

МОРСКИ
ПРОСТРАНСТВЕН ПЛАН
НА РЕПУБЛИКА
БЪЛГАРИЯ
2021-2035

МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

д-р Юлия СПИРИДОНОВА

11

СЪДЪРЖАНИЕ

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ	ii
СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ.....	iii
СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА	iv
1. Обща характеристика на синята икономика.....	1
2. Преглед на секторите на морската икономика в Р. България	14
2.1. Туризъм	14
2.2. Добив и комерсиализация на морски живи ресурси	19
2.3. Морски добив от минерали, нефт и газ (добив на морски неживи ресурси).....	29
2.4. Морски транспорт	36
2.5. Пристанищни дейности	38
2.6. Корабостроене и кораборемонт	42
2.7. Биотехнологии	51
3. Кризата Ковид -19 и първоначални въздействия	53
4. Обобщени изводи от анализа на морските икономически дейности	54
ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ.....	56

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ

Фигура 1: Заети лица в секторите на синята икономика в България, брой, 2017 г.	9
Фигура 2: БДС на секторите на синята икономика в България, млн.евро, 2017 г.	9
Фигура 3: Динамика на заетите лица, БДС и производителността на синята икономика в България, 2009-2017 г.	9
Фигура 4: Относителен дял на показателите, характеризиращи синята икономика по общини, 2018 г.	13
Фигура 5: Брой средства за подслон и места за настаняване в Черноморските общини	16
Фигура 6: Реализирани нощувки - общо (хиляди), 2009-2019 г.	17
Фигура 7: Приходи от нощувки – 2019 г. (%)	17
Фигура 8: Заетост в подсектор „Други разходи, свързани с развитието на туризма” в крайбрежния район по общини, 2018 г. (%)	18
Фигура 9: Динамика на приходите, брутната добавена стойност, брутната печалба и нетната печалба, 2008-2019 г., млн.евро	23
Фигура 10: Улов на риба по общини за 2018 г., kg	25
Фигура 11: Производство на аквакултури в Черно море за периода 2013 – 2018 г. в тона	27
Фигура 12: Блокове за търсене и проучване на нефт и природен газ на територията на Република България, континенталния шелф и изключителната икономическа зона на Черно море	31
Фигура 13: Карта на предоставените концесионни площи за добив на подземни богатства.....	31
Фигура 14: Концесионни площи за търсене и проучване на нефт и природен газ в българския шелф и ИИЗ на Р. България в Черно море.....	32
Фигура 15: Динамика на работните места и БДС в сектор „Пристанищни дейности”, 2009-2017 г.	39
Фигура 16: Натоварени и разтоварени товари в морските пристанища по направления, тона	40
Фигура 17: Основни показатели за развитие на сектор Корабостроене и ремонт през 2009 и 2017 г.	43
Фигура 18: Динамика на БДС в сектор Корабостроене и ремонт, 2009-17.....	46
Фигура 19: Динамика на заетите лица в сектор Корабостроене и ремонт, 2009-17	46
Фигура 20: Реализиран оборот в дейностите на сектор Корабостроене и ремонт в България, 2009 и 2017 г.	46

СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 1: Индикатори за синята икономика на ЕС и България за 2018 г.	2
Таблица 2: Индикатори за синята икономика на ЕС и България за 2018 г.	2
Таблица 3: Създадени сектори на синята икономика по дейности в България	3
Таблица 4: България: Еволюция на утвърдените сектори на синята икономика Заети лица – хиляди души	7
Таблица 5: България: Еволюция на утвърдените сектори на синята икономика Брутна добавена стойност (БДС)- млн.евро	8
Таблица 6: Разпределение на броя на предприятията на морската икономика по общини през 2018 г.....	11
Таблица 7: Относителен дял на показателите, характеризиращи синята икономика по общини, 2018 г.....	13
Таблица 8: Основни показатели за развитие на крайбрежния туризъм 2009-2017 г.....	14
Таблица 9: Брой средства за подслон и места за настаняване в Черноморските общини	15
Таблица 10: Основни показатели за развитие на риболовния флот в България	20
Таблица 11: Места за разтоварване през 2019 г.	24
Таблица 12: Разтоварвания на риба и други водни организми в страната за Черно море	24
Таблица 13: Концесии за добив и проучване на природен газ и нефт.....	30
Таблица 14: Концесии за добив на подземни богатства.....	34
Таблица 15: Дял на сектора на корабостроенето и кораборемонта в синята и националната икономика на България през периода 2008-2017 г., %	44
Таблица 16: Брой на регистрираните фирми, осъществяващи дейности в сектор Корабостроене и кораборемонт по общини, 2019 г.....	47
Таблица 17: Прогнози за възстановяване на секторите на синята икономика.....	53

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

БАН	Българска академия на науките
БВП	Брутен вътрешен продукт
БНАКК	Българска национална асоциация по корабостроене и кораборемонт
БДС	Брутна добавена стойност
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЕФМДР	Европейски фонда „Морско дело и рибарство”
ИАРА	Изпълнителна агенция „Рибарство и аквакултури”
ИОНХ	Институт по обща и неорганична химия
ККЗ	Корабостроителен и кораборемонтен завод
НСИ	Национален статистически институт
ТУ	Технически Университет
ФТЕ	Пълно работно време (Full Time Equivalent)

МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

1. Обща характеристика на синята икономика

Морската или „синята” икономика включва широк комплекс от дейности, свързани с морето. В зависимост от мястото им във веригата включените в синята икономика дейности се разделят на:¹

- *Морско базирани дейности*, включително тези, предприети в океанските, морските и крайбрежните райони, като риболов и аквакултура, проучване и добив на нефт и газ, офшорна вятърна енергия, океанска енергия, обезсоляване, корабоплаване и морски транспорт и морски и крайбрежен туризъм.
- *Морски дейности*, които използват продукти и/или произвеждат продукти и услуги от океанските и морските дейности, например преработка на морски дарове, морска биотехнология, корабостроене и кораборемонт, пристанищни дейности, оборудване.

Морската икономика е взаимосвързана с много други дейности и нейното въздействие надхвърля споменатите по-горе сектори. Така например, анализът на дейността на корабостроителен завод показва действителното икономическо въздействие на корабостроенето: за 100 работни места в корабостроителницата са създадени общо 560 работни места с косвени въздействия².

Морският бизнес в България създава заетост на 73 хил. души и реализира брутна добавена стойност (БДС) за 732 млн. евро през 2017 г. (Таблица 1). В посочените цифри не са включени всички повлияни в развитието си икономически дейности, тъй като е отчетен прекият ефект на посочените морски сектори върху БВП, и не се отчита косвеният и индуциран ефект, както и цялостното въздействие върху икономиката, демографията и живота на крайбрежните райони.

През 2018 г. приносът на установените сектори на синята икономика към цялостната икономика на ЕС бе 2,2% по отношение на заетостта (2,3% през 2009 г.) и 1,5% по отношение на БДС (спад от 1,7% през 2009 г.). Приносът варира значително в различните държави-членки. Като цяло синята икономика надвишава 5% от националната БДС или заетостта в островните държави-членки или тези с архипелази: Гърция, Хърватия, Малта, Кипър и Португалия. Естония е изключение с дял на заетостта от 7%. България – в групата страни на ЕС с относително широко развита синя икономика - м/у 3 и 5% заетост, в т.ч. – Испания, Латвия, Дания, Ирландия. Други държави-членки с относително скромна синя икономика (между 0,5% и 1,0% от националната икономика) включват Белгия, Словения и Румъния. Три от петте най-големи икономики в ЕС (Обединеното кралство, Франция и Германия) са под средното за ЕС, Италия е малко над средното и само Испания е доста над средното³.

¹ Доклад „Синята икономика на ЕС 2019” (The EU Blue Economy Report, 2019).

² Пак там

³ Източник: Доклад „Синята икономика на ЕС” 2019 г., ЕК (The EU Blue Economy Report, 2020, ЕС)

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

През 2018 г. приносът на установените сектори на синята икономика към цялостната икономика на ЕС беше 2,2% по отношение на заетостта (2,3% през 2009 г.) и 1,5% по отношение на БДС (спад от 1,7% през 2009 г.). За България БДС е 2.0% и заетост от 3.4% от стойността на показателите за страната.

Таблица 1: Индикатори за синята икономика на ЕС и България за 2018 г.

Индикатори	ЕС – 28 = 100%		България = 100%	
Брутна добавена стойност, (БДС)	210 млрд. евро	1.5%	995 млн. евро	2.0%
Заетост, души	5 млн. души	2.2%	102 960	3.4%

Източник: Доклад „Синята икономика на ЕС” 2020 г., ЕК (The EU Blue Economy Report, 2020, ЕС)

Сравнение между структурата на морската икономика на България и ЕС-28 е показано на Таблица 2. Като водещи сектори в България и ЕС се очертават туризмът, морските живи ресурси, пристанищните дейности, корабостроенето и кораборемонтът, но в различни пропорции по отношение на тяхната тежест в синята икономика. Изключение е морският транспорт, който е вторият структуроопределящ отрасъл на морската икономика в ЕС (16.3%) и с нисък дял около 2% в България.

Таблица 2: Индикатори за синята икономика на ЕС и България за 2018 г.

Сектори	ЕС-28	България
Крайбрежен туризъм	40.6%	80.1%
Морски живи ресурси	9.6%	9.0%
Морски неживи ресурси	9.0%	0.1%
Пристанищни дейности	16.1%	4.3%
Корабостроене и кораборемонт	7.9%	4.8%
Морски транспорт	16.3%	1.8%
Морска възобновяема енергия	0.5%	

Източник: Доклад „Синята икономика на ЕС” 2020 г., ЕК (The EU Blue Economy Report, 2020, ЕС)

Съпоставянето на данните за развитието на синята икономика в България и ЕС-28 показва сходни тенденции, силно негативно повлияни от глобалната икономическа и финансова криза, както и глобализационните процеси в корабостроенето и кораборемонта и морския трафик.

Между 2008 и 2013 г. синята икономика на ЕС е силно засегната от кризата с намаляване на абсолютния брой работни места и на дела на тази икономика. Данните за брутната добавена стойност показват ускоряване на растежа на морските сектори след 2013 г., с изключение на добива на неживи ресурси. Корабостроенето и кораборемонтът, както и морският транспорт, са повишили БДС по отношение на наблюдавания минимум през 2013-2014 г., но все още не са възстановени до нивата от 2009 г.

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

Таблица 3: Създадени сектори на синята икономика по дейности в България

Сектор	Подсектор	Дейност	Заети лица		Оборот		БДС		БДС на зает (пълно работно време)		Разходи за заплати	
			хил.бр		млн.евро		млн.евро		хил.евро		хил.евро	
			2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017
Крайбрежен туризъм	Настаняване	Настаняване	23.7	26.1	349	578	145	273	6.7	11.8	3.1	4.8
	Транспорт	Транспорт	3.2	3.4	200	260	24	38	7.8	11.7	5.1	6.7
	Други разходи	Други разходи	21.6	18.8	332	447	61	89	4	6.8	1.8	3
	Улов на риба	Малък крайбрежен флот	1	1.3	3	2	2	1	6.4	2.9	1.2	0.6
		Индустриален флот	0.2	0.2	4	3	2	2	12	12.7	3	4.3
	Аквакултура	Морска аквакултура на риби										
Аквакултура на морски миди		0	0.1	0	1	0	1	14.9	12.8	2.7	2.6	
Сладководна аквакултура		0.3	1	8	21	6	10	19.9	11.8	1.9	2.1	
Добив и комерсиализация на морските живи ресурси	Преработка и дистрибуция	Преработка и консервиране на риба, ракообразни и мекотели	1.5	1.6	30	63	7	16	5.3	10.1	2.3	4.4
		Продажба на дребно на риба, ракообразни и мекотели в специализирани магазини	0.8	0.9	11	25	2	3	3.3	5.4	1.3	2.1
		Търговия на едро с други храни, включително риба, ракообразни и мекотели	3.5	3.4	316	380	26	42	8.5	14.4	3.5	6.2

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

Сектор	Подсектор	Дейност	Заети лица		Оборот		БДС		БДС на зает (пълно работно време)		Разходи за заплати	
			хил.бр		млн.евро		млн.евро		хил.евро		хил.евро	
			2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017
		Пригответени храни и ястия	0.4	0	8	1	2	0	4.2	6.2	2.9	4.3
		Производство на масла и мазнини										
		Други хранителни продукти										
Морски добив от минерали, нефт и газ	Добив	Добив на суров нефт			8	8	2	4				
		Добив на природен газ	0	0	1	8	2	7	104.5	297.8	38.3	38.2
		Добив и експлоатация на минерали	4.5	3.9	138	170	54	70	13	19.1	4.8	7.5
	Спомагателни дейности	Спомагателни дейности в добива на нефт и природен газ	0	0	1	0 -	0 -	1 -	40.0 -	129.4		16.7
		Спомагателни дейности на други дейности за добив	0.2	0.3	5	14	2	4	13.1	12.4	6	9.3
	Морски транспорт	Морски и крайбрежен воден транспорт	Пътнически морски и крайбрежен транспорт	0.1	0.2	1	3	0	2	2.9	11.3	5
Товарен морски и крайбрежен транспорт			0.6	0.5	55	37	20	14	35.4	27.1	14.8	14.8
		Вътрешен товарен воден транспорт	1.1	0.6	52	31	13	9	12.5	15.4	5.4	6.9

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

Сектор	Подсектор	Дейност	Заети лица		Оборот		БДС		БДС на зает (пълно работно време)		Разходи за заплати	
			хил.бр		млн.евро		млн.евро		хил.евро		хил.евро	
			2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017
	Вътрешен воден транспорт	Вътрешен пътнически воден транспорт		0.3		17		6		19.2		5.2
	Отдаване под наем	Отдаване под наем и лизинг на оборудване за воден транспорт	0	0	1	2	1	1	44.4	72.2	3.7	2.1
Пристанища, складиране и изграждане на водни проекти	Карго и складиране	Товарене	0.6	0.5	9	18	5	10	8.8	19.5	7.1	10
		Складиране и съхранение	0.2	0.3	7	10	3	4	15.3	15.6	6.2	7.8
	Водни проекти	Изграждане на водни проекти	4.9	2.8	281	118	71	33	15.2	12.5	6.1	5.1
	Спомагателни дейности	Спомагателни дейности, свързани с воден транспорт	1.4	1.1	75	54	41	21			9.1	11.1
Корабостроене и кораборемонт	Корабостроене	Строителство на кораби и плаващи конструкции	2.5	0.6	79	24	15	8	5.9	12.4	5.7	7
		Строителство на плавателни съдове за отдих	0.1	0	1	1					3.4	3
	Кораборемонт	Ремонт и поддържане на плавателни съдове	4.2	4.5	85	140	48	65	11.8	14.9	6.2	9
	Оборудване	Производство на канапи, въжета,	0	0	0	0	0	0	3.9	6.1	2.2	3.3

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

Сектор	Подсектор	Дейност	Заети лица		Оборот		БДС		БДС на зает (пълно работно време)		Разходи за заплати	
			хил.бр		млн.евро		млн.евро		хил.евро		хил.евро	
			2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017
		мрежи и изделия от тях										
		Производство на текстил, различен от облекло	0	0	0	0	0	0	5.5	10	2.6	4.6
		Производство на спортни стоки	0.1	0.2	3	7	1	2	8.4	14.4	4.8	8.5
	Машини	Производство на двигатели и турбини, с изключение на самолети	0	0	1	0	0	0	7.2	10.1	3.7	7.6
		Производство на уреди и апарати за измерване, изпитване и навигация	0	0	0	1	0	0	9.6	22.7	4.1	7.8
Всичко Синя Икономика			76.7	72.9	2 063	2 443	553	732	7.9	11.8	3.6	5

Източник: Доклад „Синята икономика на ЕС” 2019 г. (The EU Blue Economy Report, 2019)

Бележки: Посочени са номинални стойности. Оборътът, изчислен като сумата от оборота във всеки сектор; може да доведе до двойно броене по веригата на стойността, затова е отчетено само директно въздействие. Нетните инвестиции изключват морския транспорт и крайбрежния туризъм. Коефициентът на нетни инвестиции се определя като чиста инвестиция към БДС.

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

Синята икономика на България също бе повлияна негативно от икономическата криза. Заетостта през периода 2013-2015 г. намаля с около 20 хил. души или 33% спрямо 2009 г. Независимо че заетостта в морската икономика се разшири и остава относително стабилна в периода 2016-2018 г., тя не успява да стигне равнището през 2009 г. В периода 2009-2017 г. заетите лица в морската икономика на България са намалели с 5%, оборотът е нараснал с 18.4%, брутната добавена стойност в номинално изражение е се е увеличила с 32.4%, производителността (брутната добавена стойност на зает в еквивалент на пълно работно време) - с 49.4%, разходите за заплата – с 39%. България е една от страните-членки на ЕС, които през 2018 г. все още не са се възстановили до нивата, наблюдавани през 2009 г. по отношение на брутната добавена стойността и заетостта. Въпреки наблюдаваното нарастване на основните показатели в България през последните години, то е недостатъчно да ги доближи до средните за ЕС производителност и ефективност на икономиката, така и възнаграждение на заетите.

Крайбрежният туризъм доминира с 66% от заетата работна сила (48.3 хил.д.). На второ място е заетостта в добива на морски живи ресурси – 12% (8.5 хил.д.). Най-ниска е заетостта в сектора на морския транспорт (1.7 хил.д. или 2.3%). Останалите сектори имат заетост в рамките на 4-5 хил.д. или 6-7% от общата синя заетост (Таблица 4).

Таблица 4: България: Еволюция на утвърдените сектори на синята икономика Заети лица – хиляди души

Заети лица (хиляди)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Крайбрежен туризъм	48.5	48.1	44	40.7	37.5	36.3	32.6	43.1	48.3
Морски живи ресурси	7.7	8	7.8	7.7	7.9	7.8	8.1	8.6	8.5
Морски неживи ресурси	4.6	3.6	3.3	3.1	3.2	3.1	4.4	4.2	4.2
Пристанищни дейности	7.2	5.9	5	4.8	4	5.5	5.8	4.7	4.7
Корабостроене и ремонт	6.9	6.2	5.7	5.1	4.9	4.9	5.1	5.5	5.4
Морски транспорт	1.8	1.8	1.7	1.7	1.4	1.7	1.6	1.7	1.7
					58.9	59.3	57.6		
<i>Национална заетост(хиляди)</i>	3,205	3,037	2,928	2,895	2,889	2,927	2,974	2,954	3,073
Синя икономика (% от националните работни места)	2.40%	2.40%	2.30%	2.20%	2.00%	2.00%	1.90%	2.30%	2.40%

Източник: Доклад „Синята икономика на ЕС” 2019 г. (The EU Blue Economy Report, 2019)

Брутната добавена стойност, генерирана от секторите в синята икономика, застоява между 2010 г. и 2011 г. с кратък скок през 2015 г. Последните данни за БДС (2017 г.) показват увеличаване на растежа след 2011 г. във всички сектори на морската икономика в България, с изключение на пристанищните дейности и морския транспорт. Най-високи темпове на растеж се наблюдават в крайбрежния туризъм, който за анализирания период

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

е увеличил брутната добавена стойност със 74%. По-високо нарастване на БДС се отбелязва и в дейностите, свързани с добива на морски живи ресурси, където увеличението е с 60%. Дейностите, базирани на морски неживи ресурси, са с прираст от 38%. Корабостроенето и кораборемонтът се представят с нарастване от 19%. В този период пристанищните дейности отчитат спад от 43%, а морският транспорт – от 5.9%.

В резултат на наблюдаваната динамика през анализирания период секторът на крайбрежния туризъм реализира 55% от БДС в синята икономика на страната през 2017 г., секторът на морските неживи ресурси – 11.3%. Корабостроенето и кораборемонтът и добивът на морски живи ресурси също са важни генератори за БДС (около 10% всяка). Пристанищните дейности се отличават със силен спад на техния принос в структурата на националната синя икономика, като от 21.7% през 2009 г. достигат до 9.3% през 2017 г. Негативна тенденция, но по-слабо изразена, отчита и морският транспорт, съответно намаление от 6.1% на 4.4% (Таблица 5).

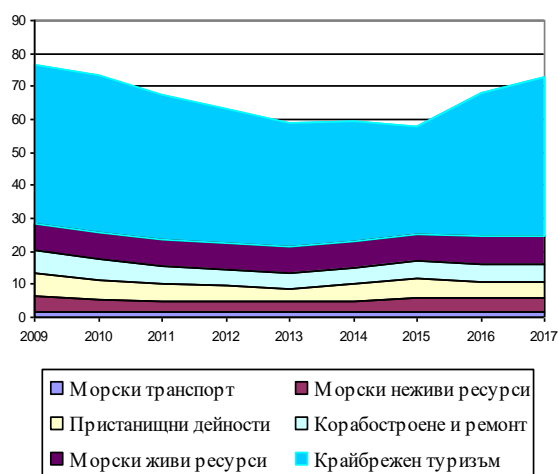
Таблица 5: България: Еволюция на утвърдените сектори на синята икономика Брутна добавена стойност (БДС)- млн.евро

Брутна добавена стойност (млн.евро)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Крайбрежен туризъм	229	232	228	248	250	226	230	363	399
Морски живи ресурси	47	49	54	61	62	60	67	75	75
Морски неживи ресурси	60	44	77	79	60	62	84	83	83
Пристанищни дейности	120	109	81	72	67	86	102	68	68
Корабостроене и ремонт	63	46	38	48	62	66	52	76	75
Морски транспорт	34	33	35	36	36	25	28	32	32
Синя икономика	553	513	512	544	536	525	563	698	732
Брутна добавена стойност (млрд.евро)	32.4	33.2	36.1	36.3	36	37.2	39.1	41.5	44.8
Синя икономика (% от националната БДС)	1.70%	1.50%	1.40%	1.50%	1.50%	1.40%	1.40%	1.70%	1.60%

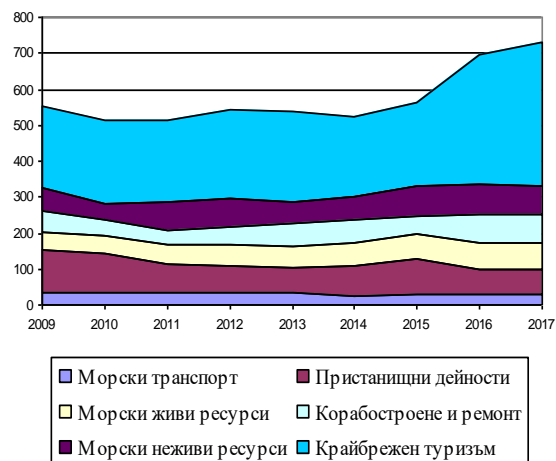
Източник: Доклад „Синята икономика на ЕС” 2019 г. (The EU Blue Economy Report, 2019)

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

Фигура 1: Заети лица в секторите на синята икономика в България, брой, 2017 г.



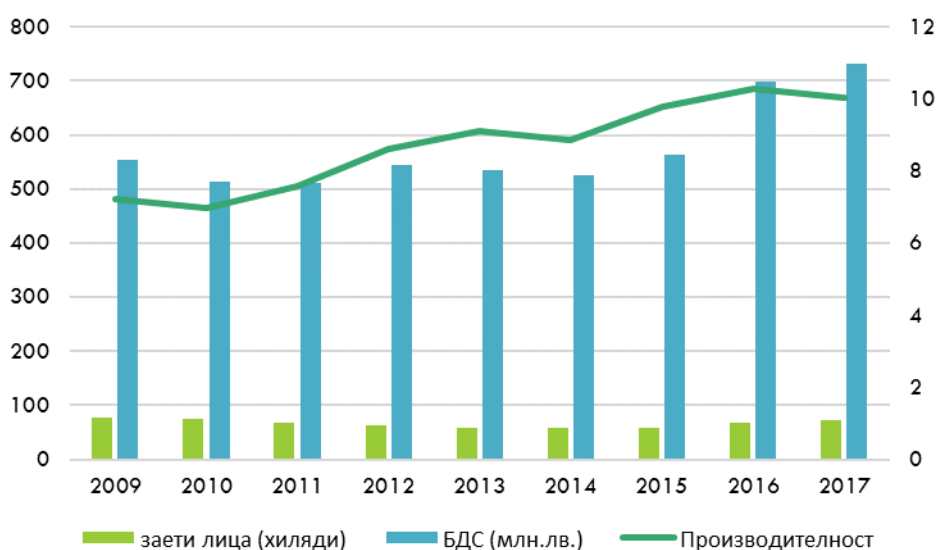
Фигура 2: БДС на секторите на синята икономика в България, млн.евро, 2017 г.



Източник: Изчислено по „Синята икономика на ЕС” 2019 г. „The EU Blue Economy Report, 2019”

Наблюдаваната тенденция на увеличаване на БДС при запазване и намаляване на броя на заетите лица показва процес на увеличаване на производителността на труда, която се илюстрира на Фигура 3.

Фигура 3: Динамика на заетите лица, БДС и производителността на синята икономика в България, 2009-2017 г.



Източник: Изчислено по Доклад „Синята икономика на ЕС” 2019 г. „The EU Blue Economy Report, 2019”

Данните от Доклада „Синята икономика на ЕС” 2020 г. отбелязват слабо намаляване на заетостта през 2018 г. в секторите морски транспорт (от 4.7 хил. души през 2018 г. до 4.4 хил. души през 2017 г.), корабостроене и кораборемонт (5.4 хил.д. до 5 хил.д.), но нарастват в сектора на туризма с над 50%.

Развитието на морската икономика в крайбрежния район на страната се характеризира с определени различия в структурата и териториалната концентрация на дейностите. В Таблица 6 е представено разпределението на предприятията на морската икономика по общини. С най-висок брой регистрирани активни предприятия през 2018 г. се отличават

общините Варна (1 413), Бургас (943) и Несебър (333) от общо 3 246 фирми в крайбрежния район от 14 общини: Бургас, Несебър, Поморие, Приморско, Созопол, Царево, Аврен, Аксаково, Бяла, Варна, Долни чифлик, Балчик, Каварна, Шабла⁴. Отчетен е и приносът на секторите морски транспорт и корабостроене и кораборемонт в община Белослав, доколкото са разположени в с. Езерово (община Белослав) на северния бряг на Варненското езеро.

Разпределението на предприятията според броя на заетите в тях показва, че абсолютно доминират микро- и малките предприятия (99.65). Делът на средните предприятия със заетост 50-249 човека е 0.2%, на големите предприятия – 0.15%. Тъй като преобладаващата част от дейностите на морската икономика са със силно изявен сезонен характер, се отчита голяма разлика между заетите лица в края и средата на годината, като през летния сезон броят на заетите е с около 70% по-висок от този в края на годината⁵. Това води до значителни проблеми в пазара на труда в тези райони.

Най-голям принос към развитието на синята икономика по Черноморското крайбрежие имат общините Варна и Бургас. В община Варна са концентрирани 58% от приходите, 52% от общите активи и 48% от заетите лица (2018 г.). В община Бургас морската икономика формира 22% от приходите и заетите лица и 21% от активите на района. Секторната структура на двете общини е в определена степен сходна и се характеризира с присъствието на всички морски сектори, в т.ч. дейности като риболов и аквакултура, корабостроене и кораборемонт, морски транспорт, пристанищни дейности, преработка и консервиране на риба, производство на спортни стоки, туризъм.

Другите две общини с висок дял на развитите морски сектори са Несебър и Балчик. Община Несебър допринася за 8% от приходите на синята икономика и 12% от заетостта в нея, докато община Балчик генерира 6% от приходите с 8% от общо заетите. Морската отраслова структура в тях е сравнително по-ограничена и включва дейности като риболов, преработка и консервиране на риба, производство на спортни стоки, търговия на дребно с риба и други морски храни, пътнически морски и крайбрежен транспорт, при доминиращото участие на туристическия сектор.

Общините Поморие, Созопол и Приморско формират групата на общините с дял в реализираните приходи от морската икономика в рамките на 1-2% (2% за Поморие и 1% за Созопол и Приморско). Заетостта в първата община е 3%, в останалите две – 2%. Дейностите, свързани с туризма, формират основния дял от морската структура на общините. Морската икономика се представя и от дейности като риболов и аквакултура, търговия на дребно с риба и други морски храни, производство на уреди и апарати за измерване, изпитване и навигация (Поморие), производство на спортни стоки (Поморие).

⁴ Данните са от Търговския регистър според броя на социално осигурените лица от м. декември 2018 г.

⁵ Според данните за броя на социално осигурените лица за месец декември 2018 г. и месец юли 2019 г.

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

Таблица 6: Разпределение на броя на предприятията на морската икономика по общини през 2018 г.

Описание на кода, съгл. КИД-2008	Общ брой предприятия	Разпределение на броя на предприятията по общини:													
		Аврен	Аксаково	Балчик	Бургас	Бяла	Варна	Долни чифлик	Каварна	Несебър	Поморие	Приморско	Созопол	Царево	Шабла
Океански и морски риболов	46	0	0	4	6	1	11	0	9	10	1	0	1	0	3
Развъждане и отглеждане на риба и други водни организми в солени басейни	9	0	0	0	1	0	3	0	2	1	0	0	2	0	0
Добив на сол	2				1					1					
Спомагателни дейности в добива на нефт и природен газ	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Преработка и консервиране на риба и други водни животни, без готови ястия	13	0	0	0	6	0	4	0	1	2	0	0	0	0	0
Производство на канапи, въжета, мрежи и изделия от тях	3				2	1									
Производство на уреди и апарати за измерване, изпитване и навигация	8	0	0	0	3	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0
Строителство на плавателни съдове, без тези за отдих	5	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
Строителство на плавателни съдове за отдих	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Производство на спортни стоки	5	0	0	0	1	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0
Ремонт и поддържане на плавателни съдове	83	1	3	0	15	0	62	0	0	1	0	0	1	1	0
Търговия на дребно с риба и други морски храни	57	0	0	1	23	0	29	0	1	0	1	0	1	0	1

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

Описание на кода, съгл. КИД-2008	Общ брой предприятия	Разпределение на броя на предприятията по общини:													
		Аврен	Аксаково	Балчик	Бургас	Бяла	Варна	Долни чифлик	Каварна	Несебър	Поморие	Приморско	Созопол	Царево	Шабла
Търговия на дребно, свързана с развитие на туризма	155	0	1	3	45	0	84	1	1	9	4	2	3	2	0
Пътнически морски и крайбрежен транспорт	3	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0
Товарен морски и крайбрежен транспорт	7	0	0	0	2	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
Пътнически въздушен транспорт	2	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Спомагателни дейности във водния транспорт	92	0	0	0	43	0	47	0	0	1	0	0	1	0	0
Обработка на товари	12	0	0	0	4	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0
Хотелиерство/Настапяване	656	1	3	20	151	5	206	1	7	128	32	33	38	25	4
Ресторантьорство	1 553	9	13	39	482	7	653	12	29	145	58	22	43	25	16
Туристическа и туроператорска дейност	282	0	0	4	73	1	160	0	2	21	9	5	6	0	1
ОБЩ БРОЙ ПРЕДПРИЯТИЯ	2 996	11	20	71	860	15	1 287	14	52	320	108	62	96	54	25

Източник: Данните са от Търговски регистър

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

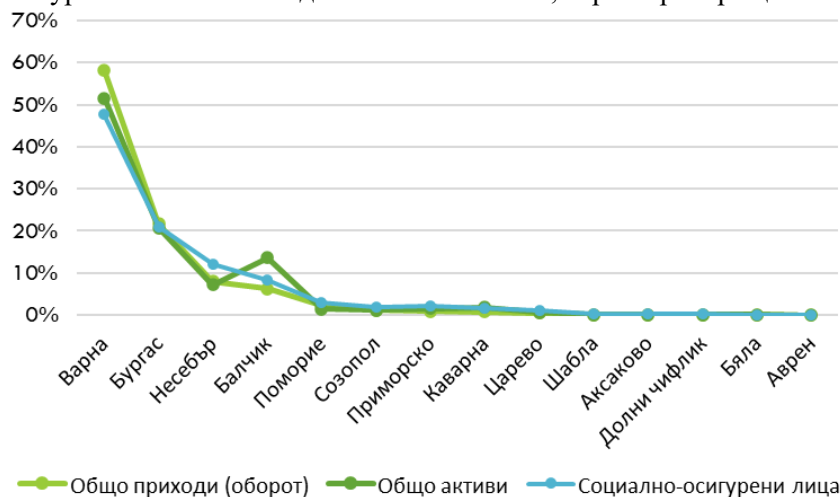
Общините Каварна и Царево се включват в приходите, реализирани от морския бизнес, с участие от 0.8% и 0.5%, с принос към заетостта от 1.6% и 1.2%. Структурата на морската икономика в тези общини се представя от туризъм, риболов и аквакултура, преработка и консервиране на риба, търговия на дребно с риба и други морски храни, строителство и ремонт на плавателни съдове (Царево), пътнически морски и крайбрежен транспорт (Царево).

Таблица 7: Относителен дял на показателите, характеризиращи синята икономика по общини, 2018 г.

Област	Община	Общо приходи (оборот)	Общо активи	Социално-осигурени лица
Варна	Варна	58.08%	51.57%	47.69%
Варна	Бургас	21.69%	20.67%	21.06%
Варна	Несебър	8.03%	7.26%	12.19%
Варна	Балчик	6.24%	13.68%	8.40%
Добрич	Поморие	2.23%	1.38%	2.99%
Бургас	Созопол	1.14%	1.13%	1.84%
Добрич	Приморско	0.97%	1.59%	2.13%
Бургас	Каварна	0.76%	1.85%	1.56%
Бургас	Царево	0.51%	0.64%	1.16%
Бургас	Шабла	0.10%	0.05%	0.28%
Добрич	Аксаково	0.09%	0.04%	0.21%
Бургас	Долни чифлик	0.08%	0.06%	0.25%
Бургас	Бяла	0.05%	0.07%	0.15%
Варна	Аврен	0.03%	0.01%	0.09%
Общо		100%	100%	100%

Източник: Търговски регистър, собствени изчисления

Фигура 4: Относителен дял на показателите, характеризиращи синята икономика по общини, 2018 г.



Източник: Търговски регистър, собствени изчисления

Морските общини Шабла, Аксаково, Долни чифлик, Бяла и Аврен отбелязват сравнително скромнен принос в морската икономика. Освен туризъм в тях се отчитат дейности, свързани с риболов (Бяла и Шабла), строителство и ремонт на плавателни съдове (Аксаково), преработка и консервиране на риба (Аксаково и Бяла), търговия на дребно с риба и други морски храни.

2. Преглед на секторите на морската икономика в Р. България

2.1. Туризъм

Крайбрежният и морският туризъм е определен като сектор с висок потенциал за устойчиви работни места и растеж в стратегията за син растеж. Той се увеличава постоянно през последните години, което е характерна тенденция както за България, така и за ЕС.

Крайбрежният туризъм представлява 66% от работните места, 52% от оборота и 55% от БДС в синята икономика на България през 2017 г. Всички дейности на сектора нарастват значително през анализирания период като оборот, БДС и разходи за заплати. През 2017 г. БДС, генерирана от сектора, възлиза на 400 млн. евро в България, 74% увеличение спрямо 2009 г. и показва най-ускорен растеж в сравнение с останалите държави от ЕС (ЕС-28 е 12%). Производителността на труда нараства с 40%. Оборътът в страната възлиза на 1285 млн. евро, 46% повече в сравнение с 2009 г.⁶ Около 48 хиляди души са били пряко заети в сектора през 2017 г., с около 200 д. по-малко от 2009 г. Разходите за персонал са оценени на 14,5 хил. евро, спрямо 10 хил. евро през 2009 г., което определя нарастване с близо 50% на средните работни заплати.

Още по-висок темп на нарастване на БДС и заетостта се отбелязва пред 2018 г., когато туризмът регистрира БДС от 690 млн. евро, при увеличение на заетостта над 50%, което свидетелства за запазване на размера на производителността на труда⁷.

Таблица 8: Основни показатели за развитие на крайбрежния туризъм 2009-2017 г.

Дейност	Заети лица хил.бр		Оборот млн.евро		БДС млн.евро		БДС на зает (пълно раб. време) млн.евро		Разходи за заплати хил.евро	
	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017
Настаняване	23.7	26.1	349	578	145	273	6.7	11.8	3.1	4.8
Транспорт	3.2	3.4	200	260	24	38	7.8	11.7	5.1	6.7
Други разходи	21.6	18.8	332	447	61	89	4	6.8	1.8	3
Всичко Туризъм	48.5	48.3	881	1 285	230	400	18.5	30.3	10	14.5
Дял към синята икономика	63.2%	66.3%	42.7%	52.6%	41.6%	54.6%	234.2%	256.8%		
		2017 към 2009		2017 към 2009		2017 към 2009		2017 към 2009		2017 към 2009
Настаняване		10.13%		65.62%		88.28%		76.12%		54.84%
Транспорт		6.25%		30.00%		58.33%		50.00%		31.37%
Други разходи		- 12.96%		34.64%		45.90%		70.00%		66.67%

⁶ По данни от Доклад „Синята икономика на ЕС“ 2019 г. (The EU Blue Economy Report, 2019)

⁷ По данни от Доклад „Синята икономика на ЕС“ 2020 г. (The EU Blue Economy Report, 2020)

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

Дейност	Заети лица хил.бр		Оборот млн.евро		БДС млн.евро		БДС на зает (пълно раб. време) млн.евро		Разходи за заплати хил.евро	
	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017	2009	2017
Туризм всичко		-0.41%		45.86%		73.91%		63.78%		45.00%
Синя икономика	76.7	72.9	2 063	2 443	553	732	7.9	11.8	3.6	5

Източник: По данни от Доклад „Синята икономика на ЕС” 2019 г. (The EU Blue Economy Report, 2019), собствени изчисления

Настаняване

Подсектор „Настаняване” е най-бързоразвиващ се през анализирания период. БДС на подсектора е с прираст от 88% и достига 273 млн.евро през 2017 г. Оборотът се оценява на 578 млн. евро с прираст от 6%.

Динамиката на местата за настаняване показва намаляване на техния брой със 125, като същевременно леглата се увеличават с 46 хиляди или 25%. Това е свързано с реструктуриране на местата за настаняване като прекратяване дейността на по-стари средства за подслон и изграждане на модерна хотелска база (Таблица 9).

Таблица 9: Брой средства за подслон и места за настаняване в Черноморските общини

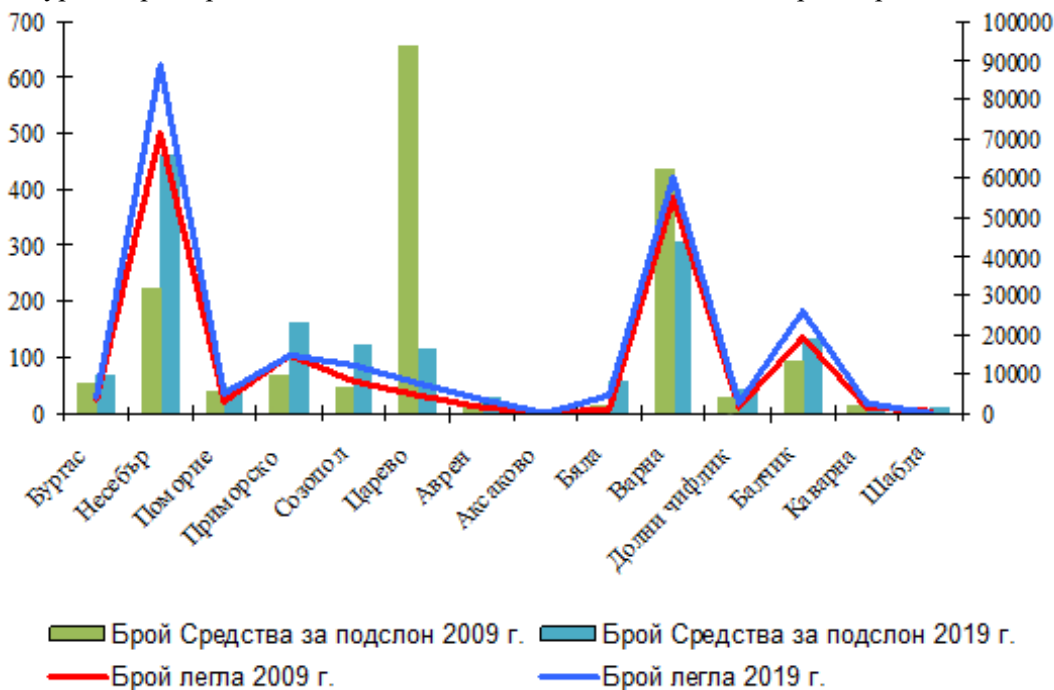
Общини	Брой места за настаняване			Брой легла		
	2009	2019	2019-2009	2009	2019	нарастване 2019-2009
Бургас	53	68	15	3 805	3 989	184
Несебър	223	461	238	71 528	88 761	17 233
Поморие	40	48	8	3 213	5 238	2 025
Приморско	69	159	90	14 811	14 807	-4
Созопол	46	122	76	8 075	12 205	4 130
Царево	656	115	-541	4 617	7 839	3 222
Аврен	18	27	9	1 476	3 417	1 941
Аксаково	1	1	0	39	60	21
Бяла	15	56	41	1 004	4 507	3 503
Варна	435	307	-128	55 013	60 268	5 255
Долни чифлик	27	44	17	1 514	2 455	941
Балчик	93	133	40	19 542	26 170	6 628
Каварна	13	18	5	1 510	2 545	1 035
Шабла	6	11	5	294	190	-104

Източник: НСИ

Местата за настаняване в крайбрежния туризъм са 1570 от общо 3664 за страната или 43% от общия брой през 2019 г. Реализираните нощувки през целия период са в рамките на 65% (2009 г.) - 68% (2019 г.) от общите за страната, като в периода 2013-2015 г. те са почти 70%.

Най-голямо нарастване на броя на реализираните нощувки за периода се отбелязва в общините Бяла (350%), Аврен (130%), Царево (70%), Каварна (69%), Поморие (63%), Долни Чифлик (62%), Созопол (50%). Големите общини Бургас и Варна увеличават броя на нощувките с 5-10%, Намаление се отчита само в община Шабла. Община Приморско запазва броя на леглата.

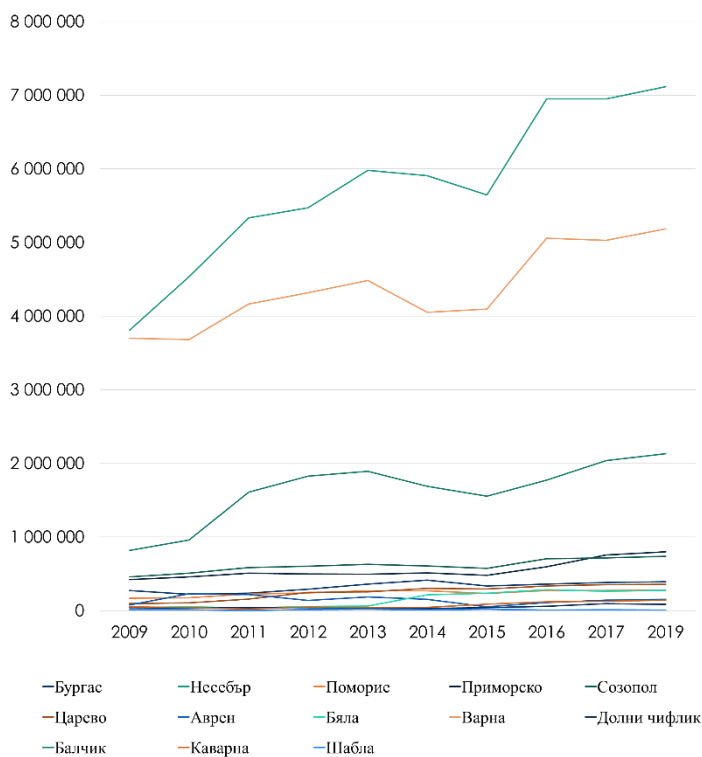
Фигура 5: Брой средства за подслон и места за настаняване в Черноморските общини



Източник: НСИ

Същевременно се отбелязва увеличаване на използваемостта на леглоденонощията с близо 50%. Според наличните данни от НСИ коефициентът на използваемост за крайбрежния туризъм нараства от 34% през 2009 г. на 55.6% през 2019 г. С най-ниска използваемост на легловата база са общините Аксаково (Шабла, Аврен, Долни Чифлик (около 20%), Царево и Бургас (40%). В останалите общини коефициентът се доближава и надхвърля 50%.

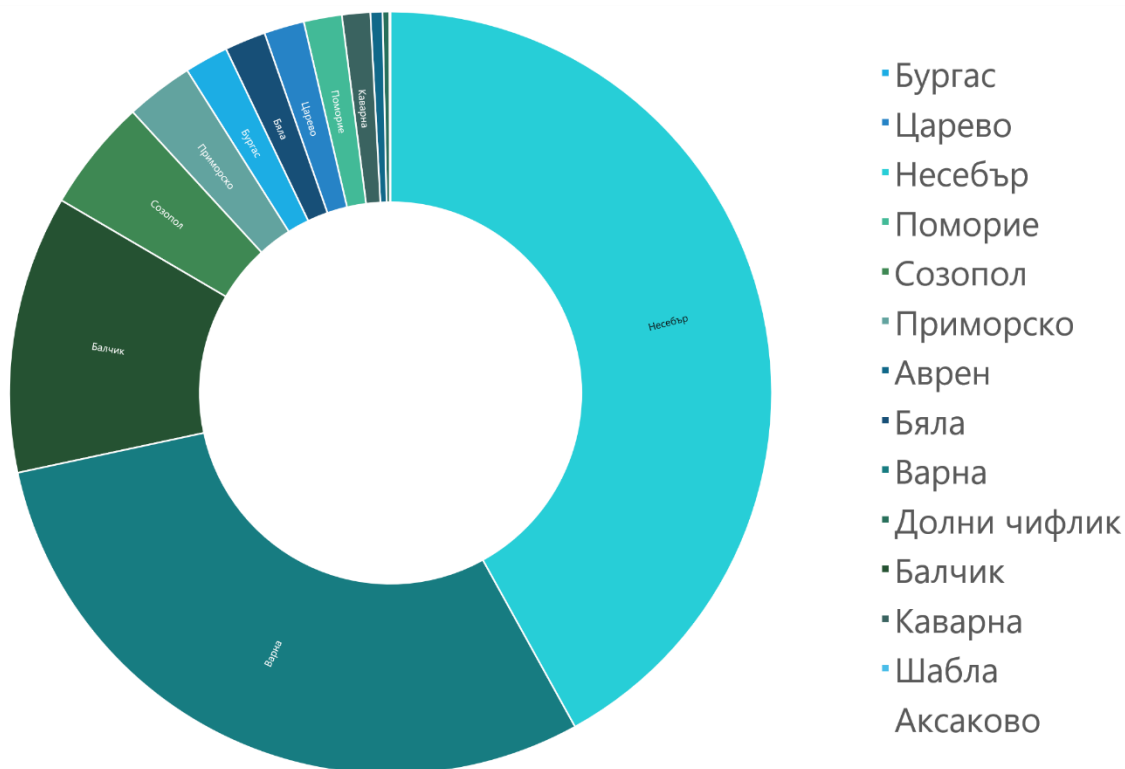
Фигура 6: Реализирани нощувки - общо (хиляди), 2009-2019 г.



Източник: НСИ

Разпределението на реализираните приходи от нощувки е в зависимост от изградената база за настаняване в общините и нейната пълняемост и е показано на следващата фигура.

Фигура 7: Приходи от нощувки – 2019 г. (%)



Източник: НСИ

Според данните на НСИ с най-висок принос към приходите от крайбрежен туризъм през 2018 г. се оценяват община Несебър (41% от всички), Варна (29%), Балчик (12%), Созопол (5%), Приморско (3%), Община Бургас се включва с 2%.

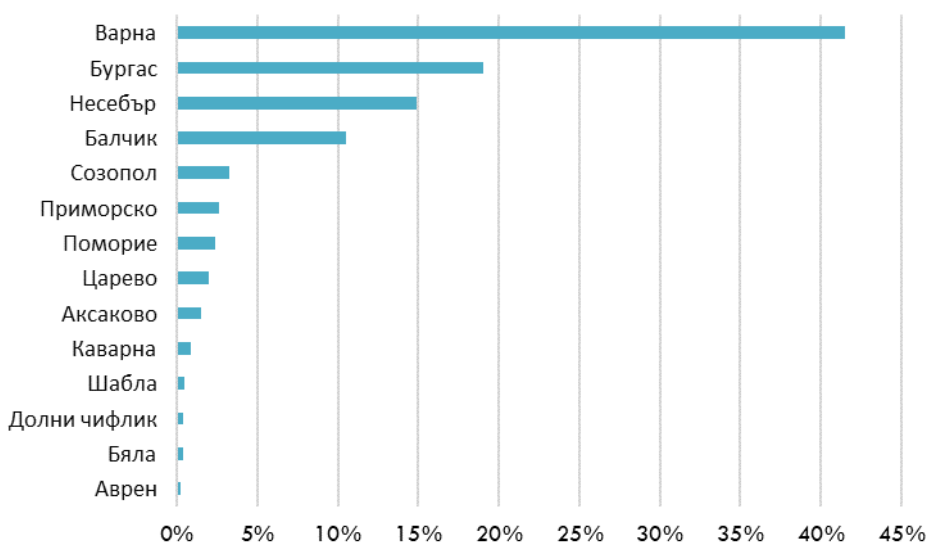
Други разходи в туризма

Вторият определящ сегмент в структурата на крайбрежния туризъм е т.нар. „Други разходи“. Тук се включват дейностите „Търговия на дребно в специализирани магазини със стоки, предназначени за свободното време“, „Търговия на дребно в специализирани магазини с други нехранителни стоки“, „Ресторантьорство“, дейностите на туристическите агенции, свързани с пътувания и резервации.

Секторът генерира БДС от 89 млн. евро през 2017 г. (46% нарастване спрямо 2009 г.) и реализира оборот от 447 млн. евро (35% нарастване спрямо 2007 г.). Заетите лица се оценяват на 18 хил. души през 2017 г., с намаление с около 2.6 хил. души спрямо 2009 г. Положителна тенденция е увеличаване на производителността на труда със 70% в периода 2009-2017 г., като БДС на зает (пълно работно време) достига 6.8 хил. евро. Разходите за заплати се увеличават с около 70%.

Подреждането на общините по дела на Заетите лица в сектора е показано на Фигура 8.

Фигура 8: Заетост в подсектор „Други разходи, свързани с развитието на туризма“ в крайбрежния район по общини, 2018 г. (%)



Източник: Търговски регистър на Р България

Община Варна доминира със своя принос към заетостта в този сегмент, като обхваща близо 42% на работната сила в него. На второ място е община Бургас с 19%. Община Несебър се включва с 15%. Прави впечатление високият дял на заетост в другите разходи, подкрепящи туризма, в община Балчик, която е с 10% от общата заетост. Останалите общини имат значително по-ниско участие в заетостта (в рамките на 3% за Созопол до 0.2% за Аврен).

2.2. Добив и комерсиализация на морски живи ресурси

Секторът "Морски живи ресурси" – добив, обработка и търговия с живи морски ресурси е вторият най-бързо развиващ се сектор на морската икономика в България след туризма, в който между 2009 и 2017 г. добавената стойност се е увеличила с 60% до 75 млн. евро през 2017 г. Общо секторът генерира 8 хиляди работни места през 2017 г.

Заради ниската консумация на риба в страната и търсенето на евтини риби секторът се е ориентирал към преработване и последващ износ на продукцията си.

Брутната добавена стойност на подсектор „Аквакултура” е 11 млн. евро през 2017 г. (увеличение с 83% спрямо 2009 г.), на подсектора за преработката и търговията е 61 млн. евро (съответно увеличение с 65% за периода). Най-ниска БДС през 2017 година е генерирана от подсектора на риболова – 3 млн. евро, с намаление от 25% спрямо 2009 г.⁸

Съпоставянето на макроикономическите характеристики на целия сектор към общите данни за икономиката на България през 2017 г. показва, че подсекторите аквакултура, риболов и свързаните с тях преработки и разпространение имат незначителен принос към икономиката на страната, с тенденция на леко покачване на заетите лица (от 0.24% през 2009 г. до 0.28% през 2017 г.) и на БДС (съответно 0.13% и 0.17%).

В същото време развитието на сектора има важно значение за крайбрежния район като източник на доходи и заетост.

Риболов

Според оценката в Годишния икономически доклад относно риболовния флот на ЕС (2019 г.) резултатите за България през 2017 г. са като цяло положителни, с леко влошаване спрямо 2016 г. Приходите намаляват със 7% и възлизат на 5,1 милиона евро, БДС се оценява на 3 милиона евро (намаление от 5%), брутна печалба - 1,4 милиона евро (намаление с 2%), докато нетната печалба се увеличава до 1,1 милиона евро (увеличение над 3 пъти).

⁸ Източник: „Синята икономика на ЕС” 2019 г. (The EU Blue Economy Report, 2019)

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

Таблица 10: Основни показатели за развитие на риболовния флот в България

Показател		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017 към 2016	2017 към 2009
Капацитет	Брой плавателни съдове	2 207	2 344	2 345	2 387	2 066	2 011	1 979	1 918	1 897	-1%	-14%
	Обща мощност на кораба	60 396	63 525	6 205	62 938	59 088	56 569	55 964	55 983	57 016	2%	-5%
	Общ тонаж на корабите	7 604	7 938	7 512	7 365	689	6 443	6 394	6 304	6 284	0%	-13%
Заетост	Ангажиран екипаж	1 195	1 368	1 344	1 541	1 331	1 517	1 728	1 603	1 947	21%	41%
	ФТЕ национален	441	504	501	544	496	532	608	580	716	23%	42%
Усилие	Дни в морето	14 491	21 815	18 648	20 618	21 635	21 265	22 709	25 871	25 071	-3%	28%
	Риболовни дни	14 491	21 815	18 648	20 618	21 635	21 265	22 709	25 871	25 071	-3%	28%
	kW риболовни дни	8 152 267	8 182 032	7 379 425	6 995 914	8 257 750	7 426 173	16 423 902	27 809 690	1 993 989	-93%	-81%
	Дни за риболов на GT	3 229 007	3 370 093	2 889 352	2 569 031	2 784 786	2 548 256	3 716 048	5 088 333	382 137	-92%	-88%
	Брой риболовни пътувания	14 491	21 815	18 648	20 618	21 635	21 265	22 709	25 871	25 071	-3%	28%
	Консумация на енергия	1 728 468	2 235 251	2 354 298	2 385 986	1 909 690	2 225 345	2 021 024	2 560 042	2 780 045	9%	33%
	Разтоварване	Живо тегло на разтоварванията	7 099 834	9 322 344	7 813 166	7 224 627	9 208 137	7 896 514	8 309 019	6 956 588	7 471 578	7%
Доход	Брутна стойност на разтоварванията	4 416 745	4 192 797	4 475 004	4 904 036	4 149 334	3 952 115	4 918 955	5 272 382	4 761 763	-10%	4%
	Други приходи	1 841 376	2 049 962	1 892 841	2 258 295	2 597 574	1 535 835	2 201 393	14 331	294 464	105%	-83%
	Оперативни субсидии	48 389	44 762	59 011	41 697	4 992	10 302	3 579				-100%
Разходи	Разходи за персонал	1 910 411	2 063 006	2 064 000	2 064 778	2 166 600	2 195 624	1 978 369	1 539 973	1 460 130	-5%	-24%
	Енергийни разходи	866 466	1 423 928	1 770 731	1 786 865	1 696 537	1 508 065	1 370 962	1 270 262	1 119 518	-12%	-19%
	Разходи ремонт и поддръжка	564 135	622 832	585 986	611 399	701 562	5 559	550 672	529 116	604 286	14%	5%
	Други променливи разходи	93 647	1 013 150	941 671	967 987	555 862	492 393	243 573	201 331	15 835	-21%	-77%

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

Показател		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017 към 2016	2017 към 2009
Индикатор	Други непроменливи разходи	206 831	225 476	215 389	230 375	19 016	244 134	267 315	292 565	206 761	-29%	-8%
	Потребление на основен капитал	40 803	432 841	402 872	458 309	399 623	723 689	425 593	547 338	290 742	-47%	-37%
	Възможност за разходите на капитала	1 066 489	685 793	418 879	448 417	618 278	1 003 068	734 268	667 765	51 132	-92%	-89%
	Брутна добавена стойност	3 684 219	2 957 374	2 854 067	3 565 706	3 602 788	2 687 458	4 687 826	3 122 419	2 967 312	-5%	-14%
	Нетна добавена стойност	22 097	1 838 739	2 032 317	2 658 980	2 584 887	9 607	3 527 964	1 907 316	2 625 438	38%	3%
	Брутна печалба	1 274 768	344 918	282 752	918 543	619 747	-48 363	2 329 306	1 441 075	1 419 313	-2%	35%
	Нетна печалба	-199 751	-773 716	-538 999	11 817	-398 153	-1 775 121	1 169 444	225 972	1 077 438	377%	758%
Капитал	Субсидирана нетна печалба	-151 362	-728 954	-479 987	53 514	-348 234	-1 672 101	1 205 235	225 972	1 077 438	377%	531%
	Стойност на физическия капитал	23 159 989	23 467 336	22 097 999	21 865 667	20 219 895	19 939 785	20 228 172	18 461 749	12 936 395	-30%	-40%
	Инвестиции	3 887 002	5 452 073	6 111 457	5 520 497	5 918 161	7 853 252	3 914 571	5 657 934	45 744	-84%	-99%

Източник: Годишен икономически доклад относно риболовния флот на ЕС (2019 г.) The 2019 Annual economic report on the EU fishing fleet

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

Според Годишния икономически доклад относно риболовния флот на ЕС основните характеристики и икономическите резултати за България през 2017 г. са:

- Българският риболовен флот се състои от 1 864 регистрирани кораба, от които 1 205 са действали, а останалите 659 кораба са били неактивни. Активният флот има комбиниран брутен тонаж (GT) от 4,78 хиляди тона, мощност на двигателя от 39,1 хиляди киловата (kW) и средна възраст от 23 години (най-младият по възраст в ЕС).
- Средно българските плавателни съдове са прекарвали само 19 дни в морето, следвани от малтийски кораби (33 дни), румънски (36 дни) и хърватски (39 дни) през 2017 г.⁹
- Общата заетост на ангажирания екипаж през 2017 г. е оценена на 1 947 работни места, което отговаря на 716 FTE (пълно работно време) със средно 0,55 FTE на активен кораб. Нивото на заетост е увеличено между 2016 и 2017 г. с 21%, а общата заетост за 2017 г. е нараснала с 41% в сравнение със средната обща заетост за периода 2008-2016 г.
- Сумата на брутната добавена стойност, брутната печалба и нетната печалба през 2017 г. са оценени съответно на 3 млн. евро, 1.4 млн. евро и 1.1 млн. евро. До 2014 г. икономическите резултати са постоянно отрицателни, икономическата ситуация за 2015 г. се подобрява и през 2016 г. отново се влошава, но през 2017 г. ситуацията е по-добра по отношение на нетната печалба.
- През 2017 г. българският флот има приблизителна стойност на физическия капитал в размер на 13 милиона евро, а инвестициите възлизат на 0,07 милиона евро, което е с 30% намаление на стойността на физическия капитал и 84% от инвестициите спрямо 2016 г. Стойността на общите активи през 2017 г. са 27,5 милиона евро. Много ниската стойност на инвестициите през 2017 г. може да се обясни с ниския интерес предимно от риболовците на малкия крайбрежен флот (SSCF) и трудния достъп до финансиране от Програмата за морско дело и рибарство 2014-2020 г. (по ЕФМДР) и те изразходват собствените си средства или използват допълнително финансиране и генерират дългове в размер на близо 0,1 милиона евро. Това може да е и причината за лошите икономически резултати в малкия риболовен флот.
- Пазарът и търговията като ключов фактор влияят върху дейността, особено за нивото на цените. Вътрешният пазар не е увеличил търсенето на местния риболов, така че уловът е сходен (сравнително ниски нива за малки пелагични, както и за дънни

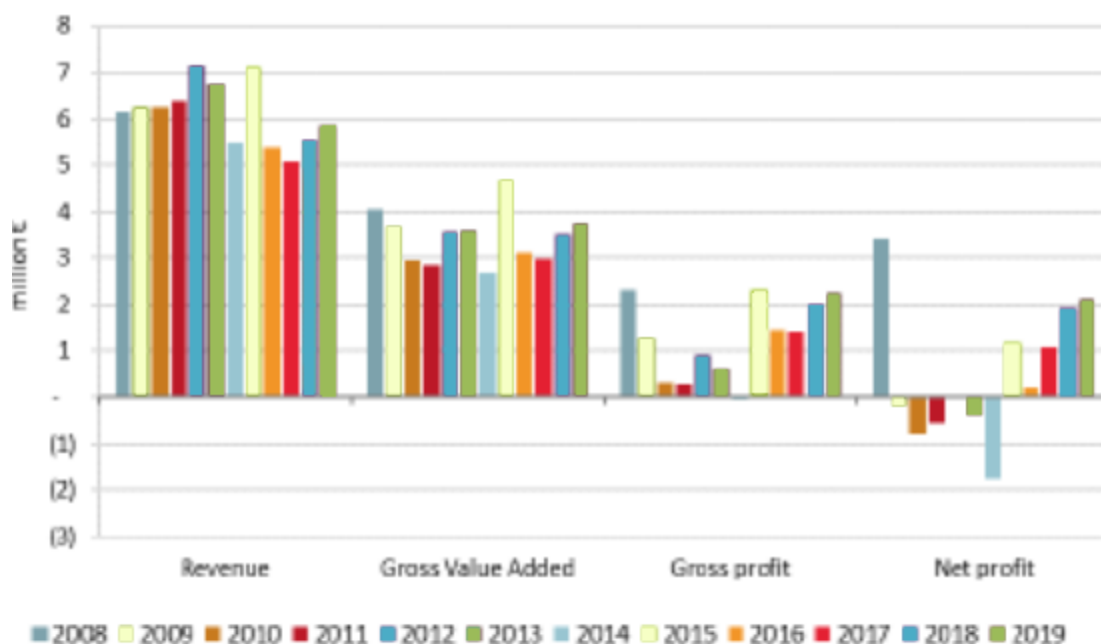
⁹ Посоченият брой Дни на море се определя от престоя на море на целия рибарски флот на страната. Приблизително 95 % от регистрираните кораби са по-малки от 12 m. За този много нисък престой могат да се посочат редица причини. Дисбалансът между променливите разходи и текущите приходи, ниските покупателни възможности на населението, годишните миграции на част от видовете със стопанско значение, вариациите в цените на горивата, както и липсата на пазарен регулатор, гарантиращ еднакви нива на изкупните цени, са основните фактори, оказващи негативно влияние върху заетите с риболовна дейност риболовни съдове с обща дължина до 12 метра. Риболовът е допълнителна, а не основна дейност за този сегмент от риболовния флот.

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

видове). Местните продукти са изправени пред конкуренцията на вносна риба, особено от веригите супермаркети.

- Младите хора нямат мотивация да работят в сектора или да инвестират пари, поради ниското ниво на интерес от страна на местните власти за осигуряване на минимални условия за развитие на дейности за риболова. Техническото ниво на борда на малките лодки е невъзможно да се постигне, също и от позицията на финансовия сектор, който в повечето случаи не подкрепя тези инвеститори. След спада в заплатите на екипажа през 2016 и 2017 г., когато те са под минималната заплата за страната, секторът е още по-непривлекателен за новодошлите.
- През 2017 г. рентабилността на повече от половината от сегментите на флота остава слаба за годината.
- Най-печелившата година през анализирания период е 2015 г. – приходите и БДС достигат най-високите си стойности, последвани от спад през 2016 г. и малък ръст през 2017 г.

Фигура 9: Динамика на приходите, брутната добавена стойност, брутната печалба и нетната печалба, 2008-2019 г., млн.евро



Забележка: Данните за 2018 г. и 2019 г. са прогнозни

Източник: Годишен икономически доклад относно риболовния флот на ЕС (2019 г.) The 2019 Annual economic report on the EU fishing fleet

По цялото черноморско крайбрежие са определени места за разтоварване на уловите от съответните категории риболовни кораби (от различните сегменти) според техните параметри. През 2019 г. разтоварвания са извършени на 64 места (Таблица 11), които са основните места за разтоварване на улови след 2010 г.

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

Таблица 11: Места за разтоварване през 2019 г.

Места за разтоварване през 2019 г.					
1	Ада Бахча	23	Зеленка	45	Родопа 2
2	Албена	24	Каварна	46	Русалка
3	Амонал	25	Казашко	47	Сарафово
4	Антон Иванов	26	Калиакра	48	СБА
5	Аркутино	27	Камчия	49	Свети Влас
6	Аспарухово Кея	28	Карантината	50	Север Експорт
7	Ахелой	29	Китен	51	Синеморец
8	Ахтопол	30	Кокодива	52	Сливката
9	Балаклава	31	Константиново	53	Созопол
10	Балчик	32	Крайморие	54	Траката
11	Белослав	33	Кранево	55	Тузлата
12	Болата	34	Лозенец	56	Тюленово
13	Буна 103	35	Малка Чайка	57	Царево
14	Бургас	36	Несебър	58	Чайка
15	Бухта запад	37	Обзор	59	Чайка Бяла
16	Българево	38	Отманли	60	Черно море
17	Бяла	39	Панорама	61	Черноморец - Бургас
18	Варвара	40	Поморие	62	Черноморец - Варна
19	Варна	41	Приморско	63	Шкорпиловци
20	Веслец	42	Равда	64	(blank) - неизвестно
21	Дълбока	43	Резово		
22	Езерец	44	Родопа 1		

Източник: Ситуационен анализ на състоянието на сектор рибарство в България (окончателен вариант), юни 2020

Стопански улов на риба

Общото количество уловени морски видове риби през 2018 г. е в размер на 4 403.9 т, което е с 396.8 т повече спрямо 2017 г. Традиционно, най-значителен е уловът на цаца, възлизаш на 3 187.8 т, като бележи лек ръст от 3.2 т в сравнение с предходната година.

Разтоварванията на риба и други водни организми от стопански риболов през 2019 г. е 10269.136 т, като се е увеличил спрямо 2018 г. с 20%, когато е 8 602,400 т. (Таблица 12). От тях бялата пясъчна мида /*Mya arenaria*/ е 507.812 т., рапани – 4 222.050 т, цаца – 4 584.620 т, барбуна - 554.229 т.¹⁰

Таблица 12: Разтоварвания на риба и други водни организми в страната за Черно море

Улов в Черно море, общо t	2015	2016	2017	2018	2019
	8 745.2	8 540.0	8 467.1	8 602.4	10 269.1

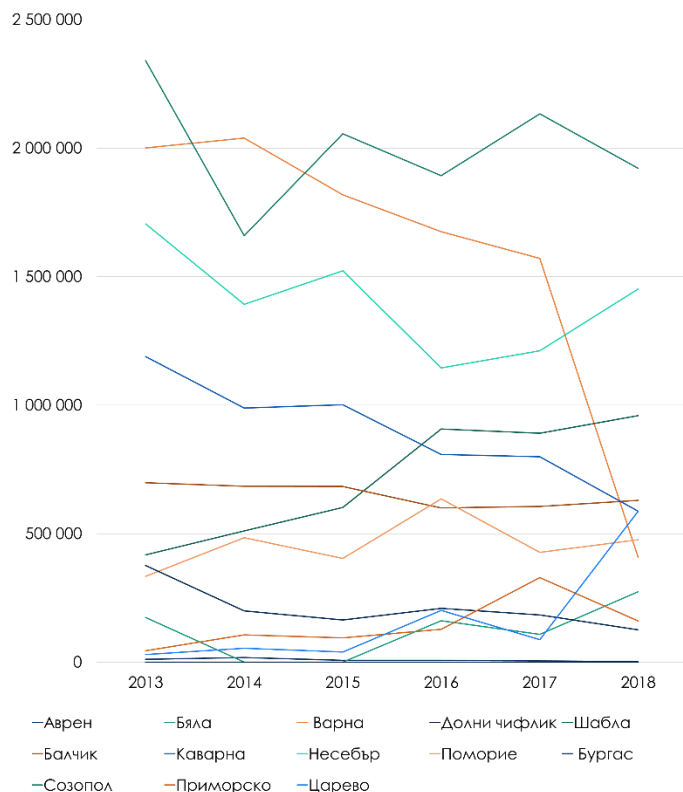
Източник: ИАРА

¹⁰ Информационната система на ИАРА

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

На Фигура 10 са показани уловите на риба по общини в периода 2013-2018 г., който общо за района варира от 9 322 хил. кг през 2013 г. на 7 584 хил. кг. Прави впечатление силното вариране на отчетения улов в отделните общини за периода. Определена тенденция на силен спад в общия размер на улова се отбелязва в общините Варна, Каварна и Бургас.

Фигура 10: Улов на риба по общини за 2018 г., kg



Източник: Информационна система на ИАРА

Динамиката на уловите на повечето стопански ценни видове по българската черноморска шелфова зона показва понижение в сравнение с предходните години.

Общите годишни приходи на предприятията в подсектор 03.1 Риболов в области Бургас, Варна и Добрич показват ясно териториалното разпределение. За 2014 г. голяма част от данните са конфиденциални, а за периода 2015-2018 г. общите приходи в трите области са съответно от 7,6 млн. лв., 15,7 млн. лв., 18,3 млн. лв. и 13,4 млн. лв., или съответно 99,6%, 99,2%, 97,8% и 95,9% от всички приходи в подсектор 03.1 Риболов. От трите области динамика има в Бургас, където приходите нарастват от 4,4 млн. лв. през 2014 г. до 16,7 млн. лв. през 2017 г. (88,9% от всички приходи в подсектора) и 10,9 млн. лв през 2018 г. (77,8% от всички приходи в подсектора).¹¹

Една част от пристанищата и лодкостоянките са все още с неуреден статут. Това предопределя незадоволителното състояние на пристанищната и пазарна инфраструктура

¹¹ Ситуационен анализ на състоянието на сектор рибарство в България (окончателен вариант), юни 2020

за първа продажба. Липсват условия за заготовка и обработка на рибата, няма национални или регионални борси за риба и рибни продукти. Условията за туризъм в повечето от пристанищата и лодкостоянките са лоши. Те са неблагоустроени, липсва електричество и вода, крайбрежната зона е недостатъчно благоустроена за изискванията на туристическия бранш, а самите обекти не присъстват с обособени туристически продукти в специализираните каталози на туроператорите. Всичко това отнема от потенциала за генериране на допълнителни доходи особено у по-малките риболовци от семеен тип.

Екологичните промени в Черно море, както и прекомерното изземване, довеждат до намаляване на запасите на промишлените видове риби.

Поради затворения характер на Черно море, влиянието на климатичните изменения могат да бъдат съществени. Влияние на климатичните промени са установени в заливните, крайбрежните и откритоморски води на Черно море пред българския бряг. Страната попада в зоната на засушаване. По-нататъшното затопляне и засушаване на климата би оказало изключително неблагоприятно влияние върху видовото и хабитатно разнообразие в България.

През 21 век тенденцията на повишаване на температурите се запазва. Варненският залив е значително засегнат от промяната в климата. Тъй като заливът е сравнително плитък, придънният воден слой също се повлиява от климатичните изменения.

Във връзка с температурните промени и антропогенния натиск съществува риск от интродуциране и масово развитие на токсични микроводорасли в Черно море. Досега в Черно море не са регистрирани случаи на отравяния или стомашни проблеми предизвикани от такива видове, с изключение на развитието на *Primnesiumragnum* във водите на Варненско езеро през 60-те години, при което се наблюдава масов мор на риба.

Аквакултура

В България през последното десетилетие се наблюдава засилен интерес към производството на аквакултури. По данни на ИАРА, към края на 2017 г. в страната функционират 707 рибовъдни стопанства. От тях, 675 стопанства са за сладководни аквакултури, а 32 - за морски, разположени в общините Бургас, Царево, Несебър, Поморие, Созопол, Приморско, Каварна, Варна. Според данни от Търговския регистър в тях са ангажирани около 80 човека (постоянно заети) и около 140 човека през летния сезон. Приходите в края на 2018 г. надхвърлят 5 млн. лв., общата сума на активите – 13 млн. лв.

Единствен вид обект на отглеждане в морските ни аквакултури е черната мида (*Mytilus galloprovincialis*).

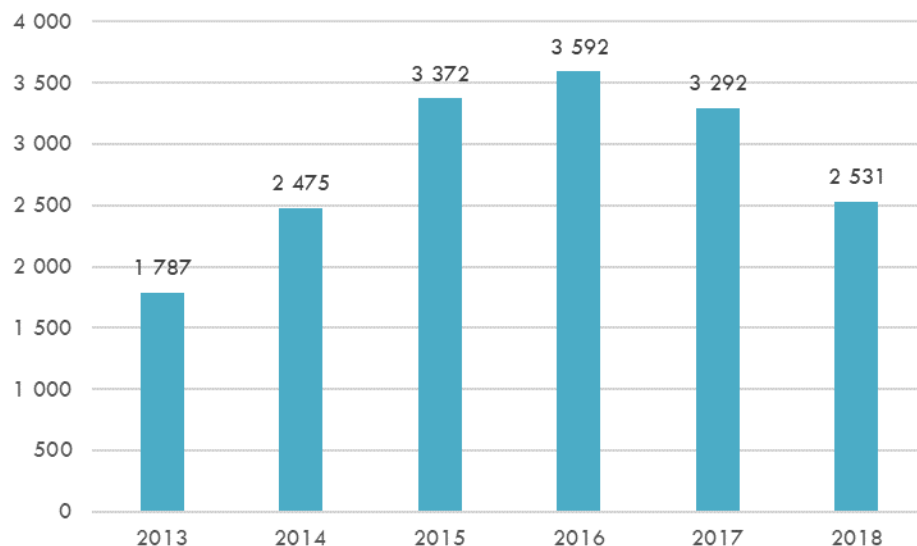
За целите на морския пространствен план интерес представлява развитието и териториалното разположение на аквакултурата на морски миди. Общата тенденция е към увеличаване на производството, както и равнището на заетост в периода 2009 – 2017 г. Този растеж се дължи на експортната ориентация на този подсектор на пазара. Отглеждането на

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

миди продължава да расте, тъй като търсенето на този вид също расте не само за вътрешния пазар, но и за износ.

Налице са благоприятни условия за създаването на мидени ферми, а отглежданите миди се отличават с добро качество и висок рандеман. Наблюдава се тенденция към нарастване на броя на рибовъдните стопанства, но производството на аквакултури намалява след 2016 г.

Фигура 11: Производство на аквакултури в Черно море за периода 2013 – 2018 г. в тона



Източник: Националната програма за събиране на данни, ИАРА

Като цяло, подсекторът на соленоводните аквакултури (производство на черна морска мида) е на съществена загуба в три от петте години на периода 2014-2018 г. (и в 4 от 5-те на предходния период), като особено отчетливи са те в годините, в които са правени сериозни инвестиции с помощта на двете оперативни програми. През 2015 г. средните загуби на предприятие достигат 55 хил. лв, а дялът на загубите спрямо приходите достига 33%. В същото време приходите в подсектора на предприятие са значителни, както се вижда от Фиг.46. Това е индикация, че в подсектор 03.21 Развъждане и отглеждане на риба и други водни организми в солени басейни е вложен значителен външен ресурс с ниска или отрицателна възвращаемост. Все пак в края на периода (2016 г. и 2018 г.) се забелязва възможно начало на тенденция за връщане към положителни икономически показатели в подсектора¹².

Влияние върху обема и стойността на продукцията оказват неблагоприятни условия, произтичащи от основните характеристики на Черно море – слаботабризирана крайбрежна ивица, високи нива на сероводород, разпространението на рапана. Природните условия в Черно море също така налагат необходимостта от използването на щормоустойчиви съоръжения в незащитени от вълнение райони, което оскъпява производството от аквакултурите.

¹² Ситуационен анализ на състоянието на сектор рибарство в България (окончателен вариант), юни 2020, стр.102

Рибното стопанство на България се развива и създава поминък в крайбрежните райони на страната, като допринася за развитието на преработващата промишленост и туризма, и в по-малка степен – за поддържането на заетостта в микропредприятията за съоръжения и оборудване за риболов и аквакултура.

Преработка на риба и дистрибуция

Дейността за преработка и дистрибуция на риба включва преработка и консервиране на риба, търговия на едро с други храни, вкл. риба, продажба на дребно на риба, приготвени храни и ястия. Общо в тази дейност през 2017 г. са ангажирани 5.9 хиляди души, генерираната БДС - 61 млн. евро, общият оборот е 489 млн. евро¹³. От него 60% се реализират зад граница.

Търговията на едро се определя от обемите на вноса и износа на риба и морски продукти. Данните за структурата на количествата внесени и изнесени количества риба и рибни продукти показват, че България внася основно по-евтини суровини, а изнася по-скъпи риби и морски дарове с по-висока степен на добавена стойност. Въпреки нарастването на потреблението на риба и рибни продукти от над 3 kg до над 5 kg на човек, в страната продължава да е налице силна еластичност на търсенето им спрямо ценовите равнища на различните продукти.

Продажбата на дребно с риба е развита във всички морски общини. Логично има най-силно присъствие в общините Варна и Бургас, където заетостта е близо 40% и 30% от общата в крайбрежния район. Търговия на дребно с риба и други морски храни е добре представена и в община Каварна (с 8% заетост в рамките на региона). С най-висок отчетен оборот от тази дейност през 2017 г. е община Варна (близо 40% от общия), следван от община Бургас (27%) и община Каварна (20%)¹⁴.

Спадът при продажбите на черноморски риби изглежда овладян. Това най-вече се дължи на ръстовете от порядъка на 140% в подсегментите на преработените или консервирани риби. Три четвърти от продукцията от черноморски риби остава за вътрешния пазар. Първото българско рибно тържище – Fishland, е открито през 2014 г. в близост до изхода от Бургас за София, а през 2017 г. е отбелязало 10% ръст на оборота и печалбата и 5% ръст на производството ѝ.

Преработката и консервиране на риба е една от бързо и ефективно развиващите се дейности. Икономическата ефективност на тази дейност е зависима от наличието на конкурентни доставки на количества суровини за преработка с подходящо съотношение цена/качество. На този етап, заради недостатъчна конкурентоспособност и ограниченост на местното рибовъдство и на риболовния сектор, доставките на местно произведени суровини са далеч от производствения потенциал на преработвателната промишленост и тя е силно

¹³ Пак там

¹⁴ Данни от НСИ

зависима от вноса на суровини.

Като производители на риба и рибни продукти в България са регистрирани 36 компании¹⁵. Териториалното разположение на фирмите за преработка и консервиране на риба е основно в областите Бургас, Добрич и Варна, локализирани не само в крайбрежните общини, но и в съседни на тях (напр. Айтос). Само в половината от общините в крайбрежния район (Бургас, Варна, Несебър, Каварна, Поморие, Созопол, Аксаково) има отчетена подобна дейност. Дейността на тези фирми в много случаи се комбинира с търговия на едро и дребно с риба. Преработката и консервирането на риба е концентрирано във Варна и Бургас, с близо 50% от общия оборот на тази дейност в страната. Основен сегмент с дял от 41% от общите приходи продължават да са мидите и ракообразните. Над 90% от тази продукция се изнасят, което прави сегментът най-силно експортно ориентиран. При него се наблюдава умерен ръст на приходите от 5%, които достигат до 43.8 млн. лв. през 2017 г.

В последните години концентрацията в рибния сектор се засилва, което допринася за повишаване на тяхната ефективност. Топ 25 фирмите за преработка на риби произвеждат над 95% от българската рибна продукция през 2017 г. Стойността на експорта им се увеличава с 14%. Наблюдават се и нарастване на инвестициите в опит да се намалят разходите и работна сила.

По отношение задоволяването на вътрешното търсене на риба и рибни продукти – въпреки че разполага с потенциал за развитие на аквакултурата, България задоволява едва 45% от консумираните количества риба и рибни продукти, като нивото на потребление е в пъти по-ниско от средноевропейските нива на консумация.

При някои от основните стопански видове е постигната някаква степен на уедряване по веригите на добавяне на стойност, съчетано с вертикална интеграция от улова или производството на жива риба, през преработката им, до търговията със съответните рибни продукти. Такава интеграция е постигната за цацата, дъговата пъстърва, черната морска мида, и донякъде – за уловите, преработката и търговията с рапан.

2.3. Морски добив от минерали, нефт и газ (добив на морски неживи ресурси)

В сектора „Добив на морски неживи ресурси” са включени добивът на суров нефт, добивът на природен газ, добивът на морски минерали и съответните спомагателни дейности. Тук могат да бъдат включени и други дейности в морското дъно, които все още са в изследователска фаза.

Проучвателните дейности за търсене и проучване на нефт и газ в българския черноморски шелф започват през края на 70-те години на миналия век. До 1991 г. са проведени регионални сеизмични проучвания и просондирани 6 проучвателни сондажа без търговски открития. След 1991 г. цялата ИИЗ на България в Черно море беше отворена за търсене и

¹⁵ Възможно е тази картина да не е съвсем пълна, защото големи фирми, които се регистрират като търговия на едро и дребно на риба, имат и производствена дейност като преработка и консервиране на риба.

проучване на нефт и газ на лицензионен принцип, като няколкократно се сменяха лицензионните площи и техните имена. В периода 1992-1996 г. редица западни петролни компании, като Shell, Техасо, OMV и други, завършват предвидените проучвателни програми, предимно на шелфа, като са просондирани и 8 търсещи сондажа, без значими открития и е регистрирано само едно търговско откритие на газ с малък, локален капацитет, в блок 91-III Галата – находище Галата. Това газово находище влиза в експлоатация през 2002 г., като по-късно, в съседство на него, са открити и разработени още три газови находища от същия ранг, находища Каварна, Каварна-Изток и Калиакра. Те вече са изчерпани, като компанията оператор поддържа само санитарни количества газ за оперативност на изградената инфраструктура. Добре изучената шелфова зона в черноморската ни акватория, оценявана на времето като много перспективна (Шиманов и др., 1984), очевидно не съдържа други перспективни капани и нови сондажи за сега не се предвиждат.

По данни на Министерство на енергетиката на територията на българските крайморски общини попадат три находища на нефт и природен газ – “Тюленово”, “Дуранкулак” и “Българево”. Находищата са в процес на експлоатация чрез издадени концесии за добив в полза на “Проучване и добив на нефт и газ” АД, гр. София.

На територията на шелфа и изключителната икономическа зона на Р. България в Черно море, към настоящия момент има две действащи площи с действащи разширения за търсене и проучване на нефт и природен газ:

- Блок 1-14 Силистар/Хан Кубрат (Решение № 94/22.02.2019), с обща площ от 6 893 km² за срок за 5 години с Титуляр “Шел Интернешънъл Експлорейшън енд Дивелъпмънт Италия С.П.А.” (50%), “Уудсайд Енерджи (България) Лимитид” (30%) и “Репсол България Хан Кубрат С.А.” (20%).
- Блок 1-21 Хан Аспарух (Решение № 146/15.03.2019 с обща площ от 14 019 km² за срок 5 години + 135 дни + 2 години + 109 дни с титуляр “Тотал Е&П България” Б.В. (40%), “ОМВ Офшор България” ГмбХ (30%) и “Репсол България” Б.В. (30%);

На територията на крайморските общини Шабла и Каварна попада “Блок 1-11 Вранино”, за който е издадено разрешение за търсене и проучване на нефт и природен газ с титуляр “Парк Плейс Енерджи Корп” с обща площ от 397.42 km² за срок от 5 години. Поради проведени съдебни процедури договорът започва да тече от 01.04.2014 г.

Към настоящия момент, в лицензионен блок 1-21 Хан Аспарух, са завършени 2 проучвателни сондажа, но официално няма обявени резултати. По сведения на независими експерти, изпитанията на сондажите не потвърждават средно или голямо находище, което да е икономически изгодно за разработване. В лицензионен блок 1-21 1-14 Силистар/Хан Кубрат сондажните проучвания за заложен за 2020-2022 г.

Таблица 13: Концесии за добив и проучване на природен газ и нефт

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

Партида НКР №	Концесионер	Находище	Община	Област	Вид на подземното богатство	Срок	Дата на влизане в сила на договора
D - 00106	“Петрокелтик България” ЕООД, гр. Варна	Галата		Черно море	Природен газ	25 г.	16.5.2001 г.
D - 00544	“Петрокелтик България” ЕООД, гр. Варна	Калиакра		Черно море	Природен газ	7 г.	1.11.2010 г.
D - 00543	“Петрокелтик България” ЕООД, гр. Варна	Каварна		Черно море	Природен газ	10 г.	1.11.2010 г.
D - 00651	“Петрокелтик България” ЕООД, гр. Варна	Каварна Изток		Черно море	Природен газ	6 г.	04.03.2013 г.
D - 00461	”Проучване и добив на нефт и газ” АД, гр. София	Тюленово	Каварна, Шабла	Добрич	Суров нефт	35 г.	12.9.2003 г.
D - 00313	“Проучване и добив на нефт и газ” АД, гр. София	Българево	Каварна	Добрич	Природен газ	35 г.	12.9.2003 г.
D - 00314	“Проучване и добив на нефт и газ” АД, гр. София	Дуранкулак	Шабла	Добрич	Природен газ	7 г. +15 г.	29.7.2004 г.

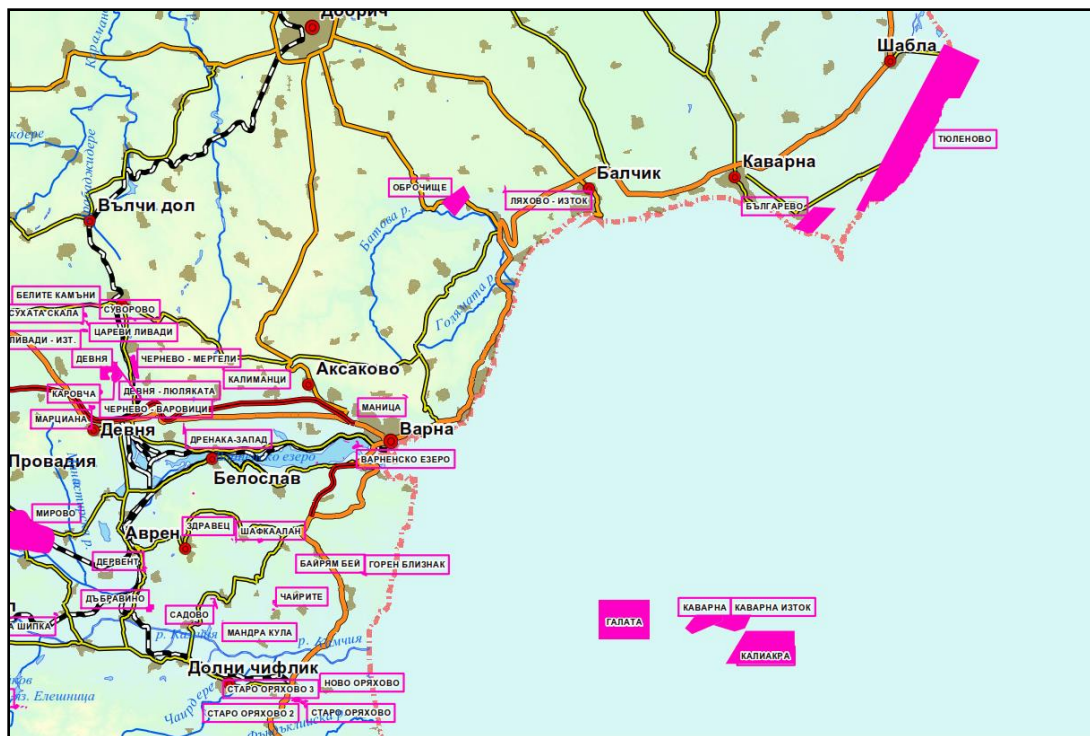
Източник: https://www.me.government.bg/files/useruploads/files/karti/eve_wgs35_nefi&gaz.pdf

Фигура 12: Блокове за търсене и проучване на нефт и природен газ на територията на Република България, континенталния шелф и изключителната икономическа зона на Черно море



Източник: https://www.me.government.bg/files/useruploads/files/karti/eve_wgs35_nefi&gaz.pdf

Фигура 13: Карта на предоставените концесионни площи за добив на подземни богатства



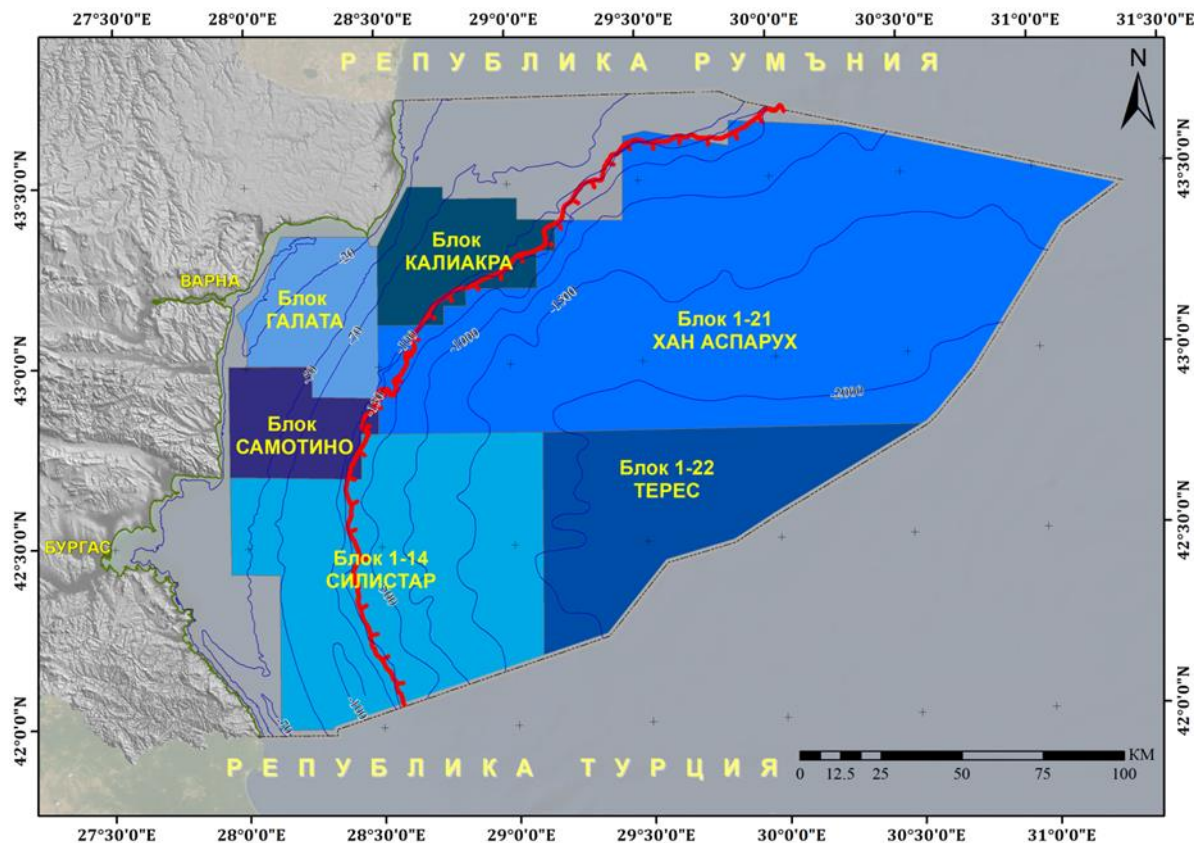
Източник: <https://www.me.government.bg/bg/themes/koncesii-za-dobiv-735-406.html>

След повече от 50 години проучвания, геоложкото пространство на черноморския ни шелф и ИИЗ, може да се твърди, че е много добре изучено. Въпреки ангажираността на компании от световен ранг с модерни технологии, програмата за търсене и проучване на нефт и природен газ се оказва напълно безрезултатна и разочароваща, а перспективи за откриване на нови находища не се очертават.

За целия период проучвания в българския сектор на Черно море са извършени над 40 крупни 2D и 3D сеизмични проучвателни проекта от различни петролни компании, но няма докладвани проблеми за околната среда.

Понастоящем българският шелф и ИИЗ в Черно море са разделени на 6 лицензионни блока, като два от тях са с действащи разрешения за търсене и проучване на нефт и газ (Блок 1-14 “Силистар”/Хан Кубрат и Блок 1-21 Хан Аспарух) и един, Блок Галата, с концесия за добив на природен газ.

Фигура 14: Концесионни площи за търсене и проучване на нефт и природен газ в българския шелф и ИИЗ на Р. България в Черно море



Източник: <https://www.me.government.bg>

Освен находищата на нефт и природен газ, през територията на област Варна минават транзитните газопроводи на “Булгаргаз” ЕАД и националната газопрееносна мрежа. Варна е един от градовете с изпреварващо модернизиране на енергийната инфраструктура чрез внедряване на природния газ като алтернативен енергоизточник.

На територията на община Добрич, за газоснабдяването на общините Каварна и Шабла, лиценз има “Каварна газ” ООД. За целта се използва природен газ, добит в газовото находище, находящо се в местността „Зеленка” до с. Българево, стопанисвано от „Проучване и добив на нефт и газ” АД - гр. Плевен.

Изграждането на газоразпределителна инфраструктура на територията на Област Бургас стартира с проекта „Газификация на гр. Бургас“ и получаването на лиценз за разпределение и снабдяване с природен газ на името на Газоразпределително дружество (ГРД) „Бургасгаз“ ЕАД през 2005 г. Правоприемник на „Бургасгаз“ ЕАД, понастоящем „Овергаз Изток“ АД е лицензиант на общини - Бургас, Поморие, Несебър, Созопол, Приморско, Царево. Към днешна дата има изградена газова мрежа на територията на гр. Бургас.

Стартираният процес за газификация на населените места е все още изключително ограничен.

В региона се намира единствената рафинерия в страната, „ЛУКОЙЛ Нефтохим Бургас“ АД,

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

която е най-голямата рафинерия на Балканския полуостров, осигуряваща горива не само за Бургаския регион, но и за цялата страна. Рафинерията има капацитет за първична преработка на 9,5 млн. тона нефт на година. „ЛУКОЙЛ Нефтохим Бургас“ АД разполага с морски, железопътни и автотранспортни терминали.

Към края на 2019 г., по данни на Министерство на енергетиката, на територията на българските крайморски общини Варна, Несебър и Бургас са издадени три концесии за **добив на строителни (инертни) материали - пясъци**. И трите концесии са със значителни срокове на действие, 25 и 2x35 години, приключващи 2030, 2036 и 2040 г. съответно. Тези неоправдано дълги срокове, надхвърлящи дори времето за изчерпване на ресурса, налагат стриктен контрол на изпълнението на концесионните договори. Въпреки, че в регистъра на Министерство на енергетиката, концесията за находище “Акациите”, община Бургас, е действаща концесия, през месец април т.г., тя се прекратява по взаимно съгласие, като концесионерът мотивира искането си за прекратяване на договора с изчерпване на запасите в находището.

Таблица 14: Концесии за добив на подземни богатства

Партида НКР №	Концесионер	Находище	Община	Област	Вид на подземното богатство	Срок	Дата на влизане в сила на концесионния договор
D - 00156	“Ескана” АД, гр. Варна	Варненско езеро	Варна	Варна	Строителни материали Пясъци	35 г.	10.05.2001 г.
D - 00401	"Трансаглантик Фрейгърс България" ЕООД, гр. Бургас	Инджейско блато	Несебър	Бургас	Строителни материали Пясъци	35 г.	06.07.2005 г.
D - 00271	“Вая -96” ООД, гр Бургас	Акациите	Бургас	Бургас	Строителни материали Пясъци	25 г.	10.11.2004 г.

Източник: https://www.me.government.bg/files/useruploads/files/karti/eve_wgs35_nefi&gaz.pdf

По принцип, добивът на пясък от естествени находища на повърхността, включително плажовете, е евтин източник на инертни материали за строителството, Лесно достъпните с механизация плажове по нашето Черноморие, включително и прилежащите плитки крайбрежни райони, често са обект на неоторизиран, браконьерски добив. Това неминуемо води до отрицателни въздействия, не само върху конфигурацията и напречния надводен и подводен брегови профил на плажа, но и до промени във вълновата и крайбрежна циркулация и крайно негативно въздействие върху местообитанията и различните видове растения и животни.

В редица европейски страни, като Холандия, Дания, Германия, Полша и др., добивът на пясък от морето е утвърден бизнес. Българското черноморско крайбрежие, до приемливите дълбочини от 15-20 m, също е богато на пясъци пригодни за строителни нужди. Те успешно могат да се използват и за прекратяване на прякото абразионно въздействие на активизиран в свлачищно-срутищно отношение бряг и подхранване на плажове. Добър опит в това

отношение е разработеният от Дачев метод на “напречен байпас” (Дачев, 1990), успешно приложен при варненските плажове в началото на 90-те години на ХХ век, след изграждането на буните, нарушили естественият ход на развитие на бреговата линия (Дачев, 2003). Познанията за наличието и разпространението на този ресурс все още са слаби. Това налага планомерно и комплексно проучване на околната среда, включително, хидро- и литодинамичен режим, подхранващи провинции, седиментен транспорт и моделиране на измененията при евентуален добив.

Добивът на морски минерали на територията на крайбрежния район се представя от добива на морска сол, луга и използване на лечебна кал.

Добивът на морска сол, както и луга за зимно поддържане на пътищата, медицинска луга за фармацевтичната промишленост и за физикална терапия е важно производство на солниците в Бургас и Поморие. Калта е друг утаечен продукт на солниците.

Морската сол е природен ресурс с голямо значение за българския черноморски район, а началото на добива ѝ е поставено преди повече от 110 години. Тя се добива в два района, Поморийското езеро (община Поморие) и Атанасовското езеро (община Бургас). И двете солници са приватизирани през 2001 г. с условие да се запази солодобивът.

Технологичният процес се свежда до концентриране на морската вода в плитки басейни, до степен на насищане спрямо натриев хлорид, който изкрystalизира като морската сол. Солодобивът се колебае силно от климатичните особености на летния сезон. Бургаските солници се простират на общо 15 хил. дка. Разделени са на северни и южни, като помежду им минава пътят от Бургас за Слънчев бряг. В северната част на Поморийското езеро са другите действащи солници.

Бургаските солници са част от защитена територия, обявена за резерват през 1980 г., прекатегоризирана в поддържан резерват през 1999 г., Атанасовското езеро е важно орнитологично място и се опазва и по силата на Рамсарската конвенция. Намира се на прелетния път на мигриращите птици *Via Pontica*. На неговата територия са установени 333 вида птици, от тях 14 са световно застрашени, 83 са вписани в Червената книга, а 170 вида са с европейско природозащитно значение. Атанасовското езеро не замръзва през зимата, което го превръща в център за зимуващите водолюбивы птици. Солта, която се добива е с високо качество, произвежда се дори и най-скъпата сол в света, наричана “Fleur de Sel” или “Цвете на солта”.

„Черноморски солници“ АД е единствената фирма, която добива сол в България. Приходите от дейността на дружеството за 2017 г. са 7.1 млн. лв., което е с 2 млн. над предходната година, но печалбата е малка - 134 хил. лв. Солодобивът е сезонно производство и се колебае силно от климатичните особености на летния сезон. Дружеството произвежда около 40 000 тона сол годишно като само 10% от тях е готварска, която се добива в община Бургас. Останалите количества са за различни отрасли - химическия, текстилния, транспортния, машиностроителния и в хранително-вкусовия. От готварската

сол идват най-големите приходи за дружеството. „М-Поморийски солници” ЕАД се отделя като клон от “Черноморски солници” ЕООД и добива около 32-34 хил. тона сол на сезон.

Един съпътстващ природен ресурс на крайбрежните езера и лимани е **лечебната кал**. Тя е богата на редица минерали, като магнезий, хлор, калций, натрий, сулфати и други. Известни находища са Шабленската и Балчишката тузли, Атанасовското и Поморийското езеро. Докато лечебната кал извличана от Поморийското езеро се използва пълноценно в добре развития балнео туризъм в град Поморие, и тази от Атанасовското езеро в обектите на минералните бани на Бургас, то тази от северното ни Черноморие, въпреки, че не отстъпва по лечебни качества, не е пълноценно използвана, и е един резерв за развитие на целогодишен балнео туризъм.

Освен морска сол, също като вторични продукти се добива **луга** за зимно поддържане на пътищата, медицинска луга, магнезиеви соли и др.

Потенциалът за развитие на този сегмент е основно по отношение по-ефективното оползотворяване на ресурсите за алтернативни цели, предимно в медицината и фармацията. В целевата територия има функциониращи балнеолечебни бази, които използват солта и нейните производни и е възможно по-нататъшното развитие на тази дейност с привличане на допълнителен брой пациенти и туристи.

2.4. Морски транспорт

Като част от синята икономика в сектор морски транспорт са включени пътнически морски и крайбрежен транспорт, товарен морски и крайбрежен транспорт, вътрешен пътнически и товарен воден транспорт и отдаване под наем и лизинг на воден транспорт. Вътрешният воден транспорт се счита за част от синята икономика.

Тенденциите в развитието на морския транспорт в България са неблагоприятни. Той беше силно повлиян от финансовата криза от 2008 г., която оказва въздействие върху развитието на сектора в глобален мащаб. Секторът регистрира драматичен срив на навлото, което за корабособствениците означава или спиране на плавателните средства и плащане на такси на пристанището, или изпълнение на поръчки под себестойност. В същото време на пазара излезе голям свободен тонаж заради редица нови кораби, поръчани още преди кризата, и това допълнително забави възстановяването на сектора. Българските корабособственици не успяват да посрещнат добре тази дълга рецесия и много от тях или са продали корабите си, или са фалирали.

Единствената по-голяма компания - Параходство „Български морски флот“ също имаше сериозни проблеми на световния пазар и неблагоприятната икономическа обстановка се превърна в причина корабособственикът да се опита да промени условията на приватизационния договор, и по-специално да намали изискването за минимален тонаж. Другата по-голяма като приходи компания отново е свързана с БМФ. Това е фериботната „Варнафери“, създадена през 2011 г. като съвместна компания между БМФ и Параходство „Българско речно плаване“, част от бизнеса на „Химимпорт“. Корабът й „Варна“ вози по

линията Варна - порт Кавказ¹⁶.

В периода 2009-2017 г. се отбелязва понижението на обемите, като най-големият спад започва след 2012 година и достига своя минимум през 2014 г. Този факт се предопределя преди всичко от обстоятелството, че от 2008 г. настъпват промени в структурата на товарооборота, като се преминава от превози на масови товари към контейнеризирани.

По-голямата част от добавената стойност се генерира от товарния морски и крайбрежен транспорт (92,5%). Увеличението на БДС от 2009 г. се наблюдава най-вече в превоза на пътници, като през 2017 г. достига 2 млн. евро и двойно увеличение спрямо 2009 г. За същия период товарният морски и крайбрежен транспорт отбелязва намаление на БДС от 30%. Превозените товари от водния транспорт през 2018 г. намаляват с 2,7% на годишна база в резултат на по-малкото превозени товари от морския транспорт. Извършената работа също намалява до 231,2 млн. тонкилометра поради по-кратките разстояния при морския транспорт. Превозените пътници през летния сезон от водния пътнически транспорт се увеличават с 11,9%. Извършената работа също нараства с 4,6% спрямо предходната година¹⁷.

Според данните на НСИ при водния пътнически транспорт от юли до септември 2019 г. се наблюдава намаление на превозените пътници с 13,5%. Извършената работа се увеличава с 1 954,7 хил. пкм спрямо третото тримесечие на 2018 г. поради по-голямото разстояние, на което са превозени пътниците от морския транспорт. През второто тримесечие на 2020 г. при водния пътнически транспорт се наблюдава спад както на превозените пътници, така и на извършената работа съответно с 10.5 хил. пътници и 1 017.0 хил. пътничкилометра. Намалението се дължи на по-малкия брой превозени пътници от речния и морския транспорт. Превозените товари от речния и морския транспорт, които през второто тримесечие на 2020 г. са извършвали само международни превози, намаляват с 3.1% спрямо второто тримесечие на 2019 г. до 592 хиляди тона в резултат на по-малкото количество превозени товари от морския транспорт.

Товарният морски и крайбрежен транспорт е ситуиран в общините Варна и Бургас, където се разположени пристанищни терминали за обществен транспорт..

В преобладаващата част от крайбрежните общини (Бургас, Царево, Несебър, Поморие, Созопол, Приморско, Балчик, Бяла, Варна, както и община Белослав) има наличие на необходимата морска инфраструктура (яхтени пристанища) за посрещане на туристи, за практикуване на водни спортове, за дейности, свързани с пътнически морски и крайбрежен транспорт. В отделните години на анализирания период приходите от този транспорт варират значително, но през 2017 г. и 2018 г. се отбелязва определено нарастване спрямо 2016 г. С едни от най-високите приходи от пътнически морски и крайбрежен туризъм се отличава община Несебър (1 514 хил. лв. за 2017 г., НСИ), която е увеличила близо 2,5 пъти

¹⁶ https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2018/08/10/3293734_pluvat_li_korabcheta/

¹⁷ По данни на НСИ

приходите си спрямо 2016 г. и 5 пъти спрямо 2015 г. Това налага изводът за недостатъчно ефективно оползотворен потенциал на морската инфраструктура (яхтени пристанища) в останалите общини на Черноморския район.

В световен мащаб пазарът на круизни пътувания расте бързо, със среден годишен темп от 6,5%. Черно море в момента все още е относително малък пазар за сектора на круизните пътувания. Слабото развитие на този транспорт е свързано и с възможностите за приемане на големи круизни кораби в морските пристанища на страната. Кризата Ковид-19 доведе до рязък спад в развитието на круизния транспорт, като засега не са ясни перспективите за неговото възстановяване във времето.

2.5. Пристанищни дейности

Развитието на морския транспорт е в голяма степен зависимо от изградеността и състоянието на пристанищната инфраструктура. За голяма част от пристанищата за обществен транспорт са налице редица фактори, които ограничават тяхната функционалност, а именно¹⁸:

- Съществуващите характеристики на по-голяма част от пристанищната инфраструктура (кейови и тилови претоварни фронтове и складови съоръжения) не съответстват на характеристиките на отделните транспортни средства, видове товари и изисквания към технологията за тяхната обработка и съхранение.
- Дълбочините пред кейовете на много пристанища/терминали са недостатъчни и ограничават газенето/размера на посещаващите пристанището кораби. Удълбочаване пред кей над проектно заложените стойности при съществуващите конструкции на кейовите стени е невъзможно и на практика изисква ново строителство.
- От анализа на условията за достъп по вода в морските пристанища е установено, че параметрите на подходните плавателни канали, пристанищните акватории и дълбочините пред кейовете на повечето морски пристанища не винаги съответстват на тенденциите за развитие на флота и са ограничителен фактор за големината на корабите които могат да посещават пристанищата.
- Построените в началото на миналия век пристанищни съоръжения във Варна (пристанищен терминал Варна - Изток), Бургас (пристанищен терминал Бургас – Изток), са в чертите на централната част на градовете, което създава определени проблеми, както от екологично естество, така и от архитектурно-строително естество. Намирането на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда, налагат преосмисляне на концепцията за формите за използване на тези територии.

В резултат на изложеното може да се обобщи, че състоянието на морския транспорт в

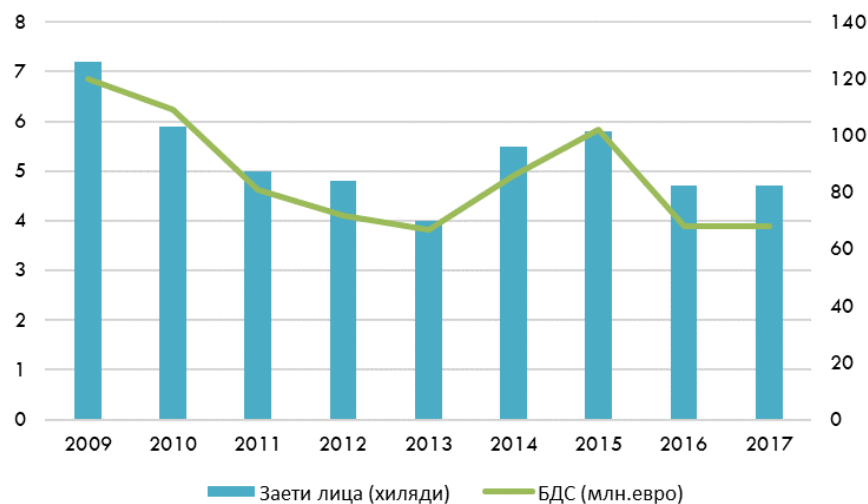
¹⁸ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030, МТИТС, 2019 г.

България в посока на неговото устойчиво развитие е незадоволително.

В ЕС добавената стойност, генерирана от пристанищните дейности, е нараснала с 24% от 2009 до 2018 г., достигайки 35,2 милиарда евро. Брутната печалба в размер на 14,6 милиарда евро е с 16% по-висока в сравнение с 2009 г. Оборътът възлиза на 91,4 милиарда евро, 39% ръст спрямо 2009 г.¹⁹ Секторът се разраства и по отношение на работните места от 2009 г. В него са включени дейностите: обработка на товари, складиране и съхранение, изграждане на водни проекти и спомагателни дейности, свързани с воден транспорт.

В България, добавената стойност за икономиката на този сектор да се оценява на едва 37 млн. евро през 2018 г. В България работните места са оценени на 4.4 хил. души (6.4% от синята икономика. Заетостта е намаляла през последните няколко години, но средната заплата се е повишила до 7.2 хил. евро през 2017 г., което е 80% увеличение. Съотношението между работните места и БДС е довело до повишаване на производителността на труда в България, достигайки 47,6 хил. евро през 2017 г., или нарастване с 21 % спрямо 2009 г., при 68,2 евро за FTE (пълно работно време) средно за ЕС през 2017 г. и намаление с 2,8% спрямо 2009 г.²⁰

Фигура 15: Динамика на работните места и БДС в сектор „Пристанищни дейности”, 2009-2017 г.



Източник: Данни от „Синята икономика на ЕС” 2019 г. (The EU Blue Economy Report, 2019)

По-ограниченият превоз на товари в българските пристанища в сравнение с останалите пристанища в Европа до известна степен се определя от затворения тип на Черно море като морски басейн. От друга страна те срещат силната конкуренция на пристанищата в международен мащаб като Констанца и Солун, които попадат в основните транс-европейски транспортни коридори Ориент-Източно Средиземноморски и Рейнско-Дунавски, като те са едни от най-големите транспортни хъбове в Източна Европа. Пристанищата Варна и Бургас също попадат в тези коридори.

¹⁹ Данни от Доклади „Синята икономика на ЕС” 2020 г. (The EU Blue Economy Report, 2020)

²⁰ Данни от Доклади „Синята икономика на ЕС” 2019 и 2020 г. (The EU Blue Economy Report, 2019 and 2020)

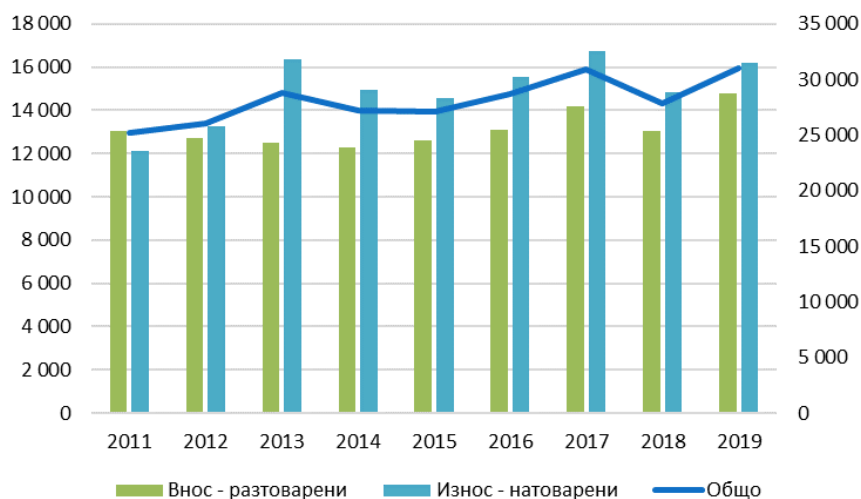
В същото време отделяните финансови средства за инвестиционна дейност от пристанищата са крайно недостатъчни за обновяване на техните товаро-разтоварни съоръжения и складови помещения и пристанищна инфраструктура.

С най-голяма обща пропускателна способност са пристанищните терминали за обществен транспорт в Бургас, като тя е с около 5% по голяма от тази на пристанищните терминали във Варна. Въпреки това трябва да се има предвид, че около 50% от пропускателните възможности в пристанище Бургас се осигуряват от възможностите на специализирания терминал за наливни товари Росенец²¹.

Капацитетът на морските пристанища за обществен транспорт е 3 551 545 т./г. и представлява едва 5,7% от общия капацитет на морските пристанища. Това е така, не само поради малкия им брой, но и защото те представляват малки пристанища, повечето от които са изградени в средата на миналия век, с характер на заводски кейови съоръжения и обслужващи за съответното производство функции²².

Досега предприетите мерки за подобряване на състоянието на пристанищата в Черно море и прилежащата им инфраструктура, не са довели до съществен ръст в количеството на превозените товари в тонове.

Фигура 16: Натоварени и разтоварени товари в морските пристанища по направления, тона



Източник: НСИ

От Фигура 16 е видно, че обработката на товари в българските пристанища за обществен транспорт е бил най-голям през 2017 и 2019 г. (31 млн. тона общо), но справка с статистическите данни показва, че все още не могат да достигнат реализирания товарооборот пред 2008 г.

Най-голямото пристанище на база оборот е „БМФ Порт Бургас. Второто по приходи пристанище отново е в Бургас. Това е „Порт България Уест“ (бившето пристанище на

²¹ Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., МТИТС, 2017 г.

²² Пак там

„Океански риболов“). През 2017 г. пристанището учетворява приходите си до 86 млн. лв. и на практика изпреварва държавното „Пристанище Варна“. Предвижда се да бъде разширено с над 300 млн. лв. европейски средства по "Механизма за свързана Европа", което включва доизграждане на кейовите стени, което ще увеличи капацитета на двата терминала на пристанището и ще позволи да влизат по големи кораби, като проектът включва и доизграждане на жп инфраструктура и подобряване на връзките с жп мрежата.

Независимо че количествените параметри на пропускателната способност на българските пристанища надвишават значително реализирания през изминалите години товарооборот и показват наличие на резервен капацитет, много от качествените параметри на предоставяните услуги не отговарят на съвременните изисквания и търсене на услугите, които най-общо се изразяват във следното²³:

- Параметрите на кейовите пристанищни съоръжения в морските пристанища не съответстват на съвременните тенденции за развитие на корабоплаването и се явяват ограничителен фактор за товародателите с голямотонажни кораби.
- Недостатъчната дълбочина на акваторията и подходите към пристанищата също ограничават достъпността за по-големи кораби.
- Територията на някои от терминалите, която е публична държавна собственост е недостатъчна и не разполага със необходимите тилови структури.
- Различната собственост на пристанищната инфраструктура за някои от пристанищните терминали - сградния фонд, складови съоръжения, претоварните и транспортните съоръжения поражда сериозна зависимост на терминалите от интересите на отделните собственици.
- Морално и физически остарелият транспортен парк и претоварната техника в пристанищата и терминалите;
- Недостатъчната специализация в пристанищата и пристанищните терминали, осигуряваща необходимите условия за претоварване и съхранение на структуроопределящите товари с адекватен капацитет, високоефективна и конкурентна работа.
- Проблеми с достъпа по суша за някои от пристанищата, които са разположени в урбанизирани територии.

В общ план, ефективността и производителността на осъществяваните дейности варират значително в различните пристанища и тези разлики нарастват през последните години. Размерите на корабите за всички сегменти (например танкери, контейнеровози) се увеличават, което води до по-ниски средни транспортни разходи и по този начин заместват по-малките. По-големите кораби обаче изискват нова пристанищна инфраструктура и

²³https://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2018/08/10/3293734_pluvat_li_korabcheta/

оказват влияние върху конкуренцията между пристанищните власти и пристанищните оператори.

За да се поддържа конкурентоспособност трябва да се инвестира в пристанищна инфраструктура. Предвид размера на корабите и товарите, инвестициите трябва да осигурят и адекватна връзка чрез пътните и железопътните линии до крайните пазари за производство и потребление. Основните направления на мерките следва да бъдат насочени към инфраструктурата, които да доведат до:

- Превръщане на пристанищата на Варна и Бургас в интермодални терминали, крайна или начална точка в страната по отношение на европейски транспортни коридори Ориент-Източно Средиземноморски и Рейнско-Дунавски. Това е свързано с изграждането на автомагистрала „Хемус“, подобряване на параметрите на пътната инфраструктура и железопътната структура, в т.ч. свързваща Варна с Русе, изграждане на автомагистрала „Черно море“.
- рехабилитация и изграждане на подходната инфраструктура до пристанищата с цел постигане на оперативна съвместимост с останалите видове транспорт;
- инвестиране в инфраструктура на пристанищата, по-специално за допълнителен капацитет и нова пристанищна инфраструктура и надстройки поради увеличаването на размерите на корабите. Предвид размера на тези нови кораби и товарите, които превозват, инвестициите трябва да осигурят адекватни връзки с пътищата и железопътния транспорт до основните пазари за производство и потребление. Това представлява важен мултипликативен фактор за пристанищните дейности.

В тази връзка се очаква да се реализират и съответни проекти. Предстои стартирането на важен проект за повишаване на конкурентоспособността на пристанище Варна, предвиждащ удълбочаването на Варненския и Белославския залив до 13,5 m, така че Варна да бъде отворена за кораби, които в момента не могат да влизат. По този начин транспортът поевтинява и прави пристанището по-атрактивно. Общата стойност на проекта се оценява на 350 милиона лева.

От гледна точка, както на синята икономика, така и на регионалното развитие, пристанищните дейности осигуряват основната инфраструктура за развитието на много други сектори, включително риболов, транспорт или морски туризъм. В този контекст пристанищата могат да действат като акселератори на икономическото и търговско развитие за съответния регион и синята икономика.

2.6. Корабостроене и кораборемонт

Според данните в Доклада за синята икономика на ЕС 2019 и 2020 г. корабостроенето е един от секторите по-силно засегнати от световната финансова и икономическа криза, характерен за всички страни-членки. Секторът се разширява бавно от последните ниски

нива през 2009 и 2013 г., когато глобалните поръчки за корабостроене спаднаха до 30-годишно дъно.

Докато в началото на 2000-те години европейските корабостроителници произвеждаха различни видове кораби, през последното десетилетие те се специализират във високотехнологични сегменти, т.е. пътнически кораби (главно фериботи и круизни кораби), офшорни конструкции и други нетоварни плавателни съдове (ONCCV), като комбинацията от тези два вида кораби сега представлява повече от 95% от книгата за поръчки. Тази тенденция е тласната от азиатските корабостроителници, подпомогнати от силна държавна подкрепа и по-ниски цени на обемните пазари (напр. Кораби за насипни товари, контейнерни кораби, танкери и товари).²⁴

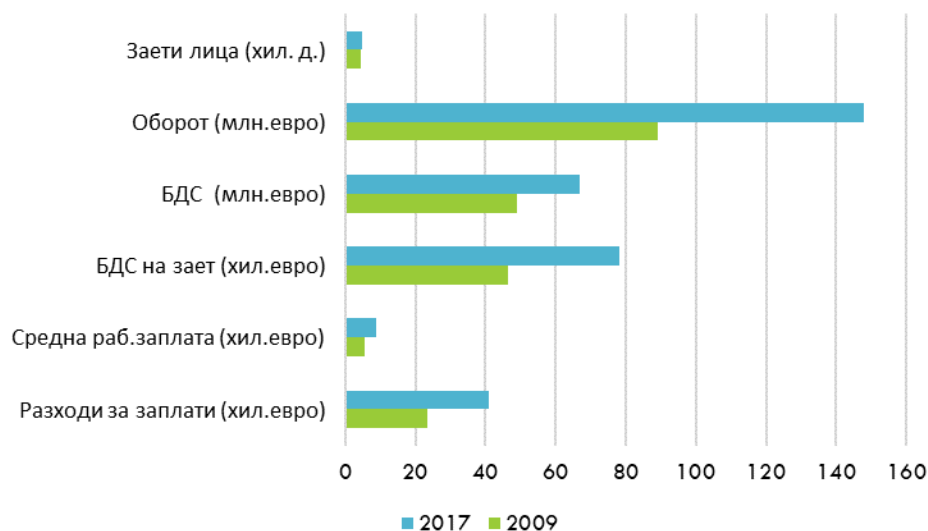
От друга страна, високотехнологичното развитие на корабостроенето в ЕС го превръщат в един от най-иновативните сектори в Европа с 9% от оборота, инвестиран в изследвания и разработки. ЕС е специализиран в сегменти на корабостроенето (круизни кораби, кораби за офшорна поддръжка, риболов, фериботи, изследователски кораби, мега-яхти и др.) с високо ниво на технология и добавена стойност. Корабостроенето осигурява активите, възможностите, технологиите и ноу-хау за различни дейности на синята икономика като риболов, транспорт, морски добив на минерали, нефт и газ, морски възобновяеми енергийни източници, аквакултура и туризъм. Това означава, че освен специфичния си принос, той има важен мултиплициращ ефект върху доходите и работните места в много сектори на синята икономика. По-голямата част от добавената стойност в корабостроенето е от дейностите нагоре и надолу по веригата, като общият ефект значително надхвърля прекия ефект и води както до развитието на други дейности с необходимото качество, така и до стимулиране на изследвания и иновации в много други области.

В България секторът Корабостроене и ремонт повишава добавената стойност с 32% от 2009 г. до 2017 г., достигайки 67 млн. евро. Оборътът възлиза на 148 млн. евро при 18% ръст спрямо 2009 г. Работните места се увеличават с 9.3% през 2017 г. Важен ръст се отбелязва в производителността на труда (49.4%) и разходите за заплати (39%), а средната годишна работна заплата достига 8.7 хил. евро през 2017 г. (увеличение със 60%).

Фигура 17: Основни показатели за развитие на сектор Корабостроене и ремонт през 2009 и 2017 г.

²⁴ Доклад „Синята икономика на ЕС” 2020 г. (The EU Blue Economy Report, 2020)

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ



Източник: Доклад „Синята икономика на ЕС” 2019 г. (The EU Blue Economy Report, 2019)

Корабостроенето и кораборемонтът генерират 9.2% от брутната добавена стойност на синята икономика и 5.0 % от синята заетост през 2018 г.²⁵ Независимо че допринася само за 0.2% за добавената стойност от националната икономика и заетостта в нея, поради високото ниво на знание, което секторът привлича и задържа, и въздействието, което осъществява по веригата на стойността, той прехвърля изисквания за технологичност и иновативност към останалите фирми, участници в тази верига. В процеса на осъществяване на своята дейност по-големите фирми ползват до 150 подизпълнители, които следва да покрият високите стандарти на сектора.

Таблица 15: Дял на сектора на корабоостроенето и кораборемонта в синята и националната икономика на България през периода 2008-2017 г., %

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Заети лица - % от синята икономика	9.0%	8.4%	8.4%	8.1%	8.3%	8.3%	8.9%	8.1%	7.4%
<i>Заети лица - % от националната икономика</i>	<i>0.2%</i>	<i>0.2%</i>	<i>0.2%</i>	<i>0.2%</i>	<i>0.2%</i>	<i>0.2%</i>	<i>0.2%</i>	<i>0.2%</i>	<i>0.2%</i>
БДС - % от синята икономика	11.4%	9.0%	7.4%	8.8%	11.6%	12.6%	9.2%	10.9%	10.2%
<i>БДС - % от националната икономика</i>	<i>0.2%</i>	<i>0.1%</i>	<i>0.1%</i>	<i>0.1%</i>	<i>0.2%</i>	<i>0.2%</i>	<i>0.1%</i>	<i>0.2%</i>	<i>0.2%</i>

Източник: По данни за България от Доклад за синята икономика на ЕС, 2019

Продуктовата специализация на сектора в България включва дейности по цялата верига - от проектирането, строителството и ремонтирането на танкери, продуктовози, кораби за насипни товари, контейнеровози, многоцелеви кораби, но и на кораби за поддръжка на водни пътища (драгажни кораби, земснаряди, т.н.); патрулни кораби, влекачи, риболовни кораби, речни кораби, кораби за смесено плаване, самоходни и несамоходни баржи,

²⁵ Доклад „Синята икономика на ЕС” 2020 г. (The EU Blue Economy Report, 2020)

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

пътнически кораби; плаващи стоманенобетонни съоръжения (понтони, кесони и др.) за пристанищни/заводски инфраструктурни проекти и т.н.

Съгласно класификацията на дейностите на синята икономика в сектора като основни дейности се включват:

- ✓ Строителство на кораби и плаващи конструкции;
- ✓ Строителство на плавателни съдове за отдих;
- ✓ Ремонт и поддържане на плавателни съдове;
- ✓ Производство на канапи, въжета, мрежи и изделия от тях;
- ✓ Производство на текстил, различен от облекло;
- ✓ Производство на спортни стоки;
- ✓ Производство на двигатели и турбини, с изключение на самолети;
- ✓ Производство на уреди и апарати за измерване, изпитване и навигация.

Много често някои от тези дейности се изпълняват от една фирма, така че тяхното отнасяне към специфичен сегмент или дейност на сектора е почти невъзможно.

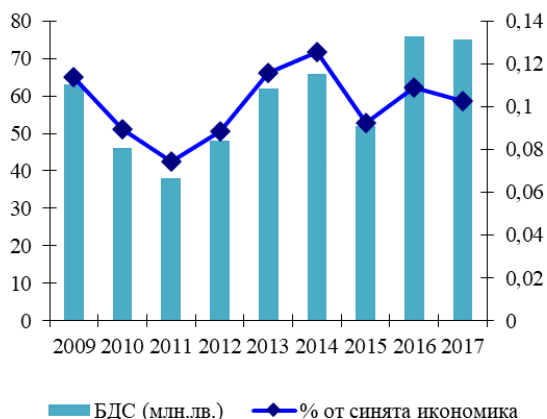
Освен индустриални фирми, в сектора се класифицират и други подкрепящи организации, проектантски организации и научни институти. Много често самите водещи фирми имат изградени проектантски и научно-изследователски звена.

Секторът мина през различни трансформации, реструктуриране и раздробяване, свързани както с протичащите процеси в националната икономика, така и поради силната конкуренция на страни като Китай и Корея. С много усилия основните фирми успяха да се запазят, като възникнаха и нови, в преобладаващата си част микро- и малки предприятия.

Като цяло секторът в България генерира брутна добавена стойност 67 млн. евро през 2017 г. Оборотът от 89 млн. евро е с 18% по-висок в сравнение с 2009 г. Броят на работните места също се увеличава с 9% спрямо 2009 г. и се определя на 4.7 хиляди души през 2017 г., голяма част от които са висококвалифицирани специалисти. Отчетеният растеж на производителността на труда за периода 2009-2017 г. е близо 50%, на разходите за заплати – с 49.4%, в резултат на което средната годишна работна заплата за периода се повишава със 60%.

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

Фигура 18: Динамика на БДС в сектор Корабостроене и ремонт, 2009-17



Фигура 19: Динамика на заетите лица в сектор Корабостроене и ремонт, 2009-17

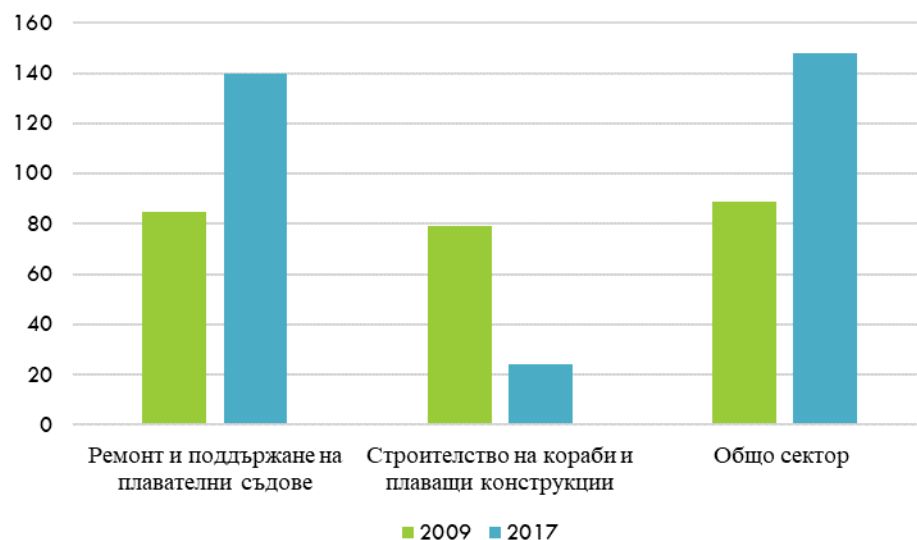


Източник: По данни за България от Доклад за синята икономика на ЕС, 2019

Наблюдава се ясно изразена тенденция на реструктуриране на сектора. Строителството на кораби и плаващи конструкции, както и строителството на плавателни съдове за отдих, намалиха оборота си със 70% през 2017 г. в сравнение с 2009 г. Тези загуби бяха уравновесени от значително увеличение на дейностите по ремонт и поддържане на плавателни съдове (+ 65%) и морското оборудване (+ 57%).

Нарастването на обемите на поръчките в кораборемонтите до голяма степен бе свързано с кризата. Някои корабособственици решават да използват момента на по-слаби поръчки и да вкарват плавателните си средства за ремонт, като клиентите са основно чужди дружества.

Фигура 20: Реализиран оборот в дейностите на сектор Корабостроене и ремонт в България, 2009 и 2017 г.



Източник: По данни за България от Доклад за синята икономика на ЕС, 2019

По отношение на местното корабостроене генерален проблем, в сравнение с големите в света от Китай и Южна Корея, е липсата на достатъчно финансов ресурс. При

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

строителството на кораби клиентът обикновено изисква от корабостроителницата определени финансови гаранции. Така преди години бизнесът в България се опита да лансира идеята за държавен гаранционен фонд, която не беше приета, тъй като по правилата на ЕС това би било непозволена държавна помощ. Това допълнително доведе до свиване на обемите на сегмента на строителство на плавателни съдове.

В таблицата е представен броят на регистрираните фирми през 2018 г. в Търговския регистър за страната, осъществяващи дейности в корабостроенето и кораборемонта. Техният брой е най-висок във Варна (74) и Бургас (22). Както бе отбелязано по-горе, отнасянето на фирмите към корабостроенето или кораборемонта е до известна степен условно, тъй като преобладаващата част от тях предлагат изпълнение и на двете дейности.

Таблица 16: Брой на регистрираните фирми, осъществяващи дейности в сектор Корабостроене и кораборемонт по общини, 2019 г.

Община	Строителство на плавателни съдове, без тези за отдих	Строителство на плавателни съдове за отдих	Ремонт и поддръжане на плавателни съдове	Производство на уреди и апарати за измерване, изпитване и навигация	Производство на спортни стоки	Производство на канапи, въжета, мрежи и изделия от тях	Общ брой
Аврен	0	0	1	0	0		1
Аксаково	0	0	3	0	0		3
Бургас	1	0	15	3	1	2	22
Бяла	0	0	0	0	0	1	1
Варна	5	1	62	4	3		74
Несебър	0	0	1	0	0		1
Поморие	0	0	0	1	1		2
Созопол	0	0	1	0	0		1
Царево	0	3	1	0	0		4
Белослав	1	0	2	0	0		2

Източник: Търговски регистър на Р България

Основното териториално разположение на фирмите на корабостроенето и кораборемонта са в Черноморския район на страната, като най-големите от тях са разположени във Варна, Белослав и Бургас.

Строителството на плавателни съдове, без тези за отдих²⁶, е локализирано в общините Варна („Булярд корабостроителна индустрия“ АД, „Ула“ ООД и др.), Бургас („Корабостроителница Бургас“ ЕООД) и Белослав („МТГ-Делфин“ АД). Броят на заетите лица е около 2 хил. души²⁷.

Строителство на плавателни съдове за отдих (спорт и развлечение) е локализирано основно в община Царево. Броят на заетите лица е 15 човека²⁸.

²⁶ Според данни от Търговския регистър (съгл. КИД-2008 – Строителство на плавателни съдове, без тези за отдих)

²⁷ Според данни от Търговския регистър

²⁸ Пак там

Кораборемонтът е най-силно представената дейност в сектора и крайбрежния район. Общата заетост надхвърля 2.5 хил. души през 2018 г.²⁹ Териториалното разположение на предприятията е в общините:

- Варна – действащите фирми са 74. Петте топ фирми са: „Терем-КРЗ Флотски арсенал-Варна” ЕООД, Кораборемонтен завод Одесос АД, „Хелленика” ООД, „Ню Проджект” ООД, „Премиер груп” ООД. Тук се включва и „Булярд корабостроителна индустрия“ АД и МТГ Делфин 1 (в частта кораборемонт);
- Бургас – фирмите са 15. Трите топ фирми са „Алпин 5” ЕООД, „Маяк – К” ООД, „Корабостроителница Бургас” ЕООД (в частта кораборемонти дейности).
- Созопол – средно предприятие „Аполониан Сий Сървисис” ООД.

В общините Несебър, Царево, Аксаково също има регистрирани микрофирми с тази дейност.

Производството на уреди и апарати за измерване, изпитване и навигация, както и **производството на спортни стоки**, са локализираны в общините Варна (7), Бургас (4) и Поморие (2). Общата заетост през 2018 г. надхвърля 200 д.³⁰

Производства на канани, въжета, мрежи и изделия от тях има в Бургас и Бяла.

Важна роля в сектора имат класификационните и проектантски организации и научни институти³¹: Асоциация „Малки кораби и оборудване”; „Български корабен регистър” АД; „Германише лойд България” ЕООД; Институт по хидро- и аеродинамика – БАН; „Вартсила ИХБ корабно проектиране България” АД; „Корабен инженеринг, проектиране и изследвания” ООД; „Лавразия” ЕООД – Варна; „Морско проектиране” ЕООД; Териториална организация на научно-техническите съюзи – Варна.

Обединението на фирмите в сектора в браншови асоциации и клъстери дава предимства за повишаване на конкурентоспособността на бизнеса, както и за неговото популяризиране, така и за търсене на съвместни решения.

Според търговския регистър понастоящем в Черноморския район в дейности на сектора оперират над 100 фирми. Голяма част от тях са обединени в асоциации (Българска национална асоциация по корабостроене и кораборемонт – БНАКК³², учредена на 28 април 2009 г.) и клъстери (Морски клъстер България³³).

Българската национална асоциация по корабостроене и кораборемонт (БНАКК) е най-голямото морско сдружение с нестопанска цел в България, в което членуват всички

²⁹ Според данни от Търговския регистър (съгл. КИД-2008 – Ремонт и поддържане на плавателни съдове)

³⁰ Пак там

³¹ Членове на Българска национална асоциация по корабостроене и кораборемонт

³² <https://www.bulnas.org/home.html>

³³ <https://www.marinecluster.com/bg/members/>

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

български корабостроителни и кораборемонтни заводи, заводи за корабно машиностроене, фирми със съпътстващи корабостроенето и кораборемонта дейности, Висшето военноморско училище „Никола Йонков Вапцаров“ (ВВМУ), Техническият университет – Варна, както и класификационни, научни и проектантски организации. Общият брой на пряко заетите работници и служители в БНАКК – фирми е над 4 300 души, като допълнително около 5000 души косвено работят по свързани с членовете на БНАКК проекти.

Продуктовото портфолио на БНАКК определя основните сегменти на развитие на сектора в България:

- Проектиране, строителство и ремонтване на кораби до 100 000 тона DWT;
- проектиране, строителство и ремонтване на танкери, продуктовози, кораби за насипни товари, контейнеровози, многоцелеви кораби, кораби за поддръжка на водни пътища (драгажни кораби, земснаряди, т.н.); патрулни кораби, влекачи, риболовни кораби, речни кораби, кораби за смесено плаване, самоходни и несамоходни баржи, пътнически кораби; плаващи съоръжения (понтони, кесони и др.) за пристанищни/заводски инфраструктурни проекти;
- корабно и общо машиностроене; проектиране, производство, доставка и монтаж на бордова, локационна и навигационна апаратура и техника; производство на ел. двигатели, машини и съоръжения; проектиране, производство, доставка и монтаж на люкови закрития;
- осъществяване на фундаментални и приложни изследвания, като FTA моделиране и анализ на морски и офшорни конструкции и механизми;
- разработване на предпроектни проучвания, изследвания и анализи; технически и работни проекти; адаптиране и доразвиване на готови проекти за строителството на кораби при условията на конкурентен корабостроителен завод, разработване на проектната документация на специализирани софтуерни програми;
- класификационна техническа компетентност, качество и услуги по целия свят.

На територията на област Варна функционира „**Български морски клъстер**“. Членове на клъстера са: Българска Морска Камара, Бул шипярдс ейджънси ЕООД, Асоциация за изследване и развитие на Черноморското крайбрежие и р. Дунав (АЧД), Варна Шип Дизайн ЕООД, Колеж по туризъм към ИУ-Варна, Марино Консултинг ЕООД, Висше военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“, Център по хидро- и аеродинамика, Институт по металознание, съоръжения и технологии - БАН, Технически Университет – Варна, Стопанска камара – Варна, Сمارт Дизайн 2006 ООД, Сени ЕООД, Пан Еуропиън Трейдинг и Инженеринг ЕООД, Навалтекс Инженеринг ООД.

Целта на дейността на БНАКК и Морския клъстер е да популяризира фирмите на сектора, да подпомогне развитието на нови високотехнологични производства, създаващи висока

добавена стойност, да привлича инвестиции в наукоемки производствени дейности, квалификацията на човешките ресурси, посочени от повечето фирми като пречка за иновациите, както и насърчаването на иновационни проекти в сътрудничество с други фирми, както с публично, така и с частно финансиране.

По-надолу са представени големите фирми на сектора.

Булярд корабостроителна индустрия АД³⁴ е най-голямото предприятие за корабостроене и кораборемонт в България, съдейки по обема на производството и размерите на корабите, които са построени или ремонтирани, използваните технологии и организацията на производството. Разположено е на площ от 410 дка, има обща дължина на кейовите стени от 1 200 m. Има няколко цеха и две докови камери, с достатъчно открита площ пред тях.

Кораборемонтен завод Одесос АД³⁵ е разположен на островната зона във Варна. Той се простира върху площ от около 320 000 m², оборудван с един сух и два плаващи дока. Общата дължина на кейовите стени е 1 153,5 m със средна дълбочина от 6,35 m. Дълбочина на пристанището варира от 5,30 m до 9,80 m. Заводът разполага със 17 подедни кранове, един от които е 100-тонен плаващ кран. КРЗ Одесос разполага с най-големия док.

Кораборемонтен завод “Терем–КРЗ Флотски арсенал – Варна³⁶ е основан през 1897 г., и се счита за пионер в корабостроителната индустрия на България. Разположен е на брега на Варненското езеро, на разстояние 30 km от Летище Варна, на 20 km от централна ЖП гара Варна, на 7 km от Фериботен комплекс и позволява безпроблемна комуникация по въздух, суша и море. Заводът има статут на **пристанище със специално предназначение**. Разположен е на площ от 617 000 m² и има обща дължина на бреговата линия 1 300 m. В „Терем-КРЗ Флотски арсенал – Варна“ ЕООД работят над 450 служители, а за всякакви допълнителни специфични дейности, заводът използва фирми-подизпълнители.

„**Бургаски корабостроителници**” АД³⁷ е най-голямото корабостроително предприятие на южното Черноморско крайбрежие. Дружеството е оператор на активи на специализирано пристанище “Бургаски корабостроителници”. Основната му дейност е строителство, ремонт и преустройство на кораби и други плавателни съдове, а като спомагателни - рязане на бракувани кораби за скрап; кейови такси; наем и други услуги. Компанията разполага с мощности, както да ремонтира, така и да строи нови кораби до 25 000 t DWT.

Корабостроителен и кораборемонтен завод „МТГ Делфин”³⁸ е разположен на северния бряг на Варненското езеро, между Пристанища Варна Изток и Варна Запад, с пряк и неограничен достъп до Черно море. От 2004 г. компанията открива център за обучение към корабостроителницата, в който досега са обучени над сто млади специалисти, а от 2007 г. е

³⁴ <https://bulyard.com/>

³⁵ <https://www.odessos-yard.bg/bg/>

³⁶ <https://www.krz-fa.com/>

³⁷ <http://www.shipyard-bourgas.com/about.html>

³⁸ <https://dolphins1.bg/wp-content/uploads/2019/01/MTG-DOLPHIN-BROCHURE.pdf>

създадено и проектантско звено. Разполага с два плаващи дока и кейови места с дължина 1 250 m.

2.7 Биотехнологии

Биотехнологиите се определят като една от най-важните области за бъдещето на синята икономика. Липсва точна класификация, но съществува ясно разделение на тяхното производство и приложение. *Морската биотехнология* използва ресурси от живи морски организми за разработва нови конкурентоспособни продукти или приложения. *Синята биотехнология* разработва биотехнологии (или биотехнологични приложения), изискващи биоресурси, събрани от морската среда.

Синият сектор за биоикономика и биотехнологии включва нетрадиционно експлоатираните групи морски организми и техните търговски приложения за биомаса. Тези организми включват макроводорасли (водорасли), микроорганизми (микроводорасли, бактерии и гъби) и безгръбначни. Водораслите и безгръбначните са важни ресурси, които потенциално укрепват секторите на биологична основа и подпомагат развитието на икономически дейности в крайбрежните райони. Въпреки че в миналото някои от тези източници на биомаса традиционно се използват като храна, фураж или торове, нови търговски приложения са в процес на разработване.

Основните приложения на биотехнологията в икономиката на ЕС попадат в четири широки групи:

- В областта на здравеопазването и фармацевтичните приложения. Усилията насочени към откриването и разработването на усъвършенствани лекарства, терапии, диагностика и ваксини;
- в областта на селското стопанство, животновъдството, ветеринарните продукти и аквакултурите, дейностите са свързани с производство на фуражи за животни, ваксини за добитък и с диагностиката на болести като СЕГ, шап и салмонела;
- в промишлените процеси и производството, биотехнологията е насочена до употребата на ензими в производството на детергенти, пулп и хартия, текстил и биомаса;
- в производството на енергия, чрез употребата на технология с микроводорасли или биомаса от водорасли за биогориво.

Подсекторът на морската биотехнология е много нов и в момента се ръководи и развива чрез национални и европейски проекти, които подкрепят и насърчават тази област. Български научни организации също участват в подобни проекти.

Все още липсват систематизирани данни за развитието на сектора в България (както и в ЕС), но могат да се отбележат някои насоки в предприетите изследвания и приложението на биотехнологиите в района:

- Лечебно приложение на лугата, която се добива в крайморските езера от морската вода, богата на редица соли. От черноморската луга бяха създадени оригиналните български препарати „Полиминерол“ и „Вулнузан“ за лечение на трудно заздравяващи рани, както и профилактичната зъбна паста „Поморин“, предназначена за лечение на възпалителни заболявания на венците. Понастоящем се правят нови опити за производство на козметика с черноморска луга, както и разработване на нови приложения. Основен участник е Лабораторията „Солеви системи и природни ресурси“ (ССПР) към Институт по обща и неорганична химия (ИОНХ), БАН, която е съставена от две работни групи – научна (ситуирана в ИОНХ - София), и приложна (ситуирана в ИОНХ - Бургас). Двете групи работят съгласувано и във взаимодействие по изпълнението на проектите на Лабораторията, финансиращи нейната дейност.
- Провеждане на терапии с лечебна кал, която се добива от крайморските езера и разширява лечебните възможности на българското крайбрежие. Практикува се в Поморие, кв. Ветрен и Атанасовско езеро (гр. Бургас), Тузлата край Балчик, с. Шабла и във Варненското езеро. Добре проучено от съвременната медицина, калолечението се явява популярен лечебен метод в морските курорти.
- Изграждане на капацитет и обединяване на ресурси и знания във водещи направления на морските биотехнологии за практическото прилагане на политиките чрез национални научни програми. В тази връзка подобни дейности се предвиждат в Националната научна програма за здравословни храни за силна биоикономика и качество на живот³⁹, която се очаква да бъде финансирана по приоритет „Продоволствена сигурност, устойчиво селско и горско стопанство, морски и вътрешноводни изследвания и биоикономика“ в рамките на Рамковата програма на Европейския съюз за научни изследвания и иновации Хоризонт 2020 (Horizon 2020: 9. Food security, sustainable agriculture and forestry, marine, maritime and inland water research and the bioeconomy) и бъдещата Рамкова програма Хоризонт Европа.
- Мащабно изследване от учени от Медицинския университет във Варна, което ще провери полезните съставки на черноморските водорасли, по-специално на пет вида водорасли (един вид червени водорасли, два вида зелени, и два кафяви).
- Подкрепа на идеи за развитие на ферми за водорасли, свързано с редица изследвания относно качествата и приложенията на водораслите в Черно море и тяхното аквакултурно производство.

Финансирането е основен проблем за малките и средните предприятия, участващи в синята биотехнология. При липса на лесен достъп до инвестиции, публичните фондове могат да

³⁹ Национална научна програма за здравословни храни за силна биоикономика и качество на живот

работят в сътрудничество с изследователи в университети или по-големи индустриални компании.

Европейската комисия подкрепя иновациите, като комбинира местни действия с местни подходи. Към 2020 г. 12 държави-членки и 53 региона представят връзки със Синята биотехнология в своите стратегии за интелигентна специализация. В повечето случаи морските биотехнологии се споменават като фокус на научните изследвания или съответната технологична област, а не като приоритетна област. Тези области на изследвания включват: решения за индустриални морски водорасли, оцветител за козметика, биопластика, биорафинерия за водорасли и използване на продуктите за производство на протеини, торове и биопластмаси, развъждане и размножаване на водорасли, хранителни добавки, технология за перорално доставяне на лекарства, хранителни добавки, медицински изделия, фармацевтични съставки, биокомпозитен материал от мъртви листа от морска трева, изсушена мида на прах за миди, фуражи и торове и други.⁴⁰

3. Кризата Ковид -19 и първоначални въздействия

Според предварителна оценка, направен в Доклада за синята икономика на ЕС (2020) базирана на информацията, налична в началото на април 2020 г., секторите, които се очаква да пострадат по-силно и с по-бавно възстановяване, са: крайбрежен туризъм, корабостроене и ремонт и морски неживи ресурси.

Таблица 17: Прогнози за възстановяване на секторите на синята икономика

Сектори	Първоначално въздействие	Път на възстановяване
<i>Установени сектори</i>		
Крайбрежен туризъм	Силно	Силно забавяне
Морски живи ресурси	Силно	Забавяне
Морски неживи ресурси	Средно	Бързо
Пристанищни дейности	Силно	Бързо
Корабостроене и ремонт	Средно	Забавяне
Морски транспорт	Силно	Бързо
Морска възобновяема енергия	Силно	Бързо
<i>Появяващи се сектори</i>		
Синя биоикономика	Силно	Бързо
Океанска енергия	Слабо	Бързо
Обезсоляване	Слабо	Бързо
Морска отбрана	Слабо	Бързо
Кабели	Слабо	Бързо
Изследвания и образование	Слабо	Бързо
Морско наблюдение	Слабо	Бързо

⁴⁰ Доклад за синята икономика на ЕС, 2020, ЕК

Източник: Доклад за синята икономика на ЕС, 2020 г., ЕК

Очаква се секторите да претърпят сериозни първоначални въздействия, но морският транспорт, пристанищните дейности, морската възобновяема енергия и синята биоикономика вероятно ще се възстановят значително по-бързо. Повечето от нововъзникващите сектори се очаква да претърпят незначителни въздействия и да покажат бързо възстановяване.

4. Обобщени изводи от анализа на морските икономически дейности

В заключение, по-надолу накратко са обобщени основните изводи от анализа на синята икономика в България:

- Широкият спектър от морски дейности в България определя важната функция на Черно море като източник на икономическо развитие и заетост (2% от БВП и 2.5 % от заетостта в страната като пряк ефект).
- Синята икономика е фактор за поддържане на жизнени крайбрежни райони на страната.
- В същото време, развитието на синята икономика в крайбрежните райони до голяма степен е фактор за небалансирания пазар на труда (сезонност, липса на квалифицирани кадри, значителен дял на лицата, които не са приобщени към пазара на труда в района).
- Конфликтното използване на морските ресурси с оглед развитието на отделните морски дейности съществува в отделни зони.
- Все още потенциалът за развитие на технологични и високоефективни устойчиви морски дейности е неоползотворен и целта за подкрепа на този тип дейности се превръща в доминираща в политиката за развитие на сектора.
- Силната външна конкуренция, свързана с развитието на морските сектори, е фактор, който налага адекватно и гъвкаво съобразяване с факторите на външната среда и пазара.
- Основните заплахи в развитието на морската икономика са свързани с:
 - Продължаващо замърсяване на Черно море;
 - Климатични промени;
 - Външни конфликти и кризи в развитието на световната икономика.
- Всички основни морски дейности имат потенциал за растеж, чието реализиране показва нужда от целенасочени интервенции във всички области на политиката за развитие на секторите на синята икономика.

ТОМ 11. МОРСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ ДЕЙНОСТИ

- Адресирането на комплекса от взаимодействия между изследователи и бизнес и развитие на научен подход към базирани на знанието процеси на вземане на решения в синята икономика е фактор с висок потенциал за стимулиране на растеж.
- Насочването на развитието/засилването на технологични клъстери/зони/квартали, които да играят роля в трансформирането на научни резултати в икономически и социални ползи, ще позволи заемането на по-добри и по-престижни позиции в глобалните позиции на отделните сектори на синята икономика.
- Създаването на планови и устройствени предпоставки за балансирано развитие на успешна устойчива морска икономика, като се вземат предвид социално-икономическите аспекти и адекватната защита на уязвимата морска екосистема, ще осигури реална възможност за устойчиво развитие на синия сектор на икономиката в страната.
- Изграждането на междусекторни (и трансгранични) синергии в развитието на морската икономика остава предизвикателство, което може да увеличи значението на сектора в общите икономически резултати.
- Ефективното използване на подкрепата от ЕК за развитието на синята икономика и насърчаването на синия растеж ще подобри модернизирането и повиши „синия” растеж.

ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ

Годишен доклад за усилието през 2018 г. за постигане на устойчив баланс между риболовния капацитет и риболовните възможности, ИАРА, декември 2018 г.

Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., МТИТС, 2017 г.

Информационна система на ИАРА

Национален стратегически план за аквакултурите в България 2014-2020

Национален статистически институт

Програма за морско дело и рибарство 2014-2020 г.

Регистър на разрешенията за търсене и проучване (актуален към 12.09.2019 г.),
Министерство на икономиката

Ситуационно-перспективен анализ риба и други водни организми през 2017 г. и перспективи за 2018 г., Министерство на земеделието, храните и горите

Ситуационен анализ на състоянието на сектор рибарство в България (окончателен вариант), юни 2020, Обединение "Ира-Стратегма"

Търговски регистър на Република България

Economic Report of the EU Aquaculture sector Икономически доклад на сектора на аквакултурата в ЕС (STECF-18-19) 1/10/19

The 2019 Annual economic report on the EU fishing fleet (STECF 19-06)

The EU Blue Economy Report, 2018, Commission for Environment, Maritime Affairs and Fisheries, EC

The EU Blue Economy Report, 2019, Commission for Environment, Maritime Affairs and Fisheries, EC

The EU Blue Economy Report, 2020, Commission for Environment, Maritime Affairs and Fisheries, EC