

# България: към развитие на синята икономика

Декември, 2020 г.



© 2020 The World Bank  
1818 H Street NW, Washington DC 20433  
Telephone: 202-473-1000; Internet: www.worldbank.org

#### НЯКОИ ПРАВА ЗАПАЗЕНИ

Този материал е продукт на работата на екип на Световната банка. Констатациите, тълкуванията и заключенията, изразени в настоящия доклад, не отразяват непременно гледните точки на изпълнителните директори на Световната банка или на правителствата, които те представляват. Световната банка не гарантира за точността на данните, включени в този материал. Границите, цветовете, деноминациите и всяка друга информация, видима на която и да е карта в този документ, не следва да се разглеждат като възгледи на Световната банка за правния статут на която и да е територия, нито като одобрение или приемане на такива граници.

#### ПРАВА И РАЗРЕШЕНИЯ

Този труд е обект на авторско право. Тъй като Световната банка сърчава разпространението на нейната работа и знания, този материал може да бъде възпроизвеждан в неговата цялост или частично с нетърговска цел, стига принадлежността му да бъде посочена в пълна форма.

#### РЕФЕРЕНЦИИ

Моля, цитирайте този документ, както следва: "World Bank. 2020. Bulgaria Blue Economy Policy Note. Toward a Blue Economy development." © World Bank.

Снимка на I и IV корица: Пристанището на Созопол, Стария град

Снимките и авторските права над тях са предоставени от Еолина Милова, Светослав Стоянов, Емил Мартинов, Маргарита Станчева и Ивелина Таушанова

Всички въпроси относно права и лицензи, включително субсидиарни права, следва да бъдат отправени към World Bank Publications, The World Bank Group, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433, USA; fax: 202-522-2625; e-mail: pubrights@worldbank.org.

# Съдържание

<b>Съкращения и акроними</b>	<b>3</b>
<b>Благодарности</b>	<b>6</b>
<b>Резюме</b>	<b>7</b>
<b>Въведение</b>	<b>18</b>
<b>Глава 1. Моментна снимка на крайбрежната и морската икономика на България</b>	<b>23</b>
<b>Глава 2. Контекст за развитие на синята икономика</b>	<b>28</b>
2.1. Рамка за развитие на синята икономика	30
2.2. Стойността на природния капитал е в основата на синята икономика	33
2.3. Синя икономика за черно море: общ дневен ред за Черно море	35
<b>Глава 3. Крайбрежна и морска икономика на България</b>	<b>36</b>
3.1. Икономическа география на бреговото и морското пространство	37
3.2. Заплахи за морската среда на Черно море	38
3.2.1. Замърсяване	39
3.2.2. Изчерпване на морските ресурси	41
3.2.3. Изменение на климата	41
3.3. Стълбове на синята икономика	42
3.3.1. Крайбрежен и морски туризъм	43
3.3.2. Рибарство и аквакултури	48
3.3.3. Неживи морски ресурси: гобив на полезни изкопаеми, нефт и газ	51
3.3.4. Морски транспорт, пристанища, корабостроене и кораборемонт	53
3.3.5. Потенциал на нововъзникващи сектори на синята икономика	58
<b>Глава 4. Финансиране на синята икономика</b>	<b>64</b>
<b>Глава 5. Политики и институции за бъдещо развитие на синята икономика</b>	<b>67</b>
5.1. Стратегии и законодателство	68
5.2. Институции и заинтересовани страни	69
5.3. Научни изследвания и иновации	71
<b>Глава 6. Подпомагаща рамка за синя икономика в България: препоръки за политики</b>	<b>74</b>
6.1. Рамка на политиката за синя икономика	75
6.2. Крайбрежен и морски туризъм	80
6.3. Рибарство и аквакултури	82
6.4. Нововъзникващи сектори на синята икономика	84
6.5. Морска среда без замърсяване	85
<b>Закljučения</b>	<b>88</b>
<b>Библиография</b>	<b>89</b>

## ФИГУРИ

Фигура 1.	Заетост в утвърдени сектори на синята икономика	26
Фигура 2.	Принос на на утвърдените сектори на синята икономика към БДС	26
Фигура 3.	Рамка за развитие на синята икономика	31
Фигура 4.	Синята икономика и природния капитал	34
Фигура 5.	Компоненти на ППСЧМ	35
Фигура 6.	Българската черноморска брегова и морска територия	37
Фигура 7.	Морски участъци на мрежата „Натура 2000“ в България	38
Фигура 8.	Ръст на крайбрежния туризъм и на туризма извън крайбрежните зони в България (2012-18 г.)	44
Фигура 9.	Икономически принос на сектор рибарство	49
Фигура 10.	Рибна продукция от вътрешни и морски води и аквакултури (тонове)	49
Фигура 11.	Основни видове аквакултури в България (2019 г.) по обем	50
Фигура 12.	Блокове за проучване и добив на нефт и газ в морето	52
Фигура 13.	Количество превозени стоки през българските пристанища 2009–18 г.	54
Фигура 14.	Брутно тегло на обработените стоки в морските пристанища на България, по видове товари	55
Фигура 15.	Натоварени и разтоварени стоки в българските черноморски пристанища	56
Фигура 16.	Традиционна брегозащита спрямо брегозащита на база екосистемни решения	59
Фигура 17.	Преходът към синя икономика като възможност	75

## ТАБЛИЦИ

Таблица Е.1.	Обзор на българската морска икономика (2018 г.)	8
Таблица 1.	Обзор на българската морска икономика (2018 г.)	25
Таблица 2.	Развитие на морския транспорт, пристанищните дейности, корабостроенето и кораборемонта (БДС)	53
Таблица 3.	Морска пристанищна инфраструктура	55

## КАРЕТА

Карета 1.	Елементи на инструментариума на РРСИ, които позволяват адаптиране към специфични за страната условия	30
Карета 2.	Интегрирани планове за управление на морските територии на Норвегия	32
Карета 3.	Опитът на Китай със синята икономика	33
Карета 4.	Вятърна енергия по българското крайбрежие	58
Карета 5.	Благоприятни въздействия на многосекторния подход	59
Карета 6.	Цел на РДМС (Директива 2008/56/ЕО)	60
Карета 7.	Изпълнение на РДМС: Състояние на Морската стратегия	61
Карета 8.	Концепцията за мултифункционалното използване подкрепя ръговата икономика, моделите на индустриална симбиоза и синята икономика	63
Карета 9.	Правителствени заинтересовани страни в областта на синята икономика	69

## Съкращения и акроними

РРСИ	Рамка за развитие на синята икономика
ДП-ПИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
ЦБМИ	Център за брегови и морски изследвания
ОДРЧМ	Общ дневен ред за Черно море
ИАРА	Изпълнителна агенция по рибарство и аквакултури
ЕЦА	Европа и Централна Азия
ЕАОС	Европейска агенция за околната среда
ИИЗ	Изключителна икономическа зона
ЕЗП	Европейски зелен пакт
ЕФМДР	Европейския фонд за морско дело и рибарство
ЕС	Европейски съюз (28-те страни членки, включително Обединеното кралство)
ЕК	Европейска комисия
МИРГ	Местни инициативни рибарски групи
БВП	Брутен вътрешен продукт
ДЕС	Добро екологично състояние
ГИС	Географска информационна система
БДС	Брутна добавена стойност
ИУБЗ	Интегрирано управление на бреговете зони
ИМО	Международна морска организация
ИО-БАН	Институт по океанология към Българска академия на науките
ННН	Незаконен, недеklarиран и нерегулиран
ВПГ	Втечен природен газ
МЗХГ	Министерство на земеделието, храните и горите
МИ	Министерство на икономиката
МЕ	Министерство на енергетиката
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МТ	Министерство на туризма
МТИТС	Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията
ЗМТ	Защитени морски територии
СЧ	Страна членка
РДМС	Рамкова директива за морската стратегия
МПП	Морско пространствено планиране
МИ	Мултифункционално използване
МВт	Мегават
ММ	Морски мили
НСИ	Национален статистически институт
NUTS	Класификация на териториалните единици за статистически цели в България
ОИСР	Организация за икономическо сътрудничество и развитие
ПМ	Програма от мерки
НИРА	Научноизследователска и развойна дейност
ЦУР	Цели за устойчиво развитие
МСП	Малки и средни предприятия
СПНИИ	Стратегическа програма за научни изследвания и иновации за Черно море
ОДУ	Общ допустим улов
ПКН	Подводно културно наследство
РДВ	Рамкова директива за водите
ПСОВ	Пречиствателна станция за отпадни води



## Благодарности

Екипът е благодарен на всички държавни служители от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България за предоставените разяснения и отзивчивостта, особено предвид предизвикателните обстоятелства, свързани с глобалните ограничения поради пандемията. Екипът е особено признателен на г-жа Надежда Бухова, директор по европейска координация и международно сътрудничество; г-н Димитър Савов, директор на дирекция „Транспортна политика“, Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията; г-жа Татяна Савова, ръководител на отдел; г-жа Анна Кърджева, координатор за България по Общия дневен ред за Черно море; и г-н Петър Бенов, експерт в дирекция „Транспортна политика“, Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, както и на г-жа Атанаска Николова, заместник-министър на околната среда и водите; г-жа Силвия Рангелова, директор по европейска координация и международно сътрудничество; г-жа Илиана Тодорова, директор на дирекция „Управление на водите“, Министерство на околната, г-жа Десислава Консулова, директор на Басейнова дирекция „Черноморски район; г-жа Деница Николова, заместник-министър на регионалното развитие и благоустройството, г-жа Цветелина Атанасова, главен директор на ОП „Региони в растеж“; г-ж Ивайло Стоянов, ръководител на отдел, дирекция „Регионална политика“; г-жа Мария Георгиева, координатор по морско пространствено планиране в Министерство на регионалното развитие и благоустройството; и г-жа Веселина Троева, директор на Националния център за териториално развитие.

Тези Бележки към политиката са изготвени от екип на Световната банка, ръководен от Еолина Милова (старши специалист по околна среда и ръководител на екипа по проекта в Звезното за околна среда, природни ресурси и синя икономика към Департамента за устойчивото развитие в ЕЦА [SCAEN]), който се състои от Паола Агостини (водещ специалист по управление на природните ресурси), Агриана Дамянова (съветник по политики) и Аделина Доцинска (програмен асистент). Базовият анализ, включително секторните диагностични анализи и препоръки, са изготвени от Маргарита Станчева (Център за брегови и морски изследвания), Светослав Стоянов (експерт по синята икономика и Черно море) също участва в работата. Екипът се ползва от познанията на Беренжер Принс (водещ специалист по управление на природни ресурси), Ставрос Папагеоргиу (старши специалист по околна среда) и Петер Кристенсен (водещ специалист по околна среда), както и от експертизата на българския екип и техническия персонал в офиса в страната. Цялостна управленска подкрепа и насоки са предоставени от Ксения Лвовски (секторен мениджър по околна среда, природни ресурси и синя икономика за ЕЦА) и Фабрицио Дзарконе, постоянен представител за България, Словакия и Чехия.

Приносът на всички останали, които не са посочени поименно тук, се цени високо.

## Резюме

**i. Настоящият доклад прави преглед на предизвикателствата и възможностите, които са от основно значение за прехода на ключовите морски икономически сектори на Република България към синьо икономическо развитие.** Терминът „синя икономика“ се отнася до устойчивото използване на океанските и морските ресурси за постигане на икономически растеж, подобряване на поминъка и заетостта и осигуряване на трайно здраве на морските екосистеми. Докладът разглежда по-отблизо секторните възможности като комбинация от взаимосвързани икономически дейности, които се допълват или надграждат една друга. Целта е да се предостави аналитична основа, която да подпомогне формирането на визията и стратегията на България за преход към синя икономика. Докладът, също така, подчертава някои рискове за развитието и очертава пътя напред, отчитайки бъдещи предизвикателства и двигатели за постигане на значителен напредък в съгласуването на политиките и инвестициите в България с европейските инициативи за синя икономика. Той също идентифицира предизвикателствата и възможностите за оформяне на развитието на синята икономика на база холистичен екосистемен подход за управление на крайбрежните и морските ресурси.

### Защо морската икономика е толкова важна за България?

**ii. Разположена в един от най-атрактивните региони в Европа, България се отличава с красива брегова линия, представляваща мозайка от морски и крайбрежни системи с голяма природна стойност и значителни социално-икономически ползи.** Черноморското крайбрежие е важен център на икономически растеж и дом на нарастващ брой жители по крайбрежието, които съставляват 10% от общото население на България. Крайбрежието привлича значителен брой местни и международни посетители през туристическия сезон.

**iii. Уникалните крайбрежни и морски ресурси на Черно море предлагат възможности за устойчив растеж на отраслите, които зависят от тях.** Голяма част от икономиката по българското крайбрежие продължава да разчита на традиционни сектори като плажен туризъм, риболов, морски транспорт и добив на полезни изкопаеми. Налице е обаче и все по-фрагментирано управление на крайбрежните и морските природни ресурси, поради липса на последователност в секторните политики и развитието на пазара на регионално и национално ниво.

**iv. Приносът на българската синя икономика към националната икономика, включително по отношение на заетостта, е значителен за стандартите на ЕС.** Няколко сини сектора, в това число крайбрежен и морски туризъм, рибарство и аквакултури, корабоплаване, пристанища, корабостроене и кораборемонт и експлоатация на нефт и газ, генерират около 995 мил. евро брутна добавена стойност (БДС) през 2018 г. Това е около 2% от националната БДС на всички икономически сектори и представлява 3,4% от всички работни места,<sup>1</sup> което поставя България над средните нива за ЕС и над тези на Италия или Франция. Предвид относително по-малкото крайбрежно и морско пространство на България, тези резултати онагледяват стратегическото значение на нейната морска икономика. Само крайбрежният туризъм генерира 80% от всички работни места в синята икономика<sup>2</sup> и допринася 69% към БДС на синя-

<sup>1</sup> ЕС, *The EU Blue Economy Report 2020* (Brussels: European Commission, 2020).

<sup>2</sup> Приносът на утвърдените сектори в синята икономика към икономиката на ЕС-28 през 2018 г. е 1,5% БДС и 2,2% по отношение на заетостта. Вж. ЕК, ЕС, *The EU Blue Economy Report 2020*.

та икономика през 2018 г.<sup>3</sup> Благоприятните условия за уелнес и спа туризъм по крайбрежието представляват потенциал за разкриване на допълнителни работни места. Секторът на рибарството в страната, който включва стопански риболов, аквакултури и преработка на риба, допринася 85 мил. евро за икономиката или 1,7% от националната БДС през 2018 г. В сектора също така са заети 9 250 души и той генерира 9% от работните места в синята икономика. Предвид нарастващата консумация на морска храна в световен мащаб, този сектор има голям икономически потенциал.

Таблица Е.1: Обзор на българската морска икономика (2018 г.)

Утвърдени сектори	Заети лица (2018 г.)			БДС (2018 г.)		
	Хил. ('000)	% от националната заетост	% от заетостта в синята икономика	мил. евро	% от националната БДС	% от БДС в синята икономика
Крайбрежен туризъм	82.5	2.6	79	692	1.40	69.9
Живи морски ресурси	9.25	0.3	9	85	0.2	9.0
Неживи морски ресурси	0.09	0.2	0.9	11	0.02	1.1
Пристанищни дейности	4.39	0.1	4.3	78	0.16	8.0
Корабостроене и ремонт	4.95	0.2	4.9	91	0.18	9.0
Морски транспорт	1.83	0.05	1.9	37	0.07	4.0
<b>Заетост/БДС в синята икономика</b>	<b>102.96</b>	<b>3.4</b>	<b>100.00</b>	<b>995</b>	<b>2.0</b>	<b>100.00</b>
<b>Национална заетост/БДС</b>	<b>3,069</b>		<b>Липсва</b>	<b>48,634</b>		<b>Липсва</b>

Източник: ЕК, *The EU Blue Economy Report 2020* (Brussels: European Commission, 2020).

**v. Икономическият потенциал на българската крайбрежна и морска екосистема е изложен на риск от човешки и климатичен натиск.** Урбанизация, замърсяване, въздействие на климатичните промени, ерозия на бреговата линия и отстъпване на клифа – всички тези природни и предизвикани от човека въздействия оказват сериозен натиск върху крайбрежието. Очакваното средно покачване на морското равнище по българското черноморско крайбрежие варира от 1,5 до 3 милиметра на година.<sup>4</sup> Единадесет чувствителни участъка от бреговата ивица, с обща дължина от приблизително 267 километра, са с повишен риск от морски наводнения.<sup>5</sup> Концентрираната урбанизация, заедно със засиленото индустриално развитие, включително по отношение на пристанищата и морската инфраструктура, натоварват крайбрежната околна среда, застрашават местообитанията и самите ценности, които привличат интереса на посетители и инвеститори.

**vi. Ново предизвикателство ще бъде намирането на индикатори за измерване на степента, в която преходът към синя икономика в България също може да стимулира растеж и да ускори темпото на създаване на работни места и доходи в регионите във вътрешността**

<sup>3</sup> Пак там

<sup>4</sup> L. Pashova and I. Yovev, "Geodetic Studies of the Influence of Climate Change on the Black Sea Level Trend," *Journal of Environmental Protection and Ecology* 11, no. 2 (2010): 791–801.

<sup>5</sup> План за управление на риска от наводнения в Черноморски район на басейново управляване (2016–2022 г.)

**на страната.** Подем на иновациите и развитието на технологии в синята икономика може да доведе до морска икономическа експанзия, а нововъзникващите отрасли могат да създадат възможности за висококачествени работни места извън традиционните сектори. Следователно, всяка бъдеща стратегия за синя икономика следва да подчертава, че икономическите ефекти от преразпределението на ползите от традиционните и нововъзникващите икономически сектори между крайбрежните общности биха могли спокойно да се разгърнат и към онези общности, които на практика не се считат за крайбрежни.

## До къде е стигнала България по отношение на своята морска политика?

**vii. Като страна-членка на ЕС, България се придържа към постиженията на правото на Общността<sup>6</sup> задаващи контекста за преодоляване на пропуските в управлението на морските екосистеми и икономики.** България задейства своите процедури по морско пространствено планиране (МПП), за да обедини заинтересованите страни и бенефициерите в областта на синята икономика, с цел устойчивото управление на крайбрежните и морските ресурси. Въпреки това, изоставащата хоризонтална интеграция в морските сектори и липсата на приобщаващо планиране, които са в основата на интегрирането на политиките и вземането на решения, могат да подкопаят бъдещите икономически възможности за страната. Политиките за синя икономика са крайъгълният камък на преобразователната рамка, която е необходима, за да се постигне координация между дейностите на национални и местни заинтересовани страни и обществени организации, с цел ограничаване на въздействията от производството и потреблението върху крайбрежната и морската среда.

**viii. ЕС ще остане важен двигател в процеса на определяне на множество аспекти в развитието на националната политика на България за синя икономика.** Наред с други насоки, това включва политиките в областта на рибарството и аквакултурите, интегрираното управление на бреговите зони (ИУБЗ), Директивата за морско пространствено планиране, Рамковата директива за морската стратегия (РДМС), Рамковата директива за водите (РДВ), оценката на въздействието върху околната среда/стратегическата екологична оценка, достъп до информация за околната среда, Директивите за местообитанията и птиците и т.н. Съответните български правни актове, които транспонират тези директиви на ЕС, са: Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България; Закона за устройството на Черноморското крайбрежие; Закона за туризма; Закона за рибарството и аквакултурите; Закона за енергетиката; Закона за концесиите; Закона за подземните богатства; Закона за управление на отпадъците; Закона за биологичното разнообразие; Закона за защитените територии; Закона за водите; и Закона за опазване на околната среда.

**ix. РДМС на ЕС, която влиза в сила през 2008 г. и изисква от държавите-членки да постигнат „добро екологично състояние“ (ДЕС) до 2020 г. или да го съхранят, където е налице,<sup>7</sup> в по-голямата си част не е изпълнена.** Морската стратегия за Черно море до 2021 г., която цели да подпомогне изпълнението на РДМС, достига до заключението, че поради значителния натиск от човешки дейности в черноморските държави, условията в морските местообитания и екосистеми са влошени, особено в крайбрежните морски води. България транспонира РДМС в националното законодателство чрез Наредбата за опазване на околната среда в морските

<sup>6</sup> Под *постиганията на правото на Общността* се разбира съвкупния пакет от закони на Европейската общност, състоящ се от целите на Европейската комисия, съществени правила, политики и по-специално, първичното и вторичното законодателство и съдебната практика. Всички те представляват част от правния ред на ЕС. Тук са включени всички договори, регламенти и директиви на европейските институции, както и решенията на Европейския съд.

<sup>7</sup> Пълното определение е: „състояние на околната среда в морски води, когато те осигуряват екологично разнообразни и динамични океани и морета, които са чисти, здравословни и продуктивни в рамките на присъщите за тях условия и при които използването на морската среда е на устойчиво ниво, като по този начин се запазва потенциалът за използване и за дейности от сегашните и бъдещите поколения“. Вж. ЕК, *The EU Blue Economy Report 2020*.

води и създава Консултативен съвет по МПП<sup>8</sup>, оглавяван от министъра на регионалното развитие и благоустройството, за да подпомогне сътрудничеството и координацията между съответните заинтересовани страни в процеса на МПП. Забавата при изпълнението на задължението на България за докладване по РДМС обаче води до правна процедура, инициирана от Европейската комисия (ЕК), която наскоро напомня на България<sup>9</sup> за просроченото изпълнение на въпросното изискване. Това означава, че България трябва да преразгледа по координиран начин първоначалната оценка с цел определяне на ДЕС и екологични цели като елементи на своите морски стратегии. Това е преглед, който се изисква на всеки шест години след първоначалното предвиждане на целите. Предвид обстоятелството, че несъответствието не е отстранено, Комисията решава да отнесе случая на България към Съда на ЕС.

**x. Няколко вече разработени секторни стратегии, които са от основно значение за прехода на България към синя икономика, могат да извлекат полза от по-задълбочен поглед върху потенциалните взаимодействия и конфликти при използването на ресурси в дадените сектори.** Това са Концепцията за туристическо райониране на България; актуализираната версия на Националната стратегия за устойчиво развитие на туризма (2014–2030 г.); Многогодишния национален стратегически план за аквакултури; Енергийната стратегия до 2020 г.; Интегрираната транспортна стратегия в период до 2030 г.; Морската стратегия; и Националната стратегия и План за действие за адаптация към изменението на климата.

**xi. България засилва усилията си за адаптация към изменението на климата и рисковете от наводнения.** Националната стратегия за адаптация към изменението на климата<sup>10</sup> и Плана за действие на Република България са одобрени от Министерския съвет през 2019 г. Стратегиите ще служи като референтен документ за действия и приоритети за адаптация до 2030 г. Изготвени са карти на риска от наводнения в райони с потенциален риск, които отговарят на изискванията на ЕС и на националните изисквания.<sup>11</sup> Те са включени в първия План за управление на риска от наводнения за Черноморския район на басейново управление, който е изготвен през 2018 г. и коментира всички аспекти на управлението на риска от наводнения, отчитайки специфичните характеристики на басейна. Както се посочва по-горе, има общо 11 района със значителен потенциален риск от морски наводнения, включително обекти с висок и среден риск на територията на Черноморски район на басейново управление, с обща дължина от приблизително 267 км. В най-голям риск при различните сценарии на наводнения е критичната инфраструктура на област Бургас, като общините Несебър и Бургас са най-уязвими по отношение на потенциално засегнат брой хора.

## От криза към възстановяване: преходът на България към синя икономика

**xii. Избухването на пандемията от коронавирус оказва значителен натиск върху българската икономика.** БВП се свива с 10% през второто тримесечие на 2020 г. Това е най-големият регистриран тримесечен спад на БВП на фона на усилията за ограничаване на бързото разпространение на COVID-19 (Policy Tracker на МВФ, 2020 г.). Националната БДС намалява с 8% за година.<sup>12</sup> Най-голям спад е регистриран в спортната и развлекателна индустрия, търговията и

<sup>8</sup> [https://saveti.government.bg/web/cc\\_501/](https://saveti.government.bg/web/cc_501/)

<sup>9</sup> Вж. ЕК, "Marine Environment: Commission Decides to Refer Bulgaria to the Court of Justice of the EU over Late Reporting under the Marine Strategy Framework Directive," July 2, 2020, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_20\\_1234](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_1234).

<sup>10</sup> Документите са налични на: <https://www.moew.government.bg/en/climate/international-negotiations-and-adaptation/adaptation/>.

<sup>11</sup> Вж. чл. 6 на Директива 2007/60/ЕО за наводненията и чл. 146а от Закона за водите на България.

<sup>12</sup> Министерство на финансите, „Месечен доклад за българската икономика“, Министерство на финансите, София, <https://www.minfin.bg/en/870>. Въз основа на статистически данни до 17 септември 2020 г.

транспорта, хотелското настаняване и в производството.<sup>13</sup> За да бъде постигнато по-добро възстановяване, моделите за възстановяване следва ясно да формулират, как те ще предефинират из основи връзките между икономическия растеж и устойчивостта.

**xiii. Секторите на синята икономика са силно засегнати от пандемията от COVID-19.** Кризата оказва своето влияние върху сектор рибарство и аквакултури, където много рибари, производители и преработватели са принудени да преустановят или сериозно да ограничат дейността си. Затварянето на тържищата, пазарите, търговските обекти и каналите за дистрибуция предизвиква значителен спад в цените и обемите. Туризмът е сред най-силно засегнатите сектори. През юли 2020 г., общият брой на чуждестранните посетители в България бележи спад от 66% спрямо предходната година, като най-голям спад се наблюдава при почивките и отдиха (-85,6%). Морският транспорт е засегнат по подобен начин през последните месеци.

**xiv. В допълнение към ефектите от пандемията, повишените нива на вредни вещества<sup>14</sup> в повърхностните води около индустриални центрове, големи градове и пристанища оказват влияние върху човешкото здраве и развитието на туризма.**<sup>15</sup> България е постигнала известен напредък в преодоляването на проблема с липсата на съгласуван мониторинг на околната среда и подобряване на точността на данните за морската среда. Въпреки че тези действия ще позволят на страната да разработи политики, които да подпомогнат прехода към устойчива и по-взаимодействаща синя икономика, необходими са своевременни действия за предотвратяване на замърсяването. Годишният доклад на БДЧР показва тенденция на променящо се екологично състояние на българските крайбрежни води. През 2018 г., от всички 17 крайбрежни водни тела в България – 8 са в добро състояние, 4 водни тела са в умерено, 1 водно тяло е в лошо състояние, а за останалите 4 водни тела не е определено екологичното състояние. Водното тяло в Бургаския залив е характеризирано като най-критичното по българското крайбрежие, тъй като там има най-осезаемо местно антропогенно въздействие. Районът е подложен на постоянен човешки натиск: голямо пристанище и други по-малки пристанища, замърсявания от промишлеността, замърсявания от малки реки и др.

**xv. За да постигне съответствие с РДМС, България следва да извършва мониторинг на количеството и качеството на различните категории рециклируеми отпадъци.** Повторното използване и рециклиране на отпадъци в България е значително по-ниско от средното за ЕС-28. Нещо повече, България все още не разполага със стратегическа програма за кръгова икономика – пропуск, който трябва да бъде отстранен в съответствие с Европейския зелен пакт (ЕЗП). Това включва мерки за намаляване както на количествата и качеството на микро- и макроотпадъците по плажовете на Черно море, така и на плаващите боклуци на повърхността на водата, а и на морските отпадъци депонирани на морското дъно и в биотата. Необходима е програма за мониторинг, която да предоставя информация за произхода и източниците на морски отпадъци и техните въздействия, измежду които икономически щети, загуба на местообитания, спад в биологичното разнообразие, ранени животни и т.н.

**xvi. Използвайки причинената от COVID-19 криза и прекомерните нива на замърсяване като претекст, България може да се възползва от новите фондове за възстановяване на ЕС за насърчаване на трайни реформи с ползи за крайбрежния и морския природен капитал, които биха могли да променят хода на усилията по възстановяването.** Синята икономика е възможност за определяне на нови стълбове на икономически растеж и варианти за създаване на

<sup>13</sup> Пак там

<sup>14</sup> Това включва тежки метали, пестициди и други упорити органични замърсители..

<sup>15</sup> Black Sea Commission, "State of the Environment of the Black Sea (2001–2006/7)" (Istanbul: Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution, 2008)..

работни места, които да ускорят прехода към нова, устойчива и по-приобщаваща крайбрежна и морска икономика. България се нуждае спешно от инициативна стратегия основана на точни данни, за да оцени въздействията от пандемията върху морските сектори и да използва възможността за икономическо възстановяване на базата на синя икономика, която е обрната към бъдещето. Управлението на морските дейности по по-координиран начин ще повиши ефикасността на инвестиционните инициативи и ще подобри поминъка на местните общности. Намаляването на политическата несигурност, засягаща запасите от природен капитал, и насърчаването на висококачествени публични и частни инвестиции, които да доведат до ограничаване на натиска върху крайбрежните и морските ресурси, са също толкова важни стъпки. Една програма за икономическо възстановяване от COVID-19, целяща да даде начален тласък на устойчив и справедлив син икономически растеж, има перспективата да постигне дългосрочни ползи. Реализирането на потенциала на синята икономика изисква балансиране на краткосрочните и дългосрочните цели в националния план за възстановяване и устойчивост, използвайки финансови ресурси за стимулиране на иновациите и прогреса в секторите на синята икономика.

**xvii. България е активен участник в черноморското регионално сътрудничество. Приемайки изцяло развитието на синята икономика в своите управленски и оперативни рамки, в съответствие с Общия дневен ред за Черно море (ОДРЧМ)<sup>16</sup> и неговия научен стълб – Стратегическата програма за научни изследвания и иновации за Черно море (СПНИИ), България би могла да издигне своята регионална позиция на лидер в региона на Черно море.** Както ОДРЧМ, така и СПНИИ насърчават национални инициативи и проекти, които допринасят за засилване на регионалната динамика, насърчават регионалните вериги на стойността в синята икономика и отключват възможности за инвестиции. Внедряването на техния дух и основни стълбове в националните политики и програми за финансиране, съобразно предоставените в този доклад препоръки, би ускорило развитието на синята икономика в България и би послужило като пример за добра практика за други страни, включени в ОДРЧМ. Световната банка също така участва активно в дневния ред за сътрудничество за синя икономика в Черно море чрез изготвянето на многогодишната програма за „По-синьо Черно море“ (ПСЧМ). Тази програма възнамерява да осигури всеобхватна подкрепа за черноморските тържави чрез разширяването на платформата от знания с цел мобилизиране на инвестиции и техническа помощ.

## Как България може да реализира своя потенциал за синя икономика?

**xviii. През 2019 г., Световната банка и ЕК стартират прилагането на Рамката за развитие на синята икономика (РРСЕ), с цел насърчаване на холистичен подход при разглеждане на океанската икономика и екологичните системи в процеса на разработването на политики и инвестиции.** Последващата дискусия, относно рамката, която България би могла да приложи по пътя на преход към по-цялостно развитие на синята икономика, е отправна точка за разглеждане на допълващия характер и полезността на РРСЕ. РРСЕ представлява пакет от инструменти за прилагане на политиките и директивите на ЕС за синя икономика, с цел намиране на решения на по-високо ниво на въпроси от политическо естество, чрез постигане на интегрирано и координирано управление на всички дейности, свързани с морето на национално равнище. Инструментите на РРСЕ, като МПП, устойчивостяването на природния капитал и екосистемния подход, предлагат уникална стартова позиция за България за устройване на синята трансформация на

<sup>16</sup> България одобрява „Общия дневен ред за Черно море“ (ОДРЧМ), който цели да разшири обхвата на регионалното сътрудничество в Черно море около ключови сектори и да придвижи напред ангажиментите по декларацията на министрите от Бургас от 2018 г. – „Към обща морска програма за Черно море“. ОДРЧМ улеснява сътрудничеството и напредъка в изпълнението на политическите ангажименти на черноморските тържави и поставя акцент върху актуалните пречки за решаването на проблемите със замърсяването на регионално ниво, а именно пропуските в знанията, политиката и финансите.

утвърдени отрасли, чрез укрепване на връзките между продуктивните и здрави екосистеми и местната икономика. Това би генерирало допълнителни ползи, които могат да се извлекат от взаимодействията между сините сектори, като откриването на нови възможности за инвестиции.

**xix. МПП е инструмент на синята политика, който стимулира междусекторното и трансграничното сътрудничество, насърчава опазването на околната среда и открива възможности за инвестиции от частния сектор.** МПП се насърчава от РРСИ като ефективен инструмент на синята икономика. МПП първоначално идентифицира въздействията от и възможностите за многостранно ползване на пространството и предвижда съвместно определяне на секторни взаимодействия и планиране на секторни приоритети. Така например, ако подпомагането на сектор корабоплаване е приоритет, то МПП следва да запази необходимото свободно пространство за корабоплаването, вместо да ограничава корабоплавателните дейности в определени зони. МПП следва да гарантира, че защитните зони за несъвместими с корабоплаването дейности са достатъчни. Когато бъде одобрен, морският пространствен план би намалил рисковете за инвестиции от частния сектор. Така, МПП може да бъде средство за разширяване на обхвата на ангажираността на заинтересованите страни и институциите, както на национално, така и на регионално ниво.

**xx. Процесът на МПП включва определяне на полезни взаимодействия и конфликти между морските сектори, с цел предоставяне на важна информация за вземане на решения в подкрепа на икономическото развитие и растежа на заетостта.<sup>17</sup>** Традиционните рибарски общности предлагат привлекателни дестинации за туризъм и могат да подпомогнат местния растеж чрез: i) увеличаване на търсенето на местна риба за консумация, ii) участие в събития, популяризиращи местните традиции,<sup>18</sup> и iii) участие в дейности като любителски риболов, които могат да бъдат доразвити в България. Стопанският риболов често извлича ползи от положителните странични ефекти, генерирани от защитените морски територии (ЗМТ), където рибарските ресурси са защитени ефективно.<sup>19</sup> Аквакултурите, крайбрежният туризъм, пристанищата, корабоплаването, добивът на нефт и газ в морски райони, добивът на полезни изкопаеми в морето и риболовът се конкурират по отношение на достъпа до морско пространство. Така например, позиционирането на вятърни турбини в морето следва да взема предвид възможни смущения в работата на радарите<sup>20</sup> и опасения за безопасността на по-малки лодки, чиято видимост се нарушава от инфраструктурата. По подобен начин, риболовът, аквакултурите и крайбрежният туризъм, които зависят от здравите ресурси и екосистеми, могат да бъдат засегнати от замърсяването от добив на нефт, газ и подземни богатства и от лошо управление на отпадъците.

**xxi. Остойносттаването на природния капитал и екосистемните услуги е централен инструмент на политиката за синя икономика, който се насърчава и от РРСЕ.** Използвайки подхода на устойчивостяване на екосистемите, България би могла да допълни своите национални политики и разпоредби, да спомогне за подобряване на управлението на морските ресурси и да повиши ефективността на публичните инвестиции в морското пространство. Остойносттаването на природния капитал може също да осигури информационна основа за вземането на политически решения за устойчив растеж на морските отрасли, отчитайки всички разходи и ползи – както вътрешни, така и външни. Използването на тези инструменти ще помогне за справяне с множеството актуални предизвикателства и рискове за крайбрежните и морските ресурси.

<sup>17</sup> ICF Consulting, „Study on the Economic Benefits of Marine Protected Areas.“ Task 4 Stakeholder Consultation, Final Report (Brussels: European Commission, 2017), [http://publications.europa.eu/resource/cellar/bbee9116-b0c5-11e8-99ee-01aa75ed71a1.0001.01/DOC\\_1](http://publications.europa.eu/resource/cellar/bbee9116-b0c5-11e8-99ee-01aa75ed71a1.0001.01/DOC_1).

<sup>18</sup> Например, фестивалът на мидата в град Каварна на северното българско крайбрежие.

<sup>19</sup> EC, *The EU Blue Economy Report 2019* (Brussels: European Commission, 2019).

<sup>20</sup> Вж. ЕК “Shipping and Ports,” Sector Fiche, [https://www.msp-platform.eu/sites/default/files/sector/pdf/mspforbluegrowth\\_sectorfiche\\_shippingports.pdf](https://www.msp-platform.eu/sites/default/files/sector/pdf/mspforbluegrowth_sectorfiche_shippingports.pdf).



## Как секторите на синята икономика да прогължат напред?

xxii. Възстановяването на икономиката след пандемията, амбициозните цели на ЕЗП и новият период на многогодишно финансово планиране на ЕС (2021–27 г.) – всички те изправят българските институции както пред предизвикателства, така и пред възможности в техните усилия за възстановяване на растежа и заетостта. Предвид стопанската стойност на българската морска икономика, която е значителна по стандартите на ЕС, сините сектори биха могли да имат значителен принос за икономическото възстановяване на страната след пандемията. Стимулирането на инвестиции в по-син туризъм, намаляването на въглеродните емисии от корабоплаване, оползотворяването на потенциала на сините вериги на стойността, възстановяването на крайбрежните екосистеми и насърчаването на нововъзникващите морски сектори могат да спомогнат за извличане на максимални дългосрочни ползи, подкрепяйки същевременно краткосрочното възстановяване. Задвижването на необходимите структурни реформи, оптимизирането на междуинституционалната координация, диверсификацията на веригите за доставка и по-доброто интегриране на принципите на кръговата икономика в политиката за синя икономика допълнително предоставят път към съживяване на икономиката. Този начин на действие също ще помогне на България да заеме образцова роля в преодоляването на общите предизвикателства в регионалния басейн на Черно море и ще укрепи нейната водеща позиция в изпълнението на ОДРЧМ.

xxiii. Утвърдените сектори на синята икономика биха имали по-добри резултати, ако се обърне внимание на специфичните предизвикателства от конкурентното ползване на морските ресурси. Това може да отключи потенциала на традиционните сектори на синята икономика и да създаде повече работни места, но ще изисква по-добро управление, планиране и засилена защита на бреговете и крайбрежните ресурси. Повишаването на ефикасността на инвестиционните инициативи би могло да подобри поминъка на местните общности. Тези съображения следва да намерят отражение в секторните стратегии, които формират политиките за преход към синя икономика. Една бъдеща стратегия за синя икономика следва да насърчава действията за подпомагане на контрола върху утвърдени сектори, и да гарантира, че същите възприемат принципа на кръговата икономика чрез ефективно използване на ресурсите и намаляване на морското замърсяване.

### ■ Възприемане на визия, стратегия и пътна карта за синя икономика.

xxiv. Една национална визия и стратегия за синя икономика, придружени от съответна пътна карта, ще спомогнат за ускоряване на прехода към холистичен подход и укрепване на управленските структури под силно национално ръководство и ясно определени институционални мандати. Пътната карта ще идентифицира общи приоритети и действия, които да бъдат предприети през следващите години, с цел ускоряване на прехода към синя икономика по интегриран, последователен и всеобхватен начин, чрез осигуряване на непрекъснато участие на всички заинтересовани страни.

xxv. Стратегията на България за синя икономика може да създаде много възможности за изграждане на по-добра и по-екологосъобразна крайбрежна и морска икономика в условията на след-пандемичен финансов дефицит. Възприемането на холистичен подход към устойчивото развитие на синята икономика и прилагането на интегрирано крайбрежно и морско планиране ще улеснят по-ефективното програмиране на публичния финансов ресурс, ще отворят възможности за достъп до финансиране за частни фирми и заинтересовани страни, както и ще спомогнат за формулирането на съгласувани национални стъпки за преодоляване на трансграничните и регионалните предизвикателства.

### ■ Укрепване на управлението, институционалното сътрудничество и участието на заинтересованите страни в процеса на разработване на политиката за синя икономика.

xxvi. Определянето на ясна посока в пътя на развитие на синята икономика ще осигури платформа за по-добро управление и координация между всички институции и заинтересованите страни в секторите на синята икономика. Такава координация ще осигури последователност на секторните планове за развитие, ще улесни взаимодействията и ограничи конкуренцията при ползването на морски ресурси, както и ще позволи формулирането на приоритетните инвестиции.

xxvii. Укрепването на съществуващите управленски структури ще събере на една маса институции и специализирани държавни агенции с регулаторни функции по отношение на ползването на морските ресурси. Това включва хармонизиране на законодателната рамка за „зелен преход“ и прилагане на инструменти, които насърчават екосистемен подход за устойчиво развитие на синята икономика. Освен това, за да се гарантира прозрачното изпълнение на МПП, България трябва да въведе инструменти за измерване и оценка на възможните компромиси между конкурентни видове ползване, потребители и ограничени ресурси, както и да определи точно положителните и отрицателните последици от различните варианти.

### ■ Опазване на природните активи и справяне с морското замърсяване.

xxviii. Съществен елемент на устойчивата синя икономика е опазването на синия природен капитал. Конкретно усилие в тази насока ще бъде разработването на Национален план за действие за морски отпадъци, като част от изпълнението на Регионалния план за действие за морски отпадъци за Черно море, приет от Комисията по опазване на Черно море от замърсяване през 2018 г.<sup>21</sup> Този план ще включва: а) приемането на конкретни политики, правни инструменти и институционални договорености, включително адекватни планове за управление на твърдите отпадъци, които съдържат програми за предотвратяване и почистване на морските отпадъци; б) програма за мониторинг, с цел оценка на актуалното състояние на морската среда по отношение на морските отпадъци; и в) подобряване на осведомеността и образователни програми и кампании.

xxix. Насърчаването на национална визия и стратегия за интегриране на държавните политики, с оглед възприемането на кръговата икономика във всички икономически сектори, ще осигури базата за постигане на ефективност и ефикасност на политиките за опазване на морските природни ресурси. Това ще позволи преминаване от линейни модели като „вземи-направи-изхвърли“ към възстановителни и регенеративни модели във веригата на стойността. България може да използва политиката за синя икономика, за да преодолее разделянето на веригите на стойността в морските сектори като създаде и въведе в тях кръгова форма на бизнес модели, с цел постигането на оптимални резултати при устойчивото използване на черноморските ресурси.

### ■ Осигуряване на финансиране за прехода към синя икономика.

xxx. Синята икономика може да играе важна роля в прехода към въглеродна неутралност, както се погръдзира от ЕЗП, което я извежда като важна област за инвестиции. Преди започването на новия програмен период на ЕС, България има реален шанс да формулира ефективен план за възстановяване от COVID кризата на крайбрежните общности и екосистемите, от които

<sup>21</sup> Общата цел на плана е да укрепи, да хармонизира и да приложи необходимите екологични политики, стратегии и мерки за устойчиво, интегрирано управление на проблемите с морските отпадъци в региона на Черно море. Вж. [http://blacksea-commission.org/Downloads/BS\\_Marine\\_Litter\\_RAP\\_adopted.pdf](http://blacksea-commission.org/Downloads/BS_Marine_Litter_RAP_adopted.pdf).

зависят тези общности, както и да подпомогне стопански субекти и заинтересовани страни, които са активни в различните сектори на синята икономика. Предвид нарастващия брой възможности за финансиране на иновативни решения за син бизнес, по-специално от страна на институциите на ЕС и банките за развитие, една програма от мерки на национално ниво би могла да предложи целенасочено съдействие за малки и средни предприятия (МСП), стартиращи предприятия и предприемачи, като ги подкрепи в изготвянето на по-добри проектни предложения и модели на работа, както и да популяризира принципите за устойчивост в реалната икономика.

**ххxi. От решаващо значение ще бъде планирането на мерки в подкрепа на ключови сектори на синята икономика (напр. рибарство, аквакултури, морски транспорт и туризъм) в рамките на националния план за възстановяване и устойчивост,** за достъп до средствата по Пакета за възстановяване на ЕС в размер на 750 млрд. евро. Предвид строгите условия за използване на тези фондове, подчертаването на потенциала на синята икономика, и приносът към зеления и цифров преход на ЕС, може да бъде от полза. Средствата за възстановяване могат да изграят важна роля в подпомагането на по-иновативни дейности, като например устойчиво производство на храни и биомаса и възобновяема енергия в морето, по начин, който е екологосъобразен и съхраняващ екосистемите.

**ххxii. Реализирането на възможностите за инвестиции би могло да бъде възпрепятствано единствено от слабия капацитет за идентифициране на печеливши секторни инвестиции, които едновременно да генерират ползи за икономиката, околната среда и крайбрежните общности.** Източници и разнообразни канали за финансиране, които евентуално могат да бъдат използвани за инвестиции в синята икономика, включват държавен бюджет, публични фондове на ЕС, търговски заеми, кредитиране от международни финансови институции, както и финансиране от капиталовите пазари. Свързаните с морето и мореплаването инвестиции могат да получат подкрепа от различни инструменти за финансиране на ЕС. Така например, Европейският фонд за морско дело и рибарство (ЕФМДР) подпомага изпълнението на общата политика в областта на рибарството и инвестиции в по-нататъшно прилагане на морската политика на национално ниво. Ограничаване на замърсяването на морската среда и на неблагоприятните последици от изменението на климата могат да бъдат финансирани чрез следващото поколение програми за междурегионално и трансгранично сътрудничество (напр. програма Interreg NEXT Черноморски басейн). За да подпомогне своята икономика да се ориентира в „зеления“ и „синия“ преход, България може да ползва допълнителни инвестиционни възможности с подкрепата на ЕС за специфични теми. Измежду тях са платформата на ЕС BlueInvest<sup>22</sup> и бъдещата програма InvestEU. Фондът за възстановяване на ЕС, чрез предвидените средства за България, ще бъде от ключово значение в краткосрочен и средносрочен план за увеличаване на инвестициите в иновации за устойчиво производство на храни, биомаса и възобновяема енергия в морето по начини, които съхранява екосистемите. По регионалната ПСЧМ, Световната банка разглежда възможни пътища за подпомагане на проекти за справяне с морското замърсяване и морските отпадъци в черноморските страни.

**ххxiii. Необходимо е да се засили институционалния капацитет и капацитета на заинтересованите страни за по-добро икономическо планиране и вземане на инвестиционни решения.** Синята икономика може да разшири хоризонта за сътрудничество между заинтересованите страни, както и да открие възможности за засилен обмен на знания и партньорства между различни агенции, които използват инструментите на синята икономика. Това от своя страна може да отключи повече възможности за иновации, частни инвестиции и растеж на местно ниво.

22 BlueInvest има за цел да стимулира иновации и инвестиции в устойчиви технологии за синята икономика, като подкрепя готовността за и достъпа до финансиране на старт-ъп бизнеси, МСП и скейл-ъп компании. Платформата е възможна благодарение на Европейския фонд за морско дело и рибарство и е отворена за заинтересовани страни в България. Вж. <https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/en/frontpage/1451>.

#### ■ Инвестиране в иновации и в човешки капитал

**ххxiv. Нововъзникващите сектори на синята икономика могат да се превърнат в центрове за растеж, стига да са налице политики за насърчаване на иновациите и възприемчивост от страна на частния сектор.** Производството на вятърна енергия от инсталации в морето се откроява с най-голям потенциал измежду нововъзникващите и иновативни сектори. Това следва да се проучи допълнително. Перспективите за синя биоикономика и биотехнологии, заедно със защитата на бреговете чрез природосъобразни решения, растат и също се нуждаят от допълнителна оценка. Изгледите по отношение на мониторинга на околната среда и технологичното развитие чрез изследвания и иновации също се подобряват и биха могли да се превърнат в област, която си заслужава да бъде стимулирана предвид силния технически и научен потенциал на българската академична и изследователска общност.

**ххxv. Подкрепата за научно-изследователския капацитет в секторите на синята икономика ще бъде от ключово значение за прилагането на МПП и координацията на приоритетни инвестиции.** Обострянето на чувствителността на вземащите решения в България, така че да избират природосъобразни решения в перспективните сини сектори, които създават работни места, би могло да допринесе за разширяване на ползите от прехода към „син“ растеж. Науката може да спомогне за намаляване на политическата несигурност, засягаща запасите от природен капитал, както и да насърчи инвестиции, които да доведат до ограничаване на съществуващия натиск върху природните ресурси.

**ххxvi. Калибрирането на съществуващите и новите секторни програми за финансиране на развитието на умения** може i) да използва наличните инициативи, които се финансират от ЕС,<sup>23</sup> и ii) да спомогне за привличането на млади таланти в синята икономика, за стимулиране на производителността и за повишаване на конкурентоспособността на развиващата се българска синя икономика.



Остров Св. Иван, изглед към Созопол

23 Подробният план за секторно сътрудничество в областта на уменията е една от ключовите инициативи на Програмата за умения в Европа 2016. Той ще бъде разширен и отворен за повече сектори в рамките на Пакта за умения към актуализираната Програма за умения 2020.

**К**онцепцията за синя икономика постепенно започва да заема важно място в икономическото развитие на държавите-членки на Европейския съюз (ЕС). Терминът „синя икономика“ се отнася до устойчивото използване на океанските и морските ресурси за постигане на икономически растеж, подобряване на поминъка и заетостта и осигуряване на трайно здраве на океанските и морските екосистеми. Глобалното разпространение на идеята за синята икономика дава нов импулс за преосмисляне на политиките в ЕС както и пътищата за развитие на крайбрежното и морското пространство и за предвиждане на политики и инвестиции в подкрепа на устойчивото развитие във всички държавите-членки. Бреговете и морските територии на България ще бъдат изправени пред изключителни предизвикателства и възможности, свързани с прехода на страната към синя икономика.<sup>24</sup>

Черноморското крайбрежие на България е мозайка от морски и сухоземни системи с голяма природна стойност и множество социално-икономически ползи. Бреговата линия се простира на дължина от 432 километра и граничи с Румъния северно от нос Сиврибурн, както и с Република Турция южно от нос Резово (Stanchev, Young, and Stancheva 2013). На север, черноморският шелф е широк 120 километра и се спуска до 30 километра югоизточно от нос Калиакра. Максималната дълбочина в българската част на Черно море е 2 150 метра. Повечето реки, които се вливат от брега в Черно море, са малки. Изключение прави река Камчия. Крайбрежието поддържа важни Рамсарски обекти, които са включени в мрежата Натура 2000 на ЕС. Крайбрежните езера, лагуни и блата поддържат местообитания с висока екологична и консервационна стойност. Морските зони под защитния режим на Натура 2000 обхващат близо 2 821 квадратни километра, което представлява 8% от цялата морска територия на България.<sup>25</sup>

Урбанизация, замърсяване, въздействие на климатичните промени, ерозия на бреговата

линия и скално изветряне – всички тези природни и предизвикани от човека въздействия оказват сериозен натиск върху българското крайбрежие. Очакваното средно покачване на морското равнище по българското черноморско крайбрежие варира от 1,5 до 3 милиметра на година (Pashova and Yovlev 2010). По бреговата линия има 11 участъка, с обща дължина от приблизително 267 километра, които са с повишен риск от морски наводнения.<sup>26</sup>

Голяма част от икономиката по българското Черноморие разчита на традиционни сектори като плажен туризъм, рибарство, морски транспорт и добив на полезни изкопаеми. През последните години обаче се наблюдават все по-голяма фрагментация в управлението на крайбрежните екологични и морски природни ресурси, непоследователни секторни политики за развитие и неизползвани пазари и възможности за създаване на работни места на регионално и национално ниво.

Политиките за синя икономика на ЕС са крайъгълният камък, който би могъл да има трансформиращ ефект върху действията на национални и местни заинтересовани страни и обществени организации, за ограничаване на въздействията върху крайбрежната и морската среда от производството и потреблението. Като страна-членка на ЕС, България се придържа към достиженията на правото на Общността, формулиращи контекста, в който следва да се преодолеят пропуските в управлението на морските екосистеми и икономики. България задейства своите процедури по морско пространствено планиране (МПП), за да обедини заинтересовани страни и бенефициери на синята икономика, с цел постигане на устойчиво управление на крайбрежните и морските ресурси. Въпреки това, изоставащата хоризонтална интеграция в различните сектори и липсата на приобщаващо планиране, които са в основата на интегрирането на политиките и вземането на решения, могат да подкопаят възможностите на България да извлече потенциални ползи от прехода към синя икономика.

24 Под „преход към синя икономика“ в настоящия доклад следва да се разбира преминаване към по-всеобхватен и холистичен подход за управление на активите на синята икономика в морските сектори в България и в контекста на стратегията на ЕС за синя икономика и Рамката за развитие на синята икономика (PPCE). 25 Natura 2000 terrestrial and marine areas in Bulgaria cover 41,560 square kilometers.

25 Сухоземните и морски зони по Натура 2000 в България обхващат 41 560 квадратни километра.

26 План за управление на риска от наводнения в Черноморски район на басейново управление (2016–2022 г.)

# Въведение

ЕС ще остане ключов участник в този процес, определяйки множество аспекти в развитието на националната политика за синя икономика. Наред с друго, това включва политиките в областта на рибарството и аквакултурите, интегрираното управление на бреговете зони (ИУБЗ), Рамковата директива за морската стратегия (РДМС), Рамковата директива за водите (РДВ), Директивите за местообитанията и птиците, оценката на въздействието върху околната среда и стратегическата екологична оценка, достъпа до информация за околната среда, Директивата за морско пространствено планиране. РДМС на ЕС е в сила от 2008 г. и изисква от държавите-членки да създадат национални морски стратегии, за да „постигнат или съхранят добро екологично състояние там където е налице“ до 2020 г.<sup>27</sup> Българската морска стратегия за Черно море до 2021 г., която е разработена да подпомогне изпълнението на РДМС, достига до заключението, че поради значителния натиск от човешки дейности в черноморските държави, условията в морските местообитания и екосистеми са влошени, особено в крайбрежните морски води.

През 2019 г., Световната банка и Европейската комисия (ЕК) стартират Рамката за развитие на синята икономика (PPCE) за насърчаване на холистичен подход при разглеждане на океанската икономика и екологичните системи в процеса на разработването на политики и инвестиции. Последващата дискусия, относно рамката, която България би могла да приложи по пътя на преход към по-цялостно развитие на синята икономика, е отправна точка за разглеждане на допълващия характер и полезността на PPCE. Заедно с политиките и директивите на ЕС за синя икономика, PPCE би подпомогнала намиране на решения на по-високо ниво на въпроси от политическо естество, чрез постигане на интегрирано и координирано управление на всички дейности, свързани с морето на национално равнище. Инструментите на PPCE, като МПП, остойностяването на природния капитал и еко-

системния подход, предлагат друга уникална стартова позиция за България за устройване на синята трансформация на утвърдени отрасли, чрез укрепване на връзките между продуктивните и здрави екосистеми и местната икономика. Това от своя страна генерира допълнителни ползи, които биха могли да бъдат извлечени от взаимодействията между секторите и чрез откриване на нови възможности за инвестиции.

България се е присъединила към [Общия дневен рег за Черно море](#) (ОДРЧМ), който се подпомага от ЕС и цели да разшири обхвата на регионалното сътрудничество в Черно море около ключови сектори и да придвижи напред ангажиментите по декларацията на министрите от Бургас от 2018 г. – „Към обща морска програма за Черно море“. [Стратегическата програма за научни изследвания и иновации за Черно море](#) (СПНИИ) подпомага научните изследвания в ключови сектори, включително биологичното разнообразие, културното наследство и местните, национални и трансгранични политически мерки. Макар ОДРЧМ да улеснява и придвижва напред политическите ангажименти за сътрудничество на черноморските държави, той също така подчертава актуалните пречки за решаване на проблемите със замърсяването на регионално ниво, измежду които липсата на знания, политики и финансиране. Както ОДРЧМ, така и СПНИИ задават нова динамика за по-добро управление на дейностите, свързани с морето, основаваща се на засилена политическа и оперативна координация, която същевременно отчита добавената стойност на съвместните проекти за изпълнение на споделяните цели. Развитието на България в посока по-добро стопанисване на морските ресурси би могло да бъде ценен пример в региона на Черно море, където екологичните предизвикателства остават съществен фактор, възпиращ развитието. Използването на инструментите на РПСИ би могло да улесни и подобри управлението на синята икономика, свързана с Черно море, с акцент върху екологичните и социалните измерения.

27 Пълното определение е: „състояние на околната среда в морски води, когато те осигуряват екологично разнообразни и динамични океани и морета, които са чисти, здравословни и продуктивни в рамките на присъщите за тях условия и при които използването на морската среда е на устойчиво ниво, като по този начин се запазва потенциалът за използване и за дейности от сегашните и бъдещите поколения“. Вж. ЕК (2020 г.)

Много от тревожните признаци на икономически спад поради пандемията от COVID 19 се проявяват в националната икономика. Националната брутна добавена стойност (БДС) е намаляла с 8% за година (България, 2020 г.).<sup>28</sup> Най-голям спад е регистриран в спортната и развлекателна индустрия, търговията и транспорта, хотелското настаняване и в производството (България, 2020 г.). През второто тримесечие на 2020 г. приходите от туризъм, който има голям принос за икономиката, отчитат спад от 31%.<sup>29</sup> За да бъде постигнато по-добро бъдещо развитие, моделите за възстановяване следва ясно да формулират и предефинират из основи връзките между икономическия растеж и устойчивостта. Обръщане на вниманието към синята икономика би дало благоприятна възможност за определяне на нови стълбове на растеж и възможности за създаване на работни места, които да ускорят прехода към нова, устойчива и по-приобщаваща крайбрежна и морска икономика. Едновременно с това обаче, би следвало да се очертаят пътищата за установяване на баланс между икономически цели и опазване на природните ресурси и природните активи („устойчива синя икономика“).

Този доклад анализира предизвикателствата и възможностите, които са от основно значение за прехода на България към синя икономика в ключовите икономически сектори, зависещи от крайбрежните и морските ресурси. Той акцентира върху основните двигатели за растеж, които биха могли да подпомогнат разработването на обосновани с факти реформи в политиката и инвестиционни планове за устойчиво икономическо развитие на крайбрежните и морските райони. Използваният метод за анализ представлява преглед на базовото състояние на утвърдените сектори на синята икономика и оценка на взаимодействията и потенциалните конфликти между ползвателите на крайбрежни и морски ресурси. Анализът използва предимно вторични източници на данни. Съществен компонент на анализа е

прегледът на основополагащите политики и институции за преход към развитие на синя икономика. Използваните в Глава 1 икономически показатели за преглед на морската икономика на България се основават на *Доклада на ЕС за синята икономика (EU Blue Economy Report)* от 2019 г. (ЕК, 2019а). По-нататък документът представя по-задълбочен анализ на ключови утвърдени и нововъзникващи морски сектори. По отношение на секторните анализи, този доклад използва данни от източници на ЕС и национални агенции, а препоръките се фокусират върху области, които допринасят значително за икономиката, но произтичащият от тях бъдещ растеж може да бъде подкопан от редица предизвикателства и неустойчиви модели. По този начин препоръките, които докладът дава към политиките се съсредоточават върху взаимосвързани области от критично значение за опазването на крайбрежната и морската екосистема, с оглед да се съхранят значителните икономически възможности, които могат да бъдат извлечени от едно по-здраво крайбрежно и морско пространство. Важно е да се отбележи, че тези препоръки също така отчитат действията за постигане на съответствие с рамката на ЕС за синя икономика, където потенциалният допълващ характер на инструментариума на РПСИ би могъл да стимулира допълнително устойчиви инвестиции в синя икономика.

Целта на доклада е и да осигури аналитична основа за формиране на визията и стратегията на България за преход към синя икономика, като идентифицира предизвикателствата и възможностите за оформяне на рамка за развитие, на базата на холистичен екосистемен подход за управление на крайбрежните и морските ресурси. Той също цели да ангажира основната аудитория, а именно правителството на България, включително координатора на ОДРЧМ – Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), редица други правителствени заинтересовани страни в секторите на синята икономика, както и

28 Въз основа на статистически данни до 17 септември 2020 г.

29 Въз основа на данни на Националния статистически институт на България (НСИ) за второто тримесечие на 2020 г. относно общите разходи за туристически пътувания.

Всички местни власти в крайбрежните общини. По-широката общност от заинтересовани страни, участващи в секторите на синята икономика, като индустриални сдружения, научни организации, гражданско общество и местни общности, също биха извлекли ползи. ЕК (Генерална дирекция „Морска политика и рибарство“, Генерална дирекция „Околна среда“ и Генерална дирекция „Регионална и селищна политика“), Организацията за черноморско икономическо сътрудничество (ОЧИС) и Комисията за опазване на Черно море от замърсяването (Комисията за Черно море или BSC) са важни заинтересовани страни по ОДРЧМ и също биха счели информацията за ползена.

Докладът е организиран в шест глави. След Въведението, Глава 1 представя макроикономическия контекст на крайбрежната и морската икономика в България. Глава 2 излага концепцията за синя икономика – познатите определения и интегрирания подход,

върху който се основава. Тя представя РРСИ и нейното използване за укрепване на управлението на синята икономика в България, основано на набраната скорост на регионално равнище с приемането на ОДРЧМ. Глава 3 представя моментна снимка на утвърдените сектори на българската синя икономика (крайбрежен и морски туризъм, рибарство и аквакултури, морски неживи ресурси, морски транспорт и корабостроене и ремонт), но също така разкрива част от потенциала в нововъзникващите сектори, като синя енергия, защита на бреговете и мониторинг на околната среда. Глава 4 разглежда настоящите и потенциалните бъдещи варианти и възможности за финансиране на синята икономика в България, а Глава 5 прави преглед на институциите и други заинтересовани страни, които са пряко ангажирани с нейното развитие. Глава 6 обобщава препоръките за приоритетни мерки и инвестиции в избрани морски сектори, които са ключови за прехода към синьо икономическо развитие.



Брегът на север от Дуранкулак



## ГЛАВА 1.

# Моментна снимка на крайбрежната и морската икономика на България

Разположено в един от най-атрактивните региони в Европа, българското Черноморие разполага с изобилие от природни ресурси и културно наследство. Западният бряг на Черно море се отличава с разнообразна брегова ивица от широки пясъчни плажове и гъни и впечатляващи клифове. Той се характеризира с умерен климат, който е благоприятен за морски ваканционен туризъм. По крайбрежието има повече от 70 значителни пясъчни плажа, които заемат площ от приблизително 7 мил. квадратни метра. Приливите и отливите в Черно море са незначителни, а водите са с ниска соленост (16-18%). В комбинация с умерената температура на водата през лятото (22-25°C), това го прави подходящо за плуване и къпане и други морски дейности. Предвид междурегионалния транспорт и връзките с черноморските държави и останалия свят, двата граничещи с Черно море региона на България, а именно Североизточният и Югоизточният, имат съществен принос за българската икономика. В допълнение, местоположението на страната носи предимства поради преминаването на важни газопреводни коридори, а и с оглед перспективното проучване на нови газови находища.

България поддържа важна морска инфраструктура, която обслужва пътници, товари и риболовни дейности. Двете най-големи морски пристанища са в областните центрове Бургас и Варна. И двете пристанища действат като мултимодални терминали с техническия капацитет да поддържат морската промишленост и транспорт. Пристанциата извличат ползи от нови видове офшорни приложения и предлагат широк спектър от индустриални производствени мощности. Отглеждането на аквакултури по крайбрежието нараства с бързо темпо през последните няколко десетилетия. Освен това, съществуването на

редица яхтени пристанища и друга относима пристанищна инфраструктура подпомага развитието на круизния туризъм, разходките с лодки и други форми на морски туризъм за отгид, въпреки че тяхното развитие все още се наблюдават в по-ниска степен.

Българският черноморски бряг предлага привлекателна среда за живот. Тук живеят 726 923 души, което представлява 9,87% от населението на страната.<sup>30</sup> Гъстотата на населението в крайбрежните общини е 126 души на квадратен километър – много повече от тази в другите български градове, където тя е 63 души. Крайбрежието предлага възможности за работа и разполага с традиционно добре утвърдени сектори на синята икономика, включително следните:

- крайбрежен и морски туризъм, включително подсектори или разнообразни форми на туризъм като плажен, културен туризъм и подводно културно наследство (ПKN)/приключенски туризъм, исторически, уелнес и спа туризъм, екологичен и природен туризъм, круизен и яхтен туризъм, развлекателно плаване с лодки;
- добив и комерсиализация на морски живи ресурси (риболов, аквакултури и преработка и дистрибуция);
- морски транспорт, пристанища, корабостроене и кораборемонт, включително интелигентно/екологично чисто корабоплаване и морска промишленост;
- добив на полезни изкопаеми, нефт и газ (морски неживи ресурси).

В ключовите морски сектори на България – крайбрежен и морски туризъм, рибарство и аквакултури, корабоплаване, пристанища, корабостроене и ремонт, експлоатация на нефт и газ – работят 102 962 души, като те са генерирали около 995 мил. евро БДС през

30 Данни от последното Преброяване (2011 г.) на Националния статистически институт на България.

2018 г. (ЕК, 2020 г.). Това е 2% от националната БДС на всички икономически сектори и представлява 3,4% от всички работни места, което поставя България над средните нива за ЕС<sup>31</sup> и над тези в Италия и Франция. Само крайбрежният туризъм е генерирал 80% от всички работни места в синята икономика с принос от 69% към БДС на синята икономика през 2018 г. (ЕК, 2020 г.). Сектор рибарство, който включва стопански риболов, аквакултури и преработка на риба, допринася 85 мил. евро към икономиката или 1,7% от националната БДС през 2018 г. В сектора също така са заети 9 250 души и той генерира 9% от работните места в синята икономика.

Отчитайки нарастващата консумация на морска храна в световен мащаб, този сектор има значителен икономически потенциал. Предвид относително по-малкото крайбрежно и морско пространство на България, тези резултати онагледяват стратегическото значение на българската морска икономика (вж. Таблица 1, Фигура 1 и Фигура 2). По-загълбочен и по-цялостен поглед върху възможностите, които всеки сектор предоставя за синята икономика като комбинация от взаимосвързани икономически дейности, би позволил по-добро разбиране на рисковете за развитието и очертаване на път напред, който отчита бъдещи предизвикателства.

Таблица 1: Обзор на българската морска икономика (2018 г.)

Утвърдени сектори	Заети лица (2018 г.)			БДС (2018 г.)		
	Хил. ('000)	% от националната заетост	% от заетостта в синята икономика	мил. евро	% от националната БДС	% от БДС в синята икономика
Крайбрежен туризъм	82.5	2.6	79	692	1.40	69.9
Живи морски ресурси	9.25	0.3	9	85	0.2	9.0
Неживи морски ресурси	0.09	0.2	0.9	11	0.02	1.1
Пристанцини дейности	4.39	0.1	4.3	78	0.16	8.0
Корабостроене и ремонт	4.95	0.2	4.9	91	0.18	9.0
Морски транспорт	1.83	0.05	1.9	37	0.07	4.0
<b>Заетост/БДС в синята икономика</b>	<b>102.96</b>	<b>3.4</b>	<b>100.00</b>	<b>995</b>	<b>2.0</b>	<b>100.00</b>
<b>Национална заетост/БДС</b>	<b>3,069</b>		<b>Лунсва</b>	<b>48,634</b>		<b>Лунсва</b>

Източник: ЕК, 2020 г.

31 Приносът на утвърдените сектори в синята икономика към икономиката на ЕС-28 през 2018 г. е 1,5% с оглед БДС и 2,2% по отношение на заетостта (ЕК, 2020 г.).

Фигура 1. Заетост в утвърдени сектори на синята икономика

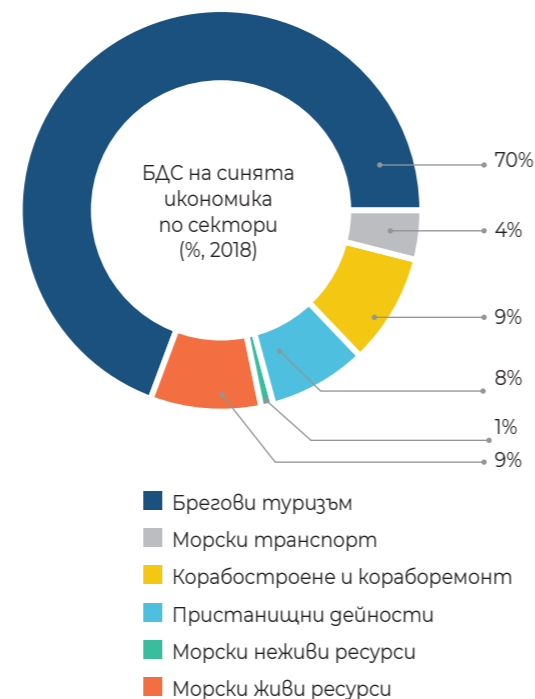


Източник: ЕК (2020 г.)

Ново предизвикателство ще бъде намирането на показатели за измерване на степента, в която преходът към синя икономика в България също може да стимулира растеж и да ускори темпото на създаване на работни места и доходи извън границите на крайбрежието, т.е. във вътрешността на страната. Подем в иновациите и развитието на технологии в синята икономика би задвижило морската икономическа експанзия, а нововъзникващите отрасли биха създавали нови възможности за висококачествени работни места извън традиционните сектори. Следователно, всяка бъдеща стратегия за синя икономика следва да подчертава, че икономическите ефекти на преразпределение на ползите между традиционните и нововъзникващите сектори в бреговите общности биха могли спокойно да се насочат и към онези общности, които на практика не се считат за крайбрежни.

Избухването на пандемията от коронавирус оказва значителен натиск върху българска-

Фигура 2. Принос на утвърдените сектори на синята икономика към БДС



Източник: ЕК (2020 г.)

та икономика. БВП на България се сви с 10% през второто тримесечие на 2020 г., което е повече от предварителните очаквания за 9,8%. Това е най-големият тримесечен спад на БВП, регистриран на фона на усилията за ограничаване на бързото разпространение на COVID-19 (МВФ, 2020 г.).

Секторите на синята икономика са засегнати от пандемията от COVID-19 в много отношения. Кризата оказва своето влияние върху сектора рибарство и аквакултури, където много рибари, производители и преработватели са принудени да преустановят или сериозно да ограничат дейността си. Затварянето на тържищата, пазарите, търговските обекти и каналите за дистрибуция предизвиква значителен спад в цените и обемите. Туризмът е сред най-силно засегнатите сектори. През юли 2020 г., общият брой на чуждестранните посетители в България бележи спад от 66% спрямо предходната година, като най-голям спад се наблюдава при почивките и отдиха (-85,6%). Морският транспорт е засегнат по



Пристанището на Созопол

сходен начин през последните месеци. Въпреки бързото прилагане на компенсаторни мерки в тези сектори, пътят към възстановяване може да се окаже по-дълъг от очакваното. България се нуждае спешно от инициативна стратегия и добри данни, за да оцени точно въздействията от пандемията върху сините сектори и да използва тази възможност да изгради синя икономика, която е подготвена за бъдещето. Използването на кризата за насърчаване на реформи с трайни ползи за крайбрежния и морския природен капитал може да промени хода на усилията за възстановяване. Един от начините ще бъде чрез намаляване на несигурността в степента на развитие на адекватни политики, които да опазят запасите от природен капитал, и насърчаване на висококачествени публични и частни инвестиции, които да доведат до ограничаване на натиска върху крайбрежните и морските ресурси.

Проектирането на програма за икономическо възстановяване от COVID-19 кризата,

така че тя да катализира устойчив и справедлив син икономически растеж, може „да осигури краткосрочни икономически, социални, здравни и екологични ползи за засегнатите общности и сектори и същевременно, да изгради дългосрочна социална, икономическа и екологична устойчивост“ (Northrop et al. 2020). Този потенциал може да бъде реализиран чрез балансиране на краткосрочните и дългосрочните цели в националния план за възстановяване и устойчивост, използвайки финансови ресурси за стимулиране на иновациите и напредъка. Например, инвестициите във възстановяването на крайбрежните и морските екосистеми, в нововъзникващите сектори и в декарбонизацията на морската икономика, в традиционна и зелена инфраструктура за защита на крайбрежните и морските екосистеми, както и в по-разнообразни възможности за работа в традиционните сектори, биха били решаващи за придвижването на прехода на България към синя икономика.



## ГЛАВА 2.

# Контекст за развитие на синята икономика

„Синята икономика“ се приема като общ термин за развитието на икономически дейности, свързани с морската и океанската среда, по интегриран и устойчив начин. Съгласно Световната банка, „концепцията за синя икономика се стреми да насърчава икономически растеж, социално приобщаване и запазване или подобряване на поминъка, като същевременно осигурява екологична устойчивост на океаните и крайбрежните райони“ (Световна банка и ООН, 2017 г.). Тя подчертава, че развитието на „синя“ икономика зависи не само от правителствата, но и от активното и трайно участие на всички заинтересовани страни, включително национални, регионални, многостранни и международни организации, публичния и частния сектор, гражданското общество и други относими участници, както и от ефективното управление на знанията.

ЕС е особено активен в насърчаването на икономически растеж въз основа на устойчивото използване на океаните и моретата (син растеж). Интегрираната морска политика на ЕС (ЕК, 2007 г.) се основава на идеята за взаимосвързаност между индустриите и човешките дейности, съсредоточени върху морето. Тя насърчава холистичен подход към всички свързани с морето политики, с оглед подпомагане на устойчивото развитие на моретата и океаните и за установяване на координирани и прозрачни процеси на вземане на решения в секторните политики на ЕС по отношение на моретата и морските дейности, включително чрез стратегии на ниво морски басейн и макрорегион. Следователно, Стратегията на ЕС за син растеж (ЕК, 2012 г.) идентифицира пет иновативни морски сектора, използващи морски ресурс, с голям потенциал – възобновяема енергия, аквакултури, крайбрежен и морски туризъм, биотехнологии и гобив от морското съно, в които съществуват огромни възможности

за експлоатацията чрез разширяване на тези отрасли по устойчив начин.

Законодателството на ЕС относно морската среда и МПП е особено насочено към бъдещето. Целта му е да постигне баланс между опазването на морските биологични и природни системи и урегулираното икономическо развитие в морето. Въпреки че ключови сектори на синята икономика, като крайбрежния и морския туризъм, рибарството и аквакултурите, са силно засегнати от пандемията от коронавирус, се очаква синята икономика на ЕС като цяло да расте в бъдеще и да има огромен потенциален принос за възстановяването, без това да доведе до понижаване на екологичните стандарти и подкопаване на природните системи.

През декември 2019 г., ЕК приема нова стратегия за растеж, основана на идеята за декарбонизация и устойчивост, като оповестява Европейския зелен пакт (ЕЗП) за ЕС и неговите граждани (ЕК, 2019б). Пакетът от мерки на ЕЗП предлага успешен „преход към цифрова, базирана на знания, декарбонизирана и по-кръгова промишленост в Европа“,<sup>32</sup> като целта е Европа да се превърне в първия климатично неутрален континент до 2050 г. и да се подобри здравето на планетата, икономиката и хората. Това означава например, че морските индустрии, които работят на база интензивна употреба на изкопаеми, следва да се декарбонизират, ако искат да запазят своите лицензи и да растат. Обратно, синята икономика се разглежда като критична предпоставка за постигането на целите на ЕЗП, включително за смекчаване на ефектите и адаптиране към климатичните промени. Така например, нарастващият потенциал на възобновяемата енергия от инсталации в морето и по-устойчивото управление на морското пространство се считат за важен фактор в „зеления“ преход на ЕС.

<sup>32</sup> Европейски парламент, „Industrial Policy,“ Briefing (Brussels: European Union, 2019), [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIEF/2018/630309/EPRS\\_BRI\(2018\)630309\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIEF/2018/630309/EPRS_BRI(2018)630309_EN.pdf)



## 2.1. Рамка за развитие на синята икономика

През 2019 г., Световната банка и ЕК стартират РРСЕ с цел насърчаване на холистичния подход при разглеждане на океанската икономика и екологичните системи в процеса на разработване на политики (вж. Фигура 3). Входната точка на тази рамка е икономическо развитие, съобразено с промените в потока от син природен капитал като суровина за икономиката във времето. То има за цел да ограничи отрицателните резултати на изход, като замърсяване и морски отпадъци, които подкопават качеството на природния капитал на океана. РРСИ насърчава многосекторен, интегриран подход, основан на активно участие на заинтересованите страни за развитие на крайбрежието и морето на множество нива. От основно значение за рамката са (а) управлението на знания; (б) държавното управление, фискалните реформи и публичните инвестиции, които помагат за създаване на благоприятна среда за устойчив растеж на частния сектор (растеж без риск); и (в) насърчаването на частни инвестиции, като всички те следва да бъдат подкрепени от редица ключови съображения, основани на междусекторен анализ.

РРСЕ взема предвид влошаването на околната среда и въздействието на климатични-

те промени в стратегиите за управление на морските ресурси. Тя подпомага прехода към по-разнообразни и устойчиви сини икономически отрасли, като същевременно гради устойчивост спрямо климатичните промени. Това е нов инструмент за разработване на систематичен подход с потенциал за мащабно прилагане и за определяне на възможностите, ограниченията и приоритетните инвестиции в синята икономика на страната.

Противно на едносекторния подход, който води до откъснати решения, неефективно използване на ресурсите и пропуснати възможности, РРСИ насърчава интегрирано и координирано прилагане на различни секторни политики в бреговата зона и морското пространство. Разработването на подобна рамка на национално равнище е итеративен процес, който се основава на активното участие и сътрудничество от страна на заинтересованите страни, секторна координация при редица подходи като картографиране, определяне на специфични за страната дейности на синята икономика и техните взаимодействия, за координирано управление и откриване на възможности за инвестиции в общи приоритетни области. РРСЕ предлага инструментариум, който дава възможност на страните да адаптират подхода за развитие на синя икономика към специфичните за тях условия (вж. Каре 1).

### Каре 1. Елементи на инструментариума на РРСИ, които позволяват адаптиране към специфични за страната условия

- Изграждане на подробна картина за настоящия морски природен капитал на страната и неговата производителност, включително чрез прегледи на сини публични разходи и институционални прегледи
- Идентифициране на ограничения за развитието на по-продуктивна синя икономика в дадена държава
- Оценка на потенциала за генериране на по-голяма стойност и създаване на повече и по-добри работни места
- Разбиране и управление на взаимодействията и компромисите между секторите
- Подобряване на устойчивостта към изменението на климата

Тези инструменти включват, но не се ограничават до:

- интегрирано морско пространствено планиране и управление на бреговата зона
- преглед на сините публични разходи
- оценка на веригата на стойността
- природен капитал

Фигура 3. Рамка за развитие на синята икономика



Инструментите на РРСИ могат да се използват за ефективно укрепване на капацитета на институциите и заинтересованите страни. Това е област за сътрудничество, засилено обучение и партньорство между различни агенции, които използват инструментариума за отключване на повече възможности за иновации и инвестиции. Важното е, че РРСИ може да послужи като платформа за ангажиране на частния сектор в нови инвес-

тиционни възможности и за осигуряване на достъп до публични инициативи и ресурси, които насърчават интегриран подход към устойчивото развитие на крайбрежните и морските райони.

МПП, като основен инструмент на РРСИ, помага на държавните власти да пригледат прехода към синя икономика чрез създаването на рамка за приобщаващи морски прос-

транствени планове, които се основават на факти. То може също да помогне за оценка на бъдещите пространствени нужди на морските сектори, включително и на нововъзникващите сектори на синята икономика.

Други инструменти на РПСИ, които подпомагат еднакво важни действия за справяне с текущите предизвикателства за крайбрежната и морската икономика и са съобразени с ОДРЧМ и СПНИИ, включват насърчаване на трансфера на знания от научноизследователска дейност към бизнеса и ускоряване на технологичните иновации; популяризиране на развитието на необходими умения за прилагане на новите технологии от страна на работната сила в морските сектори; предоставяне на по-добри и по-подходящи данни и информация; и разработване на инициативи, които улесняват и рационализират инвестициите, включително рисковото финансиране за иновативни морски технологии.

Подходът на синята икономика е опортюнистичен, но и много стратегически по отношение на използването на взаимодействията между секторите, тъй като може да бъде съобразен със спецификите на страната. По този начин, РПСИ предлага допълнителни приложения, които могат да бъдат прилагани едновременно, в зависимост от етапа на развитие и целите на всяка държава. Международни примери за конкретни приложения на инструментите на РПСИ могат да бъдат намерени в Каре 2 и Каре 3.

„Синьото управление“ е наскоро възникнала концепция, определена като съвкупност от взаимосвързани формални и неформални процеси на колективно вземане на решения, планиране, обсъждане и изграждане на капацитет от страна на правителствени и стопански субекти и такива на гражданското общество, които са свързани с морската и бреговата среда. Синьото управление съчетава си-

### Каре 2. Интегрирани планове за управление на морските територии на Норвегия

С цел да се осигури многосекторна основа за вземане на решения, планът за Баренцово море е разработен съвместно от четири министерства на Норвегия: министерствата на околната среда, на външните работи, на рибарството и бреговете въпроси, на нефта и енергетиката. Министерството на околната среда има функцията на секретариат. Планът е представен на парламента като правителствена бяла книга през март 2005 г. и е ратифициран през юни 2006 г. Този национален план обхваща Норвежката икономическа зона и зоната за риболов около Свалбард и предоставя рамка за устойчивото използване на природните ресурси и богатата, които се добиват в района на Баренцово море-Лофтенски острови, както и за гарантиране на здравето и сигурността на цялата морска екосистема и зависимите от нея общности.

Норвежките морски планове за управление са разработени да дават основа за съвместното съществуване на всички отрасли в зоната на планиране, както и да предложат рамка за вземане на решения на база широк спектър от знания за екологичните и икономически последици от настоящи и бъдещи дейности в определените области. Плановете за управление също така гарантират, че Норвегия ще изпълни своите международни задължения (напр. Закона за опазване на морето, Конвенцията за биологичното разнообразие, Декларацията от Йоханесбург, Протокола от Малави, Споразумението на ООН за управлението на трансгранично преминаващите и далекомигриращите рибни запаси, Стокхолмската конвенция, Конвенцията за защита на морската среда на Североизточния Атлантически океан [Конвенцията OSPAR], Конвенцията за безопасност на човешкия живот на море и Конвенцията за предотвратяване на замърсяването от кораби), макар същите да поставят ограничения върху структурата на плановете за управление. Освен това, екосистемният подход към управлението е важна тема за Норвегия в международното сътрудничество в редица форуми (напр. Международния съвет за изследване на морето, Комисията за риболова в североизточните части на Атлантическия океан, Арктическият съвет, ЕС, Северния съвет, Норвежко-руското сътрудничество [околна среда и рибарство] и Международната морска организация на ООН).

Източник: UNEP, *Blue Economy: Sharing Success Stories to Inspire Change (Nairobi: United Nations Environmental Programme, 2015)*.

### Каре 3. Опитът на Китай със синята икономика

Китай формулира своите Принципи за развитие на морската и риболовната индустрия въз основа на концепцията за синя икономика, като вид принос към националното икономическо развитие и политиките за опазване на околната среда. Акцентите на синята икономика на Китай включват: развитие на морско рибарство, морски транспорт, туризъм, енергетика и отрасли за производство на суровини; допълнително подобряване и координиране на националните политики в областта на морската и сухоземната икономика; разработване на демонстрационни зони за синя икономика, укрепване на връзките между търговията и инфраструктурата; и насърчаване на развитието на технологиите и човешките ресурси.

Китай отдавна следва идеята за растеж на база синя икономика и въвежда петгодишен план за развитие на националната морска икономика, който следи напредъка в различни морски сектори. Държавният съвет на Китайската народна република публикува Бяла книга на китайската морска икономика. Страната набляга на научните иновации в морската индустрия и създава шест национални морски икономически области за развитие на иновации и демонстрации и седем индустриални иновационни бази за обновление на морската индустрия, наука и технологии, както и за стратегическо сътрудничество между морските паркове. Няколко успешни проекта за синя икономика постигат забележителни резултати: одобреният от Държавния съвет План за развитие на синя икономическа зона на полуостров Шандун утвърждава Синята икономическа зона на Шангонг като модерен морски индустриален клъстер със силна международна конкурентоспособност. Тя е водещ световен образователен център по морска наука с демонстрационна зона за морска екология и сухоземна околна среда. Научните иновации и постиженията в научните изследвания и образованието в областта на морската наука са съсредоточени в „Синята силиконова долина на Китай – Циндао“, която има за цел да позволи на Китай да оползотворява морските ресурси и да допринесе за световната морска наука и изследвания.

Източник: L. Wenhai and others, "Successful Blue Economy Examples with Emphasis on International Perspectives," *Frontiers in Marine Science* 6 (2019).

нята икономика с принципите на управление и обхваща структури и процеси, предназначени да осигурят отчетност, прозрачност, отзивчивост, върховенство на закона, стабилност, справедливост и приобщаване, овластяване и широкообхватно участие.

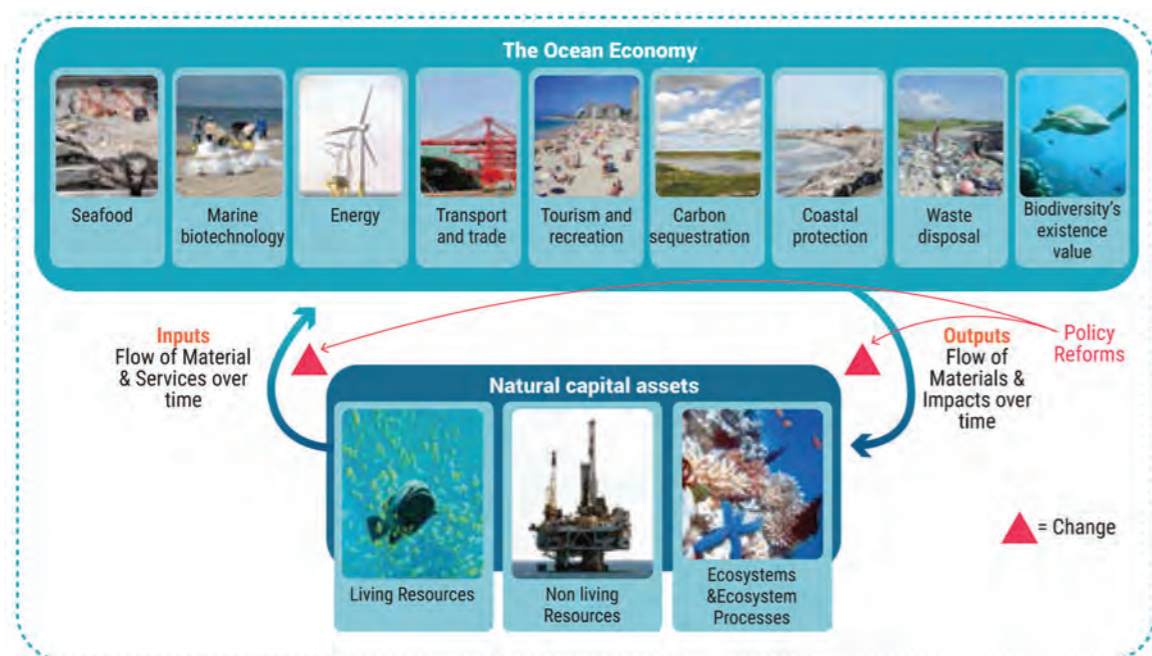
Преходът към синя икономика в България, с акцент върху по-ефективно управление, има потенциал да донесе редица ползи, свързани с повишена защита на бреговете и крайбрежните ресурси и подобрена ефективност при използване на ресурсите. Той може да отключи множество възможности за планиране и управление на морски дейности по по-координиран начин, повишавайки ефикасността на инвестиционните инициативи и подобрявайки поминъка на местните общности.

## 2.2. Стойността на природния капитал е в основата на синята икономика

Концепцията за синя икономика измества подхода на развитие, основаващ се единствено на икономическия растеж, към такъв, който включва аспекти на устойчивост и принципи на зелената икономика. По този начин синята икономика би могла да даде тласък на преобразяващи промени и да разреши въпроса с подценената стойност на природния капитал.<sup>33</sup> Традиционният метод на използване на БВП за измерване на резултатите в океанската икономика не отчита промените в естествените запаси и бъдещите ползи, които те осигуряват (Световна банка и ООН, 2017 г.). От друга страна, методите за икономическа оценка, която монетаризира стойността на сините активи, преодоляват това ограничение чрез измерване на приноса им изразен като непазарни блага и услуги, предоставяни от природните системи (вж. Фигура 4).

<sup>33</sup> Природният капитал представлява нефинансови, непроизводствени активи. Това е разширяване на значението на икономическото понятие за (произведен) капитал, така че да обхваща природната среда, т.е. „запаса“ от природни (еко) системи, които осигуряват поток от ценни (екосистемни) блага или услуги сега и в бъдеще.

Фигура 4. Синята икономика и природния капитал



Източник: P. Patil and others, "Toward a Blue Economy: a Promise for Sustainable Growth in the Caribbean; an Overview" (Washington, DC: World Bank, 2016).

Остойносттаването на природния капитал и екосистемните услуги е централен инструмент в концепцията за синя икономика. Екосистемният подход набляга на значението на морските екосистемни ценности, намалява въздействието върху тях и създава контекст за популяризиране на пазарно-ориентирани инструменти, като данъци, такси и субсидии. Те биха могли да допълват обществените политики и разпоредби, да спомогнат за подобряване на управлението на морските ресурси и да повишат ефективността на публичните инвестиции в морското пространство. Остойносттаването на природния капитал може също да осигури информация, която да служи като основа за вземането на политически решения за устойчив растеж на морските отрасли, отчитайки всички разходи и ползи – както вътрешни, така и външни.

Предвид нарастващата конкуренция при използването на ценни крайбрежни и морски ресурси, синята икономика има за цел да преодолее предизвикателството, същите да се използват като „безплатно благо“, а моретата и океаните – като безплатно пространство за складиране на отпадък. Това от своя страна означава (а) изместване на настоящи-

те тенденции в икономическото планиране, които се отразяват негативно на качеството на крайбрежните и морските ресурси и на поминъка, (б) инвестиране в човешки капитал, необходим за извличане на ползи от заетостта и развитието, (в) инвестиране в иновативни сектори на синята икономика, и (г) задоволително остойносттаване на морските ресурси и екосистемни услуги, които океаните осигуряват, за да се разчупят моделите на изолирано секторно управление и инвестиции.



Дюните на лоз от Крапец

## 2.3. Синя икономика за Черно море: Общ дневен ред за Черно море

ОДРЧМ<sup>34</sup> определя основните цели за устойчиво развитие на синята икономика в Черно море. Той отразява приоритетите на черноморските държави (и на Република Молдова) в основни области, съобразени със синята икономика, като подобрени екосистемни услуги и управление, сини научни изследвания и иновации за повишаване на устойчивостта, инвестиции за насърчаване на декарбонизацията, изграждане на капацитет и създаване на работни места. ОДРЧМ и неговият научен

стълб, а именно СПНИИ, подкрепят регионални и национални инициативи за по-широко възприемане на синята икономика и за стимулиране на развитието на нови регионални вериги на стойността и неизползвани възможности за инвестиции.

Световната банка, в сътрудничество с ЕК, се стреми да разработи регионални програми в подкрепа на развитието на интегрирани, устойчиви и здрави морски и крайбрежни ресурси. В отговор на амбициозните политически ангажименти по ОДРЧМ, Световната банка стартира подготовката на Програмата „По-синьо Черно море“ (ПСЧМ).

Фигура 5. Компоненти на ПСЧМ



Източник: Световна банка, екип по ПСЧМ (2020 г.)

Инициативата ПСЧМ се развива като програма от дейности за подпомагане на черноморските държави при изграждане на платформа от знания за мобилизиране на инвестиции и техническа помощ. Програмата се подготвя с цел да подсили аналитичната и институцио-

нална рамка за опазване на околната среда на морските ресурси в Черно море, чрез свързване на ключови регионални и национални власти и улесняване на обмена на знания по общи въпроси. ПСЧМ съдържа както инвестиционни, така и аналитични компоненти (вж. Фигура 5).

34 EC, "Black Sea Ministers Endorse Common Maritime Agenda," 21.05.2019 г., [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/black-sea-ministers-endorse-common-maritime-agenda\\_en](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/press/black-sea-ministers-endorse-common-maritime-agenda_en).

### 3.1. Икономическа география на бреговото и морското пространство

Крайбрежната територия на България е стабилен център на растеж с увеличаващо се население и жизнена икономика. Бреговата линия на България се състои от 14 общини, които обхващат 5 770 квадратни километра (5,2% от територията на страната) и са дом на 726 745 души<sup>35</sup> (10,4% от населението на

страната). Варна и Бургас са съответно третият и четвъртият по големина град в България, с важни и добре развити промишлени сектори, транспортна и туристическа инфраструктура. И двата града са утвърдени образователни и университетски центрове. От административна гледна точка, три големи области – Добрич, Варна и Бургас – граничат на изток с Черно море. Те обхващат обща площ от 16 888 квадратни километра и са дом на общо 1 055 414 жители през 2018 г.<sup>36</sup>

Фигура 6. Българската черноморска брегова и морска територия



Източник: Център за брегови и морски изследвания (2020 г.)

В съответствие с Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право (КООНМП),<sup>37</sup> от 1982 г., България създава своя изключителна икономическа зона (ИИЗ), която се простира на 200 морски мили (370 километра) навътре в морето от гържавния бряг. В нея страната притежава суверенното право да изследва и експлоатира, опазва и управлява морски минерални и живи ресурси. Черноморската ИИЗ на България обхваща 25 557 квадратни километра (вж. Фигура 6 по-горе).

Крайбрежният и морският природен капитал е съществен икономически фактор. Крайбрежните и шелфовите зони са сложни екосистеми с богати природни ресурси, които са в непрекъснато взаимодействие с човешката дейност. Разнообразните морски екосистеми осигуряват жизненоважни местообитания за много стопански и застрашени видове. Нарастващият натиск и въздействие на човешките дейности върху морските екосистеми са причина за влоше-

<sup>35</sup> НСИ, 2018 г.

<sup>36</sup> Данни на НСИ за населението през 2018 г.: <https://www.nsi.bg/en/content/6704/population-districts-municipalities-place-residence-and-sex>.

<sup>37</sup> Обединените нации, "Конвенция на Организацията на обединените нации по морско право" с указател и заключителен акт на третата конференция на ООН по морско право (Ню Йорк: Обединените нации, 1983 г.), [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf).

## ГЛАВА 3.

# Крайбрежна и морска икономика на България

ното състояние на местообитанията и за загуба на биологично разнообразие, което сериозно подкопава способността им да осигуряват екологични и икономически ползи. Независимо от това, крайбрежният регион разполага със значителен икономически потенциал спрямо вътрешните области на страната, който може да бъде подобрен от синята икономика

Повечето национално обозначени защитени зони са сухоземни, с изключение на Кокетрайс, която е обявена през 2001 г. Понастоящем в България има 1017 защитени зони, установени по националното законодателство. Повечето от тях са сухоземни, с изключение на три защитени зони с морски акватории. Това са природният резерват Калиакра, Ченгене скеле и защитеният обект Кокетрейс, обявени съответно с министерски заповеди през 1941, 1995, 2001 г. По произход Кокетрейс е пясъчна банка, разположена на юг от нос Емине на дълбочина между 18 м и 40 м и на площ от 7,6 km<sup>2</sup>. Морската зона на природен резерват Калиакра отчасти има морска част (обща площ от 4 km<sup>2</sup> ивична зона по крайбрежието)<sup>38</sup>. Трите защитени зони имат морска част от 11,95 km<sup>2</sup>.

Българската мрежа Natura 2000, включваща изцяло или частично морски части, включва 31 зони. Някои от тези зони са предимно суши, като морската им част е разположена в тясна ивица, до една морска миля навътре в морето. Четиринадесет зони са защитени съгласно Директивата за птиците, седемнадесет зони – съгласно Директивата за местообитанията [1] и две зони – съгласно двете директиви (вж. Фигура 7).

Настоящата методология за картографиране и оценка на екосистемните услуги, която се използва в България, не съдържа пълно остойностяване на екосистемните услуги и цикъл на докладване. Разширяването на методическите инструменти за остойностяване на морските екосистеми в мрежите от защитени морски територии (ЗМТ) ще даде възможност на вземащите решения, да разработят

политики и мерки за пространствена защита, които да допринесат за „добро екологично състояние“ (ДЕС) в ЕС (виж долу). Условностите на мрежата Natura 2000 следва да бъдат надлежно взети предвид при планирането на дейности по използване на морското пространство и при определянето на морските зони по Директивата на ЕС за МПП.

**Фигура 7. Морски участъци на мрежата „Натура 2000“ в България**



Източник: Министерство на околната среда и водите на Република България

### 3.2. Заплахи за морската среда на Черно море

Екологичните заплахи и въздействия, които могат да променят морските природни условия и причиняват системни вреди на крайбрежната икономика, общностите и природния капитал, от които са зависими, имат различни първопричини и произтичат от различни сектори на икономиката. Морските ресурси в Черно море се влошават поради

прекомерен риболов, непланирано развитие на крайбрежните зони и интензивен морски трафик.

Черно море е най-големият безкислороден воден басейн в света, с уникални хидроложки характеристики. Тези характерни природни условия, където близо 90% от по-дълбоките води са безкислородни,<sup>39</sup> определят състоянието на морето и морското биологично разнообразие. Взаимодействието между богатите на кислород повърхностни води и по-дълбоките зони на Черно море е ограничено. Проучвания върху екосистемата на Черно море<sup>40</sup> показват значителни промени през последните 50 години и повишена уязвимост спрямо антропогенни ефекти.

#### 3.2.1. Замърсяване

Замърсяването от наземни източници е основна заплаха откъдето произтича над 70% от цялото морско замърсяване. Необработените биогенни елементи, които навлизат в морето през реките, са един от най-лошите замърсители, причиняващи еутрофикация. Притокът на биогенни елементи от река Дунав, главно свързан с нитрати и фосфати, е значителен, но без колебания през последните години (BSC, 2008 г.). За да се пребори с дифузното замърсяване, България създава система от мерки за цялостно прилагане на Директива 91/676/ЕИО относно опазването на водите от замърсяване с нитрати от селскостопански източници. Въпреки че на територията на България не са установени значими замърсявания на повърхностните води и значително ниво на еутрофикация, прилагането на мерки по Директивата<sup>41</sup> предвижда предотвратяване и намаляване на замърсяването на повърхностните води от селскостопански източници. Законът за

устройството на Черноморското крайбрежие<sup>42</sup> въвежда два вида защитни зони: до 2,1 километра от морската линия и покрай цялия крайбрежен участък, където е забранено използването на нерегистрирани минерални торове и пестициди.

Ефектите на еутрофикацията включват промени в структурата и функционирането на цялата морска екосистема, което води до нестабилност и сериозни екологични проблеми (ЕАОС, 2019b). Завишените нива на биогенни елементи произхождат от торове, изгаряне на изкопаеми горива и отпадъчни води от хора, добитък, аквакултури и промишленост. Всички те водят до замърсяване на въздуха, водата, почвата и морето. Прекомерно използване на биогенни елементи със съдържание на азот, фосфор и понякога органични вещества може да доведе до редица нежелани ефекти. Отпадъчните води са друг голям източник на замърсяване, който оказва пряко въздействие върху биологичното разнообразие на водните екосистеми. Те нарушават фундаменталната цялост на системите, които поддържат живота, и от които зависи широк спектър от сектори на синята икономика – от крайбрежния и морския туризъм до рибарството и аквакултурите. Заплахите за здравето на екосистемите допринасят за намаляване на качеството на екосистемните услуги и съответно, имат отрицателен ефект върху редица сектори на синята икономика, като рибарството, аквакултурите и рекреационните дейности.

Значителна част от населението на България живее в райони без необходимата инфраструктура за пречистване на отпадъчни води. През последните години се наблюдава по-положителна тенденция, тъй като процентът на населението, свързано с пречиствателни

39 На дълбочина над 150–200 метра е разположена постоянна сероводородна зона, лишена от живот.

40 Основните причини за промени в екосистемата на Черно море са разглеждани през 2008 г. за целите на Генералната комисия по рибарство в Средиземно море от Кади, който изготвя вътрешен документ. Причинно-следствен анализ на факторите и свигателите, водещи до намаляване на стопанските запаси от риба, е предприет по Програмата за околна среда на Черно море – Трансаранчен диагностичен анализ (ТДА) през 2007 г. Скорошен глобален преглед на промените в режима на Черно море е предоставен от Даскалов (2012 г.). В момента се изпълняват значителен брой проекти.

41 <https://www.moev.government.bg/static/media/ups/tiny/Vodi/Dokladi%20kam%20EK/UWWTD/report%202018/UWWTDArt7-2018-template-f-rev2-fin-za%20website.xls> (на български).

42 Закон за устройството на Черноморското крайбрежие. 2008 г. Обнародван в Държавен вестник № 48/15.06.2007 г. Последно изменен, ДВ № 21/13.03.2020 г.



Морско замърсяване, плаж Нестинарка, Царево

станции за отпадъчни води (ПСОВ), се увеличава от 47,8% през 2010 г. на 63,9% през 2018 г. В началото на 2017 г., почти всички крайбрежни населени места разполагат с ПСОВ, с изключение на най-южната част на българската брегова зона. Независимо от това, темпът на национални инвестиции в съоръжения за пречистване на отпадъчни води е доста бавен.

Замърсяването с нефт в Черно море по основните корабоплавателни маршрути и в крайбрежните райони около речните устия, отпадъчните отвеждащи канали, промишлените инсталации и пристанищата остава постоянна грижа. Няма данни за значително замърсяване с тежки метали, пестициди и други устойчиви органични замърсители в повърхностните води, макар повишени нива на тези вещества да могат да бъдат открити около индустриални центрове, големи градове и пристанища (BSC, 2008 г.). Най-лошите екологични условия са в морските води на Варненския залив, при устието на река Камчия. Подобна, но не чак толкова проблемна е ситу-

ацията и в Бургаския залив. По крайбрежието има 105 индустриални обекта в района на басейна, 77 от които са определени като значими източници на отпадъчни води.

Морските отпадъци в Черно море произхождат предимно от замърсяване с твърди отпадъци – различни наземни и морски източници в резултат на човешка дейност. Те засягат здравето на крайбрежните и морските екосистеми, биотата и на хората и водят до високи икономически разходи (напр. туризъм, рибарство и морски трафик) за крайбрежните общини. Неотдавнашно проучване на отпадъците по плажовете в България идентифицира 10 плажа по българското Черноморие, които са силно замърсени. Данните сочат, че пластмасовите отпадъци представляват 84,3% от откритите предмети по плажовете (Simeonova, Chuturkova, and Yaneva 2017). Преобладаващи в тази категория са фасовете и филтрите (OSPAR<sup>43</sup> -код 64), пластмасови капачки/капачки за напитки (OSPAR-код 15), други пластмасови опаковки (OSPAR-код 21).

43 Конвенцията за защита на морската среда на Североизточния Атлантически (OSPAR).

Сезонните колебания при по-голямата част от морските отпадъци сочат най-големи количества през летния период (пик на туристи) в сравнение с останалата част от годината. Общият брой и теглото на отпадъците за 2019 г. е по-малко в сравнение с предходните години (2017 и 2018 г.). Това е в резултат на редица дейности за повишаване на обществената осведоменост относно отрицателните въздействия на боклуците върху околната среда и човешкото здраве, чрез координирани кампании за почистване на плажовете и по-голяма гражданска култура за опазване на морската среда.

### 3.2.2. Изчерпване на морските ресурси

Рибните запаси в Черно море са се влошили драстично през последните три десетилетия. Видовете риби с висока стопанска стойност са намалели от 26 на шест вида. След почти пълен срив в рибните запаси през 1990 г. поради значителния риболов на хамсия от страна на Турция, представляващ почти 80% от общия улов<sup>44</sup> запасът се е възстановил частично и обемът на улова се е увеличил в последно време. Други фактори за намаляването на рибните запаси са промените в екосистемата поради еутрофикация, увеличаване на популациите на чужди видове и незаконния, нерегистриран и нерегулиран (ННН) риболов. Незаконният риболов в Черно море се увеличава, засягайки както морското биоразнообразие, така и рибната промишленост в целия Черноморски регион.<sup>45</sup>

Перспективите за дълбоководни проучвания и добив на сероводород и газ/нефт в Черно море могат да увеличат икономическото значение на региона. Същевременно, извличането на някои от тези ресурси в пълна степен ще наложи използване на сложни и потенциално вредни за околната среда технологии. Следва да се положат усилия да се гарантира, че използваните технологии при широкомащабно проучване и добив са безопасни за околната среда. Предвид високата степен на уязви-

мост на черноморските екосистеми, е важно внимателно да се оценят дългосрочните въздействия на мащабни икономически дейности, които биха могли да засегнат морската екосистема. Високата степен на зависимост с оглед производството в първичните сектори на синята икономика изисква политики, които смекчават конфликтите между ползвателите, така че да се гарантира опазването на ценни местообитания и ландшафти.

### 3.2.3. Изменение на климата

Уязвимостта на Черноморския регион ще се изостря от въздействието на климатичните промени. Ако Черно море стане по-замърсено, то вероятно ще бъде по-податливо на повишаване на температурата на водата, усилвайки многократно определени процеси като изменение на местообитанията на рибите и огнища на цъфтеж на водорасли, което застрашава здравето и икономическите дейности в региона. Счита се, че средният темп на относително покачване на морското равнище по българското Черноморие варира между 1,5 до 3 милиметра на година (Pashova and Yonev 2010). Честотата и интензивността на екстремни метеорологични явления по крайбрежието, като зимните щормове със силни северни и североизточни ветрове, могат да се увеличат. Такива бури могат да имат опустошително въздействие върху естествената среда и крайбрежната инфраструктура както на брега, така и в морето, но те могат да бъдат особено драматични в комбинация с допълнителни събития като екстремно повишаване на морското ниво или поройни валежи. Съществуват примери за подобни събития по българското крайбрежие: щормът през февруари 1979 г., придружен от екстремно покачване на морското равнище, както и щормът през юни 2006 г., който е бил придружен от проливни дъждове.

Стойността на крайбрежните природни активи може да бъде подкопана от бреговата абразия, която се усилва от екстремни мете-

44 G. Daskalov, C. Osio, and A. Charef, eds., "Assessment of Black Sea Stocks," JRC Scientific and Policy Report STECF-12-15 (Ispra, Italy: Scientific, Technical and Economic Committee for Fisheries, 2012).

45 ОПЗ, "Black Sea Fish, Indications on IUU Fishing in the Black Sea" (Rome: Food and Agriculture Organization, 2013).

орологични явления. Големи плажни участъци по българското крайбрежие са подложени на непрекъснато намаляване на площта им (Dachev, Trifonova, and Stancheva 2005; Stancheva 2013). Въз основа на данни от над 30-годишни проучвания на динамиката на плажовете е установено, че около 48% от пясъчните плажове в България са засегнати от ерозия. Най-високите темпове на абразия на клифа (скалистия тип бряг) се наблюдават на север, където брегът е формиран от льос между носовете Сиврибурун и Шабла. Процесът се развива със скорост от 0,30 метра на година. Подобна е ситуацията на южното крайбрежие между град Поморие и нос Лакна, където преобладават глинести образувания, а скоростта на абразия е 0,22 метра на година. На юг темпото е много по-ниско, около 0,01 метра на година, тъй като вулканичните скали са по-малко податливи на ерозия и абразия (Peuchev and Stancheva 2009).

Оценката на заплахата от климатични събития и наводнения в крайбрежните райони и въвеждането на мерки за готовност при бедствия са ключови фактори за защита на икономическите активи и човешкия живот в една устойчива синя икономика и следва да бъдат част от визията и стратегията на България за синя икономика. България използва съвременни геопространствени методи и данни за изработване на карта на чувствителността на крайбрежието, която демонстрира неговата уязвимост спрямо брегова абразия/отстъпване на клифа (Stanchev, Young, and Stancheva 2013). Това прогнозно моделиране на чувствителността на бреговата линия спрямо абразия, е използвано от Геологическият институт към Българската академия на науките като методика за картографиране на бреговата абразия и геоложкия риск по българското крайбрежие.

Националната стратегия за адаптация към изменението на климата<sup>46</sup> и Плана за действие на Република България са одобрени от Министерски съвет през 2019 г. Стратегията служи като референтен документ за

действия и приоритети за адаптиране към климатичните промени до 2030 г. В съответствие с изискванията на чл. 6 на Директива 2007/60/ЕО за наводненията и чл. 146з от Закона за водите на България, се изготвят карти на районите с риск и заплахата от наводнение. Те са включени в първия План за управление на риска от наводнения на Черноморския район на басейново управление<sup>47</sup>, който е изготвен през 2018 г. и покрива всички аспекти на управлението на риска от наводнения, отчитайки специфичните характеристики на басейна. Планът определя общо 11 района със значителен потенциален риск от морски наводнения, включително обекти с висок и среден риск на територията на Басейнова дирекция „Черноморски район“. Те са с обща дължина от приблизително 267 километра. В най-голям риск при различните сценарии на наводнения е критичната инфраструктура на област Бургас, като общините Несебър и Бургас са най-уязвими по отношение на потенциално засегнат брой хора.

### 3.3. Стълбове на синята икономика

ЕС определя изброените по-долу утвърдени сектори на синята икономика, като зависими от крайбрежните и морските ресурси (ЕК, 2019а). Те са разглеждани в настоящия доклад като важни за българската морска икономика и включват: крайбрежен и морски туризъм, морски живи ресурси, морски транспорт, пристанищни дейности, корабостроене и кораборемонт и морски неживи ресурси. Тези сектори са гръбнакът на синята икономика на България и зависят от качеството на природните екосистеми.

■ **Крайбрежен и морски туризъм**, включително подсектори или разнообразни форми на туризъм като плажен/къпане в морето, културен туризъм и подводно културно наследство (ПКН)/приключенски туризъм, исторически, уелнес и спа туризъм, еколо-

гичен и природосъобразен туризъм, круизен и яхтен туризъм, развлекателно плаване с лодки и т.н.;

- **Добив на и търговия с морски живи ресурси:** рибарство, аквакултури и преработка и дистрибуция;
- **Морски транспорт, пристанища, корабостроене и кораборемонт**, включително интелигентно/екологично чисто корабоплаване и морска промишленост;
- **Добив на полезни изкопаеми, нефт и газ:** морски неживи ресурси.

Няколко обсъдени тук нововъзникващи и иновативни сектора предоставят нови възможности за инвестиции и притежават огромен потенциал за бъдещото развитие на крайбрежните общности. Те включват:

- **Синя енергия:** потенциал за вятърна енергия от разположени в морето инсталации;
- **Синя биоикономика и биотехнологии:** водорасли, събиране и нови употреби на водна биомаса, производство на синя биомаса;
- **Брегова защита:** традиционни, твърди и меки подходи, които се прилагат в България и перспективи за природно-базирано решение;
- **Екологичен мониторинг и технологии**, включително научни изследвания и иновации.

Напредък в развитието и поддръжката на база данни извън утвърдените сектори в България ще даде възможност за оценка на пазарните възможности и ниши на нововъзникващите и иновативни сини сектори, като морската възобновяема енергия (т.е. плаващи инсталации за вятърна енергия в морето, вълнова и приливна енергия, плаващи панели за слънчева енергия, производството на водород в морето, обезсоляване и подводни кабели), които не са обсъдени в този материал. Идентифицирането на възможности за дос-

тъп до въглеродно неутрални решения въз основа морски ресурси ще бъде важно за всички сектори на българската икономика.

#### 3.3.1. Крайбрежен и морски туризъм

Туризмът е централен стълб на българската икономика. През 2018 г. той генерира 10,4% от БВП (6,46 млрд. евро) и осигурява общо 346 800 работни места.<sup>48</sup> Крайбрежният туризъм е най-значимият подсектор и все още е най-бързо растящият сегмент на местната икономика. Той допринася за 66% от работните места в синята икономика (48 300 заети лица) и 55% от БДС (или 399 мил. евро) през 2017 г. (ЕК, 2019а). По данни на Националния статистически институт (НСИ)<sup>49</sup> през 2018 г. над 12 мил. чуждестранни посетители посещават България, от които 6 мил. с цел ваканционен и развлекателен туризъм. През 2018 г., постъпленията от международни туристи достигат над 4 млрд. евро. В периода 2012-2018 г. се наблюдава постоянно нарастване на броя на туристите, с над 1 милион души през 2018 г., като над половината от тях идват от други държави-членки на ЕС.

Туристическата индустрия в България е силно концентрирана по Черноморското крайбрежие. Почти две трети от туристическата инфраструктура за настаняване и отчетения брой туристи са в крайбрежните райони (Stanchev, Stancheva, and Young 2015). В сравнение с други сегменти от сектора, крайбрежният туризъм бележи най-висок ръст през 2012–18 г. (Вж. Фигура 8). Крайбрежните области Добрич, Варна и Бургас отчитат по-бърз растеж на туризма спрямо областите във вътрешността на страната. През 2018 г., приходите от хотелско настаняване в трите крайбрежни области се увеличават със 79% спрямо 2012 г., докато в областите във вътрешността на страната ръстът е само с 65%. Голяма част от приходите идват от нощувки в големи курорти с национално значение като Албена, Златни пясъци и Слънчев бряг.

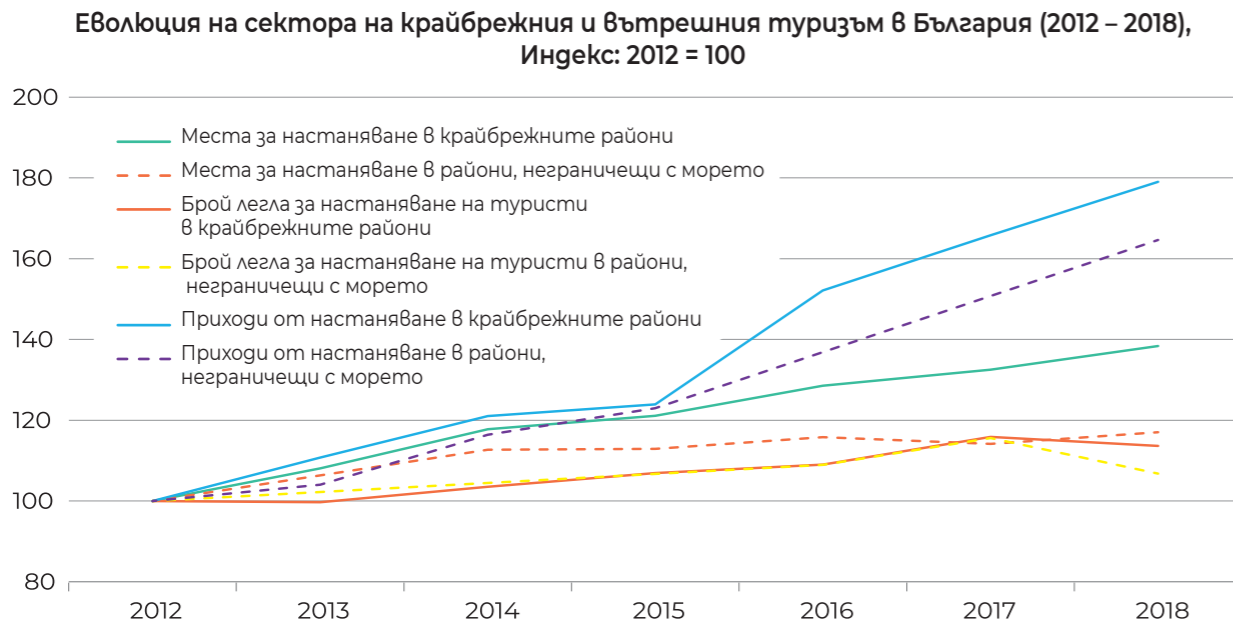
46 Документите са налични на: <https://www.moew.government.bg/en/climate/international-negotiations-and-adaptation/adaptation/>

47 План за управление на риска от наводнения в Черноморски район на басейново управление (2016–2021 г.)

48 World Travel and Tourism Council (WTTTC), "Data Gateway, Bulgaria," 2018.

49 Национален статистически институт на България, 2018 г.: <https://infostat.nsi.bg/>

**Фигура 8. Ръст на крайбрежния туризъм и на туризма извън крайбрежните зони в България (2012-18 г.)**



Източник: Национален статистически институт на България

Разпределението на туристите е неравномерно, с наплив на големи тълпи в основните курорти по време на пиковия сезон. Населението по крайбрежието обикновено се увеличава с 20% през лятото, а в някои крайбрежни общини с до 320% (Stanchev, Stancheva, and Young 2015). През 2018 г., споменатите три морски курорта представляват 8,8% от всички места за настаняване в България, а броят на туристическите легла е много по-голям – 37%. Приходите само от тези три курорта представляват почти 43% от всички туристически приходи в България през 2018 г. Съществуващите съоръжения и инфраструктура в крайбрежните общини имат ограничен капацитет за пречистване, което поражда опасения за потенциално въздействие върху крайбрежните екосистеми и природните ресурси.

Крайбрежният плажен туризъм е този, който движи по-голямата част от посещенията. Той обаче остава ограничен в рамките на летния сезон. Традиционните дейности на крайбрежния туризъм започват да приемат по-разнообразни форми, включително приро-

ден и екотуризъм, културен туризъм, здраве и уелнес и разглеждане на дивата природа в някои райони, като целта е да се удължи туристическия сезон.

Българското крайбрежие се отличава с девствени природни пейзажи. Крайбрежните влажни зони и лагуни, пясъчните дюни и скалистите брегове и подводни пещери привличат специален сегмент посетители, които идват за змуркане, наблюдение на птици, колоездене, тичане или просто за разходка. Въпреки че през последните три десетилетия се наблюдава значителна урбанизация на голяма част от българското крайбрежие, все още съществуват големи територии, които запазват своите естествени ценности. България разполага с мрежа от крайбрежни и морски защитени територии (ЗМТ), състояща се от 31 зони по Натура 2000, които обхващат 41,6 км<sup>2</sup>.<sup>50</sup> Повечето от крайбрежните зони са под защитни режими съгласно Закона за защитените територии<sup>51</sup> (1998 г.) на България. Природните паркове и резервати играят важна роля за местните икономики, като създават

<sup>50</sup> <https://www.moew.government.bg/bg/priroda/natura-2000/registri-za-zastiteni-zoni/prieti-s-reshenie-na-ministerski-suvet/>

<sup>51</sup> Закон за защитените територии. 1998 г. Обнародван в Държавен вестник № 133/11.11.1998 г. Изменен последно с Държавен вестник № 1/03.01.2019 г.

възможности за икономическо развитие и заетост. Перспективите за разрастване на крайбрежния природен и екотуризъм ще се увеличават, тъй като по-нататъшната урбанизация по света ще увеличи търсенето на такъв тип продукти. Инструментите на синята икономика могат да бъдат използвани за оценка на активите на природния капитал и техният капацитет за предоставяне на услуги като двигатели за местно развитие в райони, където оперират фирми в сферата на природния туризъм.

Културното наследство е част от ежедневието, културата и туристическата индустрия в България. Културният туризъм представлява 11% от всички туристически продукти в страната (България, 2017 г.). България се нарежда на трето място в Европа, след Италия и Гърция, по брой значими археологически и културни обекти. Единадесет български обекта са включени в списъка на материалното и нематериалното световно културно и природно наследство на ЮНЕСКО. Това нарежда България на 21-во място в света по ресурси на културното наследство. Черноморското крайбрежие е богато на подводни и брегови археологически обекти от различни исторически периоди: праисторическата епоха, античността (древногръцка, елинстическа, римска епоха) и средновековието (ранна Византия, българска история). Така например, проектът HERAS<sup>52</sup> популяризира приключенски туризъм с змуркане и разглеждане на подводното културно наследство в трансграничната зона на България и Румъния в западната част на Черно море. По проекта е изготвен План за управление на туризма в областта на подводното културно наследство, целящ да подпомогне развитието и популяризирането на интегрирани туристически продукти на трансгранично ниво, като същевременно подкрепя опазването на крайбрежните и морските защитени територии.

Яхтения туризъм и рекреационното плаване с лодки се развиват с по-бавни темпове, като лятото е пиковият сезон за тях. В сравнение

с яхтения туризъм в Балтийско и Средиземно море, българският яхтен сегмент не е развит в достатъчна степен. Въпреки че основните предпоставки за развитие са налични, а именно пристанищна инфраструктура, кейове, яхтени пристанища и хидротехнически съоръжения, плаването с лодки и яхти се сблъсква с много проблеми, включително недостатъци в правната рамка, засягаща морската индустрия и яхтинга; пропуски по отношение на сигурността и безопасността на туристите, поради липса на модерни звена за сателитни услуги в пристанищата; липса на рекламна стратегия и национална реклама за яхтен туризъм; и недостатъчно квалифициран персонал на яхтените пристанища и дружи (България, 2017 г.). Инвестициите в яхтения сектор се увеличават през последните години поради изграждането на яхтени пристанища за малки и средноголеми яхти. Броят на яхтите и моторните лодки в България обаче остава много малък (около 1 000), като са лицензирани едва 14 яхтени пристанища. Въпреки нарастването на инвестициите, този „нишов“ сегмент се развива умерено поради ограничен брой крайни потребители. Общата заетост в тази дейност се оценява на около 800 души (EUNETMAR 2014).

Круизният туризъм е по-слабо развит и има по-ниска социално-икономическа стойност за българската икономика. Неговият принос към БДС на туристическия сектор е 0,23% (2014 г.) и осигурява едва 2,2% от заетостта в сектора (EUNETMAR 2014). Варна и Бургас са основните центрове на круизния туризъм, въпреки че инфраструктурата е недостатъчно развита. Пристанището в Несебър разполага с необходимите съоръжения за приемане на големи круизни кораби, но пътуванията до там са редки дори през летния сезон (EUNETMAR 2014). Разширяването на този сегмент на синия туризъм е съпроводено от сериозни предизвикателства. Пристанищата в България не могат да приемат големи круизни кораби, а разширяването на пристанищни съоръжения за акостиране изисква значителни инвестиции. Същевременно, круизните кораби са голям

<sup>52</sup> GeoEcoMar, "HERAS: Submarine Archaeological Heritage of the Western Black Sea Shelf," Romania-Bulgaria Cross Border Cooperation Programme (Bucharest: National Institute of Marine Geology and Geo-ecology, 2015).





Обзор, Южен плаж

източник на замърсяване както за крайбрежието, така и за водите.

По крайбрежието съществуват благоприятни условия за уелнес и спа туризъм. Мекото лято и богатите природни крайбрежни ресурси предлагат конкурентно предимство, което може да удължи активния летен плажен сезон. През последните години здравният туризъм в България съчетава традиционни терапевтични дейности, като балнеолечение, рехабилитация и профилактика, със съвременни уелнес и спа програми. България е на второ място в Европа след Исландия и изпреварва много други държави със своите доказани традиции в балнеологията с оглед съществуващи, развити и регистрирани (сертифицирани) минерални извори. Въпреки това, понастоящем по-малко от 0,4% от находищата на минерални води се използват за балнеоле-

чение, което демонстрира значителен неизползван потенциал.

Крайбрежният и морският туризъм в България са силно засегнати от въздействията на COVID-19. Въпреки че цялостните въздействия на пандемията все още предстоят да бъдат оценени и определени количествено, е ясно, че България е изправена пред последици подобни на тези в други страни от ЕС. Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (ОИСР)<sup>53</sup> прогнозира спад от 60% на международните туристи през 2020 г. Това число може да нарасне до 80%, ако възстановяването се забави. По данни на НСИ на България, през второто тримесечие на 2020 г. приходите от туризъм отчитат спад от 31%.<sup>54</sup> Очаква се международният туризъм в ЕС в рамките на конкретни региони да се възстанови, но опасенията за общественото здраве

53 OECD, "Tourism Policy Responses to Coronavirus (Covid-19)" (PARIS: OECD, 2020), [https://read.oecd-ilibrary.org/view/?ref=124\\_124984-7uf8nm95se&title=Covid-19\\_Tourism\\_Policy\\_Responses](https://read.oecd-ilibrary.org/view/?ref=124_124984-7uf8nm95se&title=Covid-19_Tourism_Policy_Responses).

54 Данни на НСИ на България за второто тримесечие на 2020 г. относно общите разходи за туристически пътувания.

ще останат първостепенни в процеса на възстановяването от причинения от пандемията икономически спад. Затова, отварянето на туризма в пълна степен в България ще е сложна и предизвикателна задача. Министерството на туризма прилага мерки за смекчаване на кризата в подкрепа на туристическия бранш, включително чрез ваучери, които туроператорите издават на своите клиенти за отменени пътувания; удължени срокове за изплащане на данъчни задължения за туристически фирми; насоки и препоръки за безопасни туристически пакети от протиепидемична гледна точка. И все пак, планирането на бъдещия растеж в крайбрежния и морския сектор следва да отчита продължаващата несигурност, което ще означава балансиране на краткосрочните и дългосрочните опасения и използване на политики за постигане на издръжливо и устойчиво възстановяване.

Крайбрежният и морски туризъм силно зависи от качеството на околната среда, както и от смекчаването на потенциалните конфликти между конкуриращи се видове ползване на морското пространство. Всяка дейност в морето или на сушата, която уврежда околната среда, може да има отрицателен ефект върху туризъм. Крайбрежните райони също могат да бъдат пряко или косвено засегнати от редица въздействия, свързани с изменението на климата, като наводнения, ерозия, морска интрузия, повишаване на температурата на въздуха и морската вода и засушаване.

Икономическият потенциал на българските сектори на синята икономика може да бъде оценен допълнително по отношение на техните социални и екологични въздействия, както и спрямо другите сектори. Когато тези сектори използват общи ресурси, потенциалът на даден сектор може да бъде повлиян от въздействията и конфликтите с други сектори. Потенциалът на синята икономика се основава не само на икономически капитал (финанси и инвестиции), но и на социален (експертиза, сътрудничество, мрежи, доверие, институции) и на природен капитал (устойчиво управлявани екосистеми), като всички те следва да бъдат взети предвид при планиране на бъдещото развитие.

### Секторни взаимодействия и конкуренция между ползвателите на ресурси

Секторите на синята икономика са традиционно силни, там където предизвикателствата, свързани с конкурентно ползване на ресурси, биват преодолявани чрез секторни взаимодействия. Природната среда играе важна роля в туризъм. По-доброто разбиране за стойността на естествените крайбрежни и морски системи може да позволи по-интелигентни инвестиции в тяхното управление и опазване, които от една страна подпомагат туристически бизнеси, а от друга спомагат за поддържането на крайбрежните икономии. Въпреки това, преходът към синя икономика може да доведе до конфликти при използването на крайбрежното и морското пространство. Така например, конфликтите между плаването с лодки за отдох и груг вид ползване на морето са свързани с пренаселеност, пространствени ограничения и заплахи за безопасността. Плаването с лодки може да се конкурира с други развлекателни дейности (напр. плуване) или да се наблюдава конкуренция между различни видове плавателни съдове (например платноходки, моторни плавателни съдове, плавателни съдове за индивидуално ползване и др.). Правилата за поведение, правилното планиране и добрата комуникация между различните ползватели могат обаче да ограничат максимално подобни конфликти. Други потенциални конфликти са свързани с райони, където плаването с лодки може да не се допуска поради наличието на инфраструктура на други сини сектори (например ферми за аквакултури, нефтени и газови платформи). Взаимодействия между различните видове ползване могат да възникнат чрез алтернативни дейности, включително екотуризъм и ЗМТ. Взаимодействията между крайбрежния и морския туризъм и други сектори на синята икономика, като добив на живи и неживи морски ресурси, могат да бъдат подсилени чрез мултисекторен подход към пространственото планиране, основан на оценка на конкурентоспособността на традиционните сектори или чрез откриване на нови пазарни ниши.



Пристанището на Бяла

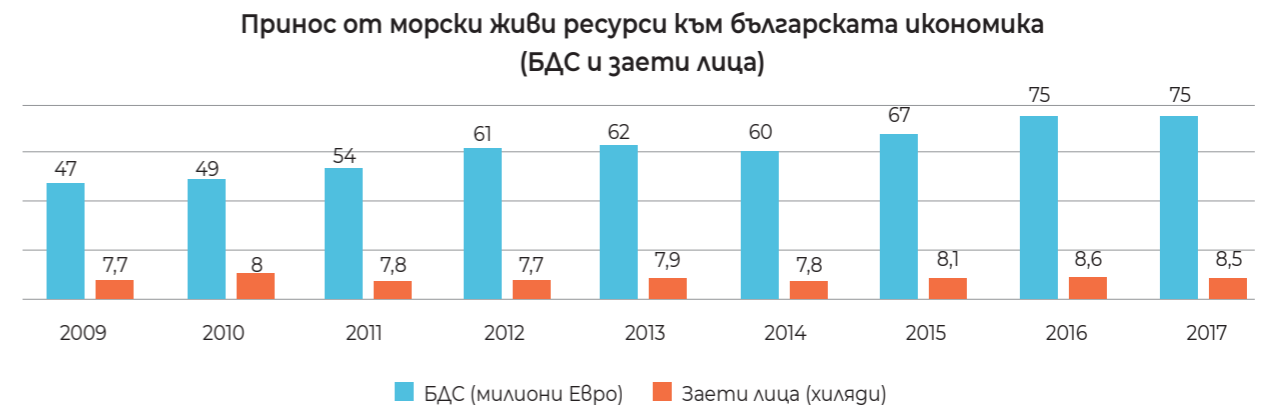
### 3.3.2. Рибарство и аквакултури

Българският сектор рибарство и аквакултури включва стопански риболов, аквакултури и преработка на риба. Общият принос на сектора към икономиката е 75 мил. евро или 0,17% от националната БДС. В сектор рибарство са заети 8 500 души или 0,28% от общата национална работна сила през 2017 г. (Вж. Фигура 9). Най-голям е дялът на рибопереработвателната и дистрибуторската промишленост, в която работят пряко 5 900 души. Тя допринася около 61 мил. евро към икономиката на страната (ЕК, 2019а).

Поради дългогодишните риболовни практики в Черно море, несъобразени с принципите за устойчиво развитие, запасите от стопански видове риба и други живи морски ресурси намаляват драстично, достигайки биологично неустойчиви нива. Над 99% от стопанския улов на риба в България идва от Черно море.<sup>56</sup> По-голямата част от стопанския риболов се извършва в териториални води (до 12 морски мили навътре в морето). В резултат на това, уловът от стопански риболов в морски води намалява значително (Вж. Фигура 10). Стопанският риболов, като утвърден подсектор, е с принос от около 3 мил. евро към БДС през 2017 г. и в него са заети 1 500 души (ЕК, 2019а).

55 Вж <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tag00116/default/table?lang=en>.

Фигура 9. Икономически принос на сектор рибарство

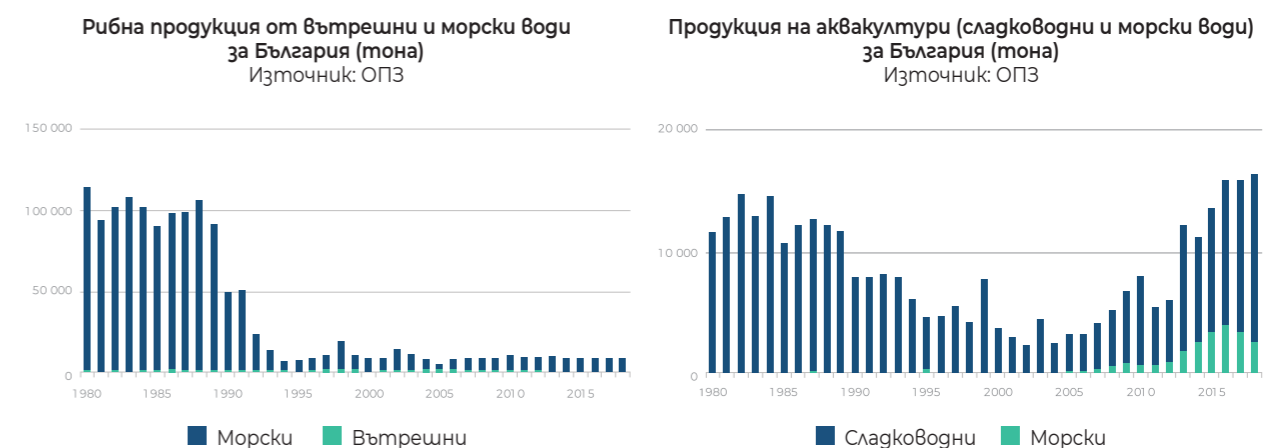


Източник: ЕК (2019а).

Основните стопански видове, които се ловят в Черно море, са: (i) пелагични видове: европейска цаца, средиземноморски сафрид, морски кефал, паламуд, лефер; и (ii) дънни видове: червен барбун, черноморска бодлива акула, морска лишица, калкан, кая, рапан и бяла пясъчна мида. България прилага режими на общ допустим улов (ОДУ) и квоти от 2007 г. единствено за калкан и европейска цаца. През последните години уловът на рапани надхвърля този на цацата, поради голямото търсене за износ.

Българският риболовен флот се състои предимно от малки риболовни кораби с дължина до 12 метра. През 2019 г., общият брой на регистрираните риболовни кораби е 1 843.<sup>56</sup> Броят на риболовните кораби с дължина над 12 метра през 2019 г. е 101, т.е. по-малко от 5,5%. По крайбрежието има 74 кея за разтоварване на стопански риболов, като най-важните измежду тях са Варна, Каварна, Балчик, Бяла, Бургас, Несебър, Созопол, Царево, Поморие и Шабла.

Фигура 10. Рибна продукция от вътрешни и морски води и аквакултури



Източник: ОПЗ, Yearbook. Fishery and Aquaculture Statistics 2018/FAO annuaire 2018. Rome <https://doi.org/10.4060/cb1213t>

Фермите за аквакултури представляват 13% от производството в сектора, с общ принос към БДС от 13 мил. евро. В подсектора на аквакултурите работят около 1 100 души.<sup>57</sup>

Към март 2020 г., в българските черноморски води са регистрирани 27 ферми за аквакултури, като повечето от тях попадат в категория малки и средни предприятия (МСП) или

56 "Fishing Fleet, Number of Vessels," <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tag00116/default/table?lang=en>.

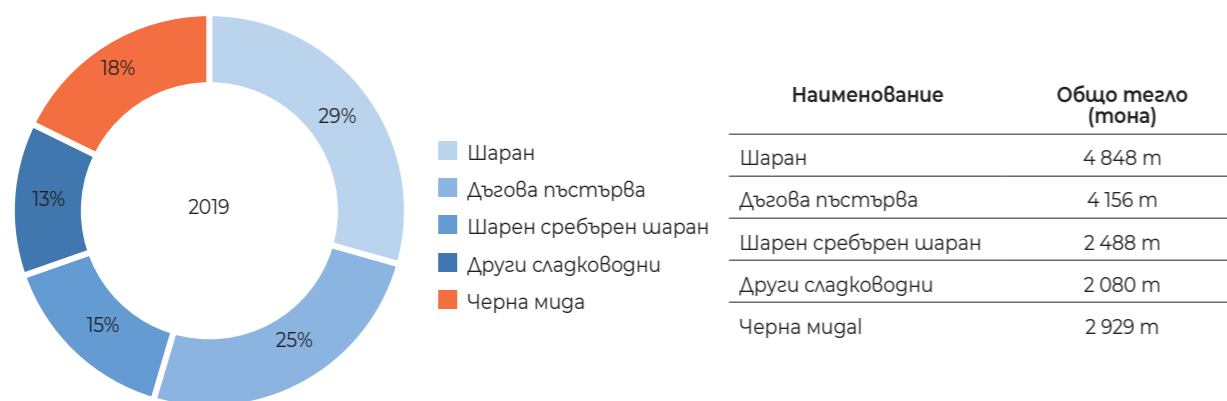
57 "Consumption," [https://ec.europa.eu/fisheries/6-consumption\\_en](https://ec.europa.eu/fisheries/6-consumption_en); and [https://www.nsi.bg/sites/default/files/files/data/timeseries/HH\\_31.3.xls](https://www.nsi.bg/sites/default/files/files/data/timeseries/HH_31.3.xls) (in Bulgarian).

микро-предприятия. Съществуват 24 ферми за черни миди, една ферма развъдник за риба, една ферма за стриги и една ферма за дъгова пъстърва. По време на процеса на разрешаване на ферми за аквакултури трябва да се обърне внимание на използваните видове, за да се предотврати навлизането на инвазивни чужди видове (IAS).

Секторът на аквакултурите в България се развива стабилно в периода 2008-12 г., което

води до бързо нарастване на обема на продажбите на морски аквакултури. През 2016 г., общите продажби по тегло и стойност се удвояват в сравнение с 2008 г. (Nielsen, Carvalho, and Guillen 2018). През 2019 г., общият обем на производството на аквакултури (вж. Фигура 11) възлиза на 16 502 тона, като 18% от тях (2 928 тона) са черни миди.<sup>58</sup> Последните резултати подчертават положителните ефекти, които могат да бъдат постигнати от аквакултурите.

Фигура 11. Основни видове аквакултури в България (2019 г.) по обем



Източник: Изпълнителна агенция по рибарство и аквакултури на Република България

Аквакултурите, като един от стълбовете на стратегията на ЕС за синя икономика, са обект на засилен интерес в българското морско пространство. Националният стратегически план за аквакултурите (2014–2020 г.) е в съответствие с разпоредбите на член 34 от Регламент (ЕС) № 1380/2013 относно общата политика в областта на рибарството и Регламент (ЕС) № 508 /2014 от 15 май 2014 г. на Европейския парламент и на Съвета за Европейския фонд за морско дело и рибарство. Той обхваща всички дейности, свързани с производството на риба и други морски живи организми, и е допълнен от мерки за диверсификация на дейностите на производителите и възможностите за продажби.

Консумацията на риба и морски дарове на световните и европейски пазари нараства.

През 2016 г., тя достига почти 13 мил. тона в Европа.<sup>59</sup> Консумацията на морски дарове в България, в размер на 7,3 килограма на човек на година<sup>60</sup> достига ниска в сравнение със средните 24,4 килограма за ЕС (2019 г.). Продуктите от рибарство и аквакултури представляват важен източник на протейни и са ключов компонент на здравословното хранене. В дългосрочен план консумацията на риба вероятно ще се увеличи, предвид мотивацията на потребителите да се хранят със здравословна храна. Следователно, стратегията би могла да бъде разширяване на тази индустрия, така че да отговори на бъдещото търсене на рибни продукти и да допринесе за диверсификацията на синята икономика. Разбирането на нуждите на различните целеви пазари за риба и морски дарове, във взаимодействие с други секторни пазари на синята икономика, би спо-

58 Вж. <http://iara.government.bg/download.php?id=369> (на български).

59 CBI, "What is the Demand for Fish and Seafood on the European Market?" (The Hague: Centre for the Promotion of Imports from Developing Countries), <https://www.cbi.eu/market-information/fish-seafood/what-demand>.

60 "Consumption," [https://ec.europa.eu/fisheries/6-consumption\\_en](https://ec.europa.eu/fisheries/6-consumption_en); и [https://www.nsi.bg/sites/default/files/files/data/timeseries/HH\\_31.3.xls](https://www.nsi.bg/sites/default/files/files/data/timeseries/HH_31.3.xls) (на български).

могло за рационализиране на планирането на растежа на сектора и би идентифицирало потенциални нови възможности.

### Секторни взаимодействия и конкуренция между ползвателите на ресурси

Съществуват важни допирни точки и възможности за взаимодействие между крайбрежния туризъм и рибарството (ICF Consulting 2017). Управители на ЗМТ, изследователи в сферата на опазването на околната среда, както и рибари виждат ползите от любителския риболов в професионално управляваните ЗМТ. Стопанският риболов може да се възползва от положителните странични ефекти, генерирани от ЗМТ, където рибарските ресурси са защитени ефективно (ЕК, 2019а). Извън ЗМТ, местните общности могат също да извлекат ползи от страничните ефекти, като ги превърнат във възможности за традиционен риболов.

Взаимодействията между риболова и аквакултурите са добре познати. Например, фермите за черупкови организми осигуряват местообитания и храна за рибите. Фермите за миди спомагат за намаляване на замърсяването с биогенни елементи, ограничават местното въздействие на климатичните промени (напр. поглъщане на въглерод<sup>61</sup>), подпомагат рибните запаси и т.н. Въпреки че все още не е популярен в България, риболовният туризъм е друг пример за потенциално взаимодействие между риболова и туризма.

Могат да се развият взаимодействия с други цели, за споделена инфраструктура и между любителския риболов и ПКН. Съществуват също взаимодействия между крайбрежния туризъм и разположените в морето вятърни паркове (напр. платформи за многостранно ползване). Рибарството е част от историята на много крайбрежни градове в България и дава своя принос за развитието на местната идентичност и култура. Традиционните рибарски общности представляват привлекателни дестинации за туризъм и могат да

подкрепят местната общност чрез: i) увеличаване на търсенето за местна консумация на риба; ii) участие в събития, популяризиращи местните традиции (напр. фестивала на мидата в град Каварна на северното българско крайбрежие); и iii) участие в дейности като любителски риболов.

Стопанският риболов е класически пример за конкуренция с други морски дейности по отношение на морските ресурси. Това важи особено с оглед на крайбрежния туризъм, корабоплаването, добива на нефт и газ в морски райони, морски мини (инертни материали) и разположените в морето вятърни паркове. Аквакултурите също могат да се конкурират за достъп до пространство с крайбрежния туризъм, пристанища, корабоплаването, добива на нефт и газ в морски райони, морски мини (инертни материали) и риболова.

### 3.3.3. Неживи морски ресурси: добив на полезни изкопаеми, нефт и газ

Географското разположение на България съвпада с важни транспортни коридори за газови ресурси, открити наскоро в Черно море. Това се възприема като предимство за синята крайбрежна икономика. Стратегическото местоположение на България в басейна на Черно море също е благоприятен фактор за транзита на нефт от находищата в Каспийско море към европейските рафинерии. Макар по-голямата част от вноса на нефт в България се осъществява през пристанищния терминал в Бургас, морските операции за проучване на нефт и газ в страната се извършват предимно в северния шелф на Черно море. Потенциалните резерви в блок Шабла в северната част на морето, които са препоръчани за проучване през 2005 г., се оценяват на приблизително 200 милиона барела (EUNETMAR 2014). В момента има само една компания, която добива газ в морето – Melrose Resources Plc, но през следващите години се очакват повече играчи.

Добивът на неживи ресурси допринася приблизително 83 мил. евро към БДС през 2017 г.,

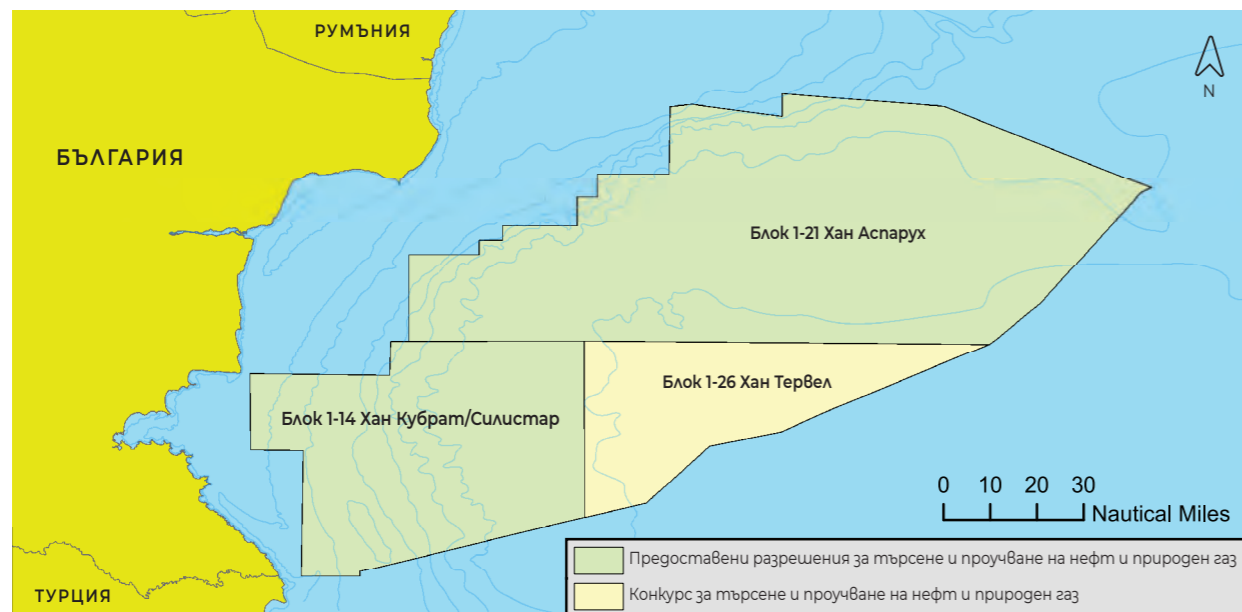
61 Един метод за успешно поглъщане на въглерод в океана би бил чрез древната практика за отглеждане на черупчести организми. Черупката на ракообразните поглъща въглерод, докато расте. Освен това, черупчестите организми отделят калциев карбонат (CaCO<sub>3</sub>), за да образуват своята черупка.

което е 11,3% от националната БДС. В сектора работят 4 200 души или 5,8% от общата работна сила в синята икономика (EUNETMAR, 2014 г.). Четири газови офшорни полета са в процес на експлоатация в българския шелф на Черно море. Платформата на находище „Галата“, разположена в континенталния шелф на приблизително 25 километра югоизточно от Варна, и свързаната с нея инфраструктура (газопровод) е единственото производствено съоръжение, което се намира в българската част на Черно море. Производственият капацитет на това поле покрива 16% от вътрешното търсене на газ. Проучването на нефтени и газови находища в дълбоките части на Черно море продължава. „Безвреден“ растеж на сектора може да бъде постигнат чрез инсталиране на нова инфраструктура в морето, използваща високоефективни технологии. Предварителни проучвания в дълбоки води са предприети на различни места (вж. Фигура 12).



Сондаж Галата

Фигура 12. Блокове за проучване и добив на нефт и газ в морето



Източник: Министерство на енергетиката на Република България.

Традиционното производство на морска сол в крайбрежните лагуни и езера е на база слънчево изпарение на морската вода. Лагуните на Поморийско и Атанасовско езеро са в района на Бургас, в южното крайбрежие на България, като там са разположени производствените мощности. Регионът разполага с необходимите ресурси за производство на морска сол, но капацитетът на работа не се използва в пълна

степен в момента. Съществуват възможности за алтернативни приложения на солена луга за терапевтични, медицински и фармацевтични цели. В района има действащи здравни и спа центрове, които използват лугата и нейните производни. Това говори за неизползвани възможности в спа туризма. Разширяването на дейностите на солниците може обаче да доведе до завземане на още крайбрежни територии.

### Секторни взаимодействия и конкуренция между ползвателите на ресурси

Добивът на полезни изкопаеми, нефт и газ в морето често се конкурира за достъп до морското пространство с рибарството, аквакултурите и корабоплаването. Освен това съществуват специфични екологични рискове от дейности за добив в морето. Макар рискът от възникване на нефтени разливи да е малък, те могат да имат ужасяващи екологични последици за морските и крайбрежните екосистеми, в зависимост от местоположението и интензивността на инцидента. Особено чувствителни са крайбрежните райони и местообитания от природозащитно значение, като крайбрежните лагуни и влажните зони. Друго предизвикателство за добива в морето е потенциалният конфликт с или въздействие върху други морски сектори. Възможно е да възникнат конфликти с крайбрежния/морския туризъм, риболова, опазването на естествените местообитания, както и опасенията относно качеството на околната среда. Следователно, рисковете за екосистемите, предизвикателствата от конфликти между ползвателите и други пространствени аспекти на добива на морски полезни изкопаеми ще представляват значими фактори при бъдещи съображения за предоставяне на концесии за добив. Холстичният подход към развитието на приоритетни сектори, който отчита връзките между секторите и се прилага в синята икономика, може да смекчи конфликтите при използването на ресурси и да предложи балансиран алтернативи, основани на икономически, екосистемни и социални ползи. МПП може да се използва като инстру-

мент за акцентирание на междусекторните взаимодействия и за оценка на икономическата приложимост на сините сектори. МПП ще определи рисковете, зоните на въздействие и мерките за тяхното смекчаване, техническите параметри за безопасност и зони на изключване, както и нуждите от инфраструктура/дейности на плавателни съдове за снабдяване. Така например, добивът на нефт и газ може да се конкурира за достъп до морско пространство с рибарството, аквакултурите и корабоплаването, тръбопроводи и кабели, както и с целите за опазване на околната среда. Същевременно обаче, с изчерпването на експлоатирани полета и започването на инфраструктурни ремонтни работи може да се отвори фронт за развитие на нови офшорни дейности – например, плаващи вятърни паркове в морето или геотермална енергия и съоръжения, подобни на многофункционалните платформи.

### 3.3.4. Морски транспорт, пристанища, корабостроене и кораборемонт

Морският транспорт, пристанищните дейности и корабоплаването са част от добре утвърдена индустрия в България. Взети заедно, морският транспорт/корабоплаването, пристанищните дейности, корабостроенето, и кораборемонтните дейности осигуряват 3 073 работни места през 2017 г., от които 1 700 само в морския транспорт. Секторът се възстановява постепенно след икономическата рецесия от 2009 г. и през 2017 г. е допринесъл 44,8 мил. евро към БДС на страната.

Таблица 2: Развитие на морския транспорт, пристанищните дейности, корабостроенето и кораборемонта (БДС)

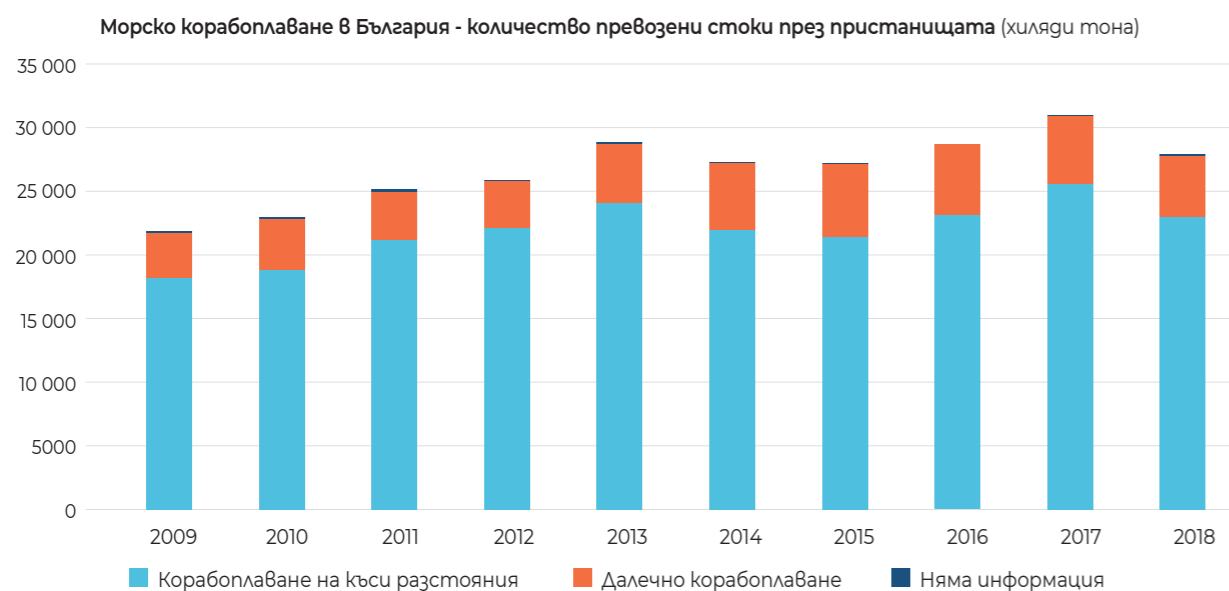
БДС (млн. евро)	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Морски транспорт	34	33	35	36	36	25	28	32	32
Пристанищни дейности	120	109	81	72	67	86	102	68	68
Корабостроене и ремонт	63	46	38	48	62	66	52	76	75
Национална БДС (млрд. евро)	32,400	33,200	36,100	36,300	36,000	37,200	39,100	41,500	44,800

Източник: ЕК (2019а).

Българският търговски флот се състои от 81 кораба с обща товароподемност (гедуейт) от 1 279 000 тона през 2014 г. Около 80% (1 026 000 тона) от общия обем са регистрирани под чужди флагове, а едва 20% (254 000) плават под националния флаг.<sup>62</sup> Приносът на морския транспорт към БДС през 2017 г. възлиза на 32

млн. евро в сравнение с 34 млн. евро през 2009 г., което представлява 4,4% от БДС и 2,3% от работните места (вж. Таблица 2). През 2018 г., общото количество превозени стоки през морските пристанища на България е 27,9 мил. тона, което е увеличение с 27% спрямо 2009 г. (вж. Фигура 13).

Фигура 13. Количество превозени стоки през българските пристанища 2009–18 г.



Източник: Евростат

Течните товари в насипно състояние са доминиращият вид карго в българското морско корабплаване. Те представляват 39,3% от общия морски транспорт на стоки през 2018 г. (вж. Фигура 14).

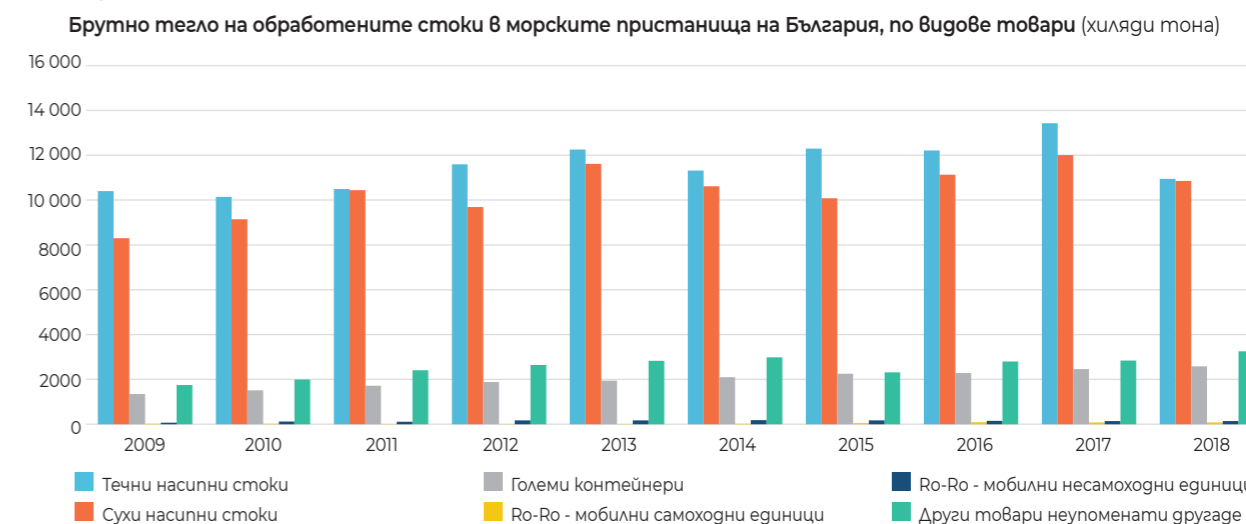
България е част от европейската инфраструктура за морски транспорт и международно сътрудничество. Националната морска пристанищна инфраструктура се състои от 14 628 метра кейов фронт, 69 броя товарни, 8 броя пътнически и 11 броя служеб-

ни корабни места. Общо 1 748 метра от кейовия фронт обслужват обществен транспорт от регионално значение.<sup>63</sup> През 2017 г. в пристанищата работят 4 700 души, което е с 35% по-малко в сравнение с 2009 г. Пристанниците допринасят 68 мил. евро към националната БДС през 2017 г. В сравнение с приноса от 120 милиона евро през 2009 г., това означава значителен спад в добавената стойност (ЕК, 2019а). Почти 2/3 от действащите 61 морски пристанища са в община Бургас, а другата 1/3 – в общините Варна и Добрич.

62 Информация открита в UNCTADstat, <https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>, [https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/integrated\\_transport\\_strategy\\_2030\\_bg.pdf](https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/integrated_transport_strategy_2030_bg.pdf) (на български).

63 МТИТС, Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. (София: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, 2017 г.), [https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/integrated\\_transport\\_strategy\\_2030\\_bg.pdf](https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/integrated_transport_strategy_2030_bg.pdf) (на български).

Фигура 14. Брутно тегло на обработените стоки в морските пристанища на България, по видове товари



Източник: Евростат

Таблица 3. Морска пристанищна инфраструктура

Вид пристанище	Регионална морска администрация		Общо
	Бургас	Варна	
Пристанища за обществен транспорт с национално значение	9	4	13
Пристанища за обществен транспорт с регионално значение	7	3	10
Рибарски пристанища	9	4	13
Яхтени пристанища	7	7	14
Пристанища със специално предназначение	3	8	11
<b>Общо:</b>	<b>35</b>	<b>26</b>	<b>61</b>

Източник: EAMA (Executive Agency for Maritime Administration)

България разполага с добре развита морска пристанищна инфраструктура за обслужване на пътници, товари и рибарски дейности. Пристанниците обслужват всички видове товарни дейности като 72% от всички товари се превозват през морските пристанища на Черно море. От 2012 г. насам, износът на товари през черноморските пристанища постоянно надвишава вноса (вж. Фигура 15). Най-големият морски търговски партньор на България е Руската федерация, следвана от Турция, Румъния и Украйна.

Корабостроенето и кораборемонтната промишленост са динамичен и конкурентен сектор. В него работят 5 корабостроителници

във Варна и Бургас: „Булярд Корабостроителна Индустрия“ ООД, „Корабостроителница Бургас“ ЕООД, „МТГ ДЕЛФИН“ АД, КРЗ „Огесос“ АД и „ТЕРЕМ-КРЗ ФЛОТСКИ АРСЕНАЛ – ВАРНА“ ЕООД. Основните дейности са докове и услуги за ремонт на кораби и поддръжка на оборудване. Корабостроенето и кораборемонтните дейности се разрастват след спада през 2013 и 2014 г. През 2017 г., сектор „Корабостроене и кораборемонт“ допринася 75 мил. евро към националната БДС и пряко осигурява заетост на близо 5 400 души. Като цяло, корабостроителният и кораборемонтният сектор представлява 7,4% от работните места и 10,2% от БДС в българската синя икономика през 2017 г. (ЕК, 2019а).

Фигура 15. Натоварени и разтоварени стоки в българските черноморски пристанища



Източник: Национален статистически институт на Република България

Въпреки че преходът към синя икономика представлява голяма възможност за сектора на морското корабоплаване, са налице предизвикателства, на които трябва да се обърне внимание. Основно предизвикателство е разработването на „зелени решения за корабоплаване“ в съответствие с регламентите на ЕС. ЕС транспонира повечето правила на Международната морска организация (ИМО)<sup>64</sup> в своите закони и добавя допълнителни разпоредби за насърчаване на екологичното корабоплаване и свързаността, осигурявайки по-голямо зачитане на международните стандарти за безопасност и сигурност, включително по отношение на опазването на околната среда.<sup>65</sup> Предвиждането на определени задължения по Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL) в рамките на Директива (ЕС) 2019/883 има пряко въздействие върху начина, по който държавите-членки на ЕС се съобразяват със своите международни задължения, а също така оказва ефект върху кораби, които не плават под знаме от ЕС, но акостират на пристанища в ЕС.<sup>66</sup> Съобразени със синята икономика мерки включват „зелени решения за корабоплаване“, които позволяват спестяване на енергия на превозена единица товар; използване на плавателни съдове, които използват газ и мазут като го-

риво; и мерки за „екологизиране“ в пристанищните сектори. Решенията за „екологизиране“ са особено видими в корабостроителната индустрия чрез въвеждане на нови технологии, диверсификация на продуктите, намаляване на потреблението на ресурси и по този начин, извличане на екологични предимства (ОИСР, 2017 г.). Друго предизвикателство е определянето на общи стандарти за дигитализация на корабоплаването. Всичко това ще изисква инвестиции в съвременни технологии и усъвършенствани умения, които намаляват енергийните разходи. Други нововъзникващи глобални предизвикателства, които засягат морския транспорт и стават все по-значими, са сигурност, енергийна устойчивост и финансова достъпност. Секторът на морското корабоплаване също следва да отчете въздействието на кризата от COVID-19 и предизвикателствата при възстановяването на морския транспорт в България и Черноморския регион като цяло след пандемията.

#### Секторни взаимодействия и конкуренция между ползвателите на ресурси

Секторите на мореплаването може да са обект на потенциални конфликти и полезни взаимодействия с други ползватели на мор-

<sup>64</sup> Глобалната регулаторна рамка е определена от конвенциите на Международната морска организация с цел разрешаване на технически въпроси, морска безопасност и сигурност, замърсяване на морето, както и въпроси, свързани с отговорността и обезщетенията.

<sup>65</sup> Страните-членки на ЕС се очаква да приложат Директива 2012/33/ЕС, която привежда европейските национални закони за замърсяване на въздуха в съответствие с приложение VI на MARPOL.

<sup>66</sup> G. Argüello, Marine Pollution, Shipping Waste and International Law (Abingdon, UK: Routledge, 2019).

ското пространство. Първите могат да са свързани с натиск върху околната среда, както и с ограничаване на развитието на други морски сектори (напр. туризъм, риболов и аквакултури и др.), поради съществуващи териториални и структурни ограничения. Пристанцината инфраструктура има вторичен ефект върху и преки връзки с други сектори. От една страна, корабостроенето осигурява активи, капацитет и технологии и вложения на вход за няколко дейности в синята икономика като риболов, транспорт, морски добив на полезни изкопаеми, нефт и газ и туризъм. От друга страна, туризмът например генерира трафик (развлекателни лодки и ветроходство), което е проблем за безопасността при други видове мореплаване. По-дълбоки фактори създават риск за тръбопроводите и кабелите, а и закомването на плавателни съдове може да повреди тръбопроводите. Риболовът също е свързан с плаване, но не следва навигационните модели на превоза на товари и пътници. Вятърните турбини в морето могат да попречат на работата на радарите.<sup>67</sup> Вятърните паркове в морето могат да влошат видимостта, особено за по-малки лодки. Корабоплаването оказва въздействие върху качеството на въздуха, а шу-

мът може да има отрицателно въздействие върху морското биологично разнообразие. От положителна гледна точка, връзките река-море осигуряват възможности за растеж на туризма и транспорта и благоприятстват взаимодействия между секторите (крайбрежен туризъм и туризъм на сушата; морско корабоплаване на къси разстояния и корабостроене), което позволява по-голямо генериране на местна добавена стойност.

РПСИ популяризира МПП като ефективен инструмент на синята икономика, който може да стимулира междусекторното и трансграничното сътрудничество по търговските пътища и да насърчи опазването на околната среда. Процесът започва с ранното идентифициране на въздействието от и възможностите за многостранно ползване на пространството, което предхожда съвместното идентифициране на взаимодействия и планиране на секторни приоритети. За да подпомогне сектора на корабоплаването, МПП следва да поддържа свободно пространство, необходимо за корабоплаване (вместо да ограничава мореплавателните дейности до определени зони) сега и в бъдеще. Освен това, МПП следва да гарантира, че зони за безопасност за несъвместими с корабоплаването дейности са достатъчни.



Пристанище Бургас

<sup>67</sup> "Shipping and Ports," [https://www.msp-platform.eu/sites/default/files/sector/pdf/mspforbluegrowth\\_sectorfiche\\_shippingports.pdf](https://www.msp-platform.eu/sites/default/files/sector/pdf/mspforbluegrowth_sectorfiche_shippingports.pdf).

### 3.3.5. Потенциал на нововъзникващи сектори на синята икономика

При оценката на нови, възникващи и иновативни сектори в синята икономика на България, производството на вятърна енергия от инсталации в морето се откроява с най-голям потенциал. Предвид перспективите за синя биоикономика и биотехнологии, както и това, че практиките за защита на бреговете на база природни решения стават все по-популярни, тези сфери се нуждаят от допълнителна оценка. Морската отбрана, военноморските дейности и военноморското корабостроене следват националната доктрина за морска сигурност. Изгледите по отношение на мониторинга на околната среда и технологичното развитие чрез изследвания и иновации също се подобряват, предвид силния технически и научен потенциал на българската академична и изследователска общност.

#### Сини източници на възобновяема енергия

Кумулативният капацитет на вятърната енергия в България през 2019 г. се оценява на 698,9 MWt, което покрива 4% от търсенето на електроенергия. В страната обаче все още няма инсталиран парк за вятърна енергия в морето. Това показва неизползван потенциал,

включително за декарбонизация на икономиката чрез предлаганите възможности в рамките на ЕЗП. Премахването на съществуващи пречки за инвестиции във вятърна енергия от инсталации в морето има множество икономически ползи за местните икономики. Вятърната енергия от инсталации в морето е най-напредналият от нововъзникващите и иновативни сектори на синята икономика на ниво ЕС (Scholaert 2020), а европейската вятърна енергетика представлява около 91% от реализирания капацитет на световно ниво. В българската регулаторна рамка обаче се крият неясноти, които възпрепятстват инвестициите и технологичните изследвания във вятърни паркове в морето. Тези неясни моменти също така са свързани и с факта, че съществуващите вятърни паркове са във финансово затруднение, например поради това, че плащат (въведени със задна дата) такси за балансиране на мрежата до 24 евро/MВтч.

Мултисекторният подход, който синята икономика насърчава, може да засили динамиката между нововъзникващите сектори. Каре 5 представя пример за многосекторен подход при изграждането на централи за вятърна енергия в Полша и мониторинг на местообитания в околната среда.

#### Каре 4. Вятърна енергия по българското крайбрежие



Вятърната енергия в България е не само изобилна, но и конкурентна в момента. По българското крайбрежие са в експлоатация няколко вятърни парка на сушата, разположени предимно в област Добрич, като например в района на Каварна, с общ капацитет от близо 400 MWt. Такива има и около Добрич и Шабла.

Потенциалът за развитие на вятърни паркове в морето е обоснован от наличието на широк и плитък шелф пред българския черноморски бряг. Независимо от това е необходимо, да се намери баланс между природните ресурси и икономическите ползи от изграждането на вятърни паркове, подобно на случващото се в Северно и Балтийско море. Потенциалът на вятъра е отличен, но до голяма степен неизползван (особено покрай българското Черноморие), което прави страната един от потенциалните водещи кандидати за инвестиции в сектора.

Източник: Проект MARSPLAN-B5 II.

#### Каре 5. Благоприятни въздействия на мултисекторния подход

Изграждането на вятърни електроцентрали в Поморското войводство на Полша е придружено от необходимостта за мониторинг на местообитанията на птиците, които могат да бъдат изложени на негативни ефекти от експлоатацията на електроцентралите. Технологичният напредък позволява автоматично събиране на информация за миграцията на птиците, като така се избягва необходимостта работници да посещават електроцентралите. Следователно, разходите за дългосрочен мониторинг са намалени, както и възлеродният отпечатък свързан с дългосрочния мониторинг на работата на вятърните паркове.

Източник: ОИСР (2017 г.)

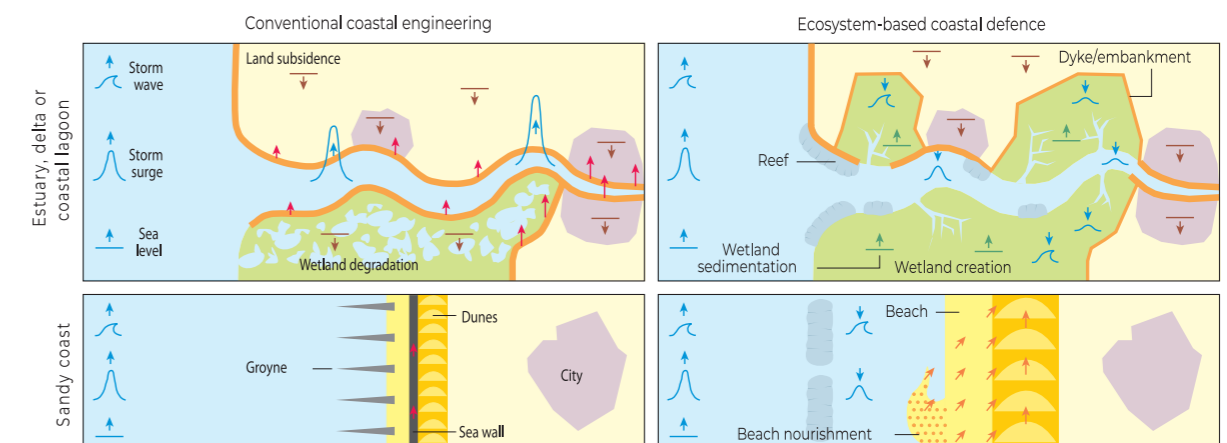
#### Брегова защита

Деятностите за защита на брега от абразия и свлачища намират широко приложение по българското Черноморие. На основата на ортофотото снимки по дължината на цялото българско крайбрежие са картографирани техногенните сегменти с цел пристанищна и брегова защита в общо 402 участъка, като същите са с дължина 69,89 километра. Изградената пристанищна и защитна инфраструктура обхваща 16,2% от бреговата ивица. Тя включват 178 различни типове бунци, 31 дамби, 26 вълнови стени, 73 насипни участъци, 62 пристанища, яхтени пристанища/кейови стени и навигационни канали и 14 сегмента, представляващи изкуствени плажове (Stanchev, Young, and Stancheva 2013, 1).

Защита на стопански активи и човешки живот в бреговата зона с най-голям риск и заплаха от наводнения са извършени в северната част на българското крайбрежие, между град Балчик и нос Галата. Това включва III вида хидротехнически съоръжения в рамките на няколко участъка с обща дължина 46 километра. Други 186 защитни мерки са приложени между градовете Несебър и Созопол. Въпреки приложените до момента многобройни твърди мерки за защита, проблемите с абразията и свлачищата не са решени (Stanchev, Young, and Stancheva 2013, 30).

Крайбрежният инженеринг чрез меки защитни мерки и мерки на база природни решения е по-ненатрапчив и може да осигури множество ползи за местообитанията и екосистемните услуги. Бреговото укрепване често има неблагоприятни ефекти върху околната среда, включително нарушаване на напречния и надлъжния пренос на седименти и свързаното с това намаляване на плажните ивици, ускорена гънна ерозия, ограничен обществен достъп до плажове. То също може да доведе до потенциални рискове за къпещите се и има неестетични визуални ефекти върху бреговия и морския пейзаж. Природосъобразните решения са привлекателна алтернатива на традиционната брегозащита, тъй като намаляват вълновата интензивност и предпазват крайбрежието от ерозия, като по този начин стабилизират бреговете ивици. За разлика от бетонните решения, природосъобразните мерки могат да „растат“ успоредно с покачването на морското равнище или ако е необходимо, могат лесно да бъдат адаптирани (Вж. Фигура 16).

#### Фигура 16. Традиционна брегозащита спрямо брегозащита на база екосистемни решения



Забележка: Сините стрелки показват увеличаването/намаляването на вълнението по време на щорм и морското ниво (както е посочено); червените стрелки показват необходимостта от подгъждане и увеличаване на височината на диги/насипи/вълнозащитни стени с повишаването на морското ниво; а кафявите стрелки сочат потъване на сушата.

Източник: S. Temmerman and others, "Ecosystem-Based Coastal Defense in the Face of Global Change," Nature 504 (2013): 79–83.

**Екологичен мониторинг**

Създадената през 1991 г. българска Програма за мониторинг на Черно море има за цел да предоставя динамични редове на данни от мониторинг на морето в западната част на Черно море.<sup>68</sup> Мониторингът включва основни морски физични, химични и биологични параметри и се осъществява от Института по океанология на Българска академия на науките (ИО-БАН). Програмата е част от Глобалната система за наблюдение на океана. От 2012 г. насам, ИО-БАН извършва екологичен мониторинг за целите на изпълнението на РДВ (Директива 2000/60/ЕК), а от 2015 г. също по РДМС (Директива 2008/56/ЕК). Оперативният мониторинг обхваща крайбрежните води при 37 пункта в зона до 1 морска миля, в съответствие с Плана за управление на речните басейни в Черноморски район на басейново управление. Информацията от мониторинга се използва за оценка на екологичното състояние на морските води по РДВ на база физико-химични параметри за качество, приоритетни вещества и специфични замърсители, хлорофил и фитопланктон. Океанографски данни (температура на морската вода, соленост, кислород и флуоресценция) се събират по време на научни експедиции с научно-изследователския кораб „Академик“. Програмата за мониторинг в България обхваща само 5 от 11-те дескриптора съгласно изискванията на РДМС, като тя е първият правен инструмент на ЕС, който изрично разглежда морските отпадъци.<sup>69</sup>

Насърчаването на национална визия и стратегия за внедряване на кръговата икономика в правителствените програми и популяризиране на възприемането ѝ в икономическите сектори ще осигури база, на която може да се установи ефективността и ефикасността на политиките за защита на морето. Това също ще позволи преминаване от линейни модели като „взemi-направи-изхвърли“ към възстановителни и регенеративни модели във веригата на стойността. България може да използва политиката за синя икономика, за да преодолее стриктното очертаване на веригите на стойността в морските сектори и

**Каре 6. Цел на РДМС (Директива 2008/56/ЕО)**

Рамковата директива за морската стратегия има три основни цели:

1. Да осигури защита и съхраняване на морските екосистеми и предотвратяване на тяхното влошаване. В райони с голямо влошаване, функционирането на екосистемите следва да бъде възстановено.
2. Предотвратяване и поетапно премахване на замърсяването.
3. Да се ограничи натискът от човешки дейности (риболов, използване на разнообразни услуги и др.) върху морската среда до нива, съвместими с постигането на добро екологично състояние.

Екосистемите трябва да разполагат с капацитета да реагират на различни природни и предизвикани от човека промени, като същевременно дават възможност за устойчиво използване на морската среда за бъдещите поколения (напр. Общата политика в областта на рибарството).

да създаде и въведе в тях кръгови бизнес модели, с цел оптимална устойчивост на черноморските ресурси. Това е възможност за (а) съгласуване на националните цели за подобрена ефективност и екологични показатели на суровините с Пакета за кръгова икономика на ЕС; (б) определяне на мерки за „екологизиране“ на веригите на стойността в синята икономика и (в) разширяване на ползите от ефективното оползотворяване на ресурси в рамките на кръговата икономика извън обхвата на секторите на синята икономика.

България има стратегическа рамка за постигане на ефективно и устойчиво управление на отпадъците в рамките на Националния план за управление на отпадъците (НПУО) 2014–2020 г. Национална стратегия и план за действие за кръгова икономика в периода 2021–2030 г. обаче все още не са разработени.

„Доброто екологично състояние“ (ДЕС) се определя на база 11 качествени дескриптора, с набор от специфични критерии и методиче-

ски стандарти. Българската морска стратегия за Черно море до 2021 г., която е разработена да подпомогне изпълнението на РДМС, достига до заключението, че поради значителния натиск от човешки дейности в черноморските държави, условията в морските местообитания и екосистеми са влошени, особено в крайбрежните морски води. В същото време, естествената циркулация на водата в Черно море и относителната близост на реките, които допринасят за неговия воден баланс, както и морското замърсяване, усилват допълнително значителната уязвимост на морските екосистеми.

За да постигне съответствие с ДЕС, България се ангажира да извършва мониторинг на количеството и качеството на различните категории рециклируеми отпадъци. Тук са включени изкуствени полимерни отпадъци, каучук, облекло и текстил, хартия и картон, обработена дървесина, метал, стъкло и керамика и други, както и събрани от определено място общо тегло и/или брой отпадъци от макроутайки и микроотпадъци по плажове/бреговете и висици на българското Черноморие, плаващи на морската повърхност, отложени на морското дъно и в биотата (стомашно съдържание на риба, хранителен тракт на морски бозайници и птици). Програмата за мониторинг ще предоставя информация за двигателите на (туризъм, урбанизация, пристанища, корабоплаване, стопански и любите-

телски риболов) и количествена информация за натиска от отпадъците в морската среда. Тя също така ще проучи въздействието от натрупването на отпадъци върху плажовете и на морската повърхност и дъно, което води до загуба на местообитания, намаляване на биологичното разнообразие и ранени и/или мъртви морски бозайници и птици в резултат на заплитане в мрежи и поглъщане на нано-пластмаси.

Съгласно разпоредбите на РДВ (2000/60/ЕО), България е разделена на 4 района на басейново управление. Черноморският район на басейново управление обхваща: 1) реки, вливащи се в Черно море, включително съседни езера; 2) крайбрежни води и териториално море; и 3) подземни води. Системата за мониторинг на качеството на водите на Изпълнителната агенция по околна среда (ИАОС) в България подкрепя Черноморската басейнова дирекция, като предоставя необходимите данни за състоянието на водните тела, включително за заустяване на отпадъчни води, своевременно идентифициране на негативни тенденции, прогнозиране на тяхното развитие, предотвратяване и ограничаване на вредните въздействия и определяне на степенята на ефективност на съществуващите мерки за постигане на екологичните цели в съответствие с настоящия План за управление на речните басейни в Черноморски район на басейново управление в България (2016–2022 г.).

**Каре 7. Изпълнение на РДМС: Състояние на Морската стратегия**

Изпълнението на РДМС се координира от Министерството на околната среда и водите и по-специално от Басейнова дирекция „Черноморски район“. Разработването на Морската стратегия е двуетапен процес. Първата част е разработена през 2012 г.<sup>70</sup> а втората част – през 2014 г.<sup>71</sup> Въз основа на първоначална оценка на състоянието на морската среда, Морската стратегия (<https://www.bsbd.org/uk/MarineStrategy.html>) определя ДЕС, както и екологичните цели и показатели. Първата част, заедно с програмите за мониторинг съгласно член 11 съставляват втората част от Морската стратегия. Програмата от мерки (ПМ) по член 13 на РДМС е третата част. Разработването на ПМ започва в България в началото на 2015 г. Актуалната ПМ е предназначена да осигури намаляване на антропогенните видове натиск, за които липсват мерки в актуализирания втори План за управление на речните басейни в Черноморски район на басейново управление по РДВ 2000/60/ЕО<sup>72</sup> или съществуващите мерки са недостатъчни за постигане на ДЕС.

70 Вж. EIONET, "Marine Strategy Framework Directive: Articles 8, 9 and 10 and Geographic Areas and Regional Cooperation Reporting," <http://cdr.eionet.europa.eu/bg/eu/msfd8910/>.

71 EIONET, "Marine Strategy Framework Directive: Monitoring Programmes," [http://cdr.eionet.europa.eu/bg/eu/msfd\\_mp/](http://cdr.eionet.europa.eu/bg/eu/msfd_mp/).

72 "Директива 2000/60/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за установяване на рамка за действията на Общността в областта на полумиката за водите," <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32000L0060>.

68 Palazov, H. Stanchev, and N. Valcheva, "Bulgarian Black Sea Monitoring Programme 2015. Coastal Dune Changes under Natural/Human Hazards," in Proceedings of the Twelfth Conference on the Mediterranean Coastal Environment, ed. E. Ozhan, 921–33, Varna, Bulgaria, October 6–10, 2015.

69 EC, "Our Oceans, Seas and Coasts," [https://ec.europa.eu/environment/marine/good-environmental-status/descriptor-10/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/marine/good-environmental-status/descriptor-10/index_en.htm).



Предложенията в ПМ са разработени в широк национален мащаб, с принос от страна на експерти и политикотворци и в сътрудничество с Румъния. Няколко финансирани от ЕС проекта координират програмите за мониторинг на България и Румъния. Те допринасят за актуализирането на определенията за ДЕС и показателите, съобразно целите на програмите за мониторинг, които се докладват на ЕС. Българската Програма от мерки в рамките на Стратегията за Черно море съчетава дейности, насочени към теми като: насърчаване на опазването на биологичното разнообразие, намаляване на въздействието на човешките дейности върху морското дъно, насърчаване на устойчивото използване и управление на морските ресурси (свързано със запасите от черноморски видове риби/черупчести), предотвратяване разпространението на инвазивни видове и евтрофикация, намаляване количествата на замърсители, намаляване на количеството отпадъци по плажовете и в морската среда, предотвратяване и ограничаване на възможно шумово замърсяване, засягащо черноморските бозайници и риби.

По-голямата част от планираните мерки в рамките на Морската стратегия на България са от институционален характер в отговор на необходимостта от i) разработване на ефективни регулаторни механизми за дейности и употреби, засягащи морската среда, както и ii) осигуряване на ефективна координация между компетентните органи по изпълнението на Морската стратегия, съобразно изискванията на РДМС и нейната крайна цел, а именно постигане и поддържане на добро състояние на морската среда.

Източник: Басейнова дирекция „Черноморски район“, „Морска стратегия“, <https://www.bsbd.org/uk/MarineStrategy.html>

Основните констатации и заключения на ЕК въз основа на оценката на актуализациите на първоначалната оценка по чл. 12 от РДМС са<sup>73</sup> „България не е дала определения за добро състояние на морската среда за всички дескриптори поради липсата на данни или необходимо ниво на знания за някои от характеристиките. Разликата между определенията за добро състояние и екологични цели не винаги е ясна.“ Наскоро Комисията изиска от България<sup>74</sup> да спази просрочено задължение за докладване по РДМС, а именно като преразглежда по координиран начин първоначалната оценка, определянето на ДЕС и екологичните цели като елементи на морската стратегия на всеки шест години след първоначалното им предвиждане. Предвид това, че несъответствието не е отстранено, Комисията решава да сезира Съда на ЕС.

РДМС, заедно с РДВ, осигурява рамка за управление на морското замърсяване. Макар че България постига напредък на няколко фронта, липсата на съгласуван екологичен мониторинг и точни и системни данни за морската околна

среда ще попречи на страната, да се справи със замърсяването и климатичната несигурност и да планира политически отговор в подкрепа на прехода към развитие на по-устойчива синя икономика. Навременни действия за предотвратяване на замърсяването и адаптиране към климатичните рискове биха спомогнали за осигуряване на бъдещи ползи.

Регионалното сътрудничество е от ключово значение за постигане на ДЕС на крайбрежните и морските води, а България участва активно в трансграничното сътрудничество в региона в съответствие с РДМС и Директивата за МПП. По проекта MARSPLAN-BS II е създаден Консултативен съвет, включващ водещи експерти по МПП от цял свят и представители от други черноморски страни, включително Турция, Грузия и Украйна, както и ОЧИС и BSC. Консултативният съвет засилва сътрудничеството между Румъния и България и подобрява последователността и координацията на двата национални плана за морско пространствено планиране по всички въпроси от трансгранично естество.

## Каре 8. Концепцията за мултифункционално ползване подкрепя кръговата икономика, моделите на индустриална симбиоза и синята икономика

**Концепцията за мултифункционално ползване (МП) все още е нова за Черно море и наскоро се прилага пилотно в рамките на проект MARSPLAN-BS II (2019–2021 г.) (финансиран от Европейския фонд за морско дело и рибарство [ЕФМДР], DG MARE и ЕК),** чрез специален примерен казус за МП в трансграничната зона на България и Румъния. Примерният казус проучва комбинация от МП в секторите на туризма, ПКН и опазването на околната среда, като също така определи основните двигатели и пречки за потенциала и развитието на такова МП. Директивата за МПП все още е единственият документ, който подкрепя развитието на МП, тъй като изисква от държавите-членки на ЕС да търсят възможности за съвместно позициониране на морски дейности при разработването на техните морски пространствени планове. Проучването изследва реалните възможности и пречки за такова МП в България, включително потенциала за иновации, както и за син растеж и подпомагане на синята икономика. Следователно, МП изрично се насърчава в националния план за морско пространствено планиране, **подкрепяйки преминаването от секторен подход към подход за планиране на възможности за МП.**

### Проект MARSPLAN-BS II: Платформа за синьо икономическо сътрудничество в България

Основните примери за най-добри практики и поуки от проекта са:

- Създаване на по-силни връзки между компетентните органи, както и институционално и организационно обучение на национално и трансгранично ниво
- Свързване на ключови институции в България и Румъния с цел идентифициране на трансгранични проблеми и решения, така че да си сътрудничат в работата по трансграничното черноморско МПП
- Повишаване на нивото на знанията и разбирането за национални и трансгранични интереси и подходи към МПП
- Идентифициране на пропуски в знанията и нужди за хармонизиране на събирането на данни
- Повишаване степента на участие от страна на трансгранични заинтересовани страни
- Определяне на местни и трансгранични интереси в секторите, както и основни проблеми
- Намиране на общи решения на съвместни проблеми: обща визия и общи цели за стимулиране на растежа на синята икономика в Черно море

Източник: <https://www.marsplan.ro/en>.

<sup>73</sup> Пактам, 63.

<sup>74</sup> ЕС, “Marine Environment: Commission Decides to Refer Bulgaria to the Court of Justice,” [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_20\\_1234](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_1234).



## ГЛАВА 4.

# Финансиране на синята икономика

Съществуват множество и различни източници за финансиране, които могат да бъдат използвани за инвестиции в синята икономика, включително държавни бюджети, фондове на ЕС, търговски заеми, международни финансови институции и финансиране от капиталовите пазари. Способността на България да мобилизира финансов ресурс за реализиране на инициативи в синята икономика би могла да бъде възпрепятствана единствено от слаб капацитет за дефиниране на печеливши секторни инвестиции, с успоредни ползи за икономиката, околната среда и крайбрежните общности. Освен това е необходимо по-добро съгласуване между националните и регионалните власти, които управляват редица програми на ЕС, както и повече координация с други международни донори и потенциални инвестиции от частния сектор.

Междурегионалните вериги на стойността в синята икономика се насърчават от новата политика на ЕС и финансовия инструмент Междурегионална инициатива за инвестиции в иновации (I3) към DG REGIO, с финансиране от 500 милиона евро. Инициативата цели да укрепи междурегионалното индустриално сътрудничество чрез механизми от тип „отдолу-нагоре“ и да отключи иновационния потенциал, като поставя приоритет върху зеления и цифров преход. Това е интересна възможност за секторите на синята икономика.

Европейският фонд за морско дело и рибарство (ЕФМДР) подпомага изпълнението на обща политика в областта на рибарството и инвестиции в по-нататъшно прилагане на морската политика на национално ниво. ЕФМДР е предназначен, да позволи на общността да постигне планираните цели на ЕС за опазване на морското и океанското пространство, съгласно целите на ООН за устойчиво развитие (по-специално ЦУР 14). Новият, опростен дизайн на ЕФМДР (2021–27 г.) предвижда използването на националната оперативна програма като първостепенно средство за подпомагане на интеграцията и цялостното управление на българската синя икономика, като същевременно установява логични

взаимодействия с останалите национални програми по новата политика на сближаване, като Хоризонт Европа, I3, DIGITAL Europe и Механизма за свързване на Европа II (CEF2).

Предложенията на ЕК за Многогодишната финансова рамка (МФР) 2021–2027 г. ще се основават на опита, придобит при изграждането на и дейността по предишната платформа за финансиране. Наследникът на ЕФМДР<sup>75</sup> – основен източник за по-нататъшното развитие на програмата за синя икономика в държавите-членки – ще предлага повече възможности за привличане на външни инвеститори. Кръгът от мерки, които могат да бъдат подкрепени чрез финансови инструменти, които се управляват от държавите-членки, ще бъде разширен.

През 2016 г., ЕС стартира Програмата за обезпечаване на екологично чисто корабоплаване и Програмата за заеми за екологично чисто корабоплаване чрез Европейската инвестиционна банка. И двете програми насърчават изграждането или преоборудването на плавателни съдове, с цел ускоряване на инвестициите в по-екологични плавателни съдове, например такива, които използват алтернативни задвижващи системи.

Свързаните с морето и мореплаването инвестиции могат да получат подкрепа от различни инструменти за финансиране на ЕС. Измежду тях са бъдещата програма Хоризонт Европа и нейната специфична мисия за здрави океани, морета, крайбрежни и вътрешни води, както и новата програма LIFE. Ако бъдат калибрирани внимателно (и се основават на интелигентна специализация), тези средства могат да помогнат на България да разработи ефективни начини за намаляване на морското замърсяване, включително с пластмаси, за адаптация към изменението на климата, за устойчиво използване и управление на ресурсите на океана, за разработване на нови материали, включително биоразградими заместители на пластмасата, за нови системи за фуражи и храни, за популяризиране на брегово и морско пространствено планиране и управление на океаните. Съвместни проекти с цел справяне с общи

<sup>75</sup> [https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/emff\\_en](https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/emff_en).

регионални предизвикателства в Черно море, като замърсяването на морската среда и неблагоприятните последици от изменението на климата, могат да бъдат финансирани чрез следващото поколение програми за междурегионално и трансгранично сътрудничество (напр. програма Interreg NEXT за Черноморския басейн). С оглед подпомагане на икономиката да се ориентира в „зеления и синия“ и дигиталния преход, могат да бъдат намерени допълнителни инвестиционни възможности с подкрепата на ЕС за специфични теми по линия на платформата на ЕС BlueInvest<sup>76</sup> и в бъдещата програма InvestEU (пог перата за инфраструктура и научни изследвания). CEF2 (свързан с надграждане на пристанищната инфраструктура, намаляване на въглеродния отпечатък и спазване на законодателството за качеството на въздуха), новият **Иновационен фонд** (за демонстриране на иновативни нисковъглеродни технологии, свързани с възобновяемата енергия и корабоплаването) и редица програми на Европейската инвестиционна банка (напр. **Програмата за обезпечаване на екологично чисто корабоплаване** и **Програмата за заеми за екологично чисто корабоплаване**) осигуряват средства за допустими инвестиционни проекти. Чрез целенасочени отпуснати квоти за България, Фондът за възстановяване на ЕС може да изиграе важна роля в краткосрочен до

дългосрочен план при подпомагането на по-интензивни иновативни дейности, като например производство на храни и биомаса и възобновяема енергия в морето по начин, който съхранява екосистемите и е устойчив. В рамките на бъдещата ПСЧМ, Световната банка ще разгледа възможни пътища за подпомагане на проекти, насочени към морското замърсяване и морските отпадъци в черноморските страни, включително в България.

Управлението на разнообразен спектър от източници на финансиране може да създаде сини икономически възможности за изграждане на по-добра и по-екологична крайбрежна и морска икономика в условията на след-пандемичен финансов дефицит. Възприемането на холистичен подход към устойчивото развитие на синята икономика чрез интегрирано планиране на морските и крайбрежните ресурси ще улесни програмирането на финансови ресурси, ще отвори възможности за достъп на частни фирми и заинтересовани страни до финансиране, както и ще спомогне за формулирането на съгласувани национални стъпки за преодоляване на трансгранични и регионални предизвикателства. Подобен подход също ще укрепи лидерската позиция на България в контекста на регионалния морски басейн и ще допринесе за изпълнението на ОДРЧМ.



Рибарско пристанище на Дуранкулак

<sup>76</sup> BlueInvest има за цел да стимулира иновации и инвестиции в устойчиви технологии за синята икономика, като подкрепя готовността за и достъпа до финансиране на стартап-бизнеси, МСП и скейл-ъп компании. Платформата е възможна благодарение на Европейския фонд за морско дело и рибарство и е отворена за заинтересовани страни в България. Вж. <https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/en/frontpage/1451>.

## ГЛАВА 5.

# Политики и институции за бъдещо развитие на синята икономика

## 5.1. Стратегии и законодателство

България бележи добър напредък в привеждането на секторните политики в съответствие с рамката на ЕС за синя икономика, с оглед интегрирането на правни, регулаторни и институционални разпоредби за действия и координация между утвърдените сектори на синята икономика. Националните стратегии, свързани с дневния ред за синя икономика, включват: Концепцията за туристическо райониране на България; актуализираната версия на Националната стратегия за устойчиво развитие на туризма 2014–2030 г.; Многогодишния национален стратегически план за аквакултура; Енергийната стратегия до 2020 г.; Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.; Морската стратегия; Националната стратегия и План за действие за адаптация към изменението на климата. Тези стратегии и планове могат да бъдат преразгледани, така че да се идентифицират взаимодействията помежду им, по отношение на техния принос към синята икономика на страната.

РДМС е транспонирана в националното законодателство с приемането на Наредбата за опазване на околната среда в морските води през 2010 г.<sup>77</sup> Морската стратегия е разработена в периода 2012–2014 г. Програмата от мерки (ПМ) по член 13 на РДМС стартира през 2015 г. и съдържа мерки за намаляване на антропогенния натиск, които да запълнят пропуските във Втория План за управление на речните басейни в Черноморски район на басейново управление по РДВ 2000/60/ЕО, където липсват такива или съществуващите мерки не са достатъчни за постигане на ДЕС. Действията, свързани с прилагането на РДМС в България, се координират от Министерството на околната среда и водите (МОСВ) и

по-специално от Басейнова дирекция „Черноморски район“ към Министерството.

Правните рамки и инструменти за осъществяване на интегрирано управление на бреговите зони са утвърдени със Закона за устройството на черноморското крайбрежие, който влиза в сила през 2008 г. (ДВ 48/15.06.2007 г.).<sup>78</sup> и е изменен последно през 2019 г. Директивата на ЕС за МПП е транспонирана в националното законодателство с изменение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (Държавен вестник № 28/29.03.2018 г.).<sup>80</sup> Окончателната версия на националното МПП е на етап планиране и се очаква да бъде приета от Националния експертен съвет по териториално развитие и регионална политика, след което и от Министерския съвет на България. Национален компетентен орган по МПП е Министерството на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ) на България.

Има още няколко други правни актове и стратегии, които биха могли да подпомогнат развитието на синята икономика в България. Те включват: Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България; Закона за туризма; Закона за рибарството и аквакултурите; Закона за енергетиката; Закона за концесиите; Закона за подземните богатства; Закона за управление на отпадъците; Закона за биологичното разнообразие; Закона за защитените територии; Закона за водите и Закона за опазване на околната среда. Макар всички те да могат да спомогнат за развитието на националната програма за синя икономика, съчетаването на регулаторните и институционални мандати с подходящи бюджетни механизми и насърчаването на междусекторната координация на инвестиционните приоритети ще бъдат от съществено значение.

77 Наредба за опазване на околната среда в морските води. 2010 г. Приета с Постановление № 273 от 23.11.2010 г. Обнародвана в Държавен вестник № 94/30.11.2010 г. Изменен последно с Държавен вестник № 14/18.02.2020 г. Текстът ѝ е наличен на <https://www.lex.bg/bg/laws/ldoc/2135707230>.

78 Закон за устройството на Черноморското крайбрежие, 2008 г. Обнародван в Държавен вестник № 48/15.06.2007 г., в сила от 01.01.2008 г., изменен последно с Държавен вестник № 60/30.07.2019 г.

79 Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Обнародвана в Държавен вестник № 12/11.02.2000 г. Изменен последно с Държавен вестник № 128/29.03.2018 г.

80 [https://www.msp-platform.eu/sites/default/files/download/bulgaria\\_-\\_v2\\_-\\_april\\_2020.pdf](https://www.msp-platform.eu/sites/default/files/download/bulgaria_-_v2_-_april_2020.pdf)

## 5.2. Институции и заинтересовани страни

Основните институции с компетенции, свързани с развитието на секторите на синята икономика на национално и местно ниво, са различни държавни институции (вж. Каре 9), регионални и местни власти, регионални

съвети, областните управители, кметовете на крайбрежните градове и местните общности. Съвместната работа между институциите и сътрудничеството със заинтересованите страни в сферата на синята икономика ще трябва също да включва и академичните среди, бизнеса, гражданите и формираната на гражданското общество.

### Каре 9. Правителствени заинтересовани страни в областта на синята икономика

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС)<sup>81</sup> отговаря за изпълнението на ОДРЧМ, което става посредством *ad hoc* министерски заседания. В рамките на структурата на МТИТС са също така Изпълнителна агенция „Морска администрация“<sup>82</sup> и Държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДП-ПИ).<sup>83</sup>

Министерство на туризма (МТ)<sup>84</sup> отговаря за прилагането на политиката в сферата на туризма в сътрудничество с институции, общински администрации, неправителствени организации, търговски дружества и медии. Част от МТ са Дирекция „Туристическа политика“<sup>85</sup>, Дирекция „Програми и проекти в туризма“, Дирекция „Управление на морските плажове“<sup>86</sup> и Отдел „Стратегическо планиране и продуктова политика в туризма“.

Министерство на енергетиката (МЕ)<sup>87</sup> отговаря за енергийния сектор и следва да обезпечи енергийната независимост на страната. Министерството се състои от дирекции с различни функции, като Дирекция „Природни ресурси, концесии и контрол“<sup>88</sup> и Дирекция „Енергийни стратегии и политики за устойчиво енергийно развитие“<sup>89</sup>.

Министерство на икономиката (МИ)<sup>90</sup> отговаря за развитие и прилагане на нисковълглеродна икономика и за насърчаване на инвестициите, иновациите и конкурентоспособността. Консултативният съвет за индустриална стабилност подпомага МИ по теми като нова индустриална политика, устойчиво развитие на енергийната инфраструктура, стимули за насърчаване на енергийната ефективност, повишаване на енергийната конкурентоспособност.

Министерство на земеделието, храните и горите (МЗХГ)<sup>91</sup> отговаря за секторните политики в областта на рибарството и аквакултурите. МЗХГ е принципал на Изпълнителната агенция по рибарство и аквакултура (ИАРА)<sup>92</sup> и на Селскостопанската академия. Дирекция „Морско дело и рибарство“<sup>93</sup> и Дирекция „Обща политика в областта на рибарството“<sup>94</sup> и Дирекция „Обща политика в областта на рибарството“<sup>95</sup> са също част от МЗХГ.

Министерство на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ)<sup>96</sup> отговаря за териториалната политика и политиката за регионално развитие, както и за европейското териториално сътрудничество и за ВиК сектора. Министерството има конкретни правомощия по Закона за устройството на териториите, Закона за устройството на Черноморското крайбрежие и Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. МРРБ е компетентният орган по прилагането на МПП в България в съответствие с Директива 2014/89/ЕС за МПП. Националният център за регионално развитие<sup>97</sup> е институт за научноизследователска и развойна дейност (НИРД) по регионално и териториално планиране, градоустройствен дизайн и много свързани въпроси и подпомага МРРБ.

81 <https://www.mtitc.government.bg/en>.

82 <https://www.marad.bg/en>.

83 <http://www.bgports.bg/en>.

84 <http://www.tourism.government.bg/en>.

85 <http://www.tourism.government.bg/en/kategorii/struktura/directorate-general-tourism-policy>.

86 <http://www.tourism.government.bg/en/kategorii/struktura/directorate-management-sea-beaches>.

87 <https://me.government.bg/en/pages/about-us-1.html>.

88 <https://me.government.bg/en/departments/prirodni-resursi-koncesii-i-kontrol-36-1.html>.

89 <https://me.government.bg/en/departments/energy-strategies-and-policies-for-sustainable-energy-development-6-1.html>.

90 <https://www.mi.government.bg/en>.

91 <https://www.mzh.government.bg/bg/ministerstvo/>.

92 <http://iara.government.bg/?lang=en>.

93 <https://www.agriacad.bg/en>.

94 <https://www.mzh.government.bg/bg/ministerstvo/struktura/direkciya-morsko-delo-i-ribarstvo/>.

95 <https://www.mzh.government.bg/bg/ministerstvo/struktura/direkciya-obsha-politika-v-oblastta-na-ribarstvoto/>.

96 <https://www.mrrb.bg/en/>.

97 <http://www.ncrdhp.bg/en/>.

Министерство на околната среда и водите (МОСВ)<sup>98</sup> има мандат да разработва и контролира прилагането на политиките за опазване на околната среда по отношение на управлението, контрола и опазване на компонентите на околната среда. Специализираните агенции в рамките на МОСВ са басейновите дирекции и Изпълнителната агенция по околната среда. Регионалните инспекции по околната среда и водите<sup>99</sup> са административни структури в рамките на МОСВ, които отговарят за изпълнението на гържавната политика по околна среда на регионално ниво.

Министерство на образованието и науката<sup>100</sup> отговаря за основното и средното, професионалното и висшето образование, както и за науката. Националният съвет за наука и иновации<sup>101</sup> се председателства от министъра на образованието и науката. Съветът контролира разработването на Националната стратегия за научни изследвания. Пътната карта представя основните изследователски приоритети на ниво ЕС и на национално равнище в съответствие с Националната стратегия за научни изследвания, Иновационната стратегия за интелигентна специализация и дневния ред на Европейския стратегически форум за научноизследователски инфраструктури.

Институционалните варианти за хармонизиране на политиките в морските сектори и опазването на околната среда могат да използват съществуващата рамка за управление на секторната координация. Тези варианти включват: ръководната група по изпълнението на ОДРЧМ; националният Консултативен и координационен съвет по опазване на околната среда в морските води на Черно море,<sup>102</sup> създаден като помощен орган към МРРБ за подпомагане на сътрудничеството и координацията между съответните заинтересовани страни по време на процеса на МПП; Координационен съвет по водите<sup>103</sup> за дейности по разработването и прилагането на планове за управление на речните басейни (ПУРБ) и планове за управление на риска от наводнения (ПУРН); Националният съвет по биологичното разнообразие<sup>104</sup> за прилагане на Националната стратегия и политика за биологичното разнообразие и Натура 2000; Националният съвет по туризъм<sup>105</sup> за въпроси, свързани с туризма, включително крайбрежен и морски туризъм; Висшият консултативен съвет по водите<sup>106</sup> за решения, свързани с разработването на ПУРБ в съответствие с РДВ и националната система за мониторинг на водите; и Басейнова дирек-

ция „Черноморски район“, която контролира прилагането на политиката за управление на водите, защитата на обществения интерес и общественото здраве и устойчивото развитие на басейна.

Асоциацията на българските черноморски общини (АБЧО) е неправителствена, доброволна и нестопанска организация.<sup>107</sup> АБЧО обединява 20 общини, граничещи с българското Черноморие – Аврен, Аксаково, Балчик, Белослав, Бургас, Бяла, Варна, Вълчи Дол, Дългопол, Девня, Добрич, Долни Чифлик, Каварна, Малко Търново, Несебър, Поморие, Приморско, Суворово, Шабла и Царево, които са разположени в три административни области: Бургас, Варна, и Добрич. АБЧО предоставя експертна и техническа помощ на общините за разработване на планове и стратегически документи, както и чрез експертни становища по закони, свързани с развитието на българското Черноморие, за да се осигури по-добра законодателна среда за местните власти. Крайбрежните общности съживяват и развиват местната икономика и инфраструктура чрез местни планове за развитие и финансиране за общините, бизнеса и неправителствения сектор. Те ползват структурните фондове и фондовете за раз-

98 <https://www.moew.government.bg/en/ministry/>

99 <https://www.moew.government.bg/bg/kontakti/regionalni-inspekicii-po-okolna-sreda/>

100 <https://www.mon.bg/en/>

101 [https://saveti.government.bg/web/cc\\_54/1](https://saveti.government.bg/web/cc_54/1)

102 [https://saveti.government.bg/web/cc\\_501/1](https://saveti.government.bg/web/cc_501/1)

103 [https://saveti.government.bg/web/cc\\_1701/1](https://saveti.government.bg/web/cc_1701/1)

104 [https://saveti.government.bg/web/cc\\_35/1](https://saveti.government.bg/web/cc_35/1)

105 [https://saveti.government.bg/web/cc\\_47/1](https://saveti.government.bg/web/cc_47/1)

106 [https://saveti.government.bg/web/cc\\_37/1](https://saveti.government.bg/web/cc_37/1)

107 <http://www.ubbsla.org/en/x2>

витие на селските райони, което е ефективен и ефикасен инструмент за прилагане на политиките за местно развитие.

### 5.3. Научни изследвания и иновации

ОДРЧМ насърчава научните изследвания и иновациите в сините сектори, като лост за отключване на потенциала за растеж на Черноморския регион, както и с оглед стимулиране на трансфера на знания „от лабораториите към пазара“ и инвестициите в човешки капитал. Всичко това е от голямо значение, предвид жизненоважната роля на научно обоснованото вземане на решения в полза на крайбрежните общности и устойчивия икономически растеж в региона. За да бъде отключен потенциалът на синята икономика, ще са необходими високообразовани и квалифицирани специалисти и учени.

България има дългогодишни научни традиции и заема водеща позиция в морската наука за Черно море. Предвид СПНИИ и наскоро стартирания проект Black Sea Connect H2020, крайбрежната и морската научна общност в България осъзнава необходимостта от съвместна работа и сътрудничество при предоставянето на научна и изследователска подкрепа за разгръщане на инициативите в синята икономика.

Най-големият академичен център в България, съсредоточен изцяло върху морското образование, е *Висшето военноморско училище „Никола Вапцаров“*<sup>108</sup> във Варна. Това е най-старото висше училище в България, създадено през 1882 г. Висшето военноморско училище има факултети, свързани със секторите на синята икономика, включително навигационен, управление на водния транспорт, логистика, управление на пристанищата, корабни машини и механизми, електрообзавеждане



Тюленово

108 <http://www.naval-acad.bg/en>



Синеморец, устието на р. Велека

на кораби, информационни и комуникационни технологии (ИКТ), киберсигурност, технология на кораборемонта, океанско инженерство и управление, като всички те имат добре утвърден академичен потенциал. *Техническият университет във Варна*<sup>109</sup> има дългогодишни традиции в обучението на инженери в сферите корабостроене и кораборемонт и корабни машини. Други специалности, които се преподават, са морско електроинженерство и военноморско инженерство, а отскоро и морско корабоплаване. *Университетът „Проф. д-р Асен Златаров“*<sup>110</sup> в Бургас разполага с утвърдени факултети по органични и неорганични химични технологии (нефт, газ, вода и др.), биотехнологии и възобновяема енергия.

*Институтът по океанология (Варна) към Българската академия на науките*<sup>111</sup> про-

вежда мултидисциплинарни изследвания в областта на морската физика и химия, геология, археология, биология и екология на морето, хидродинамика и литодинамика на крайбрежната зона и океански технологии. Освен това извършва комплексен мониторинг на морската среда в териториалните води на страната и в българската ИИЗ. В подкрепа на прилагането на РДМС, институтът извършва мониторинг на екологичното състояние на крайбрежните и морските води на Черно море, който се координира от МОСВ. *Институтът за биологично разнообразие и екосистемни изследвания при Българската академия на науките*<sup>112</sup> извършва научни изследвания по теоретична и приложна екология, биологично разнообразие, опазване на околната среда и устойчиво използване

109 <http://fs.tu-varna.bg/>110 <https://www.btu.bg/index.php/en/>111 <https://www.io-bas.bg/>112 <http://www.iber.bas.bg/>

на биологичните ресурси. Той използва съвременна методология за екологична класификация и оценка на антропогенния натиск върху повърхностните водни екосистеми, извършва проучвания на въздействието върху околната среда и изследвания, свързани с морското биоразнообразие и опазването на водните видове и местообитания, както и с интегрираното управление на водите. *Институтът по рибни ресурси във Варна*<sup>113</sup> е независимо звено на Селскостопанската академия към Министерството на земеделието, храните и горите. Дейностите на института включват оценка на рибните запаси в Черно море и мониторинг на динамиката на популацията на рибите, структурата и хранителната база на стопанските морски видове риби. Темите на научни изследвания включват промени в морската екосистема на Черно море под въздействието на различни антропогенни и климатични фактори, рибните запаси и нерибните морски ресурси и морската аквакултура.

Центърът за брегови и морски изследвания (ЦБМИ)<sup>114</sup> е изследователска фондация с нестопанска цел за извършване на брегови и морски

изследвания (проучване и изследване на брегови и морски процеси) и предоставяне на научна подкрепа за изпълнението на крайбрежните и морските стратегии на ЕС (ИМП, Стратегия за син растеж, Кръгова икономика), разработване на проекти, трансфер на знания, работа в мрежа и консултантски услуги.

България разполага с потенциала да подобри своя морски научен и изследователски капацитет и да заеме водеща роля в съвместните регионални морски изследвания, в съответствие със СПНИИ и Стратегията на ЕС за мореплавателски и морски изследвания за Европа.<sup>115</sup> Подкрепата за научната общност през следващите години следва да има за цел, да създаде по-широка регионална мрежа в рамките на мореплавателските и морските изследователски организации и да развива дейности за справяне с научните предизвикателства при прилагането на морската директива. Достигайки необходимите научни познания в подкрепа на разработването на политики и вземането на инвестиционни решения, България би могла да има по-добър успех в постигането на добро състояние на морската среда.

113 <http://www.ifrvarna.com/>114 <http://www.ccms.bg/en/>

115 Европейска стратегия за мореплавателските и морските изследвания: съгласувана рамка на Европейското научноизследователско пространство в подкрепа на устойчиво използване на океани и морета /COM/2008/0534 final \*

## ГЛАВА 6.

# Подпомагаща рамка за синя икономика в България: препоръки за политики



Пристанището на Созопол, Стария град

Потенциалът на традиционните и нововъзникващите сектори на синята икономика да стимулират трансформационни промени и да увеличат своя принос към икономиката на България е голям. Необходимо е обаче да се обърне внимание на редица пречки, свързани с политическата рамка, процесите на вземане на решения, конкуриращи се интереси при ползването на пространството, липсата на възможности за финансиране и недостига на умения. Следващите препоръки се отнасят за избрани сектори на синята икономика и са свързани с важната тема за предотвратяване на замърсяването на морето. Ако бъдат приложени, тези препоръки ще имат както пряко, така и косвено икономическо въздействие, включително от нематериално естество или за ускоряване на прехода към синя икономика.

Възстановяването от последиците на пандемията от COVID-19 за морските сектори ще изисква предефиниране на връзката на морската икономика с природата. Много от препоръките за политики сочат към потенциала на сините подходи да ускорят излизането от пандемичната криза и да осигурят по-добро развитие в бъдещ план на утвърдени сектори, като туризъм, рибарство и аквакултури. Пандемията предлага възможност за засилване на усилията за изграждане на устойчива синя икономика, годна за бъдещето: синя икономика, която извлича стойностни ползи от морето и крайбрежните райони, но същевременно опазва здравето на крайбрежната и морската екосистема и позволява нейното устойчиво използване. Най-важното е, че мерките за възстановяване трябва да формулират път напред и да осигурят основа за план за възстановяване, който съобразява синия природен капитал.

Възстановяването на икономиката след пандемията, амбициозните цели на ЕЗП и новия период на многогодишно финансово планиране на ЕС (2021–27 г.) – всички те изправят българските власти както пред предизвикателства, така и пред възможности в техните усилия за възстановяване на растежа и заетостта. Същевременно са налице условия за задвижване на необходимите структурни

реформи, оптимизиране на междуинституционалната координация, диверсификация на веригите за доставка и по-добро интегриране на принципите на кръговата икономика в синята икономика. Тръгване в тази посока ще помогне на България да заеме водещата роля в преодоляването на общите предизвикателства в Черноморието, на регионално ниво и на ниво морски басейн.

Фигура 17. Преходът към синя икономика като възможност



## 6.1. Рамка на политиката за синя икономика

България вече предприема стъпки на секторно ниво за укрепване на политическата основа на синята икономика, чрез транспониране на законодателството на ЕС. Това включва, наред с останалото, политики и законодателство за опазването на околната среда и качеството на водите, транспорта и свързаността, безопасността и сигурността, управлението на отпадъци, енергетиката и рибарството, както и приемането на секторни планове за действие. Въпреки че транспонирането и прилагането на правото на ЕС и важното национално законодателство несъмнено могат да бъдат по-последователни и да използват по-добре очевидните взаимодействия между секторните дейности, България все пак рабо-

ти по своя първи цялостен национален морски пространствен план<sup>116</sup> който може да послужи като основа за прилагане на интегриран подход към развитието на синята икономика и на национално ниво. Независимо от това, съгласуването на въпроси, свързани с институционалната власт и отговорност, както и ефективната координация в разработването на политики и вземането на решения между секторите и компетентните институции, все още изостават.

Определянето на ясна посока в пътя на развитие на синята икономика ще осигури платформа за подобро управление и координация между всички институции и заинтересовани страни в секторите на синята икономика. Такава координация осигурява последователност в секторните планове за развитие, улеснява взаимодействията и ограничава конкуренцията при ползването на морски ресурси, а и насърчава сътрудничество при определяне на приоритетни инвестиции. Макар вече да са предприети множество стъпки в тази посока, инструментите на РДМС и РПСИ могат да се окажат полезни за осигуряване на информационна основа за бъдещите усилия по финализиране на националния морски пространствен план, който би могъл да ограничи потенциалните конфликти между секторите и да създаде устойчиво пространство за синьо развитие.

Ангажирането на заинтересованите страни е ключов елемент за основано на факти, прозрачно изготвяне на политики. Холистичният подход към процеса на развитие на политики за синя икономика ще разчита на силно сътрудничество между публичните администрации, стопанските субекти, научните и изследователските общности и различните заинтересовани групи, свързани с Черно море. Публичните консултации сами по себе си вече не са достатъчни. Така например, въвеждането на ефективно МПП предполага приемането на процедури на планиране с широко участие, които излизат извън границите на традиционните подходи от тип „отгоре надолу“.

Следващите препоръки акцентират върху добрите практики и инструменти, използвани за идентифициране на приоритети и осигуряване на контекст за взаимовръзки, с оглед по-ефективно интегриране на политиката в стратегическите, регулаторните и институционалните рамки. Това са възможни приложения, които България може да използва за справяне с различните предизвикателства и за укрепване на своите сектори на синята икономика:

### Разработване на политика и планиране на прехода към синя икономика

**(i) Приемане на национална визия и стратегия за синя икономика, придружени от пътна карта на синята икономика за ускоряване на прехода.** Стратегията би улеснила един холистичен подход и консолидиране на управленските структури под силно ръководство на национално ниво. Пътната карта ще идентифицира общи приоритети и действия, които да бъдат предприети през следващите години, с цел ускоряване на прехода към синята икономика по интегриран, последователен и всеобхватен начин, на база мулти-секторен подход и непрекъснато участие на всички заинтересовани страни.

**(ii) Укрепване на съществуващите управленски структури,** които обединяват съответните институции и специализирани държавни агенции с регулаторни функции по отношение на ползването на морските ресурси. Това ще позволи цялостен подход към устойчивото развитие на синята икономика, хармонизиране на законодателните рамки за улесняване на „зеления преход“, ефективно програмиране на финансови ресурси, както и по-добро формулиране на съгласувани национални отговори на трансгранични и регионални предизвикателства.

**(iii) Извършване на анализ и картиране на участващите институции и законите изисквания,** с цел идентифициране на регу-

<sup>116</sup> В момента се подготвя националният морски пространствен план, който своевременно ще стане обект на по-широка консултация със заинтересованите страни.



Бургаски залив

латорните пропуски и несъответствия в политическата рамка на синята икономика и идентифициране на области за подобрения в уредбата. Където е уместно, следва да се обмисли въвеждане на административни и регулаторни стимули.

**(iv) Използване на различни инструменти и формати за промяна на поведението, с цел насърчаване на индивидуалната, корпоративната и социалната отговорност за устойчиво развитие.** Въпреки икономическото и културното значение на Черно море за българския народ, осведомеността на обществото относно екологичните аспекти може да бъде подобрена на много нива чрез различни подходи, включително грамотност за жизненоважната роля на океаните, екологично образование, както и повишаване на информираността в училищата и сред отделните хора и МСП, които работят в различните сектори на синята икономика, като рибарството, крайбрежния туризъм и мореплаването на къси разстояния.

**(v) Разширяване на политическата и регулаторната рамка за използване на МПП в България,** като инструмент за вземане на участие в планиране и устройство на териториите. Няколко елемента могат да намерят своето място в уредбата за устройство на териториите. МПП е инструмент, използ-

ван за подобряване на интеграцията в между-секторното планиране и управление, както и за ангажиране на заинтересованите страни. То използва екосистемен подход за планиране на ефективното използване на морските ресурси и за ограничаване на конфликтите и увеличаване на взаимодействията между секторите. МПП насърчава инвестициите и отваря път за тестване и внедряване на нови морски технологии (напр. вятърна енергия от инсталации в морето). МПП също спомага за идентифициране на области, подходящи за комбинации на многостранно ползване на морски ресурси, и за решаване на пространствени конфликти.

### Финансиране на приоритетни области на синята икономика

**(i) Използване на процеса на МПП за определяне на поредица от инвестиции за „по-сини“ морски икономически сектори,** които насърчават стопанското развитие и иновациите, генерират ползи за крайбрежните общности и съхраняват природния капитал. Този инвестиционен поток може да е част от инвестиционния план на Националната пътна карта за синя икономика, така че да се възползва в максимален степен от фондовете на ЕС (напр. ЕФМДР). Публичните инвестиции, привличащи частен капитал, биха



могли да засилят ефекта от средствата на фонда за възстановяване на ЕС (COVID) в подкрепа на растежа на МСП в синята икономика.

**(ii) Поставяне на приоритет върху публичното финансиране за устойчива синя икономика в крайбрежните общности в рамките на националната програма към ЕФМДР (2021–27 г.).** Този подход на практика ще осигури дългосрочен финансов инструмент за прехода към синя икономика и за изпълнение на приоритетите. Освен това ще насърчи по-нататъшната интеграция между морските сектори и ще засили взаимодействията между съответните стратегически цели и инструменти за планиране по общата политика в областта на рибарството, директивата за морското пространствено планиране, политиката в областта на (морската) околната среда и други свързани европейски/регионални и национални политики/стратегии.

**(iii) Планиране на мерки в подкрепа на ключови сектори на синята икономика (напр. рибарство, аквакултури, морски транспорт и туризъм) в рамките на националния план за възстановяване и устойчивост,** за да бъдат отключени средствата по Пакета за възстановяване на ЕС в размер на 750 млрд. евро. Предвид строгите условия за достъп до тези фондове, подчертаването на потенциала на синята икономика да допринесе за зеления и цифров преход на България, на който ЕС навяга, може да бъде от полза. Средствата за възстановяване биха могли да изиграят важна роля в подпомагането на по-интензивни иновативни дейности, като например производство на храни и биомаса и възобновяема енергия в морето по устойчив начин, който съхранява екосистемите. Разглеждане на възможности за мобилизиране на публично финансиране в подкрепа на морските клъстерни инкубатори и старт-ъп фирми в утвърдени сектори (напр. син туризъм, рибарство и аквакултури и морски транспорт/корабостроене) и нововъзникващи сектори (напр. синя възобновяема енергия, вятърна енергия от инсталации в морето, биотехнологии, защита на бреговете и др.).

**(iv) Овластяване на местните и регионалните власти в крайбрежните райони, така**

**че да играят по-важна роля при вземането на решения и прилагането на Кохезионните фондове 2021–27 г.** Използването на инструменти за интегрирани териториални инвестиции и ръководено от общностите местно развитие предлага възможности за целенасочени и последователни решения на предизвикателства, свързани със синята икономика. Определянето и изпълнението на „съвместни“ стратегии за растеж на териториалните единици (общини, области) в крайбрежния регион ще спомогне за подобряването на административния капацитет на всяка съответна администрация.

**(v) Поставяне на приоритет върху устойчивата синя икономика в местните планове за развитие, с цел поощряване на проспериращи крайбрежни общности и улесняване на достъпа до националната програма към ЕФМДР (2021–27).** Този вид подход „отдолу нагоре“ ще осигури дългосрочно финансиране за крайбрежните общности и споделяне на икономическите ползи от синята икономика. Черноморският виртуален център на знанието и Черноморският механизъм за подпомагане, финансирани по линия на ЕФМДР, биха могли да послужат като виртуални платформи за консултации и сътрудничество със заинтересованите страни. Те от една страна могат да спомогнат за информиране на заинтересованите страни по въпросите на синята икономика в Черно море, а от друга – да подкрепят последните при идентифицирането на синергични и свързани проекти в региона.

### Знания и иновации

**(i) Създаване на платформа за обмен на технологии в областта на морето, с цел засилване на сътрудничеството между МСП, морските клъстери, лабораториите, публичните власти и изследователските общности.** Това може да се използва като платформа от знания за насърчаване на координирането на потребностите между различните сектори и за идентифициране и разбиране на съответните пазари за морски технологии и данни, както и иновативни информационни услуги.

**(ii) Укрепване на научнообоснования процес на разработване на политики, чрез засилено сътрудничество с академичните среди и изследователската общност.** Това ще допринесе за по-добър инвестиционен климат, включително капацитет за оценка на вложенията на природен капитал в ключови сектори на синята икономика, като крайбрежен и морски туризъм, рибарство и аквакултури, корабоплаване и пристанища, както и опазване на околната среда и екосистемите.

**(iii) Разработване на онлайн инструмент за обмен на информация и знания относно най-добрите практики и изграждане на мрежа от контакти в областта на устойчивата синя икономика.** Тази платформа ще послужи като „хранилище на местни знания и най-добри практики“, с цел обмен на най-добри практики, процедури и насоки в съответствие с международните, европейските, регионалните и националните политики и конвенции.

**(iv) Насърчаване на иновациите в нововъзникващите сектори на синята икономика, чрез интелигентна специализация и съчетаване на усилията в съседни региони.** Интелигентната специализация е подкрепена от Европейския фонд за регионално развитие, с оглед укрепване на връзката между науката и научните изследвания от една страна и промишлените отрасли от друга (напр. хранителната промишленост, здравеопазването, съвременното производство и кръговата икономика), както и с цел разработване на нови бизнес модели. Съчетаването на интелигентната специализация между различните региони ще отвори вратите за междурегионални иновативни инвестиции чрез новата Политика на сближаване (2021–27 г.).

### Опазване на крайбрежния и морския природен капитал

**(i) Предотвратяване на ускорения темп на увреждане на крайбрежната и морската среда.** Предвиждане на стриктното право-прилагане на Закона за устройството на Черноморското крайбрежие и гарантиране на спазването на законите и директивите на ЕС относно защитените територии.

**(ii) Предприемане на мерки срещу замърсяването с морски отпадъци и лошото управление на отпадъците в крайбрежните и морските райони,** с цел предотвратяване на по-нататъшно влошаване на ценните ландшафти. Прилагане на мерки за спазване на нормите за качество на водите за къпане в съответствие с РДВ и РДМС, с цел постигане на ДЕС.

**(iii) Въвеждане на кръговия принцип в синята икономика и в секторните планове,** като важно направление на политиката за опазване на крайбрежните и морските екосистеми от индустриално замърсяване.

### Включване на и сътрудничество между заинтересованите страни

**(i) Идентифициране на заинтересованите страни в синята икономика.** Разработването на изчерпателен профил на интересите на заинтересованите страни и съответните контакти (напр. под формата на база данни) във възможно най-ранен етап е от съществено значение за идентифициране на широк кръг от заинтересовани страни, преди да се реши, кои от тях следва да бъдат взети предвид в МПП и в икономическото и финансовото планиране.

**(ii) Създаване на нови или по-активно използване на съществуващи междусекторни/многосекторни групи на заинтересованите страни в подкрепа на прехода към синя икономика** и обмисляне на възможността, като същите да се оползотворят като платформи за дискусии. Това следва да осигури интеграция между политикотворци и вземащите решения, секторни структури и администрации, както и да ангажира гражданите в прозрачен и открит процес на вземане на решения в синята икономика.

**(iii) Осигуряване на съответно представителство на всички заинтересовани страни от различни сектори.** Тяхното включване още в началото на процеса на управление, с цел осведоменост и обсъждане на бизнес възможности и местни ползи. Един от начините да се гарантира ранно участие на заинтересованите страни е чрез процеса на МПП.



Сокопол, Стария град

## 6.2. Крайбрежен и морски туризъм

Крайбрежният туризъм ще остане основен стълб на всички национални икономики в региона на Черно море. Секторът е силно зависим от качеството и състоянието на крайбрежното и морското пространство и екосистемите. Туристическият сектор би могъл да допринесе за и да спечели от морското пространствено планиране и да го използва като лост за растеж и устойчивост, прилагайки концепцията за мултифункционално ползване и екосистемния подход. Добър пример в това отношение са резултатите от проекта MARSPLAN-BS II<sup>177</sup> на DG MARE на ЕК, който подкрепя развиващото се МПП. Може да се наложи България да предприеме действия за преодоляване на настоящите предизвикателства, свързани със сезонността на традиционните туристически продукти и с модела „бизнес както обикновено“, който се основава преимуществено на масовия туризъм. Това включва и мерки за опазва-

не на природните дадености, от които туризмът зависи в голяма степен.

### Секторна стратегия и изпълнение на политиката за синя икономика

(i) **Преразглеждане на стратегиите за развитие на туристическия сектор в съответствие с принципите на синята икономика** и гарантиране на тяхната обвързаност с механизмите за осигуряване на интегрирано крайбрежно и морско планиране, опазване на биологичното разнообразие и ангажираност на обществеността. Това включва планове за разработване на продукти и инвестиции на база устойчивостта на сините услуги, свързани с екосистемите, крайбрежната инфраструктура и човешкия капитал. Стратегиите и секторните планове следва да предотвратяват ускорения темп на влошаване на крайбрежната и морската среда, чрез последователни секторни мерки и тяхното стриктно прилагане. Тъй като дивите пясъчни плажове и дюни са естествени пейзажи,

които се използват като „търговска марка“ на плажния туризъм в България, правилното картографиране и опазване на естествените екосистеми и належащи консервационни дейности ще бъдат важни за подобряване и поддържане на качеството на предлагания туристически продукт.

(ii) **Насърчаване на по-голямо сътрудничество между заинтересованите страни в сектора** (публични и частни), изследователи и местни институции и власти. Използване на обществени политики за стимулиране на участието на частни субекти, с цел да се улесни по-добрият достъп до частни инвестиции от страна на местни оператори и други малки организации в сектора.

### Продукти и пазари

(i) **Разработване на иновативни маркетингови концепции за осигуряване на устойчив растеж в сектора на крайбрежния и морския туризъм.** Предвид ограниченията с оглед по-нататъшна експанзия, тези концепции следва да се стремят към качествен растеж, а не към количествен, както и към балансиране на географския и сезонния фокус и създаване на нови нишови продукти, които имат потенциала да преодолеят сезонните ограничения в развитието на сектора.

(ii) **Насърчаване на алтернативни форми на туризъм, които спомагат за разнообразяване на продуктово предлагане.** Диверсификацията на туристическите продукти във взаимодействие с други секторни дейности, като селското стопанство например, с цел създаване на местни туристически предложения може да спомогне за справяне с ограниченията, свързани с фактора сезонност на туристическите продукти.

(iii) **Създаване на разнообразни, нови продукти и услуги, персонализирани за конкретни пазари.** Фокусирането върху конкретни целеви групи (възрастова група, националност, семейно положение и др.) или видове услуги (приключенски, природозащитен, уелнес, културен туризъм и др.) може да

отвори повече възможности за търговска дейност и приходи. Устойчивите и базирани на природните дадености туристически продукти като походи по морския бряг, природни музеи, наблюдение на птици, колорездене и т.н., са подходящи туристически атракции за нов вид местни и международни посетители.

(iv) **Използване на технологии и иновации за разрастване на т.н. „нишови“ пазари.** Например, интегриране на нишови туристически предложения и използване на мобилни приложения (напр. изграждане на ИКТ платформа за свързване на кулинарен маршрут, наблюдение на птици и уелнес/СПА по крайбрежието) може да помогне за развиване на целогодишен конгресен туризъм. Прилагането на множество промоционални инструменти и използването на съществуващи приложения за пътуване (напр. TripAdvisor, Booking.com) чрез непрекъснато качване на информация за природни туристически продукти за избрани целеви групи ще помогне за преодоляване на ефектите от спада поради ограниченията наложени от пандемията.

### Технологии и иновации

(i) **Използване на възможностите за растеж за създаване на автентично преживяване, свързано с крайбрежното и морското наследство.** Това може да включва, например, стимулиране на обекти на културното наследство в малък район (град, регион) да създадат общ културно-исторически разказ и разработване на дейности за популяризиране на този разказ пред външния свят. Популяризирането на туристически програми с фокус върху ПКН в Черно море и развитието на културното измерение на туризма (в допълнение към приключенския туризъм/гурмане, дребномащабен круизен/яхтен туризъм, риболовен туризъм, екотуризм) може да удължи туристическия сезон и ползите за местната общност.

(ii) **Отваряне на нови пазарни възможности за туристически продукти чрез дигитализация.** Възприемане на иновации в областта на ИТК, социални медии и други технологич-

<sup>177</sup> Информация може да бъде намерена на <http://www.marsplan.ro/en>.

ни иновации от висок клас за стимулиране на нови услуги, достъп до световни пазарни ниши и по-добро разбиране на пазарни тенденции и бъдещи възможности за персонализиране на предстоящи маркетингови стратегии. Създаване на големи информационни масиви и подходите на Туризм 4.0<sup>118</sup> биха позволили комбиниране на данни за туристическа мобилност с други налични данни (т.е. възможности за настаняване, налични ресурси, гъстота на населението, замърсяване от трафик и т.н.).

### 6.3. Рибарство и аквакултури

Предизвикателствата в сектора на рибарството и аквакултурите не се свеждат единствено до остарели риболовни кораби и неефективна инфраструктура или липсата на статистически данни за рибарството и оценки на рибния запас. Дейностите по мониторинг са все още фрагментирани и се извършват нередовно на национално ниво. Липсва разнообразие в морските аквакултури. Като мярка за справяне с въздействието

от COVID-19 върху сектора, ЕК стартира схема за подпомагане на рибарството и аквакултурите чрез въвеждане на специфични мерки, включително изменения в ЕФМДР. В резултат на това, България изменя своята Оперативна програма и преразпределя 6,6 мил. евро публични средства, за да компенсират фирмите за финансови загуби, причинени от избухването на пандемията от коронавируса. Очаква се допълнителна финансова подкрепа да доведе до положителни резултати, като ограничи загубата на работни места в сектора и предотврати фалити, закривания и свиване на стопанската дейност. Възможните похвати, които биха могли да помогнат за справяне с предизвикателствата в сектора и ще засилят прехода към синя икономика, включват:

#### Секторна конкурентоспособност и пазарно развитие

**(i) Разнообразяване на производството от рибарство и аквакултури чрез използване на икономически взаимодействия с туризма, кетъринга, любителския риболов и**



Фермата за миги в местността Дълбока

118 <https://www.tourism4-0.org>.

**екологичните услуги в ЗМТ.** Гмуркащи се туристи могат да бъдат привлечени от ферми за аквакултури като място за посещение и наблюдения. Малките местни ресторанти до брега, които сервират продукти от аквакултури (напр. черни миги) или улов от сребномащабен риболов, са добро средство за популяризиране на традиционна местна кухня, крайбрежен туризъм и устойчиво използване на морските ресурси.

**(ii) Подобряване на иновациите и конкурентоспособността на сектора,** чрез съвместен обмен на знания между частния сектор, лидери в науката и образованието, организациите на гражданското общество, правителствените институции и политикотворците.

**(iii) Модернизиране на рибните пазари за директна продажба от страна на рибари и фирми.** Това може да включва електронни тържни платформи за стопански риболов с максимален улов без изхвърляне на риба. Достъпът до директни продажби на риба от фермите чрез отделни щандове, онлайн магазини, мобилни магазини, фермерски пазари, би отворил нови пазарни възможности.

**(iv) Насърчаване на добрите практики за отглеждане на аквакултури и разширяване на пазара.** Това включва преструктуриране на съществуващи ферми чрез увеличаване на производствения капацитет и разнообразяване на видовете риби в съответствие с нуждите на пазара, иновации и оптимизиране на текущото производство и добавена стойност на продукта.

**(v) Увеличаване на възможностите за преработка на рибни храни,** чрез създаване на нишови продукти, които правят българската продукция от улов и аквакултури по-конкурентна.

#### Секторно управление и ръководство

**(i) Правоприлагане на мерки за борба с ННН риболов (напр. незаконно гънно тралване) и за защита на морските местообитания.** Това ще изисква допълнителни проверки и санкции от страна на Изпълнителната агенция по ри-

барство и аквакултури (ИАРА). Повишаване на осведомеността на заинтересованите страни и обществеността, включително бизнеса, сдруженията на потребители и гражданското общество, относно опазването на рибните ресурси от ННН риболов и екологичните заплахи за сектора, ще усилва въздействието на тези мерки.

**(ii) Насърчаване на мерки за повишаване на консумацията на риба на вътрешния пазар.** Това може да включва популяризиране на консумацията на риба чрез обществени програми (например хранене в училище, фестивали с морски дарове по крайбрежието) или чрез рекламиране на здравословна морска кухня и култура на хранене. Тези мерки могат също да включват кампании за здравословни протеинови диети, маркетинг и разработване на продукти.

**(iii) Задълбочаване на сътрудничеството между всички заинтересовани страни в сектора на рибарството и аквакултурите.** Мерки за улесняване на междусекторното клъстерно сътрудничество на частния сектор, експертите и политиките (местните инициативни рибарски групи [МИРГ] биха могли да играят ролята на междусекторни клъстери) могат да доведат до множество икономически ползи. Това включва създаване на успешни партньорства между бизнеси, рибарство и аквакултури и научни организации за опазване и възстановяване на морското и крайбрежното биологично разнообразие и екосистеми, включително ЗМТ и Натура 2000.

**(iv) Насърчаване на селективността при риболовните съоръжения,** с оглед постигане на устойчив и отговорен риболов, както и намаляване на въздействието на риболова върху околната среда.

**(v) Разширяване на научния и научноизследователския принос в отрасъла, за да се преодолеят пропуските в знанията.** Това може да включва подобряване на мониторинга на рибните запаси и морските екосистеми за предоставяне на информационна основа за разработването на научно обосновани планове за управление на рибарството по отношение на стратегически видове.

(vi) По-нататъшно ангажиране на сектора в текущото МПП, като важен инструмент за оползотворяване на възможностите за развитие на рибарството и аквакултурите в сътрудничество с други сектори и заинтересовани страни, отчитайки междусекторното и екологичното взаимодействие.

(vii) Предлагане на цялостен и ефективен национален отговор на регионалните предизвикателства за устойчивата експлоатация на морските биологични и природни ресурси (напр. рибарство, проучване на нефт и газ), в съответствие с всеобхватните рамки за сътрудничество, като например ОДРЧМ и Софийската декларация на министрите за устойчив риболов.<sup>119</sup>

#### 6.4. Нововъзникващи сектори на синята икономика

Нововъзникващите сектори могат да действат като катализатори за задвижване на прехода към синя икономика. Сините биотехнологии<sup>120</sup> имат значителни перспективи за развитие. Развитието на нови морски индустрии може да помогне за декарбонизацията на България. Потенциалът на сероводорода в дълбоките води на Черно море може да играе важна роля за посрещане на бъдещите енергийни нужди на региона. Нововъзникващите сектори на синята икономика осигуряват пространство за развитие, но вземащите решения следва да постигнат баланс между опазването и устойчивото използване на морските ресурси. Долните препоръки биха могли да представят перспективна визия за развитието на нововъзникващите сектори на синя икономика:

##### Политики за секторно развитие

(i) **Насърчаване на използването на възобновяеми енергийни ресурси чрез инвестиции във вятърна енергия от инсталации в морето.** Това ще включва приемане на сти-



мули, свързани с политиките за внедряване на иновативни инсталации за възобновяема енергия. Българското крайбрежие има отличен вятърен потенциал, но секторът е до голяма степен неразвит. Това прави вятърната енергия един от най-перспективните кандидати за инвестиции. Необходимо е картографиране на възможни площадки за морски паркове за възобновяеми енергийни източници (включително вятър в морето) въз основа на задълбочен анализ на междусекторните взаимодействия и потенциалните междусекторни въздействия. Както и приемане на технически и икономически предварителни проучвания на приложението на офшорни технологии в страната и използване на процеса за МПП за ангажиране на заинтересованите страни, с оглед разрешаването на потенциални конфликти между ползвателите.

(ii) **Разработване на национална стратегия за прилагане на сини биотехнологии.** Бълга-

рия разполага с необходимия потенциал да развива сектора на база богатите си природни ресурси и технологии. Сините биотехнологии намират приложение в много сектори, като преработка на храни, медицина, козметика и технологии за биоремедиация на почви. Първата стъпка ще бъде разработване на специална морска биотехнологична стратегия и подпомагане на политики и разпоредби за избягване на конфликти между ползвателите и на потенциални негативни въздействия. Успоредно с това следва да се разширява научният и лабораторен капацитет за изследване на ресурсите на биологичното разнообразие на Черно море. България разполага с традиционно добре развита фармацевтична индустрия, която може да бъде оползотворена по-пълноценно. Предприемането на маркетингова кампания и кампания за брандиране на продукти и услуги на българската синя биоикономика би подобрило разпознаемостта на марката на биопродуктите.

(iii) **Мобилизиране на публично финансиране за подпомагане на морски клъстерни инкубатори за стартиращи предприятия в областта на синята биоикономика.** Разработване на нови финансови инструменти за публично-частното партньорство с дългосрочни ангажименти. Нови техники за отглеждане на аквакултури (напр. системи за затворени развъдни съоръженията) се тестват и адаптират, например за условията на Балтийско море.

##### Екологичен мониторинг, наука и развитие на технологиите

(i) **Използване на технологии и услуги за екологичен мониторинг с цел укрепване на обмена на знания.** Например, създаването на платформа за обмен на технологии между отраслите може да засили обмена на знания и възприемането на технологии.

(ii) **Насърчаване на ефективни технологии и услуги за мониторинг.** Секторите на синята икономика, които използват морски ре-

сурси, биха имали полза от общи, научнообосновани стандарти и протоколи за защита на природния капитал, включително система, която допълва съществуващите съоръжения за мониторинг и тестване. Така например, програми за наблюдения в рибарството могат да помогнат на индустрията да събира важни данни за запасите, което да подобри улова, да опази застрашените видове и да намали ННН риболов.

(iii) **Подкрепа за научно-изследователския капацитет в секторите на синята икономика.** Подпомагане на разработването на политики и вземането на решения с адекватен икономически и финансов анализ, който отчита стойността на природния капитал. Например, предприемане на анализ на разходите и ползите (АРП) от инвестиции в укрепване на плажове чрез природосъобразна „зелена“ инфраструктура в контекста на секторите, свързани с отдих и туризъм, други сини сектори (риболов, аквакултури, корабоплаване) и за опазването на екосистемите.

(iv) **Подкрепа за научно-изследователския капацитет в секторите на синята икономика.** Подпомагане на разработването на политики и вземането на решения с адекватен икономически и финансов анализ, който отчита стойността на природния капитал. Например, предприемане на анализ на разходите и ползите (АРП) от инвестиции в укрепване на плажове чрез природосъобразна „зелена“ инфраструктура в контекста на секторите, свързани с отдих и туризъм, други сини сектори (риболов, аквакултури, корабоплаване) и за опазването на екосистемите.

#### 6.5. Морска среда без замърсяване

Рамковата директива на ЕС за отпадъците<sup>121</sup> предвижда важни механизми за премахване на отпадъците и подобряване на качеството на водата в съответствие с изискванията на РДМС. За да постигне целите на Директи-

<sup>119</sup> „Софийската декларация на министрите“, Конференция на високо равнище за рибарството и аквакултурите, София, 7 юни 2018 г., [https://ec.europa.eu/fisheries/sites/fisheries/files/docs/2018-06-07-sofia-declaration\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/fisheries/sites/fisheries/files/docs/2018-06-07-sofia-declaration_en.pdf).

<sup>120</sup> ОИСР, *Glossary of Terms* (Paris: OECD, 2013). Сините биотехнологии се определят като „приложение на науката и технологиите върху живите организми, както и върху техни части, продукти и модели, с цел видоизменяне на живи или неживи материали за производство на знания, блага и услуги.“

<sup>121</sup> Директива (ЕС) 2018/851 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 година за изменение на Директива 2008/98/ЕО относно отпадъците. Вж <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32018L0851>.



Синеморец, Южен бряг

ва 91/271/ЕИО за пречистване на градските отпадъчни води, България разработва Програма за изпълнение с пакет от мерки и срокове. Независимо от това, по крайбрежието се наблюдават сериозни предизвикателства, тъй като 77 от общо 105 промишлени обекта са значими източници на отпадъчни води. Повторното използване и рециклиране на отпадъци в страната все още е на значително по-ниски нива от средното за ЕС-28. Нещо повече, все още липсва политическа програма за кръгова икономика в България – пропуск, който трябва да бъде отстранен съгласно ЕЗП. Прогрещавашото замърсяване на морето може да засегне много сектори и струва стотици милиони евро на отраслите, които зависят от качеството на морските ресурси. В допълнение към действията за контрол над секторите на синята икономика и за възприемане на мерки за „екологизирането“ на секторите, посочените по-долу политики могат да насърчат устойчиви практики за намаляване на замърсяването на морето.

### Прилагане на политики

**(i) В съответствие с разпоредбите на РДМС, определяне на ДЕС и цели, когато няма такива, както и предвиждане на срокове за тяхното постигане.** Определяне на мерки за постигане на ДЕС, установяване на такива, които имат пряк ефект на намаляване на натиска, и количествено определяне на очакваното намаление на натиска в резултат на тези дейности. Осигуряване на регионално сътрудничество, където е практично и целесъобразно, за справяне с преобладаващи видове натиск в Черноморския регион. Осигуряване на отчетност по различните елементи съгласно РДМС в определения срок.

**(ii) Подпомагане на изпълнението на Регионалния план за действие за морски отпадъци за Черно море,** приет от Комисията по опазване на Черно море от замърсяване през 2018 г.<sup>122</sup> Това означава разработване на Национален план за действие в областта на морските отпадъци, който съдържа: а) подходящи политики, правни инструменти и институционални договорености, включително адекватни планове за управление на твърдите отпадъци и на отпадъците от канализационните системи, които съдържат мерки за предотвратяване и намаляване на морските отпадъци; б) програма за мониторинг, с цел оценка на актуалното състояние на морската среда по отношение на морските отпадъци; в) мерки за предотвратяване и намаляване на морските отпадъци; г) програми за отстраняване и екологично обезвреждане на съществуващите морски отпадъци, съгласно националното законодателство за управление на този вид отпадъци; и г) подобряване на осведомеността и образователни програми и кампании.

**(iii) Разработване на визия и стратегия за цялостно интегриране на принципите на кръговата икономика в държавните политики,** включително чрез стимули за увеличаване на материалната и ресурсната ефективност от страна на икономическите сектори.

**(iv) Подобряване на правоприлагането на политики и разпоредби за предотвратяване на незаконно изхвърляне на боклуци,** включително отпадъци. Засилен контрол и използване на икономически инструменти, като например програми от тип „плащаш, ако изхвърляш“. Въвеждане на нови инструменти, за да се повиши степента на рециклиране спрямо сегашното ниво.

**(v) Драматично увеличение на дела на рециклираните отпадъци.** Степента на рециклиране на рециклируемите отпадъци спрямо общото количество отпадъци е приблизително 10-15%, докато степента на рециклиране спрямо общото количество рециклируеми отпадъци (т.е. потенциал за рециклиране) е между 32-42%. Въпреки това, делът на рециклираните отпадъци в България е малък: едва 3% през 2017 г. спрямо средните 40% за ЕС (повторно използвани, рециклирани или компостирани и усвоени).

**(vi) Засилване на усилията за преодоляване на несъответствията с Директивата за пречистване на градските отпадъчни води и постигане на целите за обхванати отпадъчни води на крайбрежни общности от ПСОВ.**

**(vii) Мобилизиране на инвестиции, включително чрез средства от ЕС,** за предотвратяване на отпадъци, разделно събиране и рециклиране, както и полагане на усилия за справяне със замърсяването на въздуха, което подобрява биологичното разнообразие и зелената инфраструктура.

**(viii) Насърчаване на бизнес продукти, базирани на кръгова икономика.** В контекста на програмирането на националните оперативни програми (2021-27 г.) в България, следва да се насърчава финансиране под формата на стимул за иновативни бизнес модели и инициативи, които работят в посока кръгов подход, ограничаване на пластмасите за еднократна употреба и схеми за екологично сертифициране.

### Принос към черноморското сътрудничество

**(i) Насърчаване на координирани действия за справяне с морските отпадъци в край-**

**брежните общности.** Българските крайбрежни региони и техните граждани могат да разработят национален подход за справяне с морските отпадъци, чрез система от координирани действия, които допълват актуалните инициативи на Комисията по опазване на Черно море от замърсяване (Букурещка конвенция).

**(ii) Стартиране на инициатива за крайбрежни общности „без боклуци“.** Публичните власти следва да стимулират развитието на крайбрежни общности без отпадъци и поколение с нулеви отпадъци. Тези общности ще имат достъп до средства по общински схеми за предотвратяване на генерирането на отпадъци и за намаляване на изтичането на отпадъци в морето чрез подобряване на събирането, управлението и рециклирането на отпадъци, насърчаване на кръгови бизнес модели, повишаване на обществената осведоменост и отстраняване на отпадъците от околната среда (напр. популяризиране на риболова за отпадъци и дейности за почистване на плажове).



Тюленово

<sup>122</sup> Общата цел на плана е да укрепи, да хармонизира и да приложи необходимите екологични политики, стратегии и мерки за устойчиво и интегрирано управление на проблемите с морските отпадъци в региона на Черно море. Вж. See [http://blacksea-commission.org/Downloads/BS\\_Marine\\_Litter\\_RAP\\_adopted.pdf](http://blacksea-commission.org/Downloads/BS_Marine_Litter_RAP_adopted.pdf).

## Заклучения

Българското Черноморско крайбрежие е обект на сериозно развитие и урбанизация през последните 30 години. Неговата крайбрежна икономика и морски сектори остават жизненоважни сегменти на националната икономика. Като част от синьото пространство на Европа, крайбрежните и морските райони на България са обект на значителен интерес отвъд националните граници. Представеното по-горе подчертава някои по-неизвестни начини, по които утвърдени и нововъзникващи сектори в синята икономика на България могат да използват оптимално платформата на синята икономика и инструментите за стратегическо, интегрирано и ангажирано развитие и опазване на крайбрежния и морския природен капитал за подпомагане и развитие на сините отрасли, услуги и дейности.

Генерираните чрез инструментите на синята икономика ползи могат не само да имат значителен принос към националната икономика, но и да помогнат на България да поведе настоящите разнородни практики за развитие в Черноморския регион и да насърчава технологично развитие и иновации, които са тясно свързани с опазването на морето и ефективното морско пространствено планиране.

Установените предизвикателства пред секторите на синята икономика на България

могат да бъдат преодолени чрез спазване на изискванията на РДМС и чрез приемане на някои елементи на РРСЕ, които биха укрепили връзката между икономиката, крайбрежния ландшафт, околната среда, здравето на хората и благосъстоянието на общностите. Това може също така да осигури множество възможности за достъп до финансови ресурси в след-пандемичните условия, с цел преопределяне на взаимовръзката между установените сектори на синята икономика и природата.

Отговорните за формулиране на политиките следва внимателно да обмислят възможностите за увеличаване на стойността на активите на синята икономика чрез подходи и мерки, които гарантират съгласуваност на секторните политики в подкрепа на устойчивото развитие на националното и регионалното „синьо“ пространство на Черно море. Уверението на ЕС, че ще подкрепи финансово декарбонизацията на икономиките на гържавите-членки е не просто възможност от критично значение, а нещо повече. С тази си цел, ЕС призовава за засилване на интеграцията на системите за икономическо развитие и пространствено планиране и за разработване на проекти, които биха могли да привлекат частен капитал и да имат осезаеми и измерими икономически, екологични и обществени ползи.



Крапец, Северен плаж

## Библиография

BSC (Комисията по опазване на Черно море от замърсяване). 2008 г. "State of the Environment of the Black Sea (2001–2006/7)." Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution, Istanbul.

България. Министерство на финансите. 2020 г. „Месечен доклад за българската икономика.“ Министерство на финансите, София.

България. Министерство на туризма. 2017 г. „Национална стратегия за устойчиво развитие на туризма в република България 2014–2030 г.“ Министерство на туризма, София (на български).

Dachev, V. Z., E. V. Trifonova, and M. K. Stancheva. 2005. "Monitoring of the Bulgarian Black Sea Beaches." In *Maritime Transportation and Exploitation of Ocean and Coastal Resources*, ed. C. Guedes Soares, Y. Garbatov, and N. Fonseca, 1411–16. Boca Raton, FL: CRC Press.

(ЕК) Европейска комисия. 2007 г. „Интегрирана морска политика за Европейския съюз.“ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, Европейска комисия, Брюксел.

———. 2008 г. „Рамкова директива за морската стратегия.“ Директива 2008/56/ЕО на европейския парламент и на съвета от 17 юни 2008 година за създаване на рамка за действие на Общността в областта на политиката за морска среда, Европейска комисия, Брюксел.

———. 2012 г. Син растеж: Възможности за устойчив растеж в морските дейности и корабоплаването. Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите. Брюксел: Генерална дирекция „Морско дело и рибарство“.

———. 2014 г. „Директива 2014/89/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 година за установяване на рамка за мор-

ско пространствено планиране.“ Европейска комисия, Брюксел.

———. 2019a. *The EU Blue Economy Report 2019*. European Commission: Brussels.

———. 2019b. „Европейският зелен пакт.“ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, Европейска комисия, Брюксел.

———. 2020. *The EU Blue Economy Report 2020*. European Commission: Brussels.

EAOC (Европейска агенция по околна среда). 2012. *Protected Areas in Europe – An Overview*. EEA Report 5/2012. Copenhagen: European Environment Agency.

———. 2019a. "Bulgarian Bathing Water Quality in 2018." European Environment Agency, Copenhagen.

———. 2019b. *Nutrient Enrichment and Eutrophication in Europe's Seas: Moving Towards a Healthy Marine Environment*. EEA Report 14. Copenhagen: European Environment Agency.

EUNETMAR. 2014. "Analysis of Blue Growth Needs and Potential Per Country." Report 1. Studies to Support the Development of Sea Basin Cooperation in the Mediterranean, Adriatic and Ionian, and Black Sea. MARE/2012/07-REF. No 2, European Commission, Brussels.

ICF Consulting Services. 2017. "Study on the Economic Benefits of Marine Protected Areas." Task 4 Stakeholder Consultation, Final Report, European Commission, Brussels.

Nielsen, Rasmus, Natacha Carvalho, and Jordi Guillen, eds. 2018. *Economic Report of the EU Aquaculture Sector*. STECF-18-19. Ispra, Italy: Scientific, Technical and Economic Committee for Fisheries.

Northrop, Eliza, Manaswita Konar, Nicola Frost, and Elizabeth Hollaway. 2020. "A Sustainable and Equitable Blue Recovery to the COVID-19 Crisis." World Resources Institute, Washington, DC.

OECD (Организация за икономическо сътрудничество и развитие). 2014. *Perspectives on Global Development 2014: Boosting Productivity to Meet the Middle-Income Challenge*. Paris: OECD.

———. 2016. *The Ocean Economy in 2030*. Paris: OECD.

———. 2017. *Greening the Blue Economy in Pomorskie, Poland*. Paris: OECD.

Pashova, Lyubka, and I. Yovev. 2010. "Geodetic Studies of the Influence of Climate Change on the Black Sea Level Trend." *Journal of Environmental Protection and Ecology* 11 (2): 791–801.

Peychev, Veselin, and Margarita Stancheva. 2009. "Changes of Sediment Balance at the Bulgarian Black Sea Coastal Zone Influenced by Anthropogenic Impacts." *Comptes Rendus de l'Académie Bulgare des Sciences: Sciences Mathématique et Naturelles* 62 (2): 277–85.

Scholaert, Frederick. 2020. *The Blue Economy: Overview and EU Policy Framework. In-Depth Analysis*. European Parliamentary Research Service. Brussels: European Parliament.

Simeonova, Anna, Rozalina Chuturkova, and Velika Yaneva. 2017. "Seasonal Dynamics of Marine Litter along the Bulgarian Black Sea Coast." *Marine Pollution Bulletin* 119 (1): 110–18.

Stanchev, Hristo, Robert Young, and Margarita Stancheva. 2013. "Integrating GIS and High Resolution Orthophoto Images for the Development of a Geomorphic Shoreline Classification and Risk Assessment – a Case Study of Cliff/Bluff Erosion along the Bulgarian Coast." *Journal of Coastal Conservation* 17 (4): 719–28.

Stanchev, Hristo, Margarita Stancheva, and Robert Young. 2015. "Implications of Population and Tourism Development Growth for Coastal Zone in Bulgaria." *Journal of Coastal Conservation* 19 (1): 59–72.

Stancheva, Margarita. 2013. "Bulgaria." In *Coastal Erosion and Protection in Europe – A Comprehensive Overview*, ed. E. Pranzini and A. T. Williams. Abingdon, UK: Routledge Taylor & Francis Group.

World Bank and United Nations (Световна банка и ООН). 2017. "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." World Bank, Washington DC.



