



ВЪЗМОЖНОСТИТЕ ЗА „СИНЬО“ РАЗВИТИЕ, МОРСКИЯТ ТРАНСПОРТ И ФОРМИРАНЕТО НА МОРСКАТА ПОЛИТИКА НА Р БЪЛГАРИЯ

Антоанета Кирова¹, Боян Медникаров²
akirova@vtu.bg, bobmednikarov@abv.bg

¹*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”,
ул. „Гео Милев” №158, София 1574,*

²*Висше Военноморско училище „Никола Й. Вапцаров”,
Варна, ул. „Васил Друмев” №73
БЪЛГАРИЯ*

Ключови думи: „синя“ икономика, инвестиционни инициативи, европейско финансиране, трансгранично сътрудничество, морска политика

Резюме: „Синият растеж” представлява дългосрочна стратегия за подкрепа на устойчивия ръст в морския транспорт и морския сектор като цяло. Като двигатели на европейската икономика, моретата и океаните представляват огромен и неоползотворен потенциал за иновации и растеж. Приносът на „синята” икономика за постигане на целите на стратегия „Европа 2020” в частта ѝ интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж представлява около 5.4 милиона работни места, генерирана брутна добавена стойност от близо 500 милиарда евро годишно¹. Очакванията са до 2020 г. те да нараснат съответно на 7 млн. души и близо 600 млрд. евро. За инвестиционни инициативи за насърчаване на „синята” икономика в ЕС през 2017 г. са отделени 14.5 млн. евро, а 8 млн. евро ще бъдат предоставени като първоначални субсидии за проекти с висок потенциал в нововъзникващи „сини” сектори. С близо 6 млн. евро ще бъдат подпомогнати проекти в държавите-членки на ЕС за развитие на трансграничното сътрудничество в морската индустрия. Сред големите инициативи на ЕС е насочването на повече от 250 млн. евро през 2017 г. за финансиране на морските изследвания, като сумата включва 40 млн. евро за подпомагане на водния транспорт за намаляване на вредните емисии, както и 30 млн. евро за морска енергия. Европейски средства в размер на 50 млн. евро пък ще подкрепят инициативата BlueMED за сътрудничество за здраво, продуктивно и устойчиво Средиземно море чрез наука и изследвания.

Увод

Значението на Световния океан за развитието на съвременната цивилизация е безспорно. От дълбока древност до наши дни той осигурява съществуването на стотици милиони хора като източник на храна и енергия, среда за търговия и съобщения и като възможности за развлечение и туризъм в крайбрежните райони. Това в особена сила важи за Европа, която като морски континент е заобиколена от два океана (Атлантически и

¹ https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_en

Северен ледовит) и четири морета (Средиземно, Балтийско, Северно и Черно море) и притежава брегова линия с дължина близо 70 000 км. Двадесет от общо 25-те страни-членки на Европейския съюз (ЕС) са крайбрежни или островни държави, като 90% от неговата външна и над 40% от вътрешната му търговия се извършват по море. Така морският сектор и морските ресурси се оказват решаващи за европейската икономика, обединяваща най-големия в света търговски флот, над 1200 пристанища, високотехнологична корабостроителна индустрия, крайбрежен туризъм и намираща се в много силна зависимост от пренасянните по море енергоизточници.

Отчитайки огромното икономическо значение на Световния океан, както и множеството проблеми, свързани с изчерпването на морските ресурси, замърсяването и опустошаването на околната среда, промените в климата, повишаването на морското ниво, бурите, ерозията на крайбрежните ивици и нелегалните дейности (от трафика на хора до контрабандата и тероризма), Европейската комисия предприе решителни стъпки за създаване на политиката за насърчаване на морската икономика и осигуряване на необходимата защита на морската околна среда. В резултат на тези усилия се появи т.нар. Интегрираната морска политика (ИМП)¹, която предвижда прилагането на цялостен подход към всички политики на ЕС, свързани с моретата и океаните. Основана на идеята, че Съюзът може да извлече по-голяма полза от моретата и океаните с по-малко въздействие върху околната среда чрез координиране на своите политики. ИМП обхваща такива различни области като рибарство и аквакултура, морско корабоплаване и пристанища, морска среда, морски изследвания, енергия от разположени в морето инсталации, корабостроене и индустрии, свързани с морето, морски надзор, морски и крайбрежен туризъм, заетост, развитие на крайбрежните региони и външни отношения в морското дело.

ИМП има амбицията да потърси решение на фундаментални за ЕС проблеми като:

- Как да се осигури устойчивото развитие² и конкурентоспособността на европейската икономика не само в морския транспортен сектор (корабоплаване, пристанища, корабостроене и кораборемонт), но и в бързо разрастващите се индустрии като "синята биотехнология"³, океанския мониторинг и морската роботика, модерните аквакултури, круизните плавания и морския енергиен сектор.
- Как да се формират необходимите знания за океаните и моретата чрез провеждане на целенасочени научни изследвания и развитие на подходящи технологии и как да се използват тези знания, за да се осигури съхраняването на океанските ресурси и да се спре унищожаването на околната среда.
- Как максимално да се увеличи качеството на живот в крайбрежните региони и да се стимулира развитието на устойчив крайбрежен туризъм.
- Какви инструменти да се използват за по-добро управление на морските дела на регионално, национално, европейско и международно ниво и как да се насърчава сътрудничеството между европейските държави за съвместни дейности в открито море.

¹ Вж. http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/bg/displayFtu.html?ftuid=FTU_3.3.8.html – Бел. Авт.

² Устойчивото развитие заема централно място в дневния ред на ЕС. Вж. Съобщение от Комисията до Съвета и Европейския парламент за прегледа на Стратегията за устойчиво развитие: платформа за действие" – COM (2006) 658 окончателен (<http://eur-lex.europa.eu/>; <http://www.consilium.europa.eu/>; <http://www.europarl.europa.eu>, 12.04.2008). – Бел. авт.

³ "Синята биотехнология" се свързва с новите продукти от експлоатацията на богатото морско биоразнообразие, което има дългосрочен потенциал. Оценява се, че морските биотехнологии ще дадат своя принос за много индустриални сектори - от аквакултурите до здравеопазването и от козметиката до хранителните продукти. Вж. Фонов доклад № 10 "Морска биотехнология" (http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc_en.html), 12.04.2008. – Бел. авт.

- Как да се поддържа и развива европейското морско наследство и да се утвърди морската идентичност на Европа.

Основно послание на ИМП е, че ЕС не може повече да си позволява да разглежда океаните и моретата на секторна основа. Пред Европа стои предизвикателството да се постигне много по-високо ниво на взаимодействие между различните морски секторни политики и да се потърси синергетичен ефект при експлоатацията и опазването на Световния океан. Принципите на доброто управление налагат необходимостта от цялостна, междусекторна и мултидисциплинарна политика. За постигането ѝ е необходимо да се засили сътрудничеството и да се насърчават ефективната координация и интеграция на всяка една от политиките, свързани с океаните и моретата, на всички нива.

При формирането на основите на интегрирана морска политика на ЕС се отчитат две съществени характеристики на морската среда:

- На първо място - *глобалната природа на океаните*, която е причина както за сътрудничество, така и за конкуренция между държавите. Ето защо за да се регулират дейностите в областта на морското дело в интерес на устойчивото развитие в глобален мащаб са необходими универсално приложими правила. От друга страна, обаче, експлоатацията всяка част от океаните и моретата може да изисква своя специфична регламентация и администриране. Това очевидно противоречие показва нагледно защо глобалната природа на океаните представлява сериозно предизвикателство пред създателите на новата политика.
- Второто предизвикателство, което доброто управление на морските дела трябва да преодолее е свързано с *многобройните участници в усвояването и опазването на ресурсите на Световния океан*. Множеството секторни политики възникват и съществуват на всички нива на управление - на ниво ЕС, национално, регионално и местно¹. Ето защо предложенията за действия следва да се обсъждат от всички участници от различните страни, агенции и международни организации.

В тези условия ключово значение придобива концепцията за т.нар. „син растеж“, които представлява дългосрочна стратегия за подкрепа на устойчивия ръст в морския сектор като цяло и в частност на морския транспорт, основана на потенциала за развитие. Приносът на „синята“ икономика за постигане на целите на стратегията "Европа 2020" в частта ѝ интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж представлява около 5.4 милиона работни места, генерирана брутна добавена стойност от близо 500 милиарда евро годишно². Очакванията са до 2020 г. те да нараснат съответно на 7 млн. души и близо 600 млрд. евро.

Според определението на Световната банка „...Синият растеж или екологично устойчивият икономически растеж е базирана на океаните стратегия за поддържане на икономическия растеж и създаването на работни места, необходими за намаляване на бедността в условията на влошаване на ресурсните ограничения и климатичната криза“³. В този смисъл е налице различие със „зеления растеж“, определен като "икономически растеж, базиран на използването на природни ресурси, при което

¹ Вж. Фонов доклад № 11 "National Approaches to Maritime Affairs Member State Expert Group on Maritime Policy" (http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/suppdoc_en.html), 21.03.2008. – Бел. авт.

² Източник: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_en

³ The potential of the Blue Economy: Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries, Report of the World Bank, Източник: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/26843>

замърсяването и въздействието върху околната среда са сведени до минимум¹. Двете стратегии предполагат достатъчна степен на устойчивост, тъй като са отчетени рискове при управлението на околната среда и са предвидени необходимите ресурси за преодоляване на рисковите събития.

Стратегията „син растеж“ е мултикомпонентна и включва сектори с висок потенциал за създаване на устойчиви работни места, като „аквакултури“, крайбрежен туризъм, морски биотехнологии, енергия от океаните и минно дело по морското дъно. Друг съществен компонент на стратегията е „Знания“, свързан с подобрен достъп до информация, свързана с моретата, морското пространствено планиране и интегриран мониторинг за повишена сигурност и безопасност на морските дейности. Специфичен компонент са и стратегиите за развитие на морските басейни, които гарантират подходяща среда и включват мерки за насърчаване на сътрудничеството между отделните държави в Общността и извън нея. Тя е насочена към морските зони (водите, попадащи под тяхната юрисдикция и тези, за които са налице суверенни права за проучване и експлоатация, опазване и управление на живи и неживи морски ресурси).

Основните предизвикателства върху устойчивостта на „синьото“ развитие са следните:

- Липса на устойчивост в извършването на някои морски дейности, например риболова, в резултат на лошо управление на достъпа до рибни запаси при едновременно нарастващо търсене²;
- Физически изменения и унищожаване на морските и крайбрежните зони, дължащо се на ускорено строителство, обезлесяване и пр. Крайбрежната ерозия също разрушава инфраструктурата и поминъка;
- Замърсяването на моретата и океаните, под формата на отпадъчни храни, липса на системи за канализация, пластмасови опаковки и др.;
- Влияние на климатичните промени, под формата на покачване на морското равнище или дългосрочни, като промени в температурата на моретата, повишена киселинност и големи течения, застрашаващи морската флора, фауна, както и живота на хората, зависещи от морето;

Един от основните компоненти на стратегията за „синьо“ развитие е крайбрежният и морският туризъм - най-големият свързан с морето отрасъл по брутна добавена стойност и заетост, с предвиждания за увеличение с 2 - 3% до 2020 г., показва проучване на ЕК. За 10 години – от 2010 до 2020 г., от круизния туризъм се очаква да създаде 100 000 нови работни места.

Очакванията за „син“ растеж са от порядъка на приходи от над 2.5 трилиона евро до 2030 г. По тази причина, Европейската политика предприема следните подкрепящи мерки:

- Комюнике на ЕК под надслов „Иновации в синята икономика: реализиране на потенциала на нашите морета и океани за създаване на нови работни места и осигуряване на растеж“ (COM(2014) 254/2 (13/05/2014))
- Инициатива за устойчиво развитие на „синята“ икономика на Западното крайбрежие на Средиземно море (19/04/2017)
- Морски знания 2020: пътна карта

¹ Пак там

² Според данни на ФАО на ООН, приблизително 57% от рибните запаси са напълно експлоатирани, а останалите 30% са обект на свръхексплоатация или се нуждаят от възстановяване (FAO 2016). Част от рибните запаси са и обект на незаконен, недеklarиран и нерегулиран риболов, т.е. приблизително 11-26 млн. т улов е незаконен

1. Източници за финансиране на „син“ растеж на европейската икономика

Възможностите за финансиране на интегрираната морска политика, изразени от Комисията, Съвета и Европейския парламент съгласно Регламент 508/2014 са следните¹:

- Годишна работна програма с общ бюджет в размер на 259 млн. Евро за периода 2014-2020 г.
- Допълнително финансиране в размер на 71 милиона Евро в рамките на многогодишния финансов период на ЕС 2014-2020 г. (Европейските структурни и инвестиционни фондове);
- „Хоризонт“ 2020;
- LIFE +;
- COSME

Изграждането, модернизацията и развитие на устойчива транспортна система в ЕС продължава и през новия програмен период 2014-2020. Повишаването на ефективността на свързване на инфраструктурната мрежа, премахване на „тесни места“ в нея, намаляване на задръстванията, на нивата на шум и замърсяване, подобряване на безопасността и насърчаване употребата на екологосъобразни видове транспорт може да бъде постигнато в България чрез изпълнение на проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014–2020“ (ОПТТИ)². Общата цел на програмата съответства на нуждите на сектора и на приоритетите на националната транспортна политика. С изпълнение на транспортни проекти по ОПТТИ би се осигурила приемственост и последователност на вложените инвестиционни разходи от предходния програмен период (2007-2013), както и ще се изградят основната мрежа и трансграничните връзки по TEN-T. За осигуряване на устойчива транспортна система в страната ни се насърчава развитието на пристанищата, както и на мултимодалните транспортни връзки. За целта е налице възможността за взаимно допълване на възможностите за финансиране по ОПТТИ, Кохезионния Фонд и ЕФРР.

„Хоризонт 2020“ е нова за настоящия период рамкова програма, която обединява досегашни програми и инструменти, финансиращи научни изследвания и разработване на нови технологии, а именно Седма рамкова програма за научни изследвания и технологично развитие, дейностите, свързани с иновациите от Рамковата програма за конкурентоспособност и иновации и Европейския институт за иновации и технологии. „Хоризонт 2020“ е отворена за проекти от всички страни на ЕС, като отличителна страна на програмата е стремежът ѝ да осигури симбиоза и взаимно допълване на трите ѝ приоритетни стълба - върхови научни постижения, водещи позиции в промишлеността и обществени предизвикателства. Устойчивостта в областта на водния транспорт, с нейните три измерения (икономически, екологични и социални) остава ключово предизвикателство в сферата на водния транспорт, като същевременно е продължен фокусът върху морската безопасност. Осъществяването на търговско сближаване между държавите от ЕС и останалата част на света е много важен процес, от една страна за повишаване конкурентоспособността на вътрешно европейския пазар за морски транспорт, използване на вътрешни водни пътища, включването на по-малки пристанища в обслужването, въвеждане на комбинирани превози и др.

Очакват се качествени промени в сферата на влияние на водния транспорт върху околната среда, усъвършенстване използването на енергийни ресурси, включително и

¹ Източник: <https://www.eufunds.bg/archive/documents/1420630753.pdf>

² Източник: <http://www.optransport.bg/page.php?c=209>

алтернативни горива, по-чиста околна среда и по-висока морска сигурност и безопасност.

Програмата предвижда ЕС да остане световен лидер в областта на дизайн, производството и експлоатацията на морски търговски кораби, но конкуренцията в това отношение е глобална и изключително интензивна. За целта се предвиждат иновации и прилагане на нови концепции в корабостроенето, нови модели на експлоатация, както и устойчиво използване на морски и океански ресурси.

Социалните измерения касаят развитието на нови умения в човешкия фактор, при същевременно отчитане на потребностите на моряшкия труд и предприемане на съответните мерки на национално и европейско равнище.

Отчитайки огромния потенциал на водния транспорт в областта на намаляване на разходите за енергия, както и на замърсяванията на околната среда се предвижда постепенно въвеждане на електрификация във водния транспорт, горива, базирани на метанолови прогресиращи системи за съхранение на енергия, вкл. хибридни източници на енергия. Ще се развият, демонстрират и оценят иновативни технологии за намаляване замърсяването и предварително предупреждаване на опасността от вредни емисии. За тези приоритети ще бъдат отделени от 5 до 9 млн. евро, в резултат на което се очаква 80% намаляване на замърсяването, 50% намаляване на парниковите газове и като цяло увеличаване на енергийната ефективност.

Друго предизвикателство във водния транспорт, към което се обръща програмата, е внедряването на нови олекотени материали и конструктивни принципи, с което като цяло се намалява собственото тегло на корабите и се увеличава ефективността от експлоатацията им. Основен акцент се поставя на изпитването срещу рисковете, като опасности от възпламеняване, като същевременно се обръща внимание на жизнения цикъл на тези материали и се извършва пълния набор от необходимите научни изследвания и изпитания, с финансиране от порядъка на 7 до 9 млн. евро. Специфичното предизвикателство „Нови концепции за водния транспорт” предвижда увеличаване на ролята на комбинирания транспорт, повишаване морските превози на къси разстояния като цяло увеличаване надеждността на услугите с морски транспорт. Същевременно, подобно на въздушния транспорт, се предвижда повишаване участието на МСП в доставките в морския транспорт. В частта „Транспорт”, разпоредбите на МСЕ (CEF) също са фокусирани освен върху финансирането на железопътния транспорт също и на транспорта по вътрешноводни пътища (ВВТ), които са доказано екологични видове транспорт. Съгласно Регламент (ЕС) № 1315/2013, механизмът подкрепя дейности от общ интерес, като хоризонтални приоритети предвиждат инвестиции в пристанища от основната мрежа, морски магистрали и системи за управление на трафика.

За инвестиционни инициативи за насърчаване на „синята” икономика в ЕС през 2017 г. са отделени 14.5 млн. евро, а 8 млн. евро ще бъдат предоставени като първоначални субсидии за проекти с висок потенциал в нововъзникващи „сини” сектори. С близо 6 млн. евро ще бъдат подпомогнати проекти в държавите-членки на ЕС за развитие на трансграничното сътрудничество в морската индустрия. Сред големите инициативи на ЕС е насочването на повече от 250 млн. евро през 2017 г. за финансиране на морските изследвания, като сумата включва 40 млн. евро за подпомагане на водния транспорт за намаляване на вредните емисии, както и 30 млн. евро за морска енергия. Европейски средства в размер на 50 млн. евро пък ще подкрепят инициативата BlueMED за сътрудничество за здраво, продуктивно и устойчиво Средиземно море чрез наука и изследвания.

Процесът на адаптиране на подкрепата на ЕС за „синята“ икономика в новия програмен период, след 2020 г. е дискутирано на конференция, проведена в Талин, Естония, в рамките на естонското председателство на Съвета на ЕС, в края на 2017 г.

2. Възможности за устойчиво развитие на морския транспорт на Р България

Според статистически данни на НСБС¹, делът на морския транспорт в товарооброta по вноса, износа и транзита, за периода 2014-2016 г. е съответно превозите с воден транспорт съставляват съответно 48,3%, 44,8% и 48,2% от общия обем товари по вноса, износа и транзита. Това показва ролята на морския транспорт за националната икономика, но същевременно е налице колебание през отделните години, в посока намаление и непълно възстановяване.

Таблица 1
Обобщени данни за превозите с морски транспорт (период 2014-2016 г.)

Година	Обработени товари (хил. т)			Обработени контейнерни пратки (TEU)			
	Внос	Износ	Транзит	Внос	Износ	Транзит	Общо
2014	1970,1	4232,6	157,6	44974	37214	3226	85414
2015	1051,3	4454,2	1,1	53581	49344	3567	106492
2016	1016,0	4932,3	32,4	42558	36153	5824	83536

За Р България от съществено значение е Черноморското икономическо сътрудничество, резултатите от което до момента разкриват практическата полза и потенциала на този подход на регионалната политика на ЕС. Черноморското взаимодействие е инициатива „отдолу-нагоре“, насочена към укрепване на регионалното сътрудничество посредством конкретни проекти, използващи богатия инструментариум на ЕС. Важна цел е да се придаде добавена стойност на гражданите на региона, като същевременно се гарантира устойчивостта на околната среда. Опитът през последните години показва, че подпомаганата от ЕС за развитието на регионалното сътрудничество в Черноморския регион се осъществява в сложна среда, особено в настоящия геополитически контекст. Непрекъснатият напредък изисква последователното и активно участие на все по-голям брой участници, включително държави-членки на ЕС и страни партньори от региона². В рамките на Организацията за Черноморско икономическо сътрудничество (ОЧИС)³ са подписани Меморандуми за развитие на морски магистрали, морска инфраструктура, за интермодални конкурентоспособни комбинирани превози от типа РО-ЛА, фериботни и пътнически круизи, в стремеж за постигане на интегрирана морска политика, включваща морския транспорт, пристанищата, корабите и кораборемонта.

От друга страна е налице инициативата за регионално сътрудничество между страните около Черно море, стартирано от ЕС, разработена като гъвкава рамка за по-голяма съгласуваност и интегриран подход. Първата работна програма (в периода 2014-2015 г.) включва целева покана за Черноморския регион, с оглед подкрепяне на политическия диалог и засилване на сътрудничеството с изследователите от ЕС, в рамките на "Хоризонт 2020" и програмите за финансиране на партньорите.

¹ Източник: http://nsbs.bg/wp-content/uploads/2017/06/Statistika_NSBS_2014-2016.pdf

² Black Sea Synergy: review of a regional cooperation initiative, JOINT STAFF WORKING DOCUMENT, Brussels, 20.1.2015 SWD(2015) 6 final,

https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/swd_2015_6_en.pdf

³ Източник: <http://www.bsec-organization.org/aoc/Transport/Pages/ActionP.aspx>

3. Изводи относно, формирането на морската политика на Р България

В тези условия следва да се оценят и *реалностите с формирането на морската политика на Р. България*. Извършеният анализ¹ позволява да се обособят две противоположни тенденции:

От една страна за формирането на националната морска политика много силно благоприятно влияние оказва фактът, че в началото на XXI в. Черно-морският регион все по-осезаемо се превръща в обект на особено внимание от страна на глобалните сили, поради разбирането, че основните проблеми пред международната сигурност се свързват преди всичко с Близкия и Среден Изток². Освен това, значението на Черно море за настоящето и бъдещето на страната ни продължава да нараства и с оглед на някои стратегически физикогеографски и икономически причини, сред които:

- Националните морски пространства (НМП) в географски и политически аспект се вписват в Средиземно-Черноморския регион и са среда за реализиране на важни икономически, енергийни, информационни, транспортни комуникации³.
- Нараства делът от brutния вътрешен продукт на Р. България, чието създаване се свързва с дейности, трайно зависими от експлоатацията на морето или осъществявани на Черноморското крайбрежие.
- Очертава се перспективата страната ни да се възползва от благоприятното си географско положение и да се превърне в своеобразен транспортен, енергиен и комуникационен център на региона.

От друга страна, реалностите, свързани със защитата на морските интереси на държавата ни, са коренно различни. За съжаление:

- българският държавен елит все още не е осъзнал ясно ключовото значение на Световния океан и на морето за сигурността и просперитета на Р. България и не полага необходимите усилия за формирането на адекватна морска политика, което се отразява негативно на способността на държавата да отстоява интересите си, свързани с морето,
- като морска страна Р. България все още не е обвързала своята национална стратегия с морските пространства на региона, където, от една страна, се намират значителни ресурси, а от друга - постоянно се генерират противоречия и се крият най-вероятните причини за бъдещи конфликти и кризи.

За преодоляването на тези недостатъци са необходими ясно и точно дефиниране и деклариране на националните интереси в сферата на морския транспорт, както и по-ефективна дейност на държавата за тяхната категорична и безкомпромисна защита. Тези обстоятелства определят преди всичко необходимостта от радикална промяна в подходите при формирането на съвременната морска политика на страната и обособяване на мястото на различните институции като субекти за нейното реализиране.

¹ Вж. още Медникаров Б. Изграждане и използване на системата за защита на морския суверенитет на Република България в променящата се среда за сигурност. Дисертация за придобиване на научна степен „доктор на военните науки“. С., ВА „Г. С. Раковски“, 2007. - Бел. авт.

² Вж. Бекярова, Н. Югоизточна Европа и Черноморският регион. - В: Национална и международна сигурност. С., ВИ, 2005, с. 177-190. – Бел. авт.

³ Вж. Дерелиев, П. Участие на военноморските сили на Република България в контрола на националните морски пространства. Дисертация за получаване на образователна и научна степен „доктор“. С., ВА „Г. С. Раковски“, 2004. – Бел. авт.

Заклучение

Страните от Черноморския и Източносредиземноморския басейн вече работят съвместно за реализацията на редица европейски програми и проекти по стратегията за „синьо” развитие и интегрираната морска политика на ЕС, насочвайки се към разработването, трансфера и прилагането на съвременни технологии, бе отчетено на проведената в Кипър морска конференция. Островната държава е техен координатор като един от най-активните участници в развитието на европейската „синя” икономика.

В рамките на програма „Хоризонт 2020” е учреден международен консорциум и официално и разработен проект MaRITeC-X, чиято цел е изграждането на европейски Център за върхови постижения в морските изследвания, иновации и технологии¹. Бъдещият иновационен и технологичен център за върхови постижения ще стимулира партньорствата в Източното Средиземноморие в научните и бизнес изследвания в секторите на „синята” икономика като морския транспорт, крайбрежен и морски туризъм, развитието на аквакултури, в енергийния сектор, както и в сферата на образованието².

Категорично може да се направи изводът, че осъзнаването на тези реалности и предприемането на конкретни стъпки за тяхната реализация ще създаде, от една страна, условия за продължаващо устойчиво развитие на нашето Черноморие, издигане на качеството на живот, повишаване на конкурентоспособността на местната икономика, дългосрочен растеж и трайна заетост, а от друга - ще бъде ясен критерий за способността да се генерира и провежда действена политика в контекста на реалностите на ЕС.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1.] European Commission, Maritime Affairs, Blue growth, https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_en
- [2.] European Commission, Maritime Affairs, Blue growth, Sea Basin Strategy, https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/sea_basins/black_sea
- [3.] Horizon 2020, Smart, Green and Integrated Transport, <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/h2020-section/smart-green-and-integrated-transport>
- [4.] Страница на ОЧИС, **източник:** https://bg.wikipedia.org/wiki/Организация_за_черноморско_икономическо_сътрудничество
- [5.] Kolev P., **Todorova D.**, Modelihg and control of traffic flows through intelligent transport processes, **Научно-практическият журнал “Икономика и управление: проблеми и решения”, стр. 109-115, 2017, ISSN 2308-927X**
- [6.] Kolev P., **Todorova D.**, Моделирование транспортных потоков на интеллектуальные транспортные системы при динамические транспортных процесов), XI Международная научная конференция, „Правовые и управленческие проблемы деятельности государства и хозяйствующих субъектов: российский и международный опыт” 19-22 апрель 2016г., Домодедово, БВН 978-5-4253-0802, Москва, Интеграция 2016 УДК 338.24 (082), стр. 12, 2016г.
- [7.] **Todorova D.**, Kolev P., Оценка экономической эффективности применения интеллигентных транспортных систем, XII Международная научная конференция, „Правовые и управленческие проблемы деятельности государства и хозяйствующих субъектов: российский и международный опыт” 04-06 апрель 2018г., Домодедово, БВН 978-5-4253-0802, Москва, Интеграция 2018 УДК 338.24 (082), 2018г.

¹ Marine and Maritime Research, Innovation, Technology Centre of Excellence, **източник:** https://cordis.europa.eu/project/rcn/211242_en.html

² Първи за района на Черно море и Източното Средиземноморие европейски квалификационен център за „сини” професии ще бъде открит в Кипър, с представителство и в България

[8.] **Todorova D., Gergova N., Christova M., Kolev P.**, Theoretical Analysis And Positioning Benchmarking As A Product Quality Measuring Instrument, MEST ` (Management, Education, Science & Society, Technology) Journal ,VOL 2, № 1, 2018, JEL Classification: I2, I23, D83, Serbia , ISSN 2334-7171

[9.] Kolev P., **Todorova D.**, Modelihg and control of traffic flows through intelligent transport processes, **Научно-практический журнал “Экономика и управление: проблемы и решения”**, стр. 109-115, 2017, ISSN 2308-927X

OPPORTUNITIES FOR BLUE DEVELOPMENT OF THE MARITIME TRANSPORT AND THE PURSUING OF MARITIME POLICY IN THE REPUBLIC OF BULGARIA

Antoaneta Kirova¹, Boyan Mednikarov²
akirova@vtu.bg, bobmednikarov@abv.bg

¹*Todor Kableshkov University of Transport,
158 Geo Milev Street, Sofia,*
²*Nikola Vaptsarov Naval Academy
Vassil Drumev str.73, Varna,
BULGARIA*

Key words: *blue economy, investment initiatives, European financing, transborder cooperation, maritime policy*

Abstract: *"Blue growth" is a long-term strategy supporting sustainable growth in maritime transport and the maritime sector as a whole. As the engines of the European economy, seas and oceans represent a huge and untapped potential for innovation and growth. The contribution of the "blue" economy to achieving the objectives of the Europe 2020 strategy in its smart, sustainable and inclusive growth is about 5.4 million jobs, generating a gross added value of nearly € 500 billion a year. rising to 7 million people and nearly 600 billion euros respectively. For investment initiatives to promote the "blue" economy in the EU in 2017, € 14.5 million are earmarked and € 8 million will be provided as initial subsidies for projects with high potential in emerging "blue" sectors. Approximately € 6 million will be supported by projects in EU Member States to develop cross-border cooperation in the maritime industry. Among the major EU initiatives is the targeting of more than € 250 million in marine research funding in 2017, including € 40 million to support water transport to reduce emissions and € 30 million for maritime energy. € 50 million in EU funding will support the BlueMED initiative for cooperation on a healthy, productive and sustainable Mediterranean through science and research.*