



ИЗВЕСТИЯ НА БЪЛГАРСКОТО ГЕОГРАФСКО ДРУЖЕСТВО JOURNAL OF THE BULGARIAN GEOGRAPHICAL SOCIETY

www.geography.bg



Възможности за подобряване на регионалното развитие на Хасковска и Кърджалийска области

Opportunities to improve the regional development of Haskovo and Kurdzhali districts

Камен Петров

УНСС, факултет „Управление и администрация“, катедра „Регионално развитие“

Kamen Petrov

University of National and World Economy, Department of Regional development

ABSTRACT

Key words:

region, areas, populated areas, regional development, problems, location

This report examines the problematic aspects of the regional development of two areas of the Southern Central Planning Region. The focus on the development of Haskovo and Kurdzhali districts is an attempt to outline the need for joint efforts of regional communities for the purpose of integrated management of larger territories as well as the promotion of regional cooperation. In purely spatial terms, the two areas have one-size-fits-all problems, respectively the need for common solutions and the construction of sustainable regional infrastructure to improve the regional connectivity and competitiveness of their settlements. The focus of the report is to outline the strategic location of the two areas by grouping their specifics and outlining guidelines for improving the regional development of the two areas.

Подобряването на регионалното развитие в България като цяло е сложен процес при който от ключово значение е да се осъзнае функционалната същност на политиките за регионално развитие. В тази посока административно-териториалните единици от втори ранг областите имат в голяма степен консервативен статус, защото те обикновено имат визия и концепция за регионалното ниво основно върху територията на областта. Териториалните единици (области и общини) с граница, обща с сържавната са с най-изявен дисбаланс в комплексното развитие на районите от ниво 2, обикновено с най-ниски показатели за наблюдаваните сфери на развитие. Граничното местоположение на тези райони предопределя тяхната затруднена връзка с вътрешността на страната и още повече от съседните презгранични райони (особено в миналото). Обслужвани от тупикова инфраструктура, при отсъствие на ГКПП, влошената им транспортна достъпност и ширококоленцова свързаност ограничава протичането на нормалните процеси на развитие. Затова и често се получава дихотомия при решаването на сходни проблеми между две съседни области и най-вече да реализират различни политики по сходни проблеми поради липса на интегриран подход и консенсусна визия за пространствено развитие от регионален мащаб. В подобна роля се намират областите Хасково и Кърджали, които се оказват в по-слаба позиция от лидера в Южен централен район за

планиране Област Пловдив. От друга страна подходът към регионалното развитие изисква при реализацията на съответните въздействия да имаме икономическото, социалното и териториалното сближаване, така ние ще търсим онези допирни точки, които могат да насърчат политиките за регионално развитие и модернизацията на тези две области в Република България.

Регионалната политика е призвана да въздейства като целенасочена и ефективна, която да въздейства като взаимно допълваща се и подкрепяща икономическото развитие на отделните териториални общности осигурявайки ясна и работеща нормативна регулаторна база, която да генерира сигурност и стабилност на местните икономически активни лица. Така регионалното развитие на ниво област е призвано на реализация на единна интегрирана концепция за регионално развитие, която изключва секторното фрагментиране.

При териториалното сегментиране на областите в района обхваща западната половина на Горнотракийската низина, южната част на Централна Стара планина, част от Средна гора, подбалканските полета и голяма част от Родопите. Това е 22 365.1 км² или 20.1% от територията на страната¹. По данни от Регионалния план за развитие на Южния централен район за планиране от 57 общини, 22 са с малко население и без изявен град-център, които могат да

¹ земеделските територии са 48.1%, горските – 45.1%, а урбанизираните територии заемат само 3.9%.

бъдат отнесени към категорията на райони за целенасочена подкрепа по 5 и над 5 показателя от 8-те, посочени в чл. 6 на Закона за регионално развитие за определяне на райони за целенасочена подкрепа. Още повече, че на територията на района има 54 градски центъра (най-много от всички райони), но само 9 от тях са с население над 20 хил. души. Най-големият град на територията на района е град Пловдив (втори по големина в страната) с население 339 077 д., Има четири средни града над 30 хил. д., центрове на области – Хасково – 75 336 д., Пазарджик – 71 174 д., Кърджали – 43 670 д., и Смолян – 30 068 д. Има още четири града над 20 хил. д., които допълват и балансират областните центрове – Асеновград (50 317 д.), Димитровград (37 816 д.), Карлово (22 853 д.), Велинград (22 316 д.). Това показва, че на практика основните градове в региона имат население от около 700 хиляди жители от общо 1 462 252 души в района за планиране. От друга страна при анализа на икономическото състояние на района за планиране констатираме, че в периода 2007-2009 г. формираната национална БВП област Пловдив дава 7,50 %, докато за областите Кърджали, Смолян и Хасково относителният дял е под 2 на сто. В голяма степен тази тенденция се запазва и в периода 2011-2016 г., което изведе необходимостта да видим какви са проблемите на областите Хасково и Кърджали и какви възможности за подобряване на тяхното регионално развитие са възможни и в каква посока могат да бъдат направени те. В тази посока подходът към двете области и извеждане на техните особености, ще ни позволи да определим същинската структура на регионалната икономика на Южен централен район за планиране. От друга страна трябва да се дефинират проблеми за може да се търси възможност за изтеглящо регионално развитие свързано с висок темп на нарастване на сектора на услугите, преструктуриране и нарастване на инвестициите, разширение в индустриалния сектор и по-специално на промишленото производство, диверсификация и екологизация, ефективност и ефикасност на аграрните дейности и горското стопанство. За модернизиранието и регионалното развитие на районите за планиране ключово значение имат подобни периферни области на които трябва да им се направи нова комплексна характеристика и се изведат новите им потребности.

Областите Хасково и Кърджали са разположи в югоизточната част на Южен централен район. Област Хасково е с площ 5 543 km². като включва 261 населени места, организирани в 11 общини, а област Кърджали заема 3 209,1 km² с 471 населени места и 7 общини. През територията на двете области преминава Общоевропейски транспортен коридор (ОЕТК) № 9² като международните потоци по коридора се извършва най-често посредством ГКПП “Капитан Петко войвода” (област Хасково) и ГКПП “Капитан Андреево” (област Хасково) и ГКПП-Маказа (област Кърджали). Близки ГКПП с Република Гърция са ГКПП „Златоград- Ксанти” (област Смолян) и ГКПП „Ивайловград-Кипринос” (област Хасково). В двете области се срещат две фитогеографски зони - средноевропейската и средиземноморската, както и две зоогеографски зони - северната и средиземноморската. Тези условия са причина за изключително богато разнообразие. Срещат се редки и изчезващи видове, включени в Червената книга на България, ендемити и реликти, и

голямо разнообразие от ценни лечебни растения. Граничното положение на двете области Кърджали и Хасково е благоприятно от гледна точка на възможностите тяхното развитие - обуславя значителен потенциал на двете области за осъществяване на икономическо и социално трансгранично сътрудничество. От друга страна, перспективите за развитие на двата региона са свързани в много голяма степен с възможностите за интегриране между тях с цел създаването на предпоставки за общо използване на ресурси, създаване на общи туристически продукти и бизнес инфраструктура.

Специфичният характер на релефа в отделните части на района и неговото съчетание с другите компоненти на природната среда (климат, води, почви) оказват силно влияние върху развитието и формирането на териториалната структура и на селищната мрежа. Геостратегическото положение е оказвало и оказва благоприятно въздействие върху цялостното развитие на областта и на населените места. То оказва благоприятно влияние върху развитието на транспортната и съобщителна инфраструктура с изграждането на трансконтиненталните коридори № 4 и № 9, които попадат на територията на областта и въздействат положително за оживяване на областната територия и за развитие на стопанската дейност и урбанизацията. Трансграничното сътрудничество и икономическият и културен обмен с южните ни съседки – Гърция и Турция, ще засилва в бъдеще положителните въздействия за урбанистичното развитие

В демографско отношение и в двете области населението намалява. Въпреки това Област Хасково е на 11 място сред областите в България по брой на населението – 246 238 души към 01.02.2011 г., което представлява 3,3 % от населението на страната³. От друга страна населението в област Кърджали към 31.12.2012 г. възлиза на 151 319 души. Основно в област Кърджали, но този процес го има и в област Хасково след 1989 г. започва да намалява и продължава досега. Дължи се преди всичко на отрицателния естествен прираст, деиндустриализацията, намаляване на заетите във военно-промишления комплекс, както и от засилената миграция към вътрешността и Република Турция. За област Кърджали е характерна ниска заетост, която отрежда предпоследното 27-мо място в класацията от областите в страната. Изключително слаби са и резултатите при нивото на образование на заетите (24-то място), развитието на електронното управление (22-ро място), поддържането на регистрите на собствеността (21-во място), размера на средната работна заплата (22-ро място) и чуждестранните инвестиции (21-во място). Динамиката на промените в броя фирми, работещи в област Кърджали, показва негативни тенденции в последните три години. През 2016 г., в сравнение с 2015 г., общият брой на компаниите е намалял със 96 или с приблизително 10 %, а отнесено към 2014 г. с около 9%. Най-значимо е свиването в община Кърджали, а в общините Кирково и Джебел има съвсем слабо увеличение на броя на фирмите.

Важно е да се отбележи, че двете области изостават и по показателя привлечени преки чуждестранни инвестиции. В района за планиране водеща област е Пловдив – с относителен дял около 64,4 % за периода 2007-2016 г. следвана от област Пазарджик – 16,2 %. Останалите 3 области са с дял

² Трасето на коридора минава по направлението: Хелзинки - Санкт Петербург - Москва /Псков - Киев - Любашевка - Кишинев - Букурещ - Русе - Димитровград - проход Маказа - Александруполис;

³ Според броя на населението им градовете в областта се категоризират, както следва: 1 среден град Хасково – 76 397 д., 1 среден град Димитровград – 38 738 д., 2 малки града Харманли (18 589 д.) и Свиленград (18 115 д.), останалите 6 града са в категорията много малки градове. Т.е. град Димитровград е с население над 30 хил. д., като допълва и балансира областния център, в известна степен такава роля изпълняват Свиленград и Харманли.

около 6 %. Разликата между област Пловдив и областите Хасково, Кърджали и Смолян в привличането на ПЧИ е много голяма, което налага да се търсят допълнителни механизми и инструменти за преодоляване на проблема. На практика са налице високи между областни различия по преки чуждестранни инвестиции, както в абсолютна стойност, така и съотносени към броя на населението. В тази посока за двете области Хасково и Кърджали значими подотрасли на преработващата промишленост са текстилната и шивашката промишленост, където е и значителна част от чуждестранните преки инвестиции, идващи от Гърция, Турция, Германия и Холандия. Основен пазар на продукцията (основно поръчки тип "ишлема"), са предимно клиенти от Германия, Франция, Италия и Холандия. Това поражда проблеми, свързани с пазарната реализация на продукцията и ограничените възможности за реинвестиции в оборудване. Допълнителен проблем на отрасъла е ниската ефективност на труда и сравнително ниската средна работна заплата, които пораждат текучество и недостиг на работна сила. Двете области Хасково и Кърджали изостават по отношение на подобряване на качеството на информационните и консултантските услуги, което е от решаващо значение за развитието на бизнес средата. Забелязва се значително изоставане и по отношение на развитието на услуги за бизнеса, в сравнение с други области в България, главно поради ограничената достъп, лошото разпространение и ниското качество на предлаганите услуги. От там се влошава и производителността на труда, която е съставен икономически показател, който съпоставя постигнатия резултат (новосъздаден продукт) с вложения трудов фактор при осъществяването на определена икономическа активност на определена икономическа територия за определен период. Въпреки, че във всички области на Южен централен район за планиране е налице увеличение на производителността на труда по текущи цени в периода 2007-2016 г. Разбира се този показател водещо значение има Пловдивска област за разлика от областите Хасково и Кърджали, които изостават значително. Това означава, че е необходимо вътре в районите за планиране на ниво области да се засили стратегическата ориентация на тяхното развитие и профилиране. Най-вече повишаването на конкурентоспособността на районите, посредством развитие на икономика основана на иновации, прилагане на модерни технологии, разкриването на нови работни места е сред главните виждания за модернизация на тези области и най-вече регионалната им свързаност. В тази посока степента на урбанизация (относителният дял на градското население) в област Хасково е 72,5 %, което е почти като средното за България – 72,5 %. В отделните общини степента на урбанизация варира например в община Хасково – 81,2 %, където живее 43 % от градското население на областта. По-висока от средното за страната е и в общините Свиленград (78,7%), Симеоновград (76,7%), Димитровград (75,5%), Любимец (74,9%), Харманли (74,5%). Най-ниска е в община Маджарово (33,7%) и разбира се в общините без градове Стамболово и Минерални бани. Подобна е и картината в област Кърджали, където икономическият потенциал на общините с преобладаващо градско население е значително по-висок от този на общините с преобладаващо селско население. Това се обуславя от различния начин на живот в селото и в града и във възможностите за трудова реализация.

На практика за областите Хасково и Кърджали са необходими реализацията на големи инфраструктурни проекти, които да създадат условия за привличане на повече инвес-

тиции. Подобен голям проект с важно значение за региона е „Горна Арда“. През юли 2010 г. е подписано акционерното споразумение между ЕВН и НЕК. Според първоначалния план проектът "Горна Арда" предвижда да бъдат изградени три язовира - "Мадан", "Сърница" и "Ардино", с три централи - Мадан, Ардино и Китница. Общата стойност на каскадата се изчислява на 500 млн. евро. Предвижда се също така в българската мрежа годишно да влизат до 350 гигават часа електрическа енергия от тези централи, като това количество покрива нуждите от електроенергия на над 100 000 домакинства. Още повече, че в двете области преобладават микро предприятията с персонал до 9 души, което е близо 90% от икономически активните лица.

Пътната мрежа е основен инфраструктурен елемент, обуславящ нивото на достъпност до територията и влияещ върху процеса на интеграция на областта. В тази посока важно за двете области е подобряване на транспортната достъпност в тях. Най-вече след изграждането на автомагистрала магистрала „Марица“, която е част от европейски транспортен коридор № 4, трябва да се развият и подходи към нея. На първо място по-добра свързаност с граничните региони на България, Турция и Гърция. Това ще ускорява процесите на икономическа и териториална кохезия в двете области. Сегашната оценка от изградената магистрала е видно позитивна, но осигурява транспортните комуникации и достъпността на населението на двете области основно до главните градове София, Бургас, Пловдив, Стара Загора и Ямбол. От стратегическо значение за развитието на двете области е развитието на транспортната инфраструктура. На първо място е необходимо да се направят постъпки за изграждане на скоростен път в направление Хасково-Кърджали като връзка с АМ „Марица“, което да бъде продължено с изграждането на обходът около град Кърджали в посока проходът Маказа. Трябва да се премине към удвояване на път Е-85 (I-5) „Кърджали – Подкова“, с което да се отговори на увеличения трафик към ГКПП „Маказа“. Необходимо е да изградят и скоростен път по направление Черноочене-Комунига - Тополово - Асеновград“ с цел рационално използване на икономическите връзки между областите и подобряване на туристическата свързаност. Всичко това, ще позволи в двете области да се засилят вътрешно регионалните икономически връзки. Силна регионална инициатива би била свързана с модернизацията и удвояването на пътя в направление Момчилград - Звездел - Крумовград – Ивайловград - граница Гърция, както и пътя Ивайловград - Любимец. Това ще подпомогне за алтернативност на ГКПП „Маказа“, а и допълнително ще фокусира интереса към региона с акцент на културно-историческо наследство, туризма и изтеглящо развитие на местните икономики. Също така трябва да се работи за увеличаване на ефективността и пропускливостта на ГКПП „Капитан Петко Войвода“ и ГКПП „Ивайловград-Киприно“ на границата с Република Гърция. На практика за двете области граничните контролно-пропускателни пунктове също оказват влияние върху степента на достъпност и свързаност с транспортните мрежи на съседни страни. Това несъмнено, ще доведе до увеличаване на възможностите за провеждане на транзитен трафик и развитие на трансграничното сътрудничество. Необходимо е да бъде преодолян съществувалата критичен дефицит на транспортна инфраструктура както по отношение на достъпа до регионалния център, така и по отношение на вътрешно регионалната, между регионалната и трансгранична връзка.

Териториалното развитие на пътната мрежа опреде-

ля възможностите за транспортен достъп на населението до централните, предлагащи определен тип услуги (административни, здравни, образователни, културни и др.). Така териториите на областите Кърджали и Хасково са подходящи за развитие на производствени дейности, изискващи превоз на големи количества товари. Гъстотата на жп мрежата в област Хасково и Кърджали е ниска, като съществуват територии, които са отдалечени значително от жп линиите и се обслужват единствено от автомобилен транспорт. На практика най-южната гара в двете области е Подкова, но ако искам да дадем тласък на регионалното развитие необходимо е трасето да продължи на юг. Според мен трябва да се създадат условия за изграждане на железопътна връзка между Подкова и ж.п.гара Состис, която се намира в Гърция (може и вариант Подкова - Комотини) с разклонение за Александруполис и Кавала. Разстоянието между Состис и Подкова е само 42 километра⁴. От друга страна интерес за двете области може да представлява и изграждането на трасето на пътят станал известен с наименованието си „Южна хоризонтала” по направление Петрич–Бургас, залегнал в Приоритетите за изграждане на пътната инфраструктура на Р. България до 2030 г. Приема се, че чрез него ще подобри осезателно възможностите за използване на местния потенциал за развитие и ще подпомогне регионалната икономика и туристическата достъпност на областите Кърджали и Хасково със областите Смолян, Пазарджик и Благоевград.

В голяма степен двете области имат и големи резерви по отношение на развитие на аграрния сектор. Мекият климат е благоприятен за отглеждане на разнообразни земеделски култури - пшеница, тютюн, памук, сусам, ананас, царевича. Това обстоятелство, както и близостта до границата определят водещото значение на хранително-вкусовата и шивашката промишленост за икономиката както на област Хасково, така и на област Кърджали. В района има все още малко на брой около десет-дванайсет малки частни фирми, които произвеждат оборудване за хранително-вкусовата промишленост, както и не голям брой икономически активни лица произвеждащи готова продукция. Опит за развитие на хранително-вкусовата промишленост имат в Харманли, Любимец, Ивайловград, Минерални бани, Симеоновград, Стамболово, Кирково, Момчилград, Джебел, където населението се занимава главно със селско стопанство, но трябва още усилия за да се изградят конкурентни производства и да се затвори цикълът на производство. Ивайловград и Минерални бани имат потенциал за развитие на туризма, но той не е използван достатъчно. През последните години е разкрито и голямо находище на минерална вода около град Джебел, което допълнително може да насърчи развитието на региона и балнео туризма. Отглеждането на винени сортове лозя и в двете области също така се обуславя от изключително благоприятните почвено-климатични условия - като доказателство са добиваните висококачествени винени сортове грозде, служещи за суровина във винарската промишленост. Винопроизводството, наистина е поставено на промишлена основа и възможност за профилиране на региона, но и в това производство са нужни повече усилия. Също така и двете области туристическият потенциал е съхранен. Нужно е да се развият всички форми на туризъм – балнеоложки (Хасковски минерални бани, Джебел и Меричлери), културен (Хасково, Ивайловград, Кърджали, Димитровград), маршрутно-поз-

навателен, ловен, риболовен, селски и други.

Във времето на технологично развитие необходимо и за двете области е да се подобри газопреносната и електроразпределителната системи. На територията на двете области все още има какво да се желае по отношение на мащабите на газоснабдяване и газификация на технологичните системи на битовите и индустриалните потребители. Съвременните проучвания в европейски мащаб сочат, че топлофикационните системи за битови и технологични нужди могат да бъдат конкурентноспособни, само ако са със значителен мащаб и обхват. Това налага проблемите с осигуряването на топлоенергия за населението и промишлеността да се решават чрез ускорено газоснабдяване и газификация. Съществена предпоставка за възприемането на този подход е териториалната близост с националната газопреносна мрежа за природен газ на "Булгаргаз" ЕАД.

В двете области е нужно и обръщане на специално внимание по отношение на изграждането на канализационната мрежа. Населението, ползващо канализационни услуги представлява около 40% в двете области, за сравнение за страната процентът на населението, обслужвано от канализационни мрежа е около 50%.

Също така проблеми през последните години има и с питейната вода. водоснабдяването е проблем за региона, и в частност за големите градове, където има завишена гъстота на населението. Концентрирането на потребители във високо етажни жилищни комплекси изисква инсталирането на хидротехнически съоръжения, които допълнително осъществяват водата. Това води до големи различия както в наличните водни количества, така и в цената на питейната вода по общини и населени места. Голям проблем за двете области остават и неводоснабдените селища, които са повече от 25-30 в двете области. Можем да очертаем и други проблеми в двете области, но считам, че посочените са достатъчно за да видим, че областите Кърджали и Хасково имат общи проблеми и сходен профил, което пък предполага, че трябва да се търсят и общи решения за подобряване на регионалното развитие и модернизиранието им като част от националното пространство. Необходимо е да се приложат мерки за ефективно използване тези специфични потенциали във всички области на социално-икономическо развитие и с тях да бъдат съобразени възможностите за развитие на демографските ресурси и подобряване на жизнена среда чрез изграждане на необходимата инфраструктура – пътна, железопътна, енергийна, водна, агро, за достъп до културни и туристически обекти и за изграждане на производствени и логистични съоръжения.

Граничното положение на областите Кърджали и Хасково е благоприятно от гледна точка на възможностите за тяхното развитие - обуславя се от значителен потенциал на областите за осъществяване на икономическо и социално трансгранично сътрудничество. От друга страна, перспективите за развитие на двете области са свързани в много голяма степен с възможностите за интегриране на двете регионални областни икономики със създаването на предпоставки за общо използване на ресурси, създаване на общи туристически продукти и бизнес инфраструктура. Също така и тяхната конкурентно способност с цел преодоляването на конкуренцията от други области в България пред тях се откриват възможност за изграждането на индустри-

⁴ Още преди 30-тина години е разработван такъв проект за свързване на двете жп мрежи – българската и гръцката само с по 21 км нови железни пътища на територията на съответните страни.

ални зони, модернизацията на летища, жп.възли, курорти, газопреносна мрежа и други. Тези опити за общи проекти и особено за изграждането на икономически зони могат да бъдат основно средство за повишаване на икономическия растеж на регионално ниво и оказват благоприятно влияние върху местната икономика с цел генерирането на капитал и заетост. От друга страна това, ще позволи за увеличаване на приходите на населението и плащането на повече данъци, а от там и по надежден обществен сектор. В тази връзка, значение има да се развива регионална икономика, но по начин, щадящ природата, без да ограничава развитието на туризма или селското стопанство.

Литература:

- Георгиев, А. (2006) Регионална икономика. Изд. НБУ, 440 с.
- Димов, Н. (2008) География и теория. Картография на природно социалния синтез. Кн. 2 - География, Годишник. СУ "Св. Кл. Охридски", 131-151 с.
- Карастоянов, Ст. (2008) – Същност и значение на политическата регионалистика, Проблеми на географията Кн. 1-2 11-21 с.
- Методически указания за разработване на Национална стратегия за регионално развитие на Република България /2012- 2022/, 165 с.
- Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 – 2025 г., 129 с.
- Националната стратегия за регионално развитие 2012- 2020, гр. София, 205 с.
- Областна стратегия за развитие на област Хасково /2014-2020/, 168 с.
- Областна стратегия за развитие на област Кърджали (2014-2020), 156 с.
- Патарчанов, Пл. (2016) Проблеми на локалното развитие на малките общини и селища. Кн. 2 - География, Годишник. СУ "Св. Кл. Охридски", 275-285 с.
- Петров, К. (2015) Регионална политика на ЕС и България. изд. Стопанство, 220 с.
- Славейков П. Наїденов, Кл. (2009), Икономика на туризма, изд. Сиела, 232 с.
- Naydenov Kl., M. Ivanov (2018) The role of free economic zones for the development of the regional economy, 23-45 p.