

**Как да възприемем този материал?**

**За Морска стратегия на България се говори отдавна, някои коментари можеха да се възприемат като уверение, че такава има. Не зная някой да я е видял. Проведени са много обсъждания, конференции и кръгли маси. Искрено се надяваме тази да не е поредното говорене по темата без резултат.**

**Затова си позволяваме тази провокация- да поставим на масата една конструкция, която прави опит да подсказе модела на интегриране между различните социални и икономически области в тяхната „морска част и принадлежност“.**

**Всеки, който твърди, че има морска стратегия може би е прав, но само за себе си. Защото морето не принадлежи само на транспорта, само на туризма, само на околната среда... Морето е всичко и е навсякъде.**

**Проблемът е как да намерим общите пресечни пространства, които да свържем в един възел, можем да го наречем морски – морските дейности и проблеми в транспорта, в туризма, в околната среда, в образованието, в науката, в индустрията...и да ги накараме да си взаимодействат.**

**Надяваме се този материал да послужи като провокация към всички, които чувстват, че Българското Черноморско крайбрежие е различно, специфично, обособено /дори в климатичните промени/ и се нуждае от специфична политика, която да даде на България самочувствието на морска държава...**

## **ИНТЕГРИРАНА НАЦИОНАЛНА МОРСКА СТРАТЕГИЯ**

### **ВЪВЕДЕНИЕ.**

Интегрираната морска стратегия на България е допълващият, интегриран и фокусиран план за постигане на стратегическите цели и задачи на „Националната стратегия за регионално развитие 2012-2022” и „България 2020” в областта на морската политика.

Съобразяването на политиката с реалностите, предоставени от географското разположение, геополитическите и геостратегически зони на влияние и

взаимодействие, провокира България към едно сериозно и задълбочено преосмисляне на отношението към Черно море.

Идеята на интегрираната морска стратегия е да се насърчи устойчивият растеж на морските и крайбрежните дейности и устойчивото използване на крайбрежните и морските ресурси чрез създаване на рамка за ефективно изпълнение на морското пространствено планиране във водите на Черно море и интегрираното крайбрежно управление в крайбрежните зони.

Българската черноморска ивица, характерът на българското крайбрежие, сухоземната, въздушната и водна инфраструктура, създадена от крайната северна до най-южната точка на българското Черноморие, индустриалните, транспортни и туристически инфраструктури, риболовната и корабна индустрии заедно със съпътстващите дейности създават всички предпоставки България не само да се счита, но и да има самочувствието на морска държава с всички елементи на това определение – от традиционните морски занаяти до съвременните представи за използването на морето като ресурс и комуникация.

Като една от шестте държави в Черноморския регион с втора по дължина и една от най-красивите брегови ивици, България има потенциала да бъде сред определящите черноморската политика.

Три от българските области са разположени по черноморското крайбрежие, формирайки силната икономика на Източна България.

Свързаната с морето и принадлежността на България към черноморските държави икономика е разпределена в различни отрасли – индустрия, транспорт, туризъм, селско стопанство, повече или по-малко зависещи от околната морска среда. Икономиката на българския черноморски регион е базирана на близостта с морето като воден път и връзка със света за осъществяване на търговска дейност и пряк достъп на индустриалните стоки до външни пазари чрез пристанищата. На този етап отделните сектори се развиват самостоятелно, без достатъчно добро взаимодействие и интеграция, което пречи на общото прогнозиране и планиране и води до недостатъчно оползотворяване на капацитетите и възможностите на отделните икономически

субекти. Силното присъствие на туризма в региона не може да компенсира отсъствието на пространствено планиране на крайбрежните зони, довело до неконтролируемо строителство и загуба на природни ресурси и феномени, както и намаляващото значение на българското селско стопанство за развитие на туристическия отрасъл.

С рамковата директива за морската стратегия, ЕС създава задължение за държавите-членки да разработят морска стратегия за своите морски води и крайбрежни зони, като определя и морските региони на ЕС, сред които е и Черно море.

В изпълнение на директивата, държавите имат задължението да предприемат мерки за защита на морските води и морските екосистеми в тях и да провеждат политики за подобряване на състоянието им, чрез действия и определянето на екологични цели.

Като част от морските държави на ЕС и в съответствие с рамковата директива, България е приела Наредба за опазване на околната среда в морските води, и въз основа е създаден Консултативен и координационен съвет за опазване на околната среда в морските води на Черно море. Страната ни има действащ Закон за черноморското крайбрежие, чрез който се решават редица въпроси, свързани с планирането на териториите и регионалното развитие на зоните около морето.

Наличието на този закон е необходимото, но все още недостатъчно условие България да се изрази с редица морски държави на ЕС. Морските проблеми са разхвърляни в много ведомства, които решават конкретни задачи, без при това да се създава обща морска рамка и да се търсят взаимодействия.

Отчитайки обстоятелството, че акцентът и на рамковата директива и на Наредбата е свързан с опазването на околната среда на Черно море, без да засяга въпросите на регионалното развитие на българското Черноморие, на неговото пространствено, икономическо и социално развитие, чрез използване на възможностите на морето като транспортен потенциал и източник на ресурси, по инициатива на областните управители на Черноморските региони на България – Бургас, Варна и Добрич е подписан меморандум за разработване на национална интегрирана морска стратегия на България. Водещ мотив за тази инициатива е незадоволителното състояние на дейностите, свързани с морето, отсъствието на координация и взаимодействие и налагане на мнението, че няма необходимост от единна интегрирана морска стратегия,

защото всяко ведомство върши добре своята работа и такава конкретика и индивидуализация е полезна за развитието на морските ни региони.

Експертното мнение сочи обаче необходимост от разработване на интегрирана морска стратегия, която ще определи рамката на взаимодействието, координацията, общото развитие на региона, но и която ще предетерминира цялостното отношение на държавата и нейните граждани към морето.

### **Цел на националната морска стратегия на България**

Превръщане на България през следващите години в силна морска държава с осигурено участие на синия растеж в икономическото развитие на база териториална, икономическа, социална интеграция на географски определеното Черноморско крайбрежие чрез оползотворяване на пълния морски ресурс за повишаване стандарта на живот и реализиране на геостратегическото и геополитическо регионално разположение.

### **ВИЗИЯ**

България – развита морска държава с обособено регионално икономическо, социално и културно присъствие на морските области във формирането на националния БВП и със собствен принос в интегрираната морска политика на ЕС до 2020 година.

### **Ключови послания**

>Устойчивост; икономически просперитет, социално благополучие и екологична сигурност, балансираност на целите и нуждите на региона

> Пан -Черноморско мислене. Екосистемата на Черноморската зона и Черно море като единно пространство за планиране:

#### **интегрираност**

- добро състояние на морската среда
- съгласувана енергийна политика
- безопасен, екологично чист и ефективен морски транспорт
- устойчиво развитие на рибарството и аквакултурите
- Интегрирано развитие на морския туризъм, определено от взаимодействие с културни традиции, съвремение и природни феномени

> Пространствено и разпределение - към тези пет теми, базирани на широка оценка на Черно море, и когато е приложимо анализ на социално-икономическите разходи и ползи

> Пространствена свързаност, балансирано развитие на урбанизирани територии, линейни инфраструктурни коридори и пътища.

> Пространствена ефективност, предоставяне на безплатно ползване на територии и аранжиране на всички земи по крайбрежието за полифункционално ползване.

> Пространствена субсидиарност, посрещане на предизвикателствата на различните териториални нива, мрежово управление и транс-секторно развитие

> Пространствена сигурност, обезпеченост на безопасно и сигурно ползване на пространствата и териториите, минимизиране на рисковете и съгласуваност морските транспортни коридори с приложимост на международните актове

> Пространствена синергия, мрежово управление и транс-секторно развитие на териториите

- Национални предпоставки: Съгласувани действия с всички заинтересовани институции общественост относно прилагането на съвместими цели и задачи, свързани с морските територии
- Международни предпоставки: транснационално свързаност с помощта на международни консултации и съгласуване.

## **ОСНОВНИ ПРИНЦИПИ ПРИ ИЗРАБОТВАНЕТО И РЕАЛИЗИРАНЕТО НА СТРАТЕГИЯТА**

- обвързаност с националните стратегически документи
- приоритетност в съответствие с националните приоритети за развитие на България
- партньорство между заинтересованите страни
- дългосрочна обвързаност на целите и задачите
- иновативност в подходите и методологиите

- целенасоченост към пълно използване потенциала на Черно море
- координация в хоризонтални и вертикални нива
- съответствие с европейската интегрирана морска политика
- мониторинг, оценка и контрол на изпълнение
- развитие на специализиран административен капацитет
- балансираност и равномерност на разпределение на финансови ресурси

## **БАЗА И ИЗТОЧНИЦИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА НАЦИОНАЛНАТА МОРСКА СТРАТЕГИЯ**

- *Стратегия „Европа 2020” на ЕС;*
- *Син растеж*– подобряване на устойчивия растеж в морския сектор, морския транспорт и туризма на Съюза(2012/2297(INI))
- *Стратегическа рамка на Европейската комисия за периода 2014-2020 г.;*
- *Интегрираната морска политика на ЕС*
- *Черноморска синергия /Черноморско взаимодействие – нова инициатива за регионално сътрудничество/*
- *Национална програма за развитие България 2020;*
- *Стратегии за развитието на Североизточен планов регион за развитие и Югоизточен планов регион за развитие*
- *Стратегии за развитие на Бургаска област Варненска област и на Област Добрич*
- *Секторни стратегии за развитие в областта на туризма, транспорта, образованието, науката*

### **Аналитична част.**

#### **Кратка характеристика на Черноморския регион на България.**



Черноморският регион на България обхваща три области - Бургас, Варна и Добрич, с обща дължина на морското крайбрежие – 403 км ( Бургас- 224 км., Варна -79 , Добрич – 100 км.)

Територията на Черноморския регион на България заема обща площ от 16287,3 кв. км. - 14, 58 % от територията на България (Добрич 4 719,7 кв. км-4,24% от територията на страната, Бургас-7748,1 кв. км-6,9 % от територията на България, Варна 3819,5 кв. км., 3.44% от територията на страната), с население 1 079 838 души (Добрич - 189 677 души - 2,6 % от населението на страната, Варна -474 344 души-6,5% , Бургас- 415 817 души - 5,7 % .) - 14, 8 % от населението на България.

На север районът граничи с Република Румъния, а на юг с Република Турция. Наличието на тези общи граници, едната от които с държава – член на Европейския съюз, а другата с държава в преговорни процеси с ЕС, предоставя добри възможности за засилване на транспортно-комуникационните функции на района, вътрешната му свързаност, трансграничното сътрудничество.

Плоският, предимно низинен и равнинно-хълмист релеф, преобладава в района, което в съчетание с почвено-климатичните условия, благоприятства развитието на земеделието-в северната и южната му част. Слабият планински релеф в южната му част не оказва особено влияние на вътрешната свързаност на региона и върху транспортните връзки с Република Турция.

**В района са разположени голяма част от земеделските земи и горските територии в страната.**

Най-голям дял от земеделските площи в района се падат на област Добрич, а от горските територии – на област Бургас.

## Климат

Климатът в региона варира от умерено-континентален до типично средиземноморски – в южните му части. В хидрогеоложки аспект, на север и централно, региона се характеризира със слаба речна мрежа и сравнително малко валежи (предвид плоския релеф), докато в южните му части, речната мрежа е силно развита и количеството на валежите е значително. Независимо от това, региона като цяло може да се определи като регион с нисък отточен ефект на валежните води, предвид наличието и на големи крайбрежни езера и лимани- Дуранкулашко езеро, Варнеско езеро, Белославско езеро, Бургаски езера.

В летния период в региона има засушавания и пресъхване на реките, с изключение на южната му област, поради значителното им подхранването с почвени води.

Глобалните процесите на изменение на климата, несъмнено ще имат своето отражение в региона, като най-чувствителните сектори към климатичните изменения са селското стопанство, туризмът, управлението на водните ресурси и горския фонд.

Моделите на Световния фонд за дивата природа за изменението на климата показват, все по-чести промени във вятърните и вълнови модели, водещи до екстремни метеорологични събития и все по-голям брой бури в Черно море.

Същите са предвижданията и в резултат на разработения индекс за туристически климат в ЕС и на индекса за чувствителност към климатичните промени на ниво NUTS II в ЕС.

Преки потърпевши от тях ще бъдат морските плажове по Българското Черноморие, ефекта на което беше особено силно почувстван през зимата на 2012 г.

В резултат множество плажове изчезнаха или площта им беше значителни намалена.

Изменението на климата ще доведе до промяна и в количеството и характеристиката на валежите в региона – на по-проливни и сезонни. В това отношение 2014 година е особено показателна – в резултат на проливните дъждове и човешки грешки се стигна до човешки жертви в Черноморския регион (Варна, Добрич), сериозно беше нарушен ритъма на туристическия сезон по Южното Черноморие.



Независимо от тези промени дори в климатично отношение може да се говори за обособеност на Черноморския район и различие от останалата „вътрешна“ част на страната.

### Сеизмичност и свлачищни процеси.

В сеизмично отношение региона се характеризира с интензивност от VII – в южната и централната си част до IX степен в северната си част.



В северната част, по точно в североизточната част на региона са и най-сериозно изразени свлачищните и ерозионни процеси. Върху свлачище е построен град Балчик, поради което повечето сгради се напукват и рушат.

Със сходни проблеми се сблъскват и жителите на някои варненски квартали.

### Транспорт и свързаност. Енергийни коридори

Вътрешната свързаност на региона се осъществява единствено чрез двете автомагистрала Хемус /северна/ и Тракия /южна/ , като отсечката Варна – Бургас се реализира в първокласен път (международен) път I-9. Налична е второкласна пътна мрежа В процес на планиране е магистрала Черно море, която е, ще свързва двата големи центъра Варна и Бургас. От Черноморските градове, ЖП връзка имат Варна, Бургас и Поморие, като ЖП линията до Поморие се използва само за товарни превози.

На Българското Черноморие функционират два големи пристанища с национално значение – пристанище Варна и пристанище Бургас . Поддържат се редовни фериботни линии Варна-Иличовск-Варна, Варна-Иличовск-Поти/Батуми-Иличовск-Варна и Бургас-Поти-Новоросийск-Бургас. Общински пристанища /с регионално значение/ са изградени край .....

Международните летища Летище Варна и Летище Бургас, концесионирани от Фрапорт, са главни центрове на въздушните връзки с Българското Черноморие . По-малки летища /частни / съществуват край Балчик и Приморско.

Черно море не се използва пълноценно за вътрешната свързаност на региона, въпреки наличието на големи пристанища – Варна, Бургас, по-малки – Несебър, Балчик, Созопол, Царево.

Съществуващият регистрационен и лицензационен режим на видовете пристанищни дейности и липсата на свободен обществен достъп до пристанищата са сред основните причини за непълноценното използване на морския транспорт, наред с шосейния и железопътния.

Положителни стъпки в тази насока са изграждането на интермодалните терминали в Бургас и Варна и на зоните за обществен достъп.

Същевременно процъфтяващото в миналото корабостроене е в упадък.

## **Енергийни коридори**

През акваторията на Черно море в момента преминава само един международен енергиен коридор – газопроводът „Син поток”, транспортиращ природен газ от Русия за Турция.

През българската акватория на Черно море се предвижда да преминава руско-европейския транспортен коридор „Южен поток”, осигуряващ транспортирането на природен газ от Русия до Южна и Западна Европа.

Маршрутът на проекта започва от руското черноморско пристанище Анапа, преминава през турските териториални води в Черно море, през българските териториални води и излиза на сушата под Провадия, близо до Варна, на българското крайбрежие.

Проектният капацитет на Южен поток е 63 млрд. m<sup>3</sup> природен газ годишно.

Предвижда се след излизането на тръбопровода на българския бряг до Варна, газопроводът да преминава през територията на 11 области на страната- Варна, Шумен, Велико Търново, Русе, Разград, Търговище, Ловеч, Плевен, Враца, Монтана и Видин, след което през Сърбия, Унгария и Словения да достигне до страните от Южна и Западна Европа.

Геостратегическото разположение на черно море и България позволяват разполагането на други енергийни коридори, чието реализиране зависи както от анализа на националните интереси, така и от спазването на европейските стандарти и международни споразумения. Предизвикателствата, свързани с транспорта на енергийни суровини, изискват развитие на процесите по оценка и анализ на рисковете от различно естество и управление на превенцията за преодоляване на негативните влияния и ефекти, които биха могли да повлияят върху развитието на региона.

### **Културен, природен и исторически туризъм.**

На територията на региона се намират множество защитени територии, както и най-големия в страната природен парк – Странджа, с площ от 116 136 ха.

През региона минава Via pontica – вторият по големина Европейски миграционен път на водолюбиви, грабливи и пойни видове птици.

Богатата мрежа от защитени природни територии в региона, представлява съществен потенциал за развитие на познавателен, екотуризъм и други форми на алтернативния туризъм.

На територията на региона е разположена и най-голямата ботаническа градина в страната- в Балчик, както и архитектурен резерват - Бръшлян.

Предвид населяването от древни времена на крайбрежието и подстъпите към него, региона разполага със значителен културен потенциал – наличието на най-старата цивилизация в света с обработено злато от Варненския некропол, на тракийски мегалитни култови оброчища, на древни градове, културни и исторически ценности, национални светини – Петрова нива, разкриват потенциал за културно-исторически туризъм.

През територията на региона минават европейски цивилизационни коридори от различни епохи. На територията на региона са разположени, както паметници, включени в Листата на световните паметници на културното и историческо наследство – древния Несебър, така и такива предложени за включване – Побитите камъни край Варна, нестинарството /Царево/.....

Същевременно трябва да се има предвид, че достъпът до тези природни и културно-исторически ценности, с изключение на тези, които се намират на територията на самите градове - Варна, Поморие, Созопол, Несебър, Каварна е трудно-достъпен и с липсваща прилежаща инфраструктура. Извън посочените и изброени обекти, възможностите за природен, исторически и културен туризъм са слабо познати.

### **Морски туризъм**

Понятието „Морски туризъм“ не намира подходящо приложение у нас и той се идентифицира с общия туризъм по крайбрежието. Специфичността му обаче трябва да бъде идентифицирана и по този начин, защото той разширява единственото му разбиране в смисъл на „плажен туризъм“. Морският туризъм е добре развит - по протежението на българското Черноморие са разположени близо 70 плажа, водата на Черно море е с ниска соленост и с температура през лятото 24-26 градуса, което я прави подходяща за къпане. Приливите и отливите лятото са незначителни, няма силни морски течения, както и опасни животински и растителни видове, които да

представляват опасност за туристите. Добре известни са курортите и ваканционните селища в региона - от север на юг - к.к Албена, Русалка, Златни пясъци, Константин и Елена, Ривиера, в.с Елените, к.к Слънчев бряг, Равда, в.с Дюни, градовете Каварна, Балчик, Варна, Обзор, Несебър, Поморие, Бургас, Созопол, Приморско, Царево.

Популярна дестинация от 2014 г. е реставрирания остров Света Анастасия, край Бургас. Налични са планове и за превръщането в атракция на други черноморски острови – св. Иван край Созопол, за изграждане на изкуствени острови край Поморие.

Добре развитата леглова база, доброто съотношение – цени - качество, характеризират морския туризъм в региона, но и сериозни недостатъци откъм обслужваща инфраструктура.

Допуснатото прекомерно и хаотично застрояване на Черноморското крайбрежие доведе до свръхнатоварване на базовата инфраструктура. Канализационната мрежа е недостатъчно добре изградена. Делът на населението, обслужвано от ПСОВ е нисък. Изградената водоснабдителна инфраструктура е амортизирана и води до големи загуби на вода.

Характерни за черноморското крайбрежие са ускорените и мащабни хаотични застроявания с нова хотелска база и курортни зони, което води до свръхнатовареност на комунално-битовата инфраструктура, инженерните съоръжения, транспортната и екологичната инфраструктура. Единствено най--северните и най--южните територии на Черноморието, са максимално съхранени в своя естествен вид и са предпазени досега от свръх-урбанистично туристическо развитие.

В големите курортни комплекси и градове не са редки проблемите с електричеството в разгара на сезона, а в градовете и комплексите на юг – в Созопол, Приморско, Царево не са изградени достатъчно ПСОВ или вече изградените ПСОВ не могат изцяло да поемат количеството на отпадните води – Несебър.

При липсата на ПСОВ, в морските води се изливат тонове битово замърсени води.

Единствено в рамките на община Бургас е наличен общ устройствен план, в другите населени места общи устройствени планове все още липсват.

С езерата в Бургаския регион и Варнското езеро се свързват най-големите пелоидни находища в страната, които осигуряват продукти за калолечение не само за крайбрежните калолечебни станции, но и за вътрешността на страната.

Спорадично се забелязва използване на круизен туризъм – от една страна свързано с морската и пристанищна инфраструктура, от друга страна с ниския все още капацитет на туристическия бранш. Новите инвестиции в това отношение в Бургас /Морска гара/, Варна и Добрич могат да подобрят ситуацията в тази област на икономиката.

### **Риба, рибни ресурси и аквакултури**

Научни изследвания показват, че редовната консумация на риба може да намали риска от развитието на рак и сърдечносъдови заболявания. Също така да повлияят положително за запазване на зрението, отслабващо с възрастта. Повишената консумацията на риба и аквакултури неизменно се свързва с по-добро здраве на човека. На фона на тези изследвания данните, че консумацията на риба в България е несравнимо по-малко отколкото в останалите държави е обезпокоително. Консумацията в България е средно по около 5,1 кг риба на човек, което е нищожно малко в сравнение с показателите за Европа от 21,4 кг на човек, за Азия - 20.7 кг на човек, а в Северна Америка е 24.1 кг на човек.

В топ десет на консумираните риби и аквакултури в България едва на десето място присъства представител на черноморските риби - руска есетра—следващият представител в класацията е Черноморската мида (аквакултура), е едва на 15 –то място, според доклада за годишната консумация на риба и аквакултури от домакинствата и тяхното производство в Република България - София 2012 г.

Като основна причина за тези данни, анкетираните домакинства посочват високата цена на рибата и аквакултурите.

По брой на риболовни съдове – лодки и кораби (1150), България е на трето място в ЕС, след Италия и Румъния- изследване на Ernst and Young, 2011.

Липсват и ферми или стопанства за отглеждане на соленоводни, черноморски риби.

Броят на съществуващите към настоящия момент ферми за черноморска мида е 43 с обща продукция за 2012 г. от 878 тона.

На фона на общият брой от 451 стопанства за производството на риба и аквакултури, с обща продукция от близо 7557,4 т., броят на фермите за черноморски аквакултури,

съответно обемът на производството, показват слабо развитие на отглеждането на черноморски риби и аквакултури.

Същевременно уловът на Черноморска риба и аквакултури от български риболовни кораби е малък като обем.

Обсъждайки проблема на черноморския риболов и развитие на рибарството и аквакултурите, трябва да се има предвид, че политиката на ЕС в последните години е към намаляване на риболовното усилие на плователните съдове, осъществяващи стопански риболов в морски води. Наблюдава се и доказано намаляване на естествените популации. Същевременно търсенето на риба и рибни продукти на световно и европейско ниво се увеличава, особено в страните с висока консумация на риба и рибни продукти, като основен дял в търсенето заемат морските водни организми. „Заместител”, задоволяващ това търсене се явяват аквакултурите, в частност морските аквакултури.

Природните условия в Черно море се различават съществено от условията, при които се развиват марикултурите в страните от Западна Европа или други развити в това отношение морски страни. В тях съоръженията за аквакултури се монтират в добре защитени от вълнение райони като лимани, фиорди и силно врязани в сушата заливи.

По българското черноморско крайбрежие такива места липсват, което налага необходимостта от използването на щормоустойчиви съоръжения в незащитени от вълнение райони. Това несъмнено оскъпява производството от марикултури.

По-съществен съдържащ производството на риба фактор е температурния режим на черноморските води в годишен аспект. Подходящият температурен режим за активен вегетационен период на рибата (хранене и прираст) в Черно море е значително по-къс от този в Средиземно море, поради което получаването на готова пазарна продукция от ципура и/или лаврак (най-масово отглежданите видове риби по Средиземноморието в садки) у нас изисква по-продължително отглеждане (вместо за една за две календарни години), което оскъпява производството и го прави неконкурентоспособно. Към това трябва да се прибавят и рисковете за производството през често твърде неблагоприятните условия на зимните месеци и загубите на тегло, поради невъзможността рибата да се храни. Тази фактори също влияят негативно върху стойността на производството на морските организми и го прави по-неизгодно в сравнение с конкуренцията на средиземноморското крайбрежие. Високите летни температури в района на черноморското ни крайбрежие, също ограничават

отглеждането на редица рибни видове, каквито са напр. пъстървовите риби. В същото време, благоприятни условия за създаването на мидени ферми по нашето крайбрежие съществуват, като отглежданите миди се отличават с добро качество и висок рандеман. Особено перспективно е създаване на затворен цикъл на производството чрез изграждане на преработвателни предприятия към мидените плантации. Друг значителен фактор с негативен ефект върху развитието на морските аквакултури е силното антропогенно замърсяване, което се изразява в значителна еутрофикация и появата на “цъфтежи”, причиняващи “кислороден дефицит” и “замори” в засегнатите участъци в крайбрежния район. Създаването на пречиствателни съоръжения, недопускането на попадане на нефтопродукти (особено актуален проблем за Бургаския район, поради разположението на Пристанище Росенец и нефтената рафинерия „Лукойл“) ще дадат възможност за развитие на марикултура в повече части на черноморския ни бряг.

### **Природни ресурси**

В региона са установени промишлени запаси на газ, нефт, руди и нерудни полезни изкопаеми - мрамор и декоративни облицовъчни материали в южната част на региона, находище на каменна сол в централната.

Установени са големи количества от мангано – карбонатна руда в основата на олигоцен – находище „Оброчище”, най-голямото в Европа с приблизителен капацитет 130 млн. т, в северната част на региона.

Важен енергиен източник от национално значение е находището на природен газ в Черноморския шелф в блок ”Галата”. Находището е в експлоатация чрез концесия от “Петреко България”.

Газовото морско находище “Галата”, разработвано от американската фирма “Петреко Сарл”, има запаси от около 1.5-2 милиард куб. м. природен газ.

В българската акватория на Черно море се провеждат редица проучвания за други находища на изкопаеми горива- нефт и газ.

Вятърна и вълнова енергия – На черноморския бряг са разположени едни от най-големите ветроенергийни паркове в България, които генерират повече от 60 процента от всички вятърни мощности в страната, които са 634 мегавата.



Тяхното разположение е предимно по северното крайбрежие и на територията на Област Добрич - вятърен парк "Свети Никола" – с производство от 156 МВт, Вятърен парк "Суворово" - 60 мегавата (Област Варна), ЛУКЕРГ Реню – 42.5 мегавата край Каварна, Вятърни паркове "Шабла" и "Камен бряг" - 42 мегавата, Ветроенергиен парк "Калиакра", с. Българево – 35 мегавата, Вятърни централи "Селце-север", "Селце-север 2", "Селце-север 3", "Раковски" и "Раковски 2" - общо 16.5 мегавата, Вятърна централа "Могилище-запад" край Каварна - 16 мегавата, Вятърен парк "Кардам", състоящ се от четири части общо за 12.6 мегавата край Генерал Тошево, Вятърен парк "Карамелит" - 12 мегавата. Значително по - малки мощности за производство на вятърна енергия са разположени по крайбрежието и на юг от Стара планина.

Не са изградени и не функционират мощности за производство на електроенергия в акваторията на Черно море. Липсват и мощности свързани с оползотворяването на вълновата енергия.

Предизвикателствата пред сектора са свързани с неговото развитие в съответствие със спазването на европейските стандарти, Натура 2000 и Via Pontika, щадящото околната среда изграждане на нови енергийни мощности в акваторията на Черно море, както за производство на ветрова, така и на вълнова енергия.

### **Икономически капацитет на морската зона**

Произвеждания в региона БВП (съвкупен БВП в трите Черноморски области – Бургас-3 409 074 хил.лв-5,22 % от националния БВП, Варна- 4 464 191 хил.лв (6,33 % от националния БВП) и Добрич - 1 279 746 хил.лв -1,82% от националния БВП ) е 9153011 хил.лв., 13,35 % от националния БВП - по данни за 2010 г.

В трите области на Черноморския район акцентите в стопанската дейност падат върху услугите, следвани от индустрията и селското стопанство

Изключително трудно е да се определи делът на морските дейности, морската индустрия и всички свързани с морето активности в общата икономическа картина на региона. Статистическите параметри отчитат няколко основни сектора – услуги, индустрия и селско стопанство, в които морските дейности остават скрити. Това предполага промяна на статистическия набор на информация, което вероятно ще бъде обект на обсъждане в цялостната интегрирана морска политика на ЕС, в т.ч. на всички морски държави- членки

Статистическите данни не позволяват калкулирането на стойности за техния дял в БВП.

Черноморските области са активни в дейностите по Оперативната програма на ЕС „Черноморски басейн 2007-2013“ /за първо повикване Варна 9 проекта, Добрич 4 проекта, Бургас [REDACTED] проекта, за второ повикване [REDACTED]

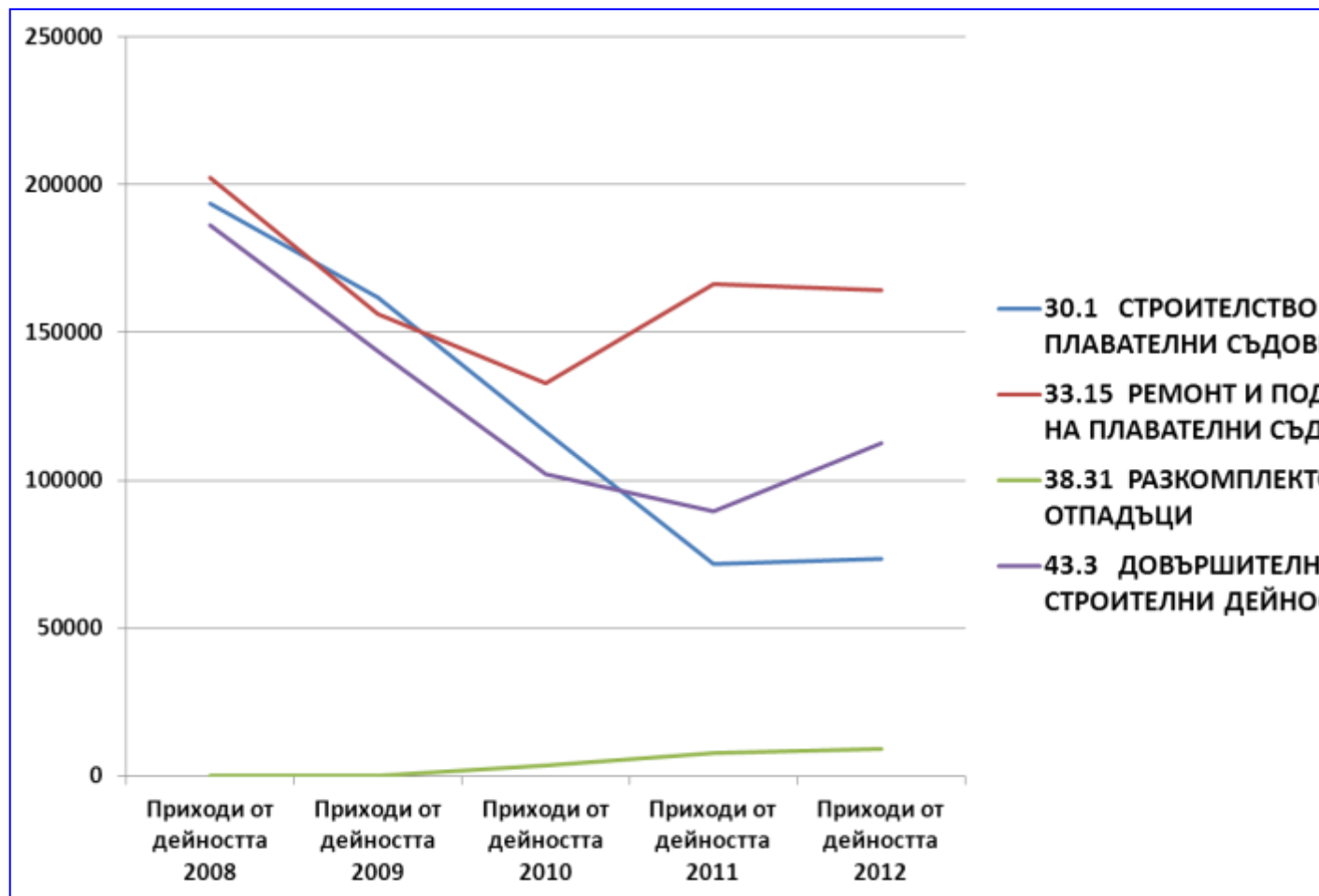
### Морска индустрия

В т.н. ”морска индустрия” се включват корабоплаване, корабостроене и кораборемонт, пристанищна дейност, морски ресурси, морска наука и образование, всички дейности и услуги, обслужващи морския бизнес. Всички тези дейности имат своя история, развитие и настояще във Варна. Характерно е, че всички дейности в морската индустрия са взаимно свързани и развитието на една от тях води до развитие и на другите. Морската индустрия винаги е работила по международните изисквания и стандарти в пазарна среда. Добра предпоставка за нарастване значението на отрасъла в бъдеще е фактът, че ЕС определя развитието на морската индустрия като приоритетно.

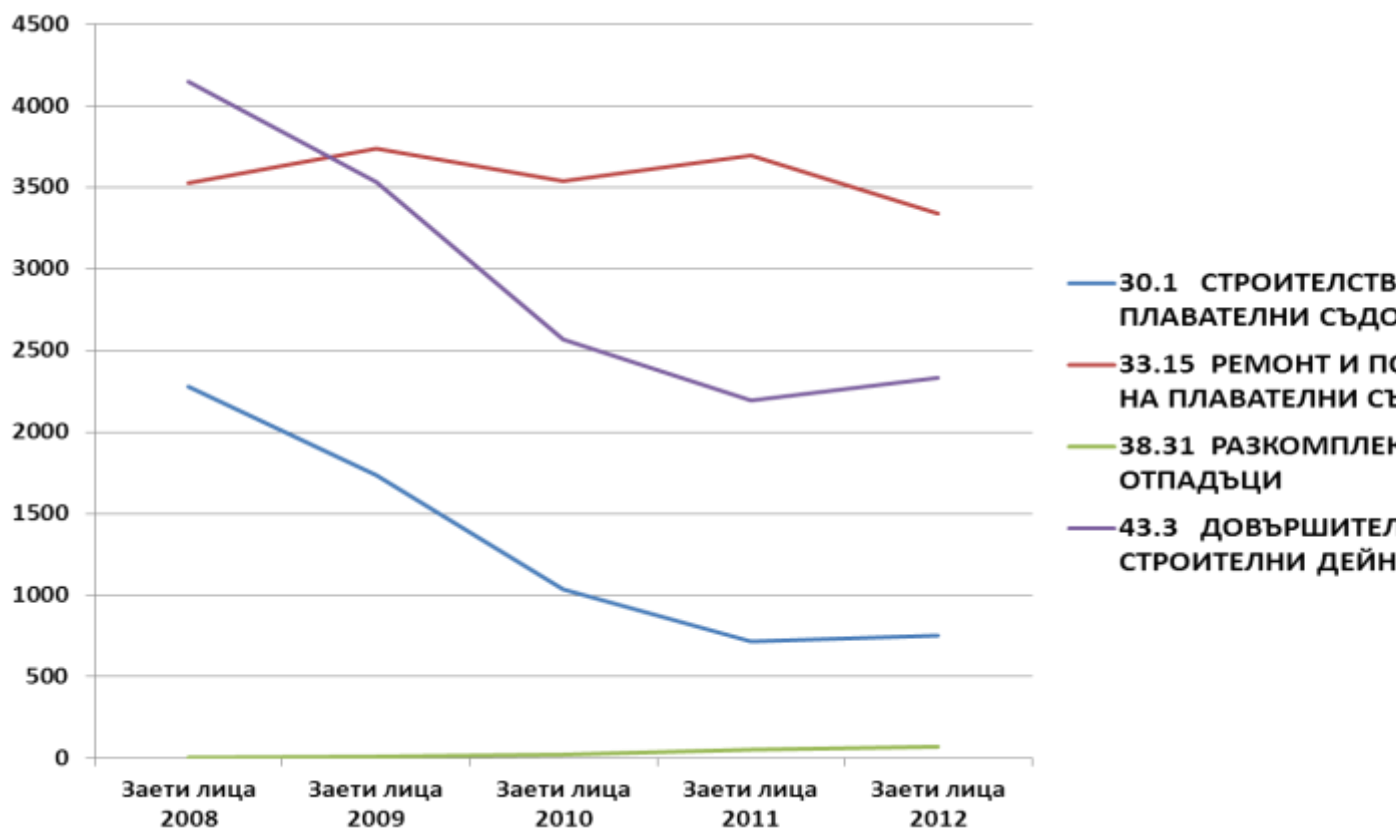
Области	Икономически дейности	Приходи	Заети	Разходи
		от дейността	лица	за възнаграждения
		Хил. лв.	Брой	Хил. лв.
Общо за трите области	30.1 СТРОИТЕЛСТВО НА ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ	71719	715	7182
Общо за трите области	33.15 РЕМОНТ И ПОДДЪРЖАНЕ НА ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ	166252	3694	36324
Общо за трите области	38.31 РАЗКОМПЛЕКТОВАНЕ НА ОТПАДЪЦИ	7928	51	297
Общо за	43.3 ДОВЪРШИТЕЛНИ	89418	2193	7467

грите области	СТРОИТЕЛНИ ДЕЙНОСТИ			

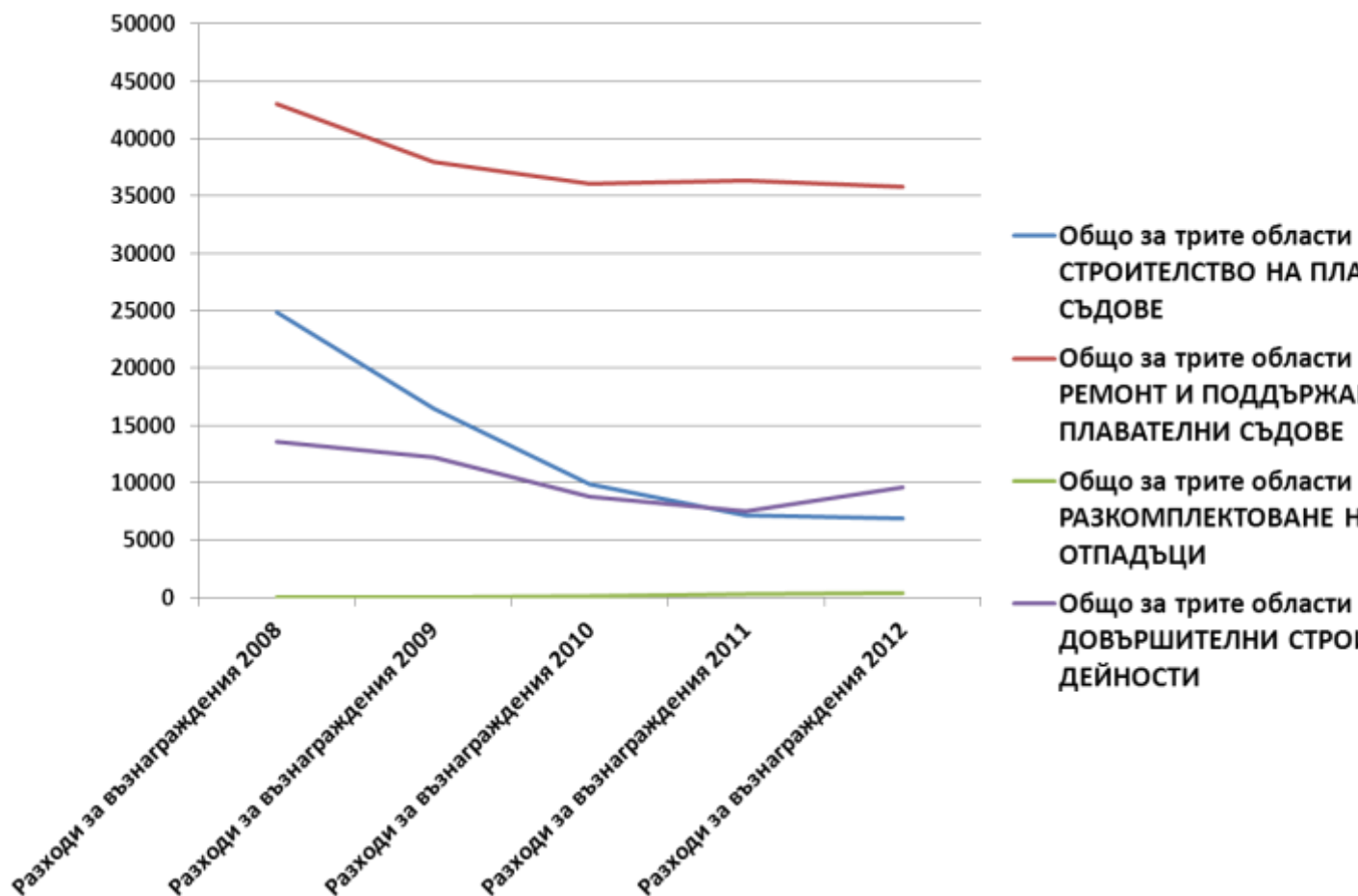
Приходи от дейности през 2008-2012 година



Брой заети 2008-2012 година



## Разходи за възнаграждения



## В Област Бургас

В област Варна в морската индустрия са заети над 12000 души. По-големи предприятия от тази индустрия са Морското пристанище Варна, „Булярд Корабостроителна индустрия” ЕАД, Кораборемонтен завод “Одесос” АД, “ТЕРЕМ-Флотски арсенал” АД, “Корабно машиностроене” АД, “МТГ Делфин” АД, “Строителен и технически Флот” АД -Варна и др.

## В Област Добрич

.....

## **Рибарство и аквакултури**

### **В Област Бургас**

.....

### **В Област Варна**

.....

### **В Област Добрич**

.В областта са регистрирани 152 физически и 49 юридически лица, занимаващи се с тази дейност  
През 2012 година в област Добрич са уловени и добити:

- риба - 379986 кг.;
- рапан - 802378 кг.;
- Черна морска мида – 1377 кг.

Мидените ферми в областта са 15.

По голямата част от улова е предназначен за пазара – ресторантьори и население.

## **Образование и наука**

Черноморският район има добре развита образователна инфраструктура.  
Общообразователни училища – 302

Професионални гимназии – 55

Професионални колежи 8

Университети 8

От тях ориентирани към морето са:

ПГМКР "СВ. НИКОЛА" - гр.Бургас

ПГ по транспорт- гр. Бургас

ПГ "Св.Д.Солунски"- гр. Белослав, обл.Варна

ВМГ "Св. Н. Чудотворец"- гр.Варна

Висше военноморско училище "Никола Йонков Вапцаров" – Варна

Технически университет- Варна

Морското ни образование включва две нива – средно и висше морско образование, което е резултат както от логиката на образователната система в нашата страна, така и от необходимостта от подготовка на изпълнителски и командни кадри за корабоплаването.

Научната инфраструктура, която трябва да обезпечи изследователската и иновационната активност на региона се свежда до 6 научни институти- воден транспорт, морски изследвания и океанология; хидро- и аеродинамика, металознание; рибарство и аквакултури; рибни ресурси.

В част от висшите училища и колежите се подготвят специалисти и извършва изследователска работа по проблеми, свързани с морето, което обаче е крайно недостатъчно за осигуряване на интелигентен растеж, син растеж и развитие на синя икономика, базирана на знанието.

### Демография

Демографските проблеми, в резултат на отрицателния естествен прираст не подминават и този район, което се отразява и на всички системи.

В региона се наблюдава силен външен миграционен прираст, в резултат на избора на региона за втори дом на граждани на други страни-от бившия Съветски съюз, но и от ЕС.

Безработицата в региона нараства през последните две години:

	коэффициент на заетост /15-64/ за 2012г.	коэффициент на заетост /15-64/ за 2013 г	коэффициент на безработица за 2012г.	коэффициент на безработица за 2013г.
Бургас	57,3	xxxx	11,5	12,7

Варна	54,1		16,4	13,7
Добрич	58,3		15,4	15,8
Черноморски район	56,5		14,4	
България				12,9

По данни на НСИ, 2014/

## SWOT АНАЛИЗ

Силни страни	Слаби Страни
<p><b><u>1.Планиране, благоустройство и защита на крайбрежието , околна среда</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Стратегическо географско разположение</li> <li>• Благоприятни природно-географски и климатични условия</li> <li>• Относително добра туристическа инфраструктура</li> <li>• Развита транспортна мрежа за вътрешна обвързаност</li> <li>• Ниска гъстота на населението в райони</li> </ul>	<p><b><u>1.Планиране, благоустройство и защита на крайбрежието, околна среда</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Влошено качество на градската среда</li> <li>• Неефективно управление на природните, исторически и културни ресурси</li> <li>• Силно урбанизирани територии</li> <li>• Презастрояване на територията</li> <li>• Наличие на силно организирани курортни селища и слабо развити селски райони</li> <li>• Липса на добро законодателство за развитие на</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>• добра законодателна база за Околна Среда (ОС)</li> <li>• налична координация с ЕК по отношение на опазване на водите, отпадъците</li> </ul>	<p>териториите, неспазване на съществуващото</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Неспазване статута на защитените зони и националните паркове</li> <li>• неадекватна политика по отношение на отпадъците, вкл. морските</li> <li>• липса на координация между институциите</li> </ul>
<p><b><u>2. Син растеж –морски индустрии и технологии</u></b></p>	<p><b><u>2. Син растеж –морски индустрии и технологии</u></b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Развита пристанищна инфраструктура</u></li> <li>• <u>създадена инфраструктура за корабостроене и кораборемонт</u></li> <li>• <u>изграден морски риболовен флот с инфраструктура</u></li> <li>• <u>наличие на мрежа от ПСП в областта на рибарството и аквакултурите</u></li> <li>• <u>Създаден морски клъстер България</u></li> <li>• <u>Развит малък и среден бизнес в корабоплаването</u></li> <li>• <u>Развит капацитет човешки ресурси</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Упадък в корабостроенето</li> <li>• Спад в корабостроенето</li> <li>• Спад в морския риболов</li> <li>• Остарели технологии в морските индустрии</li> <li>• Отсъствие на целенасочена политика за развитие на морския риболов</li> <li>• Недостатъчни усилия за развитие на морската аквакултура</li> <li>• Липса на научни изследвания за използване на морските ресурси</li> <li>• Липса на система за събиране</li> </ul>

<p><u>в морските дейности</u></p>	<p>на база данни –вода, крайбрежие, околна среда</p>
<p><b><u>3. Транспорт - енергийни и транспортни коридори</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Развиват се трасета за нови енергийни коридори</li> <li>• Проектират се автомагистрала</li> <li>• Налична транспортна инфраструктура</li> <li>• Добра междуселищна транспортна маршрутизация</li> <li>• Наличие на транспортни връзки с Румъния и Турция, Украйна, Грузия, Русия и Молдова</li> <li>• Добри въздушни комуникации, осигурени от Летище Бургас и Летище Варна</li> <li>• Наличие на частни летища в Приморско и Каварна</li> <li>• Развит международен морски транспорт</li> <li>• Автомагистрала Хемус</li> </ul>	<p><b><u>3. Транспорт - енергийни и транспортни коридори</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Спорни енергийни проекти</li> <li>• Остаряла транспортна техника</li> <li>• Лоша транспортна инфраструктура</li> <li>• Ниска пътна сигурност</li> <li>• Неравномерното развитие на железопътната мрежа</li> </ul>
<p><b><u>4.Морски туризъм</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Отлични природни условия</li> </ul>	<p><b><u>4.Морски туризъм</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Недостатъчно добро качество на</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Отлични климатични условия</li> <li>• Налична хотелска база</li> <li>• Добра туристическа инфраструктура</li> <li>• Налични центрове за детски и младежки туризъм</li> <li>• Отлични условия за развитие на морски туризъм</li> <li>• Добро общо състояние на околната среда</li> <li>• Богато културно-историческо наследство</li> <li>• богато биологично разнообразие</li> <li>• Много добри условия за интеграция на културно-познавателен, конгресен, балнеоложки, калолечебен, еко и селски-морския туризъм</li> </ul> <p><b><u>5.Духовност, образование и наука,</u></b></p>	<p>предлаганите услуги</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Остаряла и амортизирана МТБ на средствата за подслон</li> <li>• Локални замърсявания на околната среда</li> <li>• Сезонност в морския туризъм</li> <li>• Липса на цялостна маркетингова, рекламна и информационна дейност за района</li> <li>• Не се използват рационално възможностите за целогодишен туризъм</li> <li>• Ниско качество на туристическата услуга</li> <li>• Лоша енергийна и ВиК инфраструктура</li> <li>• Не се използват възможностите на алтернативния туризъм</li> <li>• Ол инклузив като преимуществен приоритет в морския туризъм</li> <li>• Недостиг на кадри</li> <li>• Нарушения на трудовото законодателство</li> </ul> <p><b><u>5.Духовност, образование и наука,</u></b></p>
--	---

<p><b><u>културна идентичност</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Налична образователна мрежа</li> <li>• Мрежа от читалища и други духовни центрове за разпространение на култура</li> <li>• Налични изследователски институти в областта на морските дейности</li> <li>• Организиран се фестивали, конкурси, културни събития</li> <li>•</li> </ul>	<p><b><u>културна идентичност</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Липса на интерес за обучение по специалности от областта на морските дейности</li> <li>• Не познаване на Черно море – не се изучава в училище</li> <li>• Не се провеждат културни събития със специфична черноморска насоченост</li> <li>• Недостатъчна образователна морска структура</li> <li>• Недостатъчна изследователска и научна структура</li> </ul>
<p><b><u>6.Сътрудничество, партньорство, трансгранично коопериране</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Членство в ОЧИС</li> <li>• Членство в ПАЧИС</li> <li>• Членове на Черноморската университетска мрежа</li> <li>• България – участник в Съвместната ОП Черноморски басейн</li> <li>• Институционално партньорство</li> <li>• Асоциация на Българските</li> </ul>	<p><b><u>6.Сътрудничество, партньорство, трансгранично коопериране</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ниска активност в международните черноморски институции</li> <li>• Ниска активност в Черноморската университетска мрежа</li> <li>• Липса на инициативи в областта на черноморското сътрудничество</li> <li>• Ниска институционална подкрепа за организиране на</li> </ul>

<p>Черноморски общини</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Черноморска мрежа на НПО</li> <li>• Проектна дейност по проблемите на Черно море</li> </ul>	<p>партньорства и коопериране</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Неоползотворен ресурс на трансграничното коопериране</li> </ul>
<p><b>Възможности</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Откриване на Европейския пазар за българския туристически продукт</li> <li>• Достъп до финансови средства от ЕС и други външни източници</li> <li>• Успешно прилагане на политики, стратегии, програми, добри практики от други морски региони</li> <li>• Инструменти за подобряване на качеството и обслужването в сферата на туризма</li> <li>• Благоприятен инвестиционен климат</li> <li>• Възможност за развитие на малкия и средния бизнес</li> <li>• Миграционен потенциал</li> </ul>	<p><b>Заплахи</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Високи изисквания на ЕС</li> <li>• Конкурентен натиск от европейски продукти и услуги на българския пазар</li> <li>• Недостатъчни национални инвестиции за поддръжка на публичната инфраструктура</li> <li>• Влошаване на екологичното състояние на Черно море</li> <li>• Засилване на централизацията в управлението на черноморския район</li> <li>• Организиране на конфликтни зони между различни граждански групи</li> <li>• Нестабилност на черноморския регион</li> </ul>

--	--

### **Основни проблеми на Черноморския район:**

На база извършения анализ може да се открият следните основни проблеми пред развитието на Черноморския регион, които следва да бъдат адресирани във визията за развитие на Черноморския регион

1. Нарушен баланс между околна среда и урбанизирани територии и най-вече крайбрежна ивица.
2. Свлачищните и ерозионни процеси. Отнемането на суша от морето.
3. Слабото използване на Черно море за вътрешна свързаност на региона.
4. Сезонността на морския туризъм
5. Свърх урбанизацията на морските курорти, проблеми с обслужващата инфраструктура е качество на туристическия продукт
6. Ниска достъпност до културния потенциал на региона
7. Неравномерното развитие на железопътната мрежа
8. Недостъпността и лошото състояние на шосейната мрежа
9. Демографски проблеми и предизвикателствата на външния (миграционен) прираст
10. Климатични промени, природни катаклизми
11. Нисък процент БВП от морски дейности, извън туризма
12. Спад на морските индустрии
13. Нисък потенциал на селското стопанство, което лишава туризма от естествения му тил
14. Недобра образователна структура, свързана с морето

15. Липса на дългосрочна координация между институциите по отношение на дейностите свързани с морето

## **Стратегическа част.**

### **Стратегически цели**

1. Превръщане на Българското Черноморие във водещ регион на България с европейски стандарт на жизненото равнище и икономика, осигуряваща интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж
2. Осигуряване на син растеж чрез подобряване на конкурентоспособността на района, подкрепа за иновациите и изследванията в областта на морските дейности, развитие на морските индустрии,
3. Синергия в развитието на морските индустрии и икономическите сектори на Черноморския регион, синхронизиране и ефективно включване и използване възможностите на Структурните фондове, Програмата за развитие на морското дело и рибарство и Програмата за развитие на селските региони на ЕС
4. Защита на околната среда и устойчиво развитие на Черноморския регион с прилагане принципите на пространствено планиране и съвместно развитие на дейностите по море и суша

### **Приоритети на Черноморската стратегия на България за периода 2014-2020:**

1. Планиране, благоустройство и защита на крайбрежието, околна среда
2. **Интелигентен** син растеж –морски индустрии и технологии
3. Транспорт - енергийни и транспортни коридори
4. Морски туризъм **в разнообразни туристически дестинации за достъп до културно-историческо и природно наследство**
5. **Духовност и културна идентичност, образование, наука, иновации за интелигентен растеж**

6. Сътрудничество, партньорство, трансгранично и **транснационално** коопериране

## **РАЗВИТИЕ ПО ПРИОРИТЕТИ**

### **1. Планиране, благоустройство и защита на крайбрежието, околна среда**

#### **Основна цел:**

Управление на крайбрежните пространства за интегриране на целите, определени от националните и регионалните секторни политики, свързани с морските и крайбрежните райони и отчитайки опазването и подобряването на околната среда и евентуалните климатични промени.

#### **Специфични цели**

Интегрирано управление на планирането и взаимодействие между различните зони на черноморската територия и опазване на морската околна среда

## **ПРИОРИТЕТИ**

Морско пространствено планиране и интегрирано крайбрежно управление;

Благоустройство;

Геозащита на морското крайбрежие;

Сигурност и безопасност на околната среда и гражданите;

#### **Мерки:**

- 1.1 Разработване и приемане на общи устройствени планове на териториите в рамките на зона А и Б на Закона за устройство на черноморското крайбрежие;
- 1.2 Изграждане на брегозащитни съоръжения по протежение на крайбрежието, маркиране и противодействие на свлачищните процеси;
- 1.3 Опазване на защитените зони и териториите от Натура 2000;
- 1.4 Картиране на морското дъно;



- 1.5 Създаване на планове за интегрирано управление на крайбрежните зони, екологично развитие и превантивни мерки срещу евентуалните климатични промени;
- 1.6 Изграждане на единна система за сигурност в Черноморския регион;
- 1.7 Изграждане на Център за управление и оценка на риска в Черно море
- 1.8 Създаване на Център за регионално управление на черноморското крайбрежие
  
- 1.9 Превенция и подготвеност на населението като приоритет за избягването на последици от природни бедствия и аварии
- 1.10 Създаване на електронни регистри и база данни за елементите на околната среда;
- 1.11 Прилагане на Европейската директива за икономически сметки на ОС;
- 1.12 Изграждане на ПСОВ в курортите и градовете на крайбрежието или разширение на съществуващите;
- 1.13. Развитие на системи за транс-скторно ползване на бази данни (крайбрежни, морски, гранични, оморна среда -регистри )

## **2. Интелигентен син растеж –морски индустрии и технологии**

### **Основни цели**

Подобряване на конкурентоспособността на региона чрез осигуряване на син растеж и развитие на морските индустрии при съхраняване на природния и екологичен потенциал на региона и интегрирано взаимодействие между дейности в отделните сектори.

### **Специфични цели**

Подкрепа на корабостроителната индустрия;

Развитие на технологии на база морски ресурси;

Развитие на рибарството и аквакултурите;

## **ПРИОРИТЕТИ**

Развитие на корабостроителната и кораборемонтна дейност;

Модернизиране и интензифициране на солодобива;

Развитие на биотехнологии на база морски суровини и източници;

### **Развитие на рибарството и аквакултурите**

Разширяване обхвата на рибарските пристанища и рибни борси;

## **Мерки**

2.1. Създаване и развитие на регионални клъстери на база морска индустрия;

2.2. Изграждане на рибарски пристанища в черноморските градове;

2.3. Развитие на риболовния флот;

2.4. Развитие и внедряване на иновациите в областта на използване на вълновата морска енергия;

2.4. Развитие на технологии и внедряване на иновации, свързани с използването на морските ресурси – биотехнологии, минерални ресурси, водорасли, луга, сол, синя енергия;

2.5. Стимулиране на предприемачеството в областта на улова и преработката на черноморска риба;

**2.6. Подкрепа на бизнеса и перспективи за развитие на рибарството като традиционен занаят по черноморското крайбрежие и осигуряване на по-добри работни места, особено за млади рибари**

**2.7. Развитие на технологии за отглеждане и преработка на различни морски видове в изкуствени или полуизкуствени условия за разширяване на капацитета и употребата на морски продукти /мидени ферми, цехове за преработка на риба, рапани и др/**

### **3. Транспорт - енергийни и транспортни коридори**

#### **Основни цели**

Повишаване конкурентоспособността на района чрез интегриран транспортен модел

Подобряване на транспортната инфраструктура

#### **Специфични цели**

Интегриране на качествен транспорт във всички морски дейности и осигуряване на качествени транспортни услуги от всички видове

#### **ПРИОРИТЕТИ**

Изграждане на АМ „Черно море“;

Обвързаност на българското черноморие с магистралния европейски пръстен около Черно море;

Разширяване комуникациите във въздушния транспорт;

Развитие на вътрешния и трансграничен воден транспорт

**Сигурност и безопасност на транспорта и спасяването по море**

#### **МЕРКИ:**

3.1. Подобряване на вътрешната свързаност на региона чрез пособряване на първокласната и второкласна пътна мрежа;

3.2. Подготвяне на проект и изпълнение строителството на АМ „Черно море“

3.3.Разширяване обхвата на първокласната пътна мрежа;

3.4 Изграждане на зони за обществен достъп до пристанищата;

3.5. Развитие на водния транспорт по крайбрежието;

3.6.Стимулиране на предприемчивостта в областта на морския транспорт на къси разстояния ;

3.7.Разширяване мрежата на международните полети на летищата Бургас и Варна;

3.8 .Ефективно и екологосъобразно реализиране на енергийни транспортни коридори

3.9. Синхронизиране на политиките за безопасност на транспорта и обезпечаване на бързи действия по спасяване в случай на необходимост

5. Морски туризъм в разнообразни туристически дестинации за достъп до културно-историческо и природно наследство

#### **Основни цели**

Подкрепа за морския туризъм и превръщането му в част от синия растеж

Иновативни методи и идеи за използване на Черно море по устойчив модел

#### **Специфични цели**

Развитие на морския туризъм и интегриране на целия морски потенциал за повишаване на конкурентоспособността му

#### **ПРИОРИТЕТИ**

Създаване на целенасочена бранд-стратегия за българското черноморие;

Повишаване качеството на туристическия продукт и превръщане на Българското Черноморие в европейска дестинация с най-висок стандарт;

Развитие на интегриран морски туристически продукт;

#### **Мерки**

4.1. Развитие на специализиран морски и круизен туризъм;

4.2 Комплексен подход за развитие на яхтен туризъм и яхтени пристанища

4.3.Превръщане на културно-историческите обекти в част от туристическите пакети на морския туризъм;

4.4. Изграждане на устойчива туристическа инфраструктура;

4.5 Българското Черноморие и морският туризъм със специален бранд в националната стратегия за развитие на туризма;

4.6.Интегрирани действия на местните и регионални власти от региона за изграждане на цялостна визия за развитие на морския туризъм;

4.7 Обучение на персонала в обектите на природен, културен и исторически туризъм;

4.8.Повишаване сигурността на туризма и безопасността на туристите;

**5. Духовност и културна идентичност, образование, наука, иновации за интелигентен растеж**

### **Основни цели**

Превръщане на образованието и науката в база за **интелигентен** син растеж

**Изследване и иновации** и транс-секторни приложни изследвания

Съхранение на традициите и разпространение на българската култура в трансграничните региони

**Развитие на информационната база за обмен** между държавните и научни институции

### **Специфични цели**

Подкрепа за интегриране на образованието и културата в общата морска политика и формиране на морска култура

### **ПРИОРИТЕТИ**

Разширяване културното присъствие на България в Черноморския регион;

Интегриран подход за развитие на морска култура в България;

### **Мерки**

- 5.1 Подготовка на висококачествени специалисти в областта на корабоводенето, корабостроене, навигация, преработка на риба и аквакултури;
- 5.2 Насърчаване на познанието за морето – аз уча за морето в основните училища;
- 5.3. Развитие на университетска мрежа в областта на морското дело и рибарството;
- 5.4. Създаване на предпоставки за изграждането на Черноморски университет;
- 5.5. Създаване на Черноморски културен институт като база за изучаване на историята, съхранение на културноисторическото наследство и формиране на морска култура в региона;
- 5.6. Създаване на регионални издания за Черноморския регион и Черно море;
- 5.7. Организиране на Регионално маринистично списание „Бряг“ с покритие на регионалните езици на черноморските държави;

## **6. Сътрудничество, партньорство, трансгранично и транснационално коопериране**

### **Основни цели**

Стабилизиране на взаимоотношенията между черноморските страни и създаване на база за изграждане на черноморски съюз чрез двустранни и многостранни договори за сътрудничество

### **Специфични цели**

Засилване ролята на България в международното регионално черноморско сътрудничество

### **ПРИОРИТЕТИ**

- Подобряване на възможностите на България за сътрудничество със страните от Черноморския регион
- Подобряване на мобилността на гражданите и движението на стоки, услуги и капитали в рамките на Черноморския регион

## **Мерки**

1. Създаването на група на високо ниво, която да подпомогне инициативите и задълбочаване на регионалното сътрудничество;
2. Подобряване нивото на участие на България в структурите на Черноморското сътрудничество /ОЧИС, ПАЧИС, Черноморска комисия/;
3. Засилване и укрепване ролята на ггражданския сектор за развитие на партньорства и сътрудничество;
4. Подкрепа за създаване на международни кльсгери и консорциуми;

## **7. Устойчива околна среда**

### **Основна цел**

### **Специфични цели**

### **Приоритети**

### **Мерки**