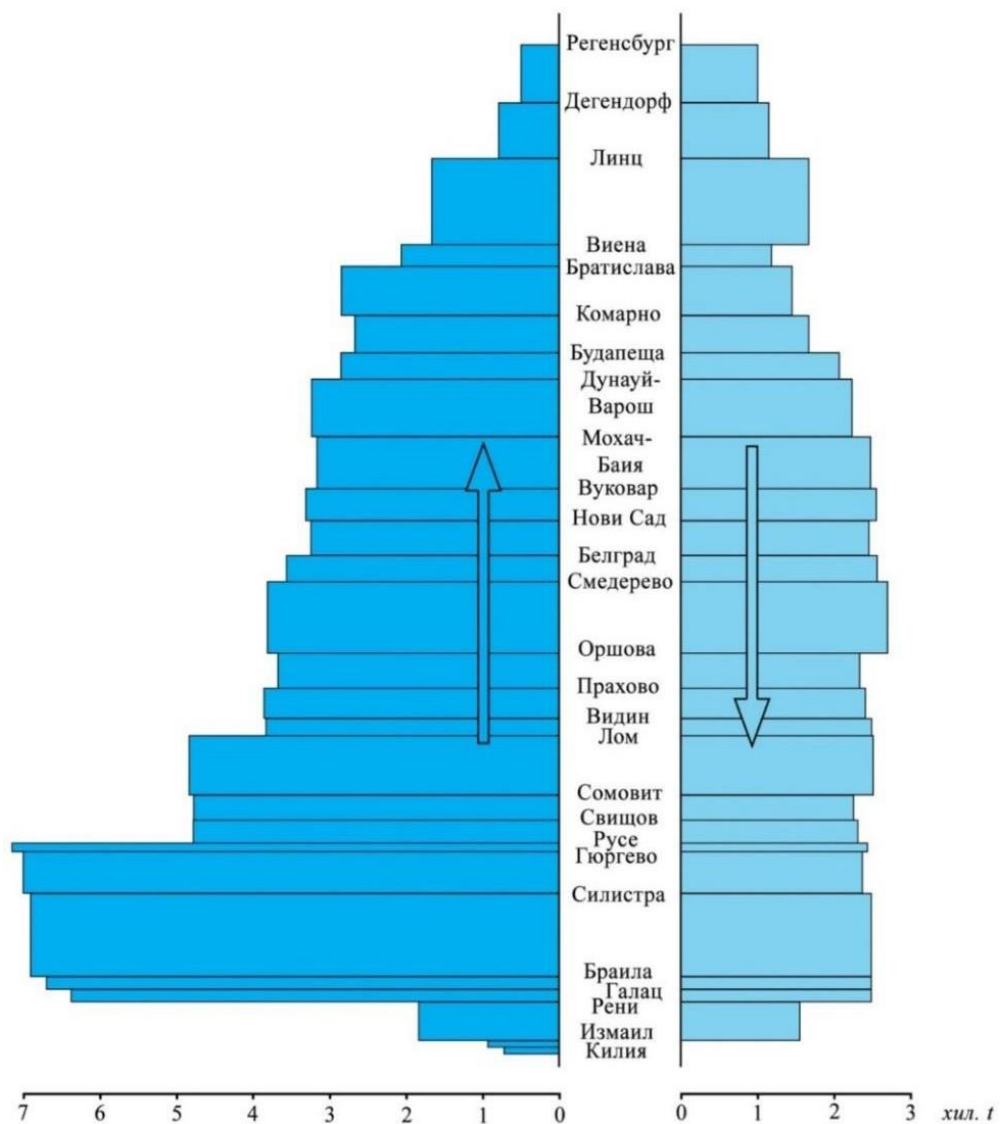
Статистически ежегодник ..., (1987)

80-те години на ХХ в. се характеризират с редица кризисни тенденции в страните от т. нар. „социалистически лагер“. Пряко следствие от това е представеното на фиг. 10 намаление на стокооборота по реката с около 1/5. Тенденцията към намаление на дунавския товарооборот се запазва и през следващите десетилетия, като за това все по-силно влияние започват да оказват и други причини с по-общ глобален характер:

намаляването на относителния дял на първичния и вторичния сектор в световното стопанство; намаляване значимостта на енерго- и суровиноемките промишлени отрасли; появата на алтернативни и конкурентноспособни способи за транспортиране на стоки чрез железопътен, автомобилен, въздушен и комбиниран транспорт; задълбочаване на континенталните интеграционни процеси, водещи до намаляване на сухоземните търговски бариери и др.

Сравнението на тонажния обем между товарооборота по и срещу течението на реката може да се разглежда като своеобразен индикатор за степента на социално-икономическо развитие и производствената специализация на страните от Горен и Долен Дунав – респективно Германия / Австрия и такива като СССР, Румъния и България. Както е видно на *фиг. 13*, около 60 % от тонажа на дунавския транспорт е от по-слабо към по-високо развити страни – предимно първични суровини.

Фигура 13. НАПРАВЛЕНИЯ НА ТОВАРООБОРОТА ПО РЕКА ДУНАВ (1985 г.)

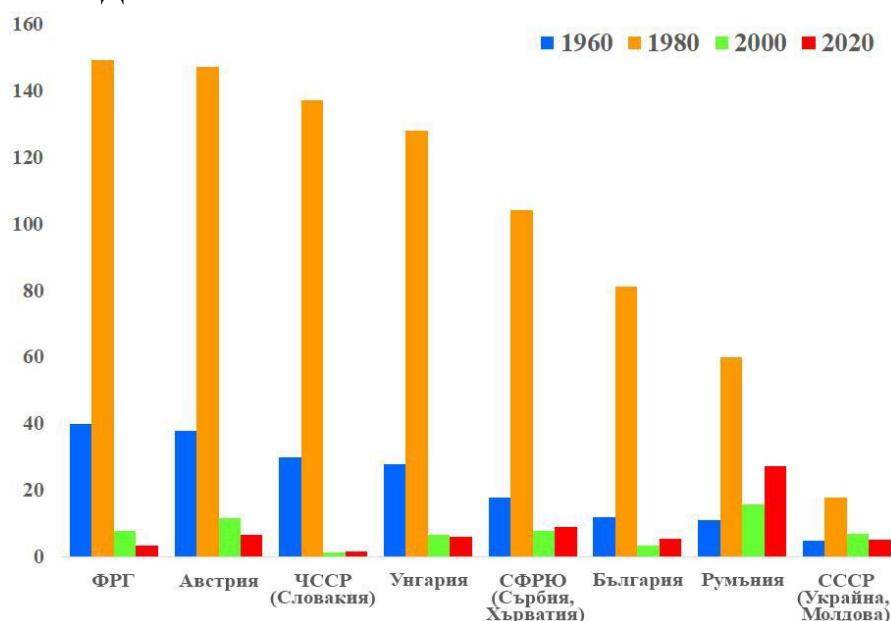


Съставено по: Шопова (1988)

Променените обществени условия за развитие в Източна Европа след 1989 г., новите междудържавни граници и редица други процеси на социално-икономическа трансформация се отразяват отрицателно върху условията за корабоплаване и търговия, особено по долното течение на р. Дунав (Банчев, 2008). Неблагоприятно влияние за това започват да оказват и фактори от друго естество. Все по-голяма е конкуренцията на други видове транспорт. Усъвършенстват се условията за осъществяване на ефективни автомобилни и железопътни връзки, за които се изграждат все повече скоростни пътища, мостове над реката, съоръжения за комбинирани превози и др. За много от стоките с по-висока добавена стойност започва да се използва бърз въздушен транспорт. Задълбочаващите се процеси на континентална интеграция и подобряването на условията за трансграничен обмен на стоки постепенно обезсмислят едно от големите първоначални предимства на Дунав като транспортна артерия със специален международен статут. Налице са и изменения в секторната структура на световното стопанство, като нараства относителният дял на обслужващите отрасли и наукоемките транспортабилни промишлени производства.

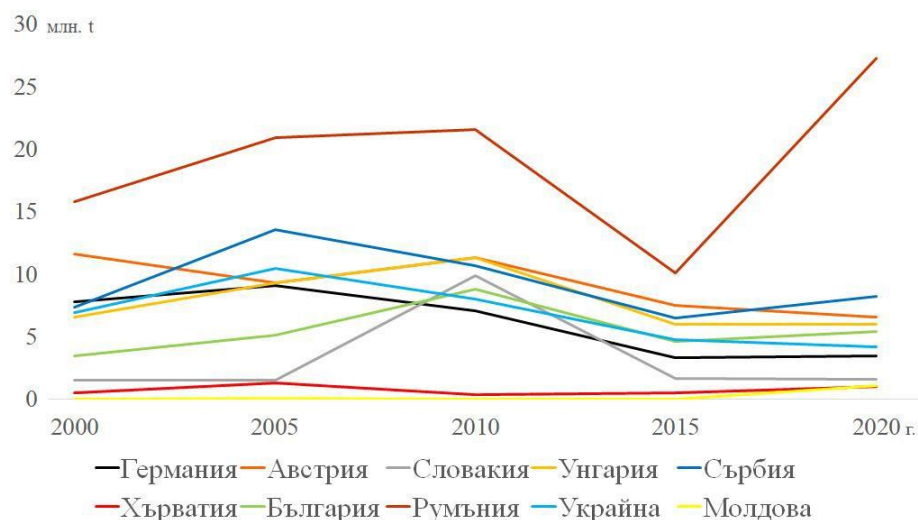
Първите две десетилетия на XXI в. са белязани от значителни изменения в общия речен товарооборот (*фиг. 15, фиг. 16*) по Дунав, вътрешните баланси по направления, страни и пристанища, както и по отношение на стоковата структура. Както е видно на *фиг. 10* и *фиг. 15*, пиковият период в общия товарооборот по реката е през 80-те години на миналия век. Втори такъв, но с много по-ниски стойности се наблюдава пред периода 2005-2010 г., след което до 2015 г. е налице негативна тенденция, последвана от стабилизация на относително ниски транспортно-търговски нива (*фиг. 16*).

Фигура 15. ИЗМЕНЕНИЯ В ТОВАРООБОРОТА ПО РЕКА ДУНАВ ПРЕЗ ПЕРИОДА 1960-2020 г. ПО СТРАНИ



Съставено по: danubecommission.org

Фигура 16. ИЗМЕНЕНИЯ В ТОВАРОБОРОТА ПО РЕКА ДУНАВ ПРЕЗ ПЕРИОДА 2000-2020 г. ПО СТРАНИ



Съставено по: *danubecommission.org*

През 2020 г. с най-голям относителен дял в тонажната структура на натоварените по дунавските пристанища стоки са земеделските и хранителни продукти – 36 %, следвани от рудите – 28 %, химикали (вкл. нефтопродукти) – 16 %, строителни материали – 5 %, метали и метални изделия – 4 %. За всяка от дунавските страни обаче в това отношение е характерна определена специфична особеност. Така например докато за Словакия, Украйна, Румъния и Хърватия първостепенна роля играе износа на руди (съответно – 87, 84, 32 и 29 %), то при България и Германия водещи са земеделските и хранителните продукти.

2.2. СЪВРЕМЕНЕН ПРОСТРАНСТВЕН И СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ ПОТЕНЦИАЛ НА СТРАНИТЕ В РЕГИОНА

2.2.1. Кратка природногеографска и екологична характеристика

Дунавският водосборен басейн обхваща части от Централна и Югоизточна Европа – между северните предалпийски / алпийски райони и Западното черноморско крайбрежие. Заема 817 хил. km², което е около 8 % от площта на Европа. Към него принадлежат 100 % от територията на Унгария, 98 % – от Сърбия, 97 % – Румъния, 96 % – Австрия и Словакия, 81 % – Словения, 75 % – Босна и Херцеговина, 63 % – Хърватия, 51 % – Черна гора. По-малка, но съществена е ролята на Дунав и неговите притоци за България (43 %), Молдова (36 %), Чехия (28 %), Германия (17 %), Украйна (5 %). В по-широк план анализът, основан на тези сравнителни данни, трябва да отчита и потенциала, който създава единната континентална речно-канална, както и възможностите за комбинирани превози. Дунав и неговите притоци се подхранват от младонагънатите планински вериги на Алпите, Динарските планини и Карпато-Балканския масив, като най-високите им върхове варират между 2376 m и 4810 m. Между тях се оформят важните в стопанско отношение Среднодунавска/Панонска низина (около 200 хил. km²) и Долнодунавска низина (около 130 хил. km²).

От полезните изкопаеми с най-голямо значение са въглищата (Германия, Чехия, Румъния), нефто-газовите находища (Румъния), оловно-цинковите и медните руди (Германия, Австрия, Сърбия, България), бокситът (Унгария, Хърватия, Сърбия) и каменната сол (Румъния, Германия).

Преобладаващо влияние има умереният континентален климат. Във височина климатичните условия са по-сурови. Относително по-благоприятен режим имат крайбрежията на Адриатическо и Черно море – Словения, Хърватия и източните части на Балканския полуостров. С по-висока степен на овлажнение се отличават Германия, Австрия и страните от Панонската низина.

Общият хидроенергиен потенциал на страните от Дунавския басейн е около 70 GW (Energy ..., 2018), като над 2/3 от тях се падат само на Австрия (25 %), Германия (20 %), Румъния (12 %) и Босна и Херцеговина (12 %). Горските площи заемат средно около 1/3 от територията на региона. Най-голям е дялът им в Словения (51 % от територията на страната), Австрия (47%) и Словакия (40%), а най-обезлесени са Унгария (19 %) и Молдова (10 %).

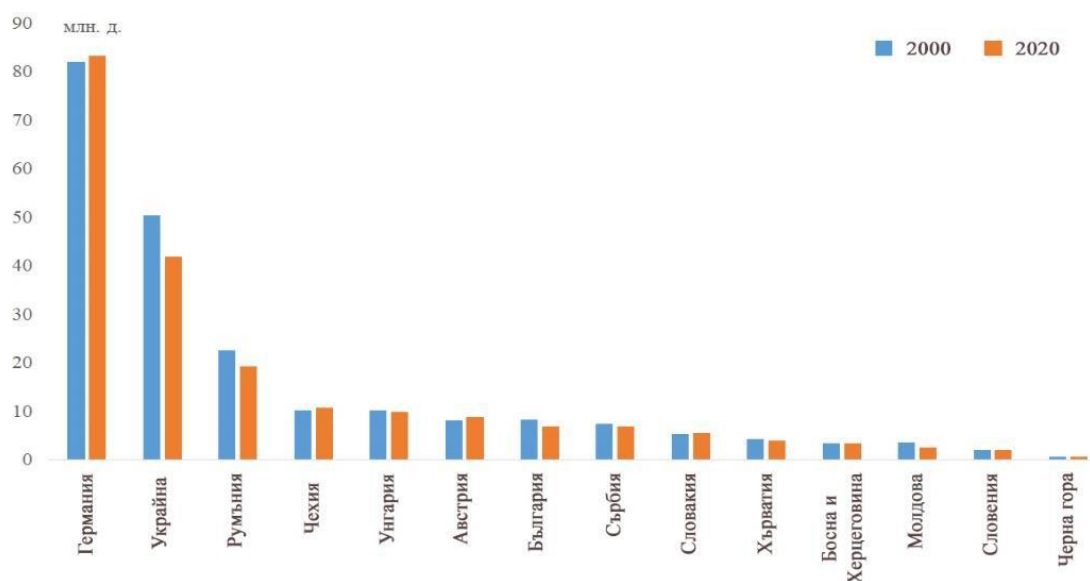
Дунавските страни разполагат с много по-голям речен транспортен обхват след изграждането на плавателния канал Рейн–Майн–Дунав през 1992 г. Така чрез него и Северногерманския канал те могат да осъществяват плавания и по реките Елба (Лаба), Одер (Одра), Нотеч, Висла, Буг, Припят, Днепър, Прегел, Неман, Даугава, Днестър, Южен Буг. Удобни в това отношение са и свързващите ги крайбрежни трасета по Балтийско, Черно и Азовско море, което създава възможности за ефективни комбинирани търговски връзки между речно-каналните системи на страните от Западна и Средна Европа, Чехия, Полша, Калининградска област, Литва, Латвия, Беларусия, Украйна, страните от Югоизточна Европа и европейската част на Русия.

2.2.2. Особенности и предизвикателства на социално-икономическото развитие

Дунавските страни заемат 1,3 % от територията на Земята, като там живеят 2,7 % от нейното население и се произвеждат 5,9 % от световния брутен продукт. Тези съотношения могат да се приемат като белег за по-висока демографска гъстота (население/територия), икономическа плътност (БВП/територия) и жизнен стандарт (БВП/население) в региона спрямо средните за света.

В Дунавския регион живеят около 28 % от населението на Европа (вкл. европейското население на Русия, съставляващо около 90 млн. души), а само в Дунавския водосборен басейн – 11 %. През последните десетилетия се наблюдава трайна тенденция към намаляване на абсолютния брой му брой – от 218,7 на 205,8 млн. души, като това е особено характерно при бившите социалистически страни – от 128,6 на 113,7 (фиг. 22). Налице е своеобразна пространствена дифузия в развитието на тази тенденция. С най-голям спад през периода 2000–2020 г. се отличават страни от Долен Дунав – Молдова (28 %), Украйна и България (по 17 %), Румъния (14), Сърбия (8) и Хърватия (7). Същевременно за Чехия, Словакия и Германия е характерна относителна стабилност (нарастване между 1 и 4 %), а населението на Австрия дори бележи ръст от около 10 %.

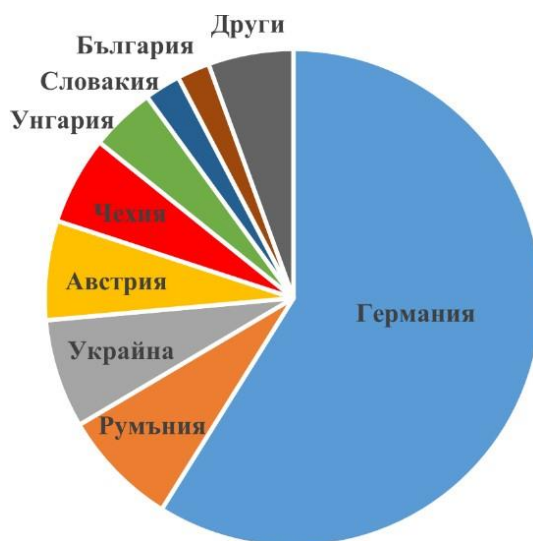
Фигура 22. ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЩИЯ БРОЙ НА НАСЕЛЕНИЕТО В СТРАНИТЕ ОТ ДУНАВСКИЯ РЕГИОН ПРЕЗ ПЕРИОДА 2000-2020 г.



Типичните за отделни страни в Дунавския регион демографски процеси рефлектират върху техни съвременни вътрешни съотношения – полово-възрастова, етно-конфесионална структура и др. С най-неблагоприятна съвременна възрастова пирамида са Германия, Унгария, Словения и Хърватия, където делът на населението над 65 годишна възраст е 24–21 %. С много по-благоприятни стойности на този показател са Молдова, Черна гора, Босна и Херцеговина (14-16 %).

Водосборният басейн на река Дунав обединява страни с различен общ потенциал (фиг. 26) и степен на социално-икономическо развитие. В пространствен план те могат да се представят като резултат от исторически детерминирано дифузно разпространение на континентални иновации, протичащи по оста Северозапад-Югоизток. В определена степен техните основни вектори са анализирани от Русев (2010).

Фигура 26. СРАВНИТЕЛЕН ИКОНОМИЧЕСКИ ПОТЕНЦИАЛ НА СТРАНИТЕ ОТ ДУНАВСКИЯ РЕГИОН (ДЯЛ ОТ ОБЩИЯ БВП – 2020 г.)



Значителните социално-икономически различия между дунавските страни налагат да се въведе по-общо деление – на Горен и Долен Дунав, за което според нас има обективни основания (фиг. 28). Водещ критерий за това е достигнатата степен на социално-икономическо развитие. Особено показателни са данните в табл. 4, ранжирана съобразно резултативните стойности за жизнен стандарт и икономическа плътност. Както се вижда, именно страните от Горен Дунав са тези, които се отличават с по-високи стойности на посочените показатели в явен контраст със страните от Долен Дунав.

Фигура 28. ГЕОИКОНОМИЧЕСКО ДЕЛЕНИЕ НА ДУНАВСКИЯ РЕГИОН



Таблица 4. РАНЖИРАНЕ НА СТРАНИТЕ ОТ ДУНАВСКИЯ РЕГИОН ПО СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ И ГЕОИКОНОМИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛИ

	БВП (1000000 \$ - PPP)		Изменение 2000-2020 г. (%)	БВП на човек (1000 \$ - PPP)	Икономическа плътност (1000 \$/ km ²)
	2000 г.	2020 г.			
Германия	1948,0	3806,1	95	47,6	10,7
Австрия	197,3	429,0	217	48,2	5,1
Чехия	61,8	243,5	394	22,8	3,1
Словения	20,3	52,9	261	25,2	2,6
Словакия	29,2	104,6	358	19,4	2,1
Унгария	47,2	155,0	328	16,0	1,7
Горен Дунав	2303,8	4791,1	208	41,0	7,0
Румъния	37,2	248,7	668	11,7	1,0
Хърватия	21,6	56,0	259	13,3	1,0
България	13,2	69,1	522	10,0	0,6
Сърбия	6,9	53,0	770	7,7	0,6
Босна и Херцеговина	5,5	19,8	359	5,2	0,4
Молдова	1,3	11,9	925	3,6	0,4
Черна гора	1,0	4,8	486	8,0	0,3
Украйна	31,3	155,6	498	3,6	0,3
Долен Дунав	118,0	618,9	524	6,8	0,5
ОБЩО ЗА ДУНАВСКИЯ РЕГИОН	2421,8	5410,0	223	26,1	2,9

Съставено по данни на Световната банка

2.2.3. Проблеми на транспортната инфраструктура

С дължина над 2800 km (близо 85 %, от които се използват за корабоплаване) и водосборен басейн – около 820 хил. km² (вкл. над 30 плавателни притока) река Дунав има огромен транспортен и интеграционен потенциал. Той може да бъде пълноценно усвоен при условие, че разполага с оптимална инфраструктурна мрежа. Основен акцент в това отношение са транспортни съоръжения като изкуствени речно-канални връзки, пристанища, корабен флот, мостове, шосейна и железопътна мрежа, осигуряваща възможности за комбинирани превози в хинтерланда на големите пристанища.

По отношение на инфраструктурната свързаност, едно от най-ярките доказателства за дифузни различия между Горен и Долен Дунав е степента на насищане с мостове по главното направление на реката. В горното ѝ течение тя е около 10 пъти по-голяма в сравнение с долното (*табл. 5*). Освен другите, една от съществените причини за това, вероятно е и фактът, че много голяма част от течението на Дунав преминава през вътрешността на Германия, Австрия и Унгария. Освен това в горното си течение Дунав е много по-лесно преодолим – така например мостът при Регенсбург (Германия) е дълъг 930 m, този при Белград – 1526 m, Видин-Калафат – 1791 m, Русе-Гюргево – 2223 m, Черна вода – 2622 m. В сравнение с тези, данните в *табл. 5* обаче показват неадекватно по-големи различия по отношение на степента на наситеност с мостове в отделните участъци на главното речно русло.

Таблица 5. НАСИТЕНОСТ С МОСТОВЕ НАД РЕКА ДУНАВ И ОТДЕЛНИТЕ НЕЙНИ УЧАСТЪЦИ

Дунавски участък	Дължина (в km)	Брой мостове	Средно разстояние (km)
ГОРЕН ДУНАВ от изворната област на р. Дунав до южната граница на Унгария	1440	201	7
ГОРЕН ДУНАВ от гр. Регенсбург до южната граница на Унгария	960	125	8
ДОЛЕН ДУНАВ от южната граница на Унгария до устието на р. Дунав	1420	20	71
от изворната област на р. Дунав до гр. Будапеща, включително след гр. Будапеща до устието на р. Дунав	1070	197	5
от изворната област на р. Дунав до гр. Белград, включително след гр. Белград до устието на р. Дунав	1540	212	7
ОБЩО ЗА р. ДУНАВ	2860	221	13

От всички пристанища между Регенсбург и делтата 22 са с годишен товарооборот около и над 1 млн. t (фиг. 31), като само Измаил, Линц, Галац, Лом, Оряхово и Русе формират около половината от общия товарооборот по реката. С изключение на Линц това са пристанища от Долен Дунав. Като цяло тази част от речния трафик формира около 3/4 от общия дунавски товарооборот. Това до голяма степен се дължи на факта, че в сръбските, българските, румънските и украинските пристанища се обработват предимно насипни товари, което е белег за достигната относително по-ниска степен на икономическо развитие в сравнение със страните от Горен Дунав.

Фигура 31. ДУНАВСКИ ПРИСТАНИЩА С НАЙ-ГОЛЯМ ГОДИШЕН ТОВАРОБОБОТ



Дунавският басейн осигурява възможност за експлоатация на около 4500 km воден път, което е около 10 % от транспортния потенциал на всички европейски реки. През 2019 г. общият брой на корабния флот на дунавските страни е 3739 (за сравнение – рейнският е близо 10 хиляди). Близо 95 % от тях (3519) са товарни. Над 2/3 от общият им брой са шлепове, 13 % - самоходни, 21 % – самостоятелни тласкачи и влекачи. Едва около 7 % е за течни товари (Fact sheet ..., 2019). Днес около половината от дунавските кораби са на възраст над 40 години, а около 90 % – на възраст над 30 години, което се отразява неблагоприятно върху динамиката и перспективите за развитие на речната търговия в Дунавския регион.

Една от целите на ЕС е да увеличи товарооборота във вътрешните си водни пътища с около 25 % до 2030 г. и 50 % – до 2050 г. (*inlandnavigation.eu*). Един от модерните технологични подходи за постигането ѝ е да се стимулира развитието на смесени превози чрез оборудване на пристанищата с RoRo съоръжения за хоризонтално товарене / разтоварване (Roll on / Roll off). Това разширява капацитетните им възможности като алтернатива на класическото вертикално LoLo товарене / разтоварване (Lift on / Lift off).

Анализът на перспективите за развитие на транспортната инфраструктура и осъществяваните чрез нея търговско-икономически връзки изисква да се представят

редица предимства и недостатъци на отделните видове транспорт, както и различните форми на комбиниране между тях. Един от способите за това е сравнителната оценка на тяхната енергийна ефективност, което до голяма степен подчертава някои от предимствата на водния транспорт и възможностите за стимулиране на интермодални комуникационни връзки (фиг. 34).

Фигура 34. СРАВНЕНИТЕЛНА ЕНЕРГИЙНА ЕФЕКТИВНОСТ НА ВОДНИЯ, ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ И АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ (транспортни разстояния при еднакъв тонаж на товарите и обем на използваната енергия)



Източник: Viadonau (2016)

Общата дължина на шосейната мрежа в Дунавския регион е около 880 хил. km, като близо 3 % от тях са магистрални пътища (табл. 6). По отношение на тяхната обща дължина и средна гъстота, както и при други показатели, е налице значителна разлика при сравнението между Горен и Долен Дунав – съответно 3,4 пъти и 5,4 пъти. При сравненията по страни дисбалансът е още по-голям.

Таблица 6. ДИНАМИКА И ПЛЪТНОСТ НА АВТОМАГИСТРАЛИТЕ В СТРАНИТЕ ОТ ДУНАВСКИЯ РЕГИОН

	Магистралаи (km)		Изменение (2000-2020 г.) – %	Гъстота (2020) – km / 100 km ²
	2000 г.	2020 г.		
Словения	427	773	81	3,8
Германия	11712	12993	11	3,6
Хърватия	411	1314	220	2,3
Австрия	1633	1720	5	2,1
Унгария	571	1524	167	1,6
Чехия	501	1254	150	1,6
Сърбия	355	931	162	1,2
Словакия	291	499	71	1,2
България	324	830	156	0,7
Румъния	113	914	709	0,4
Босна и Херцеговина	0	215	-	0,4
Украйна	0	317	-	0,1
Молдова	0	0	-	-
Черна гора	0	0	-	-
Горен Дунав	14708	17990	22	2,7
Долен Дунав	1630	5294	225	0,5
Общо Дунавски регион	16338	23284	30	1,3

Източник: Евростат (2020)

Значима роля за пълноценно усвояване потенциала на дунавския воден път играят нейните навигационни характеристики и изкуствените съоръжения – плавателни и напоителни канали, шлюзове, баражи и др. С най-подходящи за корабоплаването характеристики е долният участък от реката. Около 1230 km от него (след Белград, вкл. и Сулинския и Килийския ръкав на делтата) са оценени с най-висок клас – VII (220 km са канализирани чрез допълнителни брегови укрепления между Смедерево и Прахово).

Сред най-значимите хидро-технически навигационни съоръжения, водещи до рязко увеличаване на възможностите за усвояване потенциала на дунавския воден път са изкуствено прокараните канали. Най-голяма роля в това отношение играят Рейн – Майн – Дунав и Дунав – Черно море (фиг. 36).

Фигура 36. НАЙ-ЗНАЧИМИТЕ ЗА КОРАБОПЛАВАНЕТО ПО ДУНАВ РЕЧНО-КАНАЛНИ СЪОРЪЖЕНИЯ

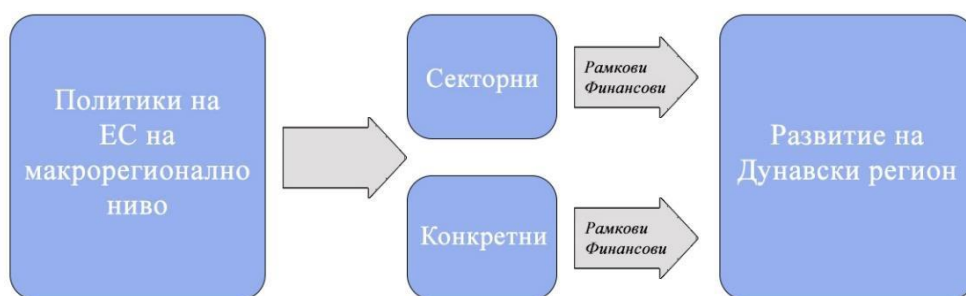


Изграждането и пускането в експлоатация на канала Рейн – Майн – Дунав през 1992 г. дава нови перспективи за речно корабоплаване пред дунавските страни, като позволява връзки по-голямата част от европейската речно-канална система. Дължината му е 171 km, но чрез него се създава възможност за близо 3500 километрова речна корабоплавателна връзка между Сулина и Ротердам (Еврокоридор 7), преминаваща през 15 страни.

ТРЕТА ГЛАВА. ПОЛИТИКИТЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ ЗА КОХЕЗИОННО РАЗВИТИЕ В ДУНАВСКИЯ РЕГИОН

Провежданите през последните десетилетия политики на Европейския съюз показват нарастващо внимание към интеграционния потенциал на р. Дунав. Те могат условно да се разделят на два типа: *секторни*- общоевропейски политики, фокусирани в отделни сектори от кохерентното развитие на ЕС, приложими на регионално ниво; *конкретни*- регионални политики, насочени директно върху даден регион и имащи за свой фокус неговото специфично развитие с оглед на географски, социални, културни и политически особености. Индикативното разнообразие позволява и алтернативно аналитично прегрупиране на регионалните политики по следния начин: *рамкови*- стратегии, които формират целевите насоки за развитие; *финансови*- европейски програми, които осигуряват финансови източници за реализацията на конкретни проекти (фиг. 38).

Фигура 38. СТРУКТУРА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ПОЛИТИКИ ЗА РАЗВИТИЕ НА МАКРОРЕГИОНАЛНО РАВНИЩЕ



3.1. МАКРОРЕГИОНАЛНА СТРАТЕГИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ ЗА ДУНАВСКИЯ РЕГИОН

Стратегията за развитие на Дунавския регион е нова инициатива на Европейската комисия. Целта е чрез общо стратегическо планиране на голям географски регион с обединяващи го характеристики да се създаде програма за реализиране на конкретни проекти, значими за развитието на дунавските страни и респективно на целия Европейски съюз. Сред общите цели на ЕК и дунавските страни изпъква стремежът към задълбочаване на сътрудничеството и разбирателството между гражданите на региона.

3.1.1. Приоритетни стълбове

Стратегията е представена чрез четири приоритетни стълба: *свързаност на Дунавския регион; защита на околната среда в рамките на региона; изграждане на благоденствие; укрепване на Дунавския регион.*

Всеки от тях обхваща няколко приоритетни области, в рамките на които са идентифицирани ключови дейности и проекти, които следва да доведат до практически действия и резултати. За ефективното разграничаване на дейностите и проектите се използват четири основни индикатора:

- да са свързани с декларираните приоритети и да имат ясно заявена подкрепа;
- да осъществяват въздействие на макрорегионално ниво (или в рамките на съществена част от региона);
- да са реалистични – резултатите да са измерими и постижими;
- да са кохерентни и взаимоподпомагащи се – работата в партньорство между отделните държави е съществена (Рапогата..., 2011).

Като стратегия, засягаща определен макрорегион в Европа тя си поставя пет амбициозни цели в областите заетост, иновации, образование, намаляване на бедността и климат/енергия. Приоритетните оси на Дунавската стратегия са в пряка кореспонденция с целите на „Европа 2020“.

3.1.2. Опит за критичен анализ и оценка на организационната ефективност

Макрорегионалните концепции на ЕС се превръщат в ключови понятия за ЕС. Подобни субрегионални инициативи съществуват още през 80-те години на ХХ в., но за по-малки географски пространства като Балтийско, Баренцово, Арктическо и Черно море (Cottey, 1999). Предшествващият опит е добра основа за изграждане на сравнително добре структурирана стратегическа инициатива, която предоставя възможности за

задълбочаване на интеграционните процеси в периферните източни пространства. Според изследователи като Zitkus (2013) и Marczuk (2014) това е нова форма на регионализъм.

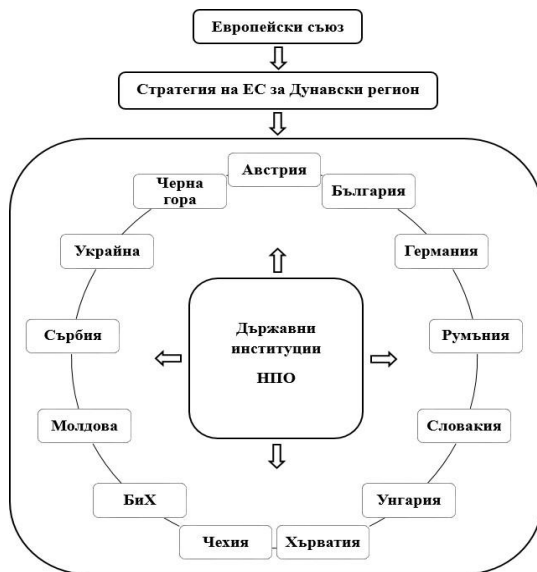
Като широко понятие Дунавският макрорегион включва в себе си не само регионите с пряк досег до реката, но и целия географски обсег на Дунавския басейн. Този широкомащабен подход позволява и включването на територии от трети страни, които не членуват в ЕС (Hübner, 2009). Това говори за осъзнаване на геостратегическото значение на хомогенното развитие в региона. Ефикасното използване на предимствата, които дава Дунав, не би било възможно без синхронизираното развитие във всички участъци на региона и всички прилежащи към тях територии.

Друг структурен успех на Дунавската стратегия е ясното идентифициране на основните регионални проблеми и тяхното директно проектиране от гледна точка на споменатите четири стълба. Прилагайки тези стълбове на стратегията към разгледаните във втора глава характеристики на региона, можем да отличим три основни групи проблеми за разрешаване: *инфраструктурни, социално-икономически и проблеми свързани с околната среда*. Анализът и решаването на горепосочените проблемни области не трябва да се прави поотделно, както в тематично, така и в пространствено отношение, тъй като може да стимулира появата на нови вертикални и хоризонтални диспаритети.

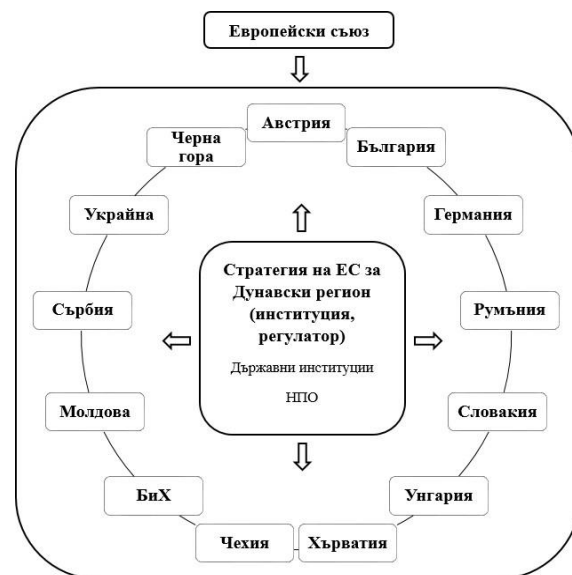
Основното пространствено предизвикателство пред Дунавската стратегия са значителните диспропорции между страните от Горен и Долен Дунав. Преодоляването им изисква нови подходи по отношение на законодателство, регулации и институции за прилагане на Стратегията. В настоящия ѝ вид тя разчита на съществуващи регионални звена, от които се очаква да се борят с комплексни транснационални проблеми. Този подход се основава на концепцията за така наречената „диференциална интеграция“ (Groenendijk, 2011), която е наследник на по-старата концепция за многостранната интеграция „Europe a la carte“ (Multispeed integration) – Warleigh (2002). Според тази концепция европейската интеграция не трябва да се разглежда като единен или монолитен процес (формиран от многостранни споразумения), а по-скоро като мозаечен, състоящ се от отделни взаимосвързани елементи (като регионални организации на различни нива) с обща база (Zitkus, 2013).

Характерен пример за това е макрорегионалната стратегия на ЕС за Дунавски регион (*фиг. 40*). Според нас тя е нискоефективна по отношение на прилагането ѝ спрямо страните от Долен Дунав. Ниската степен на инициативност и незадоволителните темпове на реализация на заложените цели изискват промяна на функционалната структура на Дунавската стратегия. Една нова макропространствена стратегия, отнасяща се до Дунавския регион, трябва да придобие ясен институционален характер с финансиране, което да спомогне за повишаване на управленската ефективност и постигане на видими резултати в средно и краткосрочен план. Именно институциите трябва да са в центъра, да катализират мощни интеграционни импулси и да посредничат в отношенията между страните от Дунавския регион (*фиг. 41*). Това ще даде допълнителни стимули за по-висока активност на страните от догонващата част в Долен Дунав.

**Фигура 40. НАСТОЯЩА
ФУНКЦИОНАЛНА
СТРУКТУРА НА
ДУНАВСКАТА СТРАТЕГИЯ**



**Фигура 41. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА
ФУНКЦИОНАЛНА
СТРУКТУРА НА
ДУНАВСКАТА СТРАТЕГИЯ**



3.2. ПРОГРАМА ЗА ТРАНСНАЦИОНАЛНО СЪТРУДНИЧЕСТВО „ДУНАВ“ 2014-2020

Програмата за транснационално сътрудничество „Дунав“ 2014-2020 е макрорегионална и представлява конкретен финансов инструмент, който осигурява европейски средства за реализацията на проекти, свързани както с целите на Стратегията на ЕС за Дунавски регион, така и със стратегически политики на ЕС. Финансира се директно от неговите кохезионни фондове с цел подпомагане на по-слабо развитите региони и се управлява директно от Европейската комисия (Шикова, 2015). Тя е един от своеобразните наследници на вече не съществуващата програма „Югоизточна Европа“, функционираща в предходния програмен период (2007-2013 г.). В този смисъл тя може да се приеме като един от новите подходи във финансовите политики на ЕС.

3.2.1. Основни принципи на взаимодействие между Програма „Дунав“ и Дунавската стратегия

Географският обхват на Програмата като финансов инструмент изцяло припокрива този на Стратегията като политически документ. Докато Стратегията дава насоките за развитие, Програмата се отличава с конкретика на използваните ресурси и основни принципи при тяхното усвояване.

Програма „Дунав“ функционира в тясно взаимодействие с програми от различни пространствени нива. Поради това, че е един от новите финансови инструменти на ЕС, все още функционира с ограничен бюджет. За периода 2014-2020 например неговият размер (263 млн. евро) е над 50 пъти по-малък в сравнение с Програма „Еразъм+“ и над 300 пъти – в сравнение с „Хоризонт 2020“. Подобни финансови ограничения са характерни и за другите транснационални. Поради това този пространствен тип програми се използват предимно за реализиране на т. нар. „меки мерки“.

Взаимодействието между Програма „Дунав“ и макрорегионалната стратегия на ЕС за Дунавския регион се осъществява посредством: създаване на механизми за взаимен обмен на информация и съвместно планиране в общи приоритетни области на сътрудничество; създаване на условия за насърчаване сътрудничеството между партньорите по програма „Дунав 2014-2020“ и заинтересованите лица по Дунавската стратегия с оглед идентифициране на дейности от взаимен интерес в процеса на изпълнение на целите, както и такива за надграждане на партньорствата между държавите участнички; създаване на специфичен раздел в система за наблюдение на програмата, в който ще бъде предоставяна информация (от програмни оценки и доклади), показваща как програма „Дунав“ допринася за постигане целите на Дунавската стратегия.

3.2.2. Обхват, цели и приоритети

В сравнение с другите транснационални програми, „Дунав“ обхваща най-голям брой държави – 14. Твърде широката трактовка на териториалния обхват на програмата се превръща във все по-голямо предизвикателство с оглед на сравнително малкия ѝ бюджет.

На базата на досегашния опит в регионалното развитие, както и извършен задълбочен анализ на състоянието в програмната територия, е определена стратегическа рамка. Тя включва няколко тематични цели: „Засилване на научноизследователската дейност, технологичното развитие и иновациите“; „Съхраняване и опазване на околната среда и насърчаване на ресурсната ефективност“; „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури“; „Повишаване на институционалния капацитет на публичните органи и заинтересованите страни и допринасяне за ефективна публична администрация“ (Стайков, 2014).

Тези тематични цели са разпределени в четири приоритетни оси, които отговарят на нуждите и предизвикателствата в Дунавския регион. Заделена е и пета приоритетна ос „Техническа помощ“. Финансовото разпределение на средствата от европейските фондове по отделните приоритетни оси (фиг. 42) е както следва:

- Приоритетна ос 1 (Иновативен и социално ангажиран Дунавски регион) – 30%;
- Приоритетна ос 2 (Околна среда и културно ангажиран Дунавски регион) – 30%;
- Приоритетна ос 3 (Подобрена свързаност на Дунавския регион) – 20%;
- Приоритетна ос 4 (Добре управляван Дунавски регион) – 14%;
- Приоритетна ос 5 (Техническа помощ) – 6%.

Приоритетна ос 1 е „Иновативен и социално ангажиран Дунавски регион“ подкрепя дейности за подобряване на средата за балансиран достъп до знание и увеличаване на уменията и знанията за бизнес и социални иновации. Тази ос е подходяща за развитието на клъстери и създаването на нови работни места, които биха допринесли за цялостното развитие на региона (Шикова, 2015).

Втората приоритетна ос е „Околна среда и културно ангажиран Дунавски регион“. Тя подкрепя дейности за устойчиво използване на природното и културно наследство и ресурси, възстановяване и управление на екологични мрежи и коридори, подобряване на транснационалното управление на водните ресурси и превенция на риска, както и подобряване на готовността за управление на рискови ситуации.

Приоритетна ос 3 „Подобрена свързаност на Дунавския регион“ финансира екологосъобразни и сигурни транспортни системи, подобряване на енергийната сигурност и енергийна ефективност. Възможно е финансирането и на твърди мерки, стига да се вписват във финансовите параметри, които са зададени от програмата.

В приоритетна ос 4 „Добре управляван Дунавски регион“ се подкрепят мерки за повишаване на институционалния капацитет за посрещане на основните обществени предизвикателства и подобряване на системите за управление на капацитета на публични институции, ангажирани с развитието и изпълнението на целите на Дунавската стратегия.

3.2.3. Перспективи и проблеми пред програмата

По статистически данни на ЕК над 50% от бюджета е разпределен още в първия етап от кандидатстване. Значително намаленият брой на спечелили бенефициенти във втория етап (таблица 9) се дължи на няколко причини: липсата на достатъчно средства след преминаването на първия етап и усвояването на над 50% от делегирания бюджет; липсата на достатъчно желаещи да кандидатстват, поради редуциране или запълване на бройките по различни приоритетни оси от програмата още на първия етап; технически причини-грешки в проектните заявления, слаба информираност, некомпетентност и липса на инициативност сред потенциалните бенефициенти. При третата и последна покана за кандидатстване (2019 г.) са одобрени последните 35 проекта.

При обобщение на данните от целия програмен период се вижда, че България се нарежда сред страните с най-слаба инициативност по програмата. Въпреки значителния пространствен потенциал на програмата на територията на страната, липсва необходимата инициативност от страна на частния и публичния сектор. Това основно се дължи на три фактора: слабо и недостатъчно разпространение на информация за възможностите ѝ от страна на МРРБ; липса на организационен капацитет от страна на потенциалните бенефициенти; незаинтересованост или липса на инициативност в регионите от българския дял на Дунавския регион.

Таблица 9. ОДОБРЕНИ ПРОЕКТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ЗА ВСЕКИ ЕТАП ОТ ПРОГРАМАТА (ПО ДЪРЖАВИ)

Страна	Първи етап	Втори етап	Трети етап	Общо
Словения	12	6	11	29
Австрия	15	2	9	26
Унгария	11	5	3	19
Румъния	4	3	6	13
България	1	1	0	2
Словакия	2	0	0	2
Хърватия	1	0	1	2
Чехия	0	1	0	1
Общо	54	22	35	111

Източник: ЕК (2021)

Въпреки слабото българско представителство във водещите проекти организации (2), се наблюдава засилено участие на второстепенно ниво – като партньори. За целия програмен период (2014-2020) има общо 129 партньорски участия от България. Тази тенденция създава предпоставки за една по-голяма активност в бъдеще, базирана на натрупан опит. Въпреки това близо 80% от всички български партньорски организации не са със седалище в Дунавския регион, като близо 60% от всички са със седалище в София. От общо 131 участници само 17 са от градове по реката, като 12 от тях са в Русе, 3 в Белене и по 1 в Лом и Видин.

При разглеждането на общата социално-икономическа характеристика на региона в т. 2.2 се установи, че различията между Горен и Долен Дунав са значителни. Ролята на транснационалната програма за сътрудничество „Дунав 2014-2020“ е да се бори с тези различия като допринася за подобряване на институционалните, икономически и културни връзки между отделните държави в региона. Положителен аспект в тази насока е наложеното правило за минимум трима участника от три различни страни от региона в проектите по програмата. Този елемент от правилата по кандидатстване задължава кандидатите да си сътрудничат с партньори от други страни, което гарантира ефектът на сближаване и всеобхватност на програмата.

Въпреки добрите перспективи пред тази нова програма, е редно да се споменат и рисковете от провал. Типичната за европейската администрация бюрокрация пречи за бързото прилагане на целите на програмата. Реалният старт на програма „Дунав 2014-2020“ се забави с една година, което влияе и на цялостно забавяне на очаквания ефект върху региона. Новият програмен период 2021-2027 също се очаква да започне със значително забавяне.

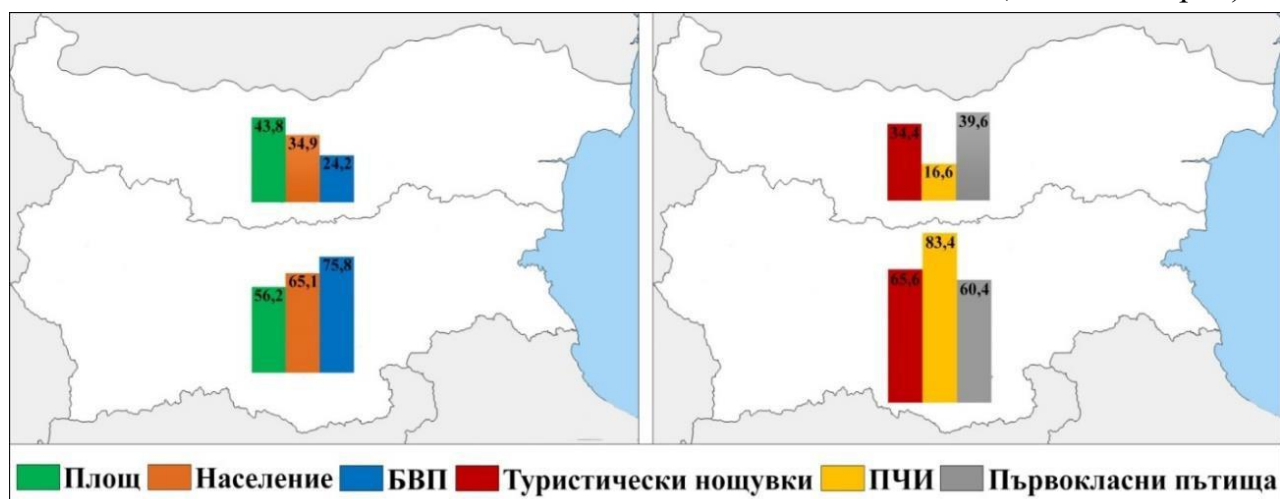
Както стана ясно от данните за трите етапа на кандидатстване, в Северна България програмата все още е слабо известна, въпреки нейното съществено значение за развитието на едни от най-бедните региони в държавата. Държавните структури, отговорни за разпространението на информация по програмата трябва да предприемат по-активни мерки по кампании за разясняване и популяризиране на програмата сред потенциалните бенефициенти.

ЧЕТВЪРТА ГЛАВА. ДУНАВСКИТЕ ПОЛИТИКИ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ И ЗНАЧЕНИЕТО ИМ ЗА БЪЛГАРИЯ

4.1. ИНДИКАТИВНИ АСПЕКТИ НА СЪВРЕМЕННО РАЗВИТИЕ В СЕВЕРНА БЪЛГАРИЯ, ПРИДУНАВСКИТЕ ОБЛАСТИ И ОБЩИНИ

В резултат от историческо наслояване и комплексно въздействие на редица природно-екологични, социално-икономически и политически фактори съвременното развитие на Северна България е в значителен негативен контраст спрямо Южна България. Индикативни доказателства за това са представени на картограмите във *фиг. 45*, чрез които могат да извлекат значими изводи за относително по-малка средна гъстота на населението и икономическа плътност, както и за по-ниска степен на туристическа, инвестиционна и инфраструктурна привлекателност.

Фигура 45. БАЛАНСОВИ СЪОТНОШЕНИЯ МЕЖДУ СЕВЕРНА И ЮЖНА БЪЛГАРИЯ ПО НЯКОИ КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ (% от България)



Съставено по: nsi.bg (2019)

За целите на настоящото изследване е необходимо да се открие географският облик и на териториите с пряк контакт до дунавския бряг – 7 административни области (NUTS 3) – Видин, Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново, Русе и Силистра, както и общо 23 общини (LAU 1). Придунавските административни области на България имат много по-пряко изразена чувствителност спрямо Дунавската стратегия на ЕС. Общият им териториален потенциал представлява 22,9 % от този на страната, демографският – 16,7 %, а икономическият – 10,5 % (табл. 11). Пропорционалните съотношения между посочените относителни дялове са индикативен белег за значително изоставане на придунавските ни територии по показателите икономическа плътност (с близо два пъти по-ниски стойности спрямо средните за България) и жизнен стандарт на населението (с около 50 %). При това трябва да се отбележи и фактът, че около 60 % от демографския и икономическият потенциал на Придунавска България са съсредоточени само в административните области на Плевен, Велико Търново и Русе.

Обобщеното индикативно представяне на придунавските общини (табл. 13) закономерно показва още по-висока степен на специализация в зеленчукопроизводството и овощарството, промишленото производство, степен на урбанизация, близка до средните стойности в страната и по-добра транспортна инфраструктурна осигуреност. За това първостепенна роля играят земеделските и транспортно-търговските ресурси и предимства, които осигурява Дунав, социално-икономическите предпоставки и инфраструктурната привлекателност на промишлените, демографски и пристанищни центрове като Русе, Видин, Силистра, Лом и Свищов. Трябва обаче да се отбележи, че само община Русе притежава около 1/3 от демографския и икономическият потенциал на всички 23 придунавски общини, а общо заедно с Видин и Силистра – съответно 54-55 %. Още по-добра представа за това дават техните мини-паспорти (табл. 14). Прави впечатление, че едва на това пространствено ниво се забелязват благоприятни съотношения, показващи по-висок от средния за страната жизнен стандарт. Като в сравнението между трите водещи града Русе е безспорен лидер с около два пъти по-добри показатели за население и БВП.

Таблица 13. ОБОБЩЕН ГЕОГРАФСКИ ПАСПОРТ НА 23-ТЕ ПРИДУНАВСКИ ОБЩИНИ

Показател	Придунавски общи
Брой на реализираните нощувки в туристически обекти	3
Преки чуждестранни инвестиции	4
БВП	10
Брой на заетите в третичен сектор	11
Площ на техническите култури	11
Обща промишлена продукция	12
Брой на родените деца	14
Брой на градското население	15
Брой на населението до 15 годишна възраст	15
Обща дължина на магистралите и първокласните пътища	16
Брой на населението	16
Площ на трайните насаждения	16
Брой на заетите във вторичен сектор	17
Обща площ на жилищния фонд	18
Брой на населението над 65 годишна възраст	19
Брой на заетите в първичен сектор	21
Площ на територията	22
Брой на регистрираните безработни	24
Дължина на железопътните линии	24
Площ на зеленчуците	26
Площ на обработваемата земя	35
Площ на зърнените култури	38

Съставено по: nsi.bg; 265obshtini.bg (2019)

Таблица 14. МИНИ-ПАПОРТИ НА НАЙ-ЗНАЧИМИТЕ В СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКО ОТНОШЕНИЕ ПРИДУНАВСКИ ОБЩИНИ

Видин		Русе		Силистра	
Територия	0,46	Територия	0,51	Територия	0,47
Население	0,76	Население	2,27	Население	0,65
БВП	0,93	БВП	2,35	БВП	1,02

Съставено по: nsi.bg; 265obshtini.bg (2019)

4.2. УЧАСТИЕТО НА БЪЛГАРИЯ В ЕВРОПЕЙСКИТЕ МЕХАНИЗМИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ДУНАВСКИЯ РЕГИОН

4.2.1. Българския план за действие „Отключване на потенциала“

Българската позиция за участие в Дунавската стратегия се стреми да отчита визията на плана „Европа 2020“, основните европейски и национални политики и нуждите от развитие на местните и регионалните общности, основаващи се на принципите на сближаване, добросъседство и сътрудничество. Стратегията и приетия план за действие, наречен „Отключване на потенциала“, служат като основа за развитие на националната стратегическа референтна рамка и свързка с националните оперативни програми за отминаващия програмен период 2014-2020.

В тази връзка са представени приоритетни области на действие, които взаимодействат в пълна синергия с четирите приоритетни оси на Дунавската стратегия:

- Подобряване на достъпността, транспортните връзки и комуникации по и към Дунав и ефективното използване на енергийните ресурси;
- Подобряване качество на водите, опазване на богатото биоразнообразие, превенция и управление на риска;
- Повишаване на конкурентоспособността на регионите, чрез иновации, образование, култура, туризъм, мултикултурен диалог и съхраняване на регионалната идентичност и богатото културно наследство;
- Подобряване на системата на управление, увеличаване на административния капацитет и сътрудничество и справяне с проблемите на сигурността (МРРБ,2010).

4.2.2. Програма за трансгранично сътрудничество „Румъния-България“ 2007-2013 и 2014-2020

Програма Interreg V – A, по-известна като трансгранична програма „Румъния-България“, е финансирана от Европейския фонд за регионално развитие. Като характерна трансгранична програма, тя си поставя за цел развитието на граничната зона между двете страни, чрез финансиране на съвместни проекти. В момента приключва вторият програмен период – 2014-2020, като първият период (2007-2013) съвпада с приемането на двете страни в Европейския съюз.

Програмата „Румъния-България“ е изготвена с ясната представа за синергия с Дунавската стратегия и се старее да допринесе за нейните 4 стълбове (вж. 3.1.1). През последния програмен период се обръща и по-специално внимание на възможностите за колаборация с друга важна за региона програма – тази за транснационално сътрудничество „Дунав 2014-2020“. Като пространствен обхват трансграничната програма се фокусира изцяло върху областите по протежението на реката. Тя покрива 19.8% от територията на двете държави (69 285 km²), като близо 58% принадлежи на Румъния, а близо 42% на България.

Основните стратегически цели в програма „Румъния- България“ 2007-2013 са конкретизирани в пет специфични направления: *подобрена инфраструктура, подобрена информативност, опазване на околната среда, икономическо развитие и социално и културно сближаване*. В следващия програмен период специфичните цели отново са пет, но имат съдържателни разлики. Основният фокус се измества от взаимодействието между хора и услуги към разрешаване на екологични проблеми. Впечатление прави, че нов акцент в бъдещата реализация на програмата е транспортната инфраструктура с основен фокус върху дунавския плавателен път. За тази цел ЕС заделя над 45% от всичките средства по програмата (ес.еуроа..., 2021).

4.2.3. Същност и значение на Оперативните програми за развитието на Дунавския регион в България

Разгледаните до момента европейски програми са съсредоточени изцяло върху развитието на Дунавския регион и отключването на неговия стратегически потенциал. Тяхната роля е от съществено значение, но не е достатъчна. Необходима е синергия между

конкретните финансови механизми, насочени към развитието на региона и всички останали общоевропейски такива. В България такава роля играят оперативните програми. Те са обезпечени чрез споразумение за партньорство с ЕС, като в последния програмен период (2014-2020) са определени четири стратегически взаимно допълващи се приоритета: *Образование, заетост, социално приобщаване и здравеопазване за интелигентен растеж; научни изследвания, иновации и инвестиции за интелигентен растеж; свързаност и зелена икономика за устойчив растеж; добро управление и достъп до качествени обществени услуги* (Шикова, 2015). Всички конкретни приоритетни цели имат директна или индиректна връзка с развитието на региона и кореспондират с целите на Дунавската стратегия.

През отминалия програмен период могат да се отличат редица проекти, които допринасят за подобряването на благосъстоянието в региона. Сред тях един от най-значимите е изграждането на втория мост на Дунав край Видин. Инвестиционният потенциал на Северозападния регион би се повишил значително при доразвиване на довеждащата инфраструктура към моста и приемане на България и Румъния в шенгенското пространство.

Друг важен аспект от инвестиционната политика в региона е подобряването на плавателния капацитет на реката. ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. реализира проект свързан със създаването на речна информационна система в българската част на Дунав – „БУЛРИС“.

По отношение на замърсяването на околната среда и водите, ОП „Околна среда“ реализира проекти за изграждане на пречиствателни станции за отпадни води, депа за отпадъци, канализация и цялостни интегрирани проекти във водния сектор на дунавските градове. През периода 2007-2013 г. в община Видин се осъществява проект за изграждане на регионална система за управление на отпадъците. Изградените инсталации обслужват население в размер от 101 018 жители. Изградени са и регионални системи за управление на отпадъците в регионите Добрич и Никопол. В Добрич новопостроените съоръжения обслужват над 180 хил. жители, а в Никопол над 106 хил. (МОСВ, 2015).

Важно е да се спомене, че с изброяването на по-мощните не се изчерпват всички значими за региона проекти. Необходимостта от синергия и приемственост в проектната дейност са гарантирани от европейските, макрорегионалните и национални стратегически документи, но на практика те зависят пряко от дейностите на техните публични и частни изпълнители.

4.3. ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИ АСПЕКТИ НА ДЕБАТА ЗА ТРЕТИ МОСТ НАД РЕКА ДУНАВ

Преодоляването на значителните диспропорции в развитието на Дунавския регион до голяма степен зависи от модернизирването и доразвиването на инфраструктурата в Долен Дунав. Граничният характер на българската част от реката прави двустранното сътрудничество с Румъния задължително за реализацията на повече мостови съоръжения. От организационна гледна точка това води до редица ограничения по отношение на

идейните, предпроектните и същностните строителни дейности. Може да се каже, че това е една от основните причини за значителното забавяне в строежа на нов мост.

След завършването на втория дунавски мост по българо-румънската граница край Видин (2013 г.), като основни идейни проекти за нови мостове изпъкват: втори мост Русе – Гюргево, Оряхово – Бекет и Силистра – Кълъраш. Това са вариантите и според Плана за действие на Европейската комисия за изпълнение на Дунавската стратеги. Представители на местната власт, НПО и частни кръгове в Румъния и България лансират и други, алтернативни идеи. В това число: мост Оряхово – Бекет, Никопол – Турну Мъгуреле и Свищов – Зимнич. През 2015 г. Министерството на транспорта публикува четири обсъждани местонахождения за строителство на нови мостове, заедно с обсъжданите и избрани техни маршрути.

От стратегическа гледна точка, всеки нов мост над реката би оказал положително въздействие върху търговско-икономическите и социални дейности в региона. С оглед на финансовите и институционални ограничения обаче, се появява необходимостта от анализ и класифициране на различните варианти по приоритетна важност на изпълнение.

Проектът Силистра – Кълъраш има значителна международна и регионална значимост. Меридионалната транспортна активност в западната половина на Черноморското крайбрежие (Източна България) и прилежащите му региони през последните две-три десетилетия, все повече се засилва. В радиус от около 200 km от Кълъраш, в Югоизточна Румъния, относително равномерно са разположени градове със значителен социално-икономически потенциал. В рамките на по-широк пространствен обхват от около 500 km на север може да се добави и връзката с молдовската столица

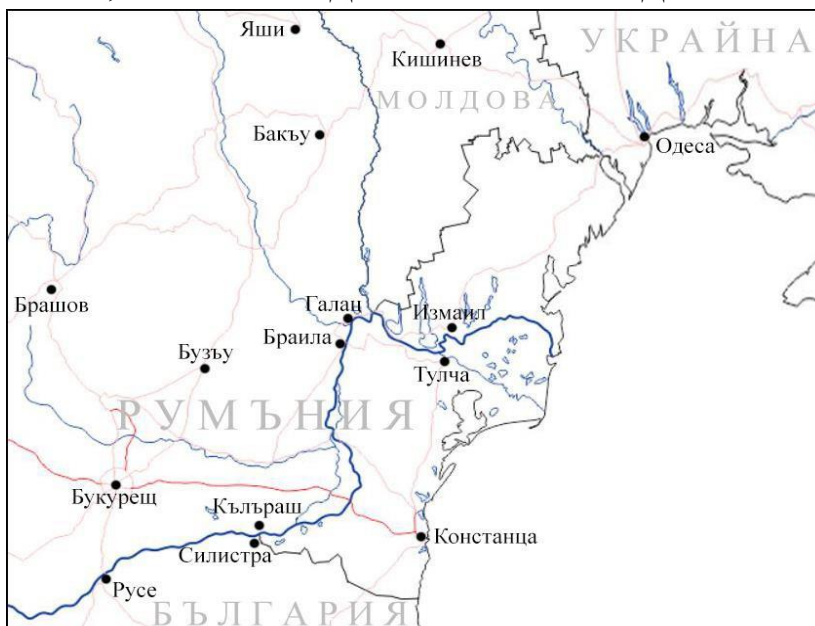
Кишинев (700 хил.) и украинския черноморски град Одеса (1 мил.) – *фиг.51*. Географското разположение на Силистра я поставя в непосредствена близост до двете най-развити в стопанско отношение административни области на Румъния – Букурещ и Констанца, както и до още четири с водещо регионално значение Браила, Тулча, Кълъраш и Яломица. Общият им демографски потенциал е близо 4 млн. души, което е над 20% от населението на страната. Симетрично разположението от българската страна на реката административни области – Русе, Силистра, Разград, Шумен, Добрич и Варна имат от два до три пъти по-малък потенциал, като с относително равностойни данни се отличават Варна и Русе.

Идеята за мост Силистра – Кълъраш има няколко конкретни предимства. На първо място е високата степен на проектна готовност за реализацията му. Силистра разполага с готов проект за метален мост. Проектът е с одобрен ОВОС и е съгласуван както с общия устройствен план на Силистра, така и с този на Кълъраш (silistra.govern..., 2010).

Реализацията на идеята за мост между Силистра и Кълъраш е пряко обвързана с подобряването на прилежащата инфраструктура от двете страни на реката. С особено значение за пътно транспортната мрежа на България е развитието на път 1-7, който трябва да осъществи скоростна връзка на Силистра с Лесово и ГКПП Лесово-Хамзабейли (Турция). Въпросното трасе е класифицирано като първокласен път от републиканската мрежа, общата му дължина е приблизително 330 km и преминава през територията на пет административни области – Силистра, Шумен, Бургас, Сливен и Ямбол. Значимостта му

се подчертава и от връзката, която прави с трасетата на двете основни магистрали от бъдещия магистрален пръстен на страната- „Хемус“ и „Тракия“, както и с два други първокласни пътища Варна – Русе и София – Бургас (фиг. 52).

Фигура 51. ГЛАВНИ ГРАДОВЕ В СЕВЕРОИЗТОЧНА БЪЛГАРИЯ, ЮГОИЗТОЧНА РУМЪНИЯ, ЮЖНА МОЛДОВА И ЮГОЗАПАДНА УКРАИНА



Фигура 52. ПЪРВОКЛАСЕН ПЪТ 1-7 И ОБЩИНИТЕ НА ИЗТОЧНА БЪЛГАРИЯ



Източник: Русев (2014)

В допълнение към развитието на път 1-7 в България, неизбежно трябва да се подобри и състоянието на неговото продължение в Румъния – национален път 21 между Кълъраш и Браила. Над 2/3 от въпросния път е важна връзка между два европейски коридори – Е60

и Е87. Чрез подобряване на експлоатационните му характеристики и свързването му чрез мост с българското трасе, той би се превърнал в алтернатива на основното трасе на Е87.

Осигуряването на мостова връзка между Силистра и Кълъраш, както и оптимизиране на довеждащата към него инфраструктура би допринесло и за облекчаването на стратегически важните евро-коридори № 4 и № 9. Паралелно с това, развитието на ЖП транспорта по направлението, оптимизирането на техническия капацитет на силистренското пристанище и подобряване на характеристиките на дунавския плавателен път, би превърнало Силистра в модерен транспортен хъб със стратегически важно значение за развитието на Североизточна България.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В резултат на проведените в дисертационната работа изследвания и анализи могат да се формулират следните изводи:

– В методологичен план спецификите на макрорегионалните изследвания задължават употребата на широк спектър от интердисциплинарни научни направления. Водеща роля в изследването има геостратегията, която може условно да се представи в контактната зона между география, история, социология, право, политология, икономика, културология, екология, мениджмънт, военно дело и много други науки.

– Концептуалните основи на европейския интеграционен процес са свързани с прилагането на принципи от съвършено нов подход в междудържавните отношения – партньорство, солидарност, субсидиарност, кохезия, стратегическо планиране и програмиране и др. От тази гледна точка геостратегията може да се разглежда в друга, различна от традиционното геополитическо тълкувание, светлина – в смисъла на регионална политика от наднационален мащаб.

– Интеграцията в Европейския съюз може да се определи като най-високото ниво на сътрудничество. Изследването на Стратегията на ЕС за Дунавския регион и нейното планиране и действително прилагане на терен са с водеща роля за открояването на проблемните аспекти в актуалното състояние на региона и ключовите фактори за ефективното му бъдещо развитие.

– Стратегическата значимост и потенциал на река Дунав са осъзнати още от Древността. Морфо-хидрографските характеристики на нейния басейн, предопределят векторното дифузно движение между континенталния Изток и Запад. С трайното приобщаване на реката към т. нар. Дунавски лимес на Римската империя, дунавските провинции претърпяват икономическа и инфраструктурна трансформация, наложена от римския цивилизационен модел, която води до трайни последици за съвременната инфраструктурна и селищна мрежа в дунавските страни. Сред върховете достижения на римските архитектурни концепции и военно-стратегическа мисъл са двата изградени моста – Траяновият и Константиновият.

– В исторически план до 20 век нееднократно статутът на реката се мени от пограничен регион на противостоене между „великите сили“, до вътрешна водна артерия. След попадането на страните от Среден и Долен Дунав в съветската орбита на влияние, реката се превръща в една от основните оси на т. нар. социалистическа икономическа интеграция. Относителното намаляване на политическото напрежение между

социалистически и капиталистически страни в Дунавския басейн през 60-те години на миналия век съвпада с усъвършенстването на речните транспортни технологии и съпътстващата ги инфраструктура. Това спомага за растеж на корабоплаването и стокообмена, което води до нарастване на стопанска значимост на реката за регионите на Централна и Югоизточна Европа.

– Променените обществени условия за развитие в Източна Европа след 1989 г., новите междудържавни граници, конфликтът в бивша Югославия и редица други процеси на социално-икономическа трансформация се отразяват отрицателно върху условията за корабоплаване и търговия, особено по долното течение на р. Дунав. Тенденцията към намаление на дунавския товарооборот се запазва и през следващите десетилетия, като за това все по-силно влияние започват да оказват и други причини с по-общ глобален характер: намаляването на относителния дял на първичния и вторичния сектор в световното стопанство; намаляване значимостта на енерго- и суровиноемките промишлени отрасли; появата на алтернативни и конкурентноспособни способности за транспортиране на стоки чрез железопътен, автомобилен, въздушен и комбиниран транспорт; задълбочаване на континенталните интеграционни процеси, водещи до намаляване на сухоземните търговски бариери и др.

– Условия за частично преодоляване на посочените неблагоприятни тенденции пред общия речен товарооборот по Дунав възникват едва след поэтапното (2004, 2007 и 2013 г.) приемане на нови страни-членки на ЕС от региона. През периода 2005-2010 г. се наблюдава втори пиков период в търговско-икономическите взаимоотношения по реката, последван от спад и застои до относително ниски транспортно-търговски нива. Изключение на фона на общия спад в дунавския товарооборот прави съседна Румъния, която съхранява силни позиции. Една от причините за това е значимото участие на страната по отношение на комбинираните превози между Черно море и Дунав.

– Разпадането на социалистическата система води до значими изменения в континенталните интеграционни отношения между Изтока и Запада под егидата на пространствено разрастващата се приобщаващата кохезионна концепция на Европейския съюз и отбранителния военнополитически блок на НАТО. Мощен импулс за все по-значимата роля Дунав става свързването ѝ с другите части от европейската речно-канална система през 1992 г. с изграждането на канала Рейн-Майн-Дунав.

– По бреговете на реката и нейните притоци са изградени милионни градски агломерации, към които гравитират екологоемки производства, интензивно крайградско земеделие и животновъдство. Това подлага на силен антропогенен натиск почвените и горските ресурси. Особено неблагоприятна е високата степен на замърсяване на главното речно русло. Все още в страните от Долен Дунав не са решени в достатъчно висока степен неблагоприятните екологични тенденции. Замърсяването на водите в Дунавския водосборен басейн придобива първостепенно значение за прилежащите територии и страни. Особено неблагоприятни последици предизвиква застрашеното биоразнообразие сред речната флора и фауна, като водеща роля за това играе органичното замърсяване и предизвиканите от него значителни промени в речния кислороден баланс. Високи са рисковете за водоснабдяването на крайречните селища, качеството на водите за

напояване и индустриални цели, отражението на проблема върху развитието на туризма и други стопански сектори.

– През последните десетилетия се наблюдава трайна тенденция към намаляване на абсолютния брой на населението в Дунавския регион. С най-голям спад се отличават страните от Долен Дунав. Въпреки намаляващия абсолютен брой на населението, в региона като цяло е налице около 1,6 пъти по-висока демографска гъстота в сравнение със средните ѝ стойности на континента.

– Дунав е една от основните оси в съвременното развитие на Европа. Водосборният басейн на река Дунав обединява страни с различен общ потенциал и степен на социално-икономическо развитие. Сред първостепенните фактори, катализиращи контрастите трябва да се отбележат последиците от идеологическото, политическото и икономическото разделение на Европа след Втората световна война. От геоикономическа гледна точка има основания да се използва по-общо деление в региона – на Горен и Долен Дунав.

– Социално-икономическото развитие на страните, както и усвояването на интеграционния потенциал на реката, са в пряка зависимост от степента на развитие на прилежащата транспортна инфраструктура. Акцент в това отношение имат транспортни съоръжения като изкуствени речно-канални връзки, пристанища, корабен флот, мостове, шосейна и железопътна мрежа, осигуряваща възможности за комбинирани превози в хинтерланда на големите пристанища. Едно от най-ярките доказателства за дифузни различия между Горен и Долен Дунав е степента на насищане с мостове по главното направление на реката. В горното ѝ течение тя е около 10 пъти по-голяма в сравнение с долното. Българският участък между Видин-Русе е най-голямото разстояние между два съседни дунавски моста.

– В България също се наблюдават значителни диспропорции в развитието, както по оста север-юг, така и на ниво NUTS 2, крайдунавските области и общини. Граничният характер на българската част от реката прави двустранното сътрудничество с Румъния задължително за развитието на региона. С особено значение е изграждането на нови мостове между двата бряга. Идеята за приоритетно изграждане мост Силистра – Кълъраш има няколко конкретни предимства, в сравнение с другите варианти: възможност за алтернатива на все по-засилващата се меридионална транспортна активност по западното черноморско трасе, геостратегическото разположение на Силистра в непосредствена близост до най-развитите румънски административни области и наличието на готов проект, съгласуван с общия устройствен план и с одобрен ОВОС.

– Геополитическото положение на Дунавския басейн предопределя неговата интеграционна историческа роля. Реката обединява народи от различни езикови и религиозни групи. Това придава на региона ключово място и значимост в модерната кохезионна политика на ЕС в Средна и Югоизточна Европа. Освен като историческа природна бариера р. Дунав играе все по-важна роля на културно-цивилизационна и търговско-икономическа ос между северозападната и югоизточната периферия на Европа. Нейно естествено продължение са акваториите на Северно, Балтийско и Черно море. Новите транспортни технологии за комбинирани речно-сухопътни превози

създават възможности за своеобразно продължение на дунавската търговия към Източното Средиземноморие и Близкия изток.

– Основното пространствено предизвикателство пред Стратегията на ЕС за Дунавския регион е преодоляването на диспропорциите между страните от Горен и Долен Дунав. За целта са необходими нови подходи по отношение на законодателство, регулации и институции за прилагане на Стратегията. В настоящия ѝ вид тя разчита на съществуващи регионални звена, от които се очаква да се борят с комплексни транснационални проблеми. Според нас тя е нискоефективна по отношение на прилагането ѝ спрямо страните от Долен Дунав, като е необходима промяна във функционалната ѝ структура. Необходима е концептуална преоценка и методологично преосмисляне на начина, по който се задават, реализират и наблюдават формулираните цели и тяхното изпълнение. Дунавската стратегия трябва да придобие ясен институционален характер с конкретно финансиране, което да спомогне за повишаване на управленската ефективност и по-висока резултативност. Новата институция трябва да е в центъра, да катализира мощни интеграционни импулси и да посредничи в отношенията между страните от Дунавския регион.

– Програмата за транснационално сътрудничество „Дунав“ 2014-2020 изцяло припокрива целите на Дунавската стратегия, но разполага с твърде ограничен бюджет, за да се превърне във водещ финансов инструмент за реализацията им. При обобщение на данните от целия програмен период се вижда, че България се нарежда сред страните с най-слаба инициативност по програмата. Това основно се дължи на слабото и недостатъчно разпространение на информация за програмата от страна на МРРБ, липса на организационен капацитет от страна на потенциалните бенефициенти и липсата на инициативност от крайдунавските общини.

НАУЧНИ ПРИНОСИ

1. Предложен е научнообоснован алтернативен модел на вътрешно разделение на Дунавския регион, основан не на традиционни природногеографски критерии (Горен, Среден, Долен), а на съвременни социално-икономически и културно-политически критерии, показващи степента на развитие на страните в него (Горен, Долен Дунав).

2. Представени са резултатите от проведено сравнително комплексно изследване на динамиката, стоковата и тонажната структура на дунавския речен товарооборот в качеството им на индикатори за дифузните изменения в степента на социално-икономическо развитие на страните от Дунавския басейн.

3. Изготвен е задълбочен критичен анализ и конкретни предложения, засягащи структурата, приоритетите и ефективността на европейски механизми за развитие на Дунавския регион с основни акценти върху: Стратегията на ЕС за Дунавския регион; Програмата за транснационално сътрудничество „Дунав“ 2014-2020; програмите за трансгранично сътрудничество „Румъния-България“ (2007-2013; 2014-2020). В тази връзка се изяснява отражението им върху развитието на страните от Долен Дунав и България (по-конкретно придунавските области, общини и градове), като са предложени

структурни и организационни промени, целящи оптимизиране на целевите дейности в следващия програмен период 2021-2027.

4. Предлага се научно-обоснован вариант за трети българо-румънски мост над Дунав при Силистра, като се представя детайлна сравнителна информация за преките и мултиплициращите се комплексни ползи за ефективното регионалното развитие придунавските области и общини и оптимизиране на регионалните социално-икономически баланси във вътрешната периферия на Източна България.

Благодарности: *Изказвам своята благодарност за предоставената ми възможност да защита дисертационната си теза в СУ „Св. Кл. Охридски” и по-конкретно на научния ми ръководител проф. Марин Русев, членовете на катедра „Регионална и политическа география“ и другите катедри от Геолого-географски факултет, от преподаватели и изследователи в други факултети на СУ „Св. Кл. Охридски“, както и на управата и сътрудниците в Института за Дунавския регион и Централна Европа (IDM) във Виена и агенция „Параходство българско речно плаване“ в Русе.*