

МИНИСТЕРСТВО НА ОБРАЗОВАНИЕТО И НАУКАТА



ВАРНЕНСКИ СВОБОДЕН УНИВЕРСИТЕТ
„ЧЕРНОРИЗЕЦ ХРАБЪР“

ФАКУЛТЕТ „МЕЖДУНАРОДНА ИКОНОМИКА И
АДМИНИСТРАЦИЯ“

КАТЕДРА „АДМИНИСТРАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ“

проф. д-р инж. Красимир Иванов Ениманев

**„Инфраструктурна осигуреност
на устойчивото развитие“**

АВТОРЕФЕРАТ

за присъждане на научната степен
„Доктор на науките“

Научна специалност:
“Организация и управление
извън сферата на материалното производство”

Варна, 2014 г.

Дисертационният труд е обсъден на разширен катедрен съвет на г. и е насрочен за защита пред Научно жури по **Организация и управление извън сферата на материалното производство** към **Варненски свободен университет „Черноризец Храбър“**, Факултет „Международна икономика и администрация“, катедра „**Администрация и управление**“.

ВСУ „Черноризец Храбър“ е акредитиран от НАОА и има програмна акредитация (Решение от 25.03.2008 г.) за обучение по образователна и научна степен „доктор“ по научна специалност „**Организация и управление извън сферата на материалното производство**“.

Данни за дисертационния труд:

Брой на страниците: 425

Брой на илюстрациите, фигури и таблици: 15 таблици; 30 фигури

Брой на литературните източници: 260

Брой на приложенията: 1 в обем от 83 страници

Автор: проф. д-р инж. Красимир Иванов Ениманев

Заглавие: Инфраструктурна осигуреност на устойчивото развитие

Рецензенти:

Формат: 70/100/16

Тираж: 20 броя

Печатни коли: 14

Излязла от печат на 11.06.2014 г.

Печатна база: „**Крисан-С**“ ЕООД

УВОД

Светът и човешкия род, откакто съществуват наред с делничните грижи, винаги са отправяли поглед „напред“ за своето бъдеще, за своето „развитие“ и „растеж“. Отделяни са грижи, търсени са пътища и възможности, залагано е на фактори, инструменти, механизми за осигуряване и гарантиране на това развитие – както твърди още през 1956 г. основоположникът на неокласическата теория за икономическия растеж и носител на нобелова награда за нея Робърт Солю.¹ Още повече сега, в началото на XXI век и при наложените от световната криза, рецесия, стагнация, ниски темпове, светът търси възможности и резерви за своето макар и минимално, но устойчиво и с перспектива развитие, както и за неговата осигуреност.

Стремежът на хората да си поставят нови и все по-високи цели винаги е водел до намиране на по-рационални за времето си и адекватни за конкретната ситуация икономически и управленски модели. Дори и при тяхното терминологично разнообразие от концепции, теории, парадигми или подходи, чрез тях винаги се представят нови пътища и решения за управление и развитие, целящи повишаване и на тяхната ефективност.²

Общопризната констатация е, че в съвременния свят и неговото развитие процесите се динамизират и придобиват рисков характер. От разчитане и вяра във възможностите на мениджмънта за предсказване на бъдещи събития и контрол над тях се прибягва към търсене на нетрадиционни решения, гъвкава ориентация и бърза адаптация към външната среда.

Решаването на териториалните и регионалните проблеми в началото на XXI век поставя изисквания за управлението им не само към националните правителства, но и в глобален мащаб. Развитието на теорията и практиката през последните десетилетия неотстъпно се концентрира върху проблемите за урбанизация, управление на миграционните потоци, районирането, формирането на структурата на регионалните икономики в съответствие с природния и демографски потенциал по страни и райони, за тяхната инфраструктурна изграденост и осигуреност.

Република България, една от най-бедните и с бавни темпове развиваща се страна на Европа. Тя извърши необходимата подготовка, извоюва желаното доверие да бъде приета и вече седем години е пълноправен член на Европейския съюз. Амбицията и желанието с Европейска помощ тя да закрачи с темповете на развитие и растеж на ЕС бяха затруднени от световната финансова и икономическа криза и по много показатели тя продължава да заема предпоследно място в европейското семейство.

Седем години членство и много други нови факти дават основание за делова равностметка в настоящия труд. В личен план се търси баланса между

¹ Solow, R. A Contribution to the Theory of Economic Growth. Quarterly Journal of Economics 70 (1). 1956. DOI: 10.2307/1884513 (<http://dx.doi.org/10.2307/1884513>). с. 65 – 94.

² Вж. Национална стратегия за регионално развитие. С., 2005.

пожеланите неща и тяхното събъждане. В политически и особено икономически план се претегля постиганото спрямо поставените цели. Още при мобилизацията за сближаване се поеха обещания за достигане на високи върхове, но резултатите не потвърждават, че обещанията са изпълнени. Очевидно трябва да се отдели внимание като начало на едно изследване и на първия посочен парадокс.

Един кратък обзор на състояние, програми, инициативи и проектни дейности за развитие и растеж в държава, преминаваща през един от най-динамичните и предизвикателни периоди по трудния път на социалния икономически преход дава основание за сравняване на вече доказани възможности с тези през 2013 г. и с Европейската стратегия до 2020 г. Съзнавайки ясно променящата се действителност и състоянието на световна криза, Р България продължи да прецизира ролята си на надежден и ефективен глас на развитието, като разчита на помощ и подкрепа, за да прераснат възможностите на членството в Европейския съюз и новия международен статут на страната в по-добри перспективи и по-добър избор.

В България глобалните цели на хилядолетието бяха адаптирани към условията на страната в преход, работеща да постигне нива на развитие като тези в държавите-членки на Европейския съюз. По време на срещата на върха в Ню Йорк през 2005 г. България потвърди своята ангажираност да работи за постигане на целите на хилядолетието до 2015 г., а сега и за реализиране на Стратегия 2020.

Както се вижда от изложеното, възможности и опит у нас за устойчиво развитие и растеж има за не малък период от преди няколко години.

Ако се допусне икономиката ни да продължава да се срива, а развитието и растежа са минимални, означава да се стигне до криза на целия политически режим и нейните прояви могат да бъдат много силни и експлозивни. Натрупаните проблеми без съмнение не могат с лекота да бъдат регулирани и решени. Икономическият растеж с желаните темпове трябва да се възвърне. Само с една умерена и гъвкава фискална политика, обърната с лице към стимулиране на икономическия растеж чрез нови инфраструктурни и публични проекти и нови работни места, както и силни и точни структурни реформи – всички те могат да бъдат ключовите фактори за това България да тръгне успешно по пътя на възстановяване и развитие на своята икономика.

Само маркирани тези същностни съображения за развитие и растежа в икономиката, могат да бъдат една добра изходна база за да се насочи вниманието за изследване, анализ и оценка на един от факторите за тяхната устойчивост и ефективност, какъвто е инфраструктурата, с нейната изграденост и осигуреност. Най-общо инфраструктура са всички необходими съоръжения и средства, които обслужват непряко икономиката и живота. Възникнал и въведен като военен термин за обозначаване на всички средства при пренасяне на войските, той придобива растяща гражданственост след втората световна война и се използва за означаване на съоръженията, които подпомагат произ-

водствените и обслужващи дейности в съвременното общество, т.е. той придобива важно икономическо значение. Сега на инфраструктурата обяснимо много се залага и разчита, от нея много зависи състоянието и развитието във всеки сектор и дейност, т.е. основателно понякога се твърди, че тя е „всичко във всичко“ и без нея е трудно и дори невъзможно. Състоянието на инфраструктурата в Р България бе и е едно от важните условия за приемането ни в ЕС. Всичко това бе основният мотив и аргумент да се насочи вниманието в настоящото изследване към „**инфраструктурната осигуреност на устойчивото развитие**“.

Избор на темата на дисертационното изследване. След изследване и публикуване на становището за инфраструктурната изграденост на територията, където се разработват аспектите за инфраструктурата като база за регионално и устойчиво развитие, логично е сега да се изследва и неговата инфраструктурна осигуреност. Цялото това направление с фактори и аспекти трябва да бъде изследвано, оценено и стратегически насочено.

Инфраструктурната осигуреност все повече става не само полезен, но и крайно необходим фактор за осигуряване на устойчивото развитие при толкова съществуващи пречки, бариери, трудности.

Основание за реализиране на това изследване е състоянието на инфраструктурата и нейното използване за осигуряване на желаното устойчиво развитие, особено след пълноправното приобщаване на Р България в ЕС и с общи усилия да се излиза от финансовата и икономическа криза, както и по най-бърз начин да се преодоляват нейните последици, за да се гарантира желаният и необходим устойчив растеж.³

Вниманието и заниманието с проблемите на устойчиво развитие след влизането ни в ЕС и използването на всички възможни фактори и инструменти е винаги актуално, но сегашното състояние на страната, регионите и общините и техните труднопреодолими проблеми, го правят съдобно важно.

Онова, което стои в основата на настоящия труд е определена гледна точка към проблематиката на инфраструктурната осигуреност на развитието и растежа, която въпреки постоянния интерес към нея е **останала и все още остава сякаш не достатъчно оценена и изследвана**. В това отношение у нас е налице социална поръчка, насочена към механизмите и тенденциите за работа и използване на инфраструктурната осигуреност в териториите и АТЕ, като инструмент и фактор за устойчивото им развитие. Успешният отговор на това обществено очакване би допринесъл за оптимизиране на механизма за управление и ефективно използване на тази инфраструктурна осигуреност в националната и териториалната икономика, в административно-териториалните единици, за по-рационалното и пълноценно използване фондовете на ЕС при излизането от кризата и устойчивото по-нататъшно развитие.

³ Вж. Борисов, Б. Устойчиво развитие. АИ „Д. А. Ценов“. Свищов, 2012.

Архитектонично дисертацията е построена в три глави:

Първа глава: изходна концепция на изследването.

Втора глава: аспекти и взаимовръзка между „инфраструктурна изграденост“ и „инфраструктурна осигуреност“ за устойчиво развитие.

Трета глава: насоки и перспективи за инфраструктурната осигуреност на устойчивото развитие.

Разработката е в общ обем от 425 страници и съдържа: Увод; Три глави; Заключение; Приноси на изследването; Използвана литература, включваща 235 източника, които са цитирани в дисертационното изследване. Използваните литературни източници са структурирани в 4 основни раздела: нормативни документи на български език – общо 74, нормативни документи на чужд език – 32, специализирана литература – 129 и на чужд език – 16, публикации в интернет – 9 и най-вече в електронни сайтове на официални институции.

Структурата на дисертационния труд е подчинена на изискването да се разкрие в достатъчна степен сложната, многоаспектна и динамична същност на проблематиката за устойчиво развитие на основата на инфраструктурна осигуреност в общините и регионите. Тя е подчинена и на изискването да се докажат избраните цели и задачи, а така също и на използваните методи и подходи на изследване. Използвания богат фактологически материал, съобразен с толкова изследователски труд, обективно налага и неговия обемист анализ, изводи, оценки, обобщения, а като цяло обема от 425 страници на дисертационния труд. Прави се опит в него да се изследват съвременните проекции на устойчивото развитие в общините и регионите на основата на инфраструктурна осигуреност, да се анализират техните предимства и недостатъци и да се предложи усъвършенстване на досегашната работа с инфраструктурните проекти и модели за да се постигнат и по-високи резултати, водещи до по-висока социално-икономическа ефективност.

I. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

В дисертационния труд се изследва един съвременен и особено важен проблем за устойчивото развитие в условията на криза на основата на инфраструктурна осигуреност, като инструмент и фактор за такова развитие.

Актуалността на изследването е свързана с промените през последните на миналото столетие и първите десетина година на новото у нас, в Европа и света. Процесите на демократизация се съпътстват с неизползвани възможности за устойчиво развитие и проявяваната пасивност или безпомощност от местните органи на властта и местната администрация, от задържане на възможностите, действията и грижите на местното самоуправление. Именно затова и фокусът на тази разработка е съсредоточен върху изясняването на работното определение за понятието “устойчиво развитие” и **върху механизма, който то използва за просперитет в административно-териториалните единици и региони**. Научните интереси са насочени към изследване на състоянието и темповете на развитие в конкретните територии и териториални

единици, тъй като досега научното и политическо внимание бе насочено основно към националното и международното, към световната криза и неизползваните възможности за развитие и просперитет.

Научното изследване на състоянието на устойчив растеж в конкретните територии, административно-териториални единици и региони, изисква не само задълбочен анализ на историческите промени в политическата и управленска област, но и проследяване на специфичните традиции в страната по отношение неговото осигуряване. То следва да се съобразява с условията на уникалния преход от тоталитарно към демократично управление, конкретно изявата на неговата действеност и иновативност при решаването на важния проблем – **устойчиво развитие на административно-териториалните единици и неговата инфраструктурна осигуреност**. За съжаление, не съществува универсална теория, както и не съществува готов модел с неговите организационно-правни аспекти за работа на териториалните органи и териториалната администрация в единодействие с Европейските институции. Именно тези празноти стимулираха научния интерес на автора за провеждане на дисертационно изследване и разработване на настоящия научен труд.

Степен на разработеност на темата. Тематиката на криза, растеж и развитие у нас, в най-общ план вече е необятна, особено ако се включат и текстовете в публичния печат, както и изявите в електронните медии. Десетки са конференциите и кръглите маси, дискусиите по един или други въпроси на излизане от кризата и устойчив просперитет, като по-голяма част от тях предлагат в последствие публикации на изнесените доклади. Ако към тази продукция се прибавят и умножаващите се блокове и сайтове, свързани пряко или косвено с устойчивото развитие, ще видим, че действително става дума за необятно количество текстове по развитието на страната, но и недостатъчно за това в административно-териториалните единици.

Запознаването с такива текстове много бързо показва техния най-често конкретен характер и сравнително ограничения интерес в тях към методологически и стратегически аспекти на устойчивото развитие. Може да се каже, че с малки изключения отсъстват опити за структуриране на процесите. Без да се генерализира това впечатление следва да се подчертае, че то не е случайно за последните двадесет години.

Същевременно съществен принос в разработването на въпросите на устойчивото развитие има и висшето образование. Годици наред у нас се преподават дисциплини и се подготвят специалисти от висшия профил по различни аспекти на икономиката и развитието в национален и териториален аспект.

С настоящия труд искаме да подложим на изследване и критичен анализ организационно-правните аспекти на устойчивото развитие в административно-териториалните единици и неговата инфраструктурна осигуреност. Дисертационният труд се вписва в общия стремеж да се търсят адекватни форми за усъвършенстване на управлението и за положителни промени в сферата на изли-

зане от кризата и устойчиво развитие на основата на добри проекти. Той е пряко адресиран към администрацията и обществените формирания в административно-териториалните единици.

Значимостта на настоящото изследване се определя от специфичните условия, малкия опит и дори принизеното внимание от администрацията в тези единици за организиране на населението, държавните и частни фирми, при използване на възможности и резерви за преодоляване на кризата и устойчиво, макар и с малки темпове развитие.

Мисията на изследването е да изведе и насочи вниманието именно към механизмите и организационно-правните аспекти на устойчиво развитие при инфраструктурна осигуреност въз основа на ефективни публични проекти.

Тезата на изследването е, че инфраструктурната осигуреност на устойчивото развитие изисква разработване на адекватна концепция и механизми, реализацията на които, да се осъществи и на основа на подкрепа от Европейските фондове в отделните региони на страната.

Доказателства на основната теза на изследването е резултат от проверка и потвърждаване на следните частни тези:

1. ефективната работа с инфраструктурната база и нейното най-рационално използване трябва да е постоянна грижа и отговорна задача на всички местни публични администрации;

2. действащият механизъм на работа с инфраструктурната база и инфраструктурните проекти, както и неговото качество и ефективност не е на необходимото и желаното равнище, а организацията и управлението на работата с проекти трябва да се подобряват;

3. административният капацитет и професионализъм в работата с инфраструктурните проекти и инфраструктурната база на местните органи и техните администрации може и трябва системно да се обогатява и повишава;

4. устойчивото развитие може и трябва да се осигурява и чрез подобряване на работата с инфраструктурна изграденост, за да се използва тя като негова качествена и ефективна осигуреност.

Целта на изследването е чрез проучване на научното богатство в инфраструктурната осигуреност, както и на нормативните актове и дейността на институциите да се предложи концептуална рамка и механизми за работа на органите на управление.

Като подцели могат да се представят в синтезиран и систематичен вид:

✓ изясняване и уточняване на категориите “инфраструктурна осигуреност” и “устойчиво развитие” при сегашните условия и изисквания;

✓ оценяване на системата за работа с инфраструктурната база и постигане на устойчиво развитие в административно-териториалните единици (най-вече в общините);

✓ анализирани на правно-нормативните актове, регламентиращи дейността за устойчиво развитие на основата на инфраструктурна осигуреност и инфраструктурни проекти;

✓ посочване и анализиране на негативните фактори, влияещи върху качеството на дейността за устойчиво развитие в административно-териториалните единици;

✓ определяне на основните измерения на устойчивото развитие в общините;

✓ управление на системите за работа с инфраструктурната база и нейната осигуреност за постигане на устойчиво развитие в конкретната територия или административно-териториална единица.

Обект на изследването са съществуващите структури и организация на работа с инфраструктурна база и инфраструктурните проекти за устойчиво развитие на общините в конкретните територии и административно-териториални единици.

Предмет на изследване в дисертационния труд е състоянието на инфраструктурната база и инфраструктурните проекти за устойчиво развитие на АТЕ, както и взаимовръзката им с концепциите за устойчиво развитие на отделните територии и обществените отношения, които благоприятстват или противодействат на инфраструктурната осигуреност на устойчивото развитие.

Обхват на изследването:

✓ теоретичен – включващ изследване на научни трудове, авторски становища, нормативни актове и теоретични концепции за работа с инфраструктурната база и постигане на устойчиво развитие;

✓ времеви – включващ националното законодателство, както и дейността на различните институции, организации и граждани за периода 2000 – 2013 г.;

✓ икономически – включва обработка и анализ на икономическа информация за инфраструктурни обекти;

✓ количествен – включващ обработка и анализиране на информацията от проведените изследвания.

Методологическа основа. Изследването представлява анализ на натрупания опит в структурирането и организацията на дейността за работата с инфраструктурната изграденост и осигуреност за постигане на устойчиво развитие в отделните административно-териториални единици и най-вече в общините. Установено бе, че в едни общини и области има изградена цялостна система за работа със стратегиите за инфраструктурна изграденост и осигуреност в икономиката и контролът на тяхното изпълнение в стремежа за устойчиво развитие.

Научният труд е построен върху умерен баланс между частно-предметния подход и структурно-системния анализ.

Методи на изследването са:

✓ Изучаване на документи.

✓ Методът на беседата, който се оказва много ефективен за изследването. Всяка беседа бе проведена по предварително изготвен план. Чрез този метод

се получиха непосредствени и опосредствани отговори, които бяха прецизно анализирани. Интервюирани бяха и ръководители на девет общини и някои области.

✓ Методът на контент-анализ. Чрез него бяха анализирани нормативни актове, справки, планове, доклади, литературни източници, авторски възгледи, заявителски материал, публикации в средствата за масово осведомяване, социологически изследвания и др.

✓ Методът на наблюдението. Чрез специално организирано наблюдение се събра непосредствена информация за работа с инфраструктурната база и осигуряване чрез нея темповете на развитие и растеж.

✓ Методът на експеримента е метод на изследване, в процеса на който се създадоха необходими и достатъчни условия за проявяване и измерване интересуващите ни връзки между държавните институции, фирмите, гражданските обединения и гражданите.

✓ Методът за обобщаване на независимите характеристики. При него творчески е анализирана оценката за дейността на общинските органи и администрацията, дадена от държавните институции, гражданските обединения и гражданите за работа с инфраструктурната база и нейното развитие, модернизиране, както и реализиране за постигане на устойчиво развитие.

✓ Корелационен анализ за проучване на отношенията между индикаторите и клъстерен анализ за откриване на тяхната структура.

✓ Количествен анализ.

Историографията, която е използвана в проследяване развитието на работата за инфраструктурна изграденост и осигуреност и постигане на развитие в административно-териториалните единици, отразено в творчеството на утвърдени автори и анализирането на значими за обществото източници на теорията на управлението, философията, социологията и правото.

Теоретични основи на изследването са чужди и наши теоретични възгледи и нормативни актове за инфраструктурата и използването на Европейските фондове в административно-териториалните единици и общо за страната, както и концепциите за ефективна дейност по осигуряване на устойчиво развитие на основата на инфраструктурната осигуреност и качествени инфраструктурни проекти.

Емпирична основа на научното изследване, след направен анализ на получената информация от проучването на:

✓ дейността на областните администрации и техните управители в Русе, Разград, Шумен, Добрич, Врана, Велико Търново, Плевен, Габрово;

✓ дейността на общинските органи и администрации в тези области;

✓ дейността на Дирекция “Пресцентър и връзки с обществеността” за периода от 2000 до 2012 г. – главно публикациите и журналистическите материали в средствата за масово осведомяване, засягащи проблемите на работа с инфраструктурната база и постигането на добри темпове на развитие;

✓ средствата за масово осведомяване в изброените области на Североизточния и Централния северен, или по-точно материалите, отразяващи дейността на общинските и областни администрации за 2000 – 2012 г.

Организацията и привечдането на цялостната дейност за работа с инфраструктурната база и инфраструктурните проекти за постигане на развитие в административно-териториалните единици (общините) има теоретическо и практическо значение. Опознаването и изучаването им могат да представляват научен практически и познавателен интерес.

Научната значимост и новост на изследването тук е, че:

✓ се доизяснява и обогатява съдържанието и спецификата на понятието “инфраструктурна осигуреност” и “устойчиво развитие“ на общините;

✓ конкретизира се определението на понятията “публично-частно партньорство”, “риск”, “развитие” и “растеж”;

✓ разработва се механизма на единодействие между местните органи, местната администрация и другите обществени институции за по-добра работа с инфраструктурната база и постигане на устойчиво развитие в общините;

✓ предлага се нова концепция за повишаване и гарантиране на устойчиво развитие в конкретната територия като се извеждат тенденциите в състоянието и развитието инфраструктурната база и осигуреност в общините.

Практическа ползност и приложимост. Резултатите от изследването на инфраструктурната осигуреност са използвани в разработването на поредица от практически мерки и изисквания, които са поставени на вниманието на местните административно-управленски екипи в административно-териториалните единици, с които е работено. Резултатите от изследването на автора във връзка с разработването на дисертационния труд са използвани за актуализация на учебните програми и планове за обучение в Русенския университет „Ангел Кънчев“. Поставени са в учебния процес на вниманието на обучаваните студенти: бакалаври, магистри и докторанти.

Апробация на резултатите е направена чрез представянето им на целеви групи и пилотно приложение в мултифакторен модел. Методите на изследването и резултатите от него са представени на семинари, конференции и лекции. Публикувани са две самостоятелни монографии, две обемисти студии, изнесени са 12 научни доклади, отпечатани като статии в научни трудове и сборници на международни конференции, симпозиуми и заключителни етапи на разработвани наши и международни проекти.

Настоящото изследване е нов и при новите условия опит в нашата литература за изследване, разработване и оценяване на работата с инфраструктурата и използването на инфраструктурната осигуреност за постигане на устойчиво развитие. Въз основа на установеното действително положение и на установените тенденции и състояние, **ще се предложи нова концепция за устойчиво развитие и пътищата за неговото подобряване на основата на инфраструктурна осигуреност в административно-териториалните единици, конкретно в общините.**

Цялото няколкогодишно изследване, отделните публикации по конкретните аспекти на работата с инфраструктурната база за устойчиво развитие на общините, настоящият обобщаващ авторовите усилия дисертационен труд, са предназначени за тях – хората, които трябва да живеят, да се трудят и да оцеляват при новите социално-икономически условия днес и утре. Предназначени са и за действащите местни органи за самоуправление на административно-териториалните единици, осигуряващи ефективна инфраструктурна изграденост и осигуреност за ефективно и устойчиво развитие.

II. СЪДЪРЖАНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Структурата и съдържанието на дисертационния труд включва няколко основни направления.

Увод с обща характеристика на дисертационния труд. В него е обоснована актуалността, значимостта и практическото значение на темата. Формулирани са работната хипотеза, предметът, обхватът и методите на изследването. Посочени са целите и задачите, които изследването си поставя, неговия обект и предмет.

Възприет е научен стил на изложение, позволяващ краткост и яснота както в целия текст, така и при формулирането на обобщените изводи към всяка част на дисертационния труд.

При изследването на конкретните задачи, наложените поради непълно официална информация по някои аспекти, методически ограничения, са посочени конкретно и ясно. Мотивира се пътя, който ще се следва, отбелязва се сложността на разглежданите проблеми и ограничителите пред анализа и непосредственото прилагане на неговите изводи.

Всяка една от главите решава определен проблем от приложното поле на дисертацията и търси в него изпълнението на трите изследователски задачи. Въпреки, че проблемната ориентация на структурно-логическата схема на изследването не съответства на преобладаващата практика в структурата ясно да се разграничава теоретична, емпирична и приложна част, тя е възприета заради спецификата на анализа: голямо разнообразие от свързани помежду си проблеми, отсъствие на обща теория за обяснението им, зависимост на теоретическия подход към определен проблем от практическите изводи по предходните проблеми в структурата на изследването и необходимост за системност в изложението.

ГЛАВА ПЪРВА. ИЗХОДНА КОНЦЕПЦИЯ НА ИЗСЛЕДВАНЕТО

В глава първа на дисертационния труд „Изходна концепция на изследването“ са разгледани основните теоретични постановки на изследвания и работения проблем. Вниманието конкретно е насочено към седем същностни момента, въз основа на които се греди изследването, анализа, оценките, изводите и препоръките за избраната дисертационна тема.

Първа глава има значението на фундамент на цялото изследване, тъй като изведените в нея фактори, определящи същността на изследвания дисертабилен проблем, са основните детерминанти и на оптималните решения за устойчиво развитие при инфраструктурна осигуреност, изследвани в следващите глави.

Както всяко изследване и настоящето изисква преди започването му да се внесе теоретико-методическа яснота и конкретизация за използваните понятия, за рамката и параметрите на самия процес, за оказващите въздействие вътрешни и външни фактори, за предполагаемия риск и рискови фактори.

Без добра теоретико-методическа обосновка, яснота и конкретизация са възможни отклонения от целта, деформации, загуба на време, сили и средства. Основателно вниманието си тук насочваме към седем аргументационно уточнени аспекта, които със своята принципна същност, обосновка и позиция ще бъдат полезни при изследване, анализ и оценка на изборите за разработката дисертационен проблем.

Понятието „устойчивост“ в контекста на парадигмите за развитие на света

Тук логично и обяснимо на първо място се поставя изясняване на понятието „устойчивост“.

Още преди хилядолетия мъдреците са отчели, че „всичко тече, всичко се променя“. Темповете, обаче, на този човешки ход са били различни в различните периоди, за да се стигне до днешния изключително бърз и не винаги с предвидими промени устрем напред.

Насоката на съвременната икономическа мисъл е обърната към решаването, преодоляването или поне ограничаването на ширещите се в глобален мащаб проблеми, породени от бурния икономически растеж. В последните десетилетия изтъкнати учени обединиха сили и създадоха редица концепции и модели за бъдещото развитие на обществото в световен мащаб. **Крайъгълен камък в техния градеж е прилагането на регионалния подход.** Така се поставя акцент върху регионалните измерения и проявления на глобалните проблеми.

Присъщо на човечеството е създаването на системи за неговото развитие. При разработването на тези системи като метод се приема и системния подход, обединяващ тотално човешкото знание за високи технологични постижения и адекватно удовлетворяване на съвременните изисквания.

Системният подход изисква отраслите на икономиката и селищните системи да се разглеждат като сложни вероятностни системи. За нормалното им функциониране в съвременните условия от съществено значение е определянето на тяхната „устойчивост“ като най-важна качествена страна на системите.

Под устойчивост на икономиката и отраслите на стопанството се разбира възможността и способността им да осигурят промишлена и селскостопанска продукция, функционирането на транспорта, енергетиката, съобщенията и другите стопански и социални дейности в условията на критични ситуации в обем, осигуряващ нормалното им функциониране и задоволяване потребностите на населението.

Понятието „устойчивост“ отъждествява равновесното състояние на системите. Една система може да се приеме за устойчива, ако относително малки изменения на величините на параметрите и началните условия на входа на системата, не водят към отклонения на величините на параметрите на изхода на системата.

Речниците и енциклопедиите не случайно дават конкретизация на понятията „устойчивост“, „устойчивост на движението“, „устойчивост на системите за регулация“, „устойчивост на строителните конструкции“, „устойчивост на“. Следователно, понятието „устойчивост“ има своето голямо място, роля и внимание в контекста на парадигмите за развитието на света. Направеният до тук обзор аргументира и потвърждава това наше твърдение.

Понятието „устойчивост“ на движението на развитието характеризира продължителното запазване на някои системи и техните характеристики.⁴ Проблемът за устойчивост на движението е възникнал при изучаването на жироскопски системи, на системи за автоматично регулиране и по-специално за следящи системи на колебателни движения, при изследване на движението на самолети, снаряди, ракети и др., при разглеждане на въпроса за продължително съхранение на структурата на слънчевата система при двойните звезди и др.

Устойчивостта е свойство на системите да се връщат в установено състояние след прекратяване на смущаващото въздействие, което ги е извело от това състояние. За определяне на устойчивостта се прилагат редица правила, които се наричат критерии на устойчивост.

Човечеството като цяло, и всяка държава поотделно, ще посрещат и преодоляват поредица от кризи, възходи и падения по своя път на непрекъснати търсения. **Затова от нещо трябва да се откажем – или от развитието или от устойчивостта.**

Въпреки нашите разсъждения за природата на устойчивостта и растежа, ще приемем специалния текст за „устойчивото развитие“, съдържащ се в Договора за Европейския съюз,⁵ който се отнася до концепцията за формите на икономически растеж, задоволяващ нуждите на обществото от постигане на благосъстояние в краткосрочен, средносрочен и дългосрочен план.

За същността, характера и структурата на понятието „устойчиво развитие“

Светът отдавна на свои форуми се занимава с този процес и определя конкретни изисквания и параметри на това развитие. У нас също се търси решение на този проблем чрез провеждане на политика за постигане на балансирано и устойчиво регионално развитие на основата на публични проекти. Сега ускореното икономическо развитие увеличава натоварването върху природните системи и като се добави световната икономическа криза, се вижда при какви условия и фактори могат да се разработват проекти и да се определят темповете на разви-

⁴ Вж. Кратка българска енциклопедия. БАН, 1969, т. 5, с. 247.

⁵ Commission Regulation – EC. №2382/2001.

тие и растеж. Само при съчетаване на глобалистиката с регионалния подход могат да се търсят и намират ефективни решения на този проблем.

Концепцията за устойчиво развитие се ражда в средата на XX^{ти} век като продукт на вярата в необятните възможности на научно-техническия прогрес. В нея е заложено убеждението, че човекът със своите знания и умения не само ще завладее и подчини природата, но дори ще видоизмени някои от основните ѝ закони в интерес на собственото си добруване.

В основата на теорията за **устойчиво развитие** стои схващането, че със средствата на материално-техническия прогрес и най-модерните открития в областта на науката и технологиите ще стане възможно да се поставят под контрол всички кризи, независимо дали икономически, социални, екологични или демографски. Нещо повече – привържениците на тази концепция твърдят, че още при наличието на първите индикации за очертаваща се криза, тя ще може да бъде предотвратявана. Днес същата теза служи и като идеологическа основа на развиващите се глобализационни процеси. Много от защитниците на глобализма споделят схващането, че благодарение на устойчивото развитие драстично ще бъдат намалени различията между богати и бедни страни, а благосъстоянието на хората в световен мащаб значително ще нарасне.

Най-често употребяваната **дефиниция** за "устойчивото развитие" произхожда от Лестър Браун, основателят на Worldwatch Institute. Тя е употребена в доклада "Нашето общо бъдеще" на комисията "Brundtland": "Устойчивото развитие е развитието, което задоволява нуждите на настоящето без да застрашава възможностите на бъдещите поколения да задоволяват своите нужди."⁶

Основните на философията за устойчиво развитие са заложени още през 1972 г. на Световната конференция по обкръжаващата среда в Стокхолм. През 1983 г. ООН създава Световна комисия по околната среда и развитието, председателствана от Гру Харлем Брунтланд, тогава министър-председател на Швеция. Четири години по-късно Комисията публикува доклад, наречен "Нашето общо бъдеще", в който 22 международни експерти алармират световната общност за проблемите, които я очакват в бъдеще вследствие на нарушената хармония между човека и природата. В него се развива концепцията за устойчивото (в някои преводи е използван синонимът "стабилно") развитие, заключаващо се в извършването на такива количествени и качествени промени, които трябва да осигурят човешкия прогрес не само на някои места и за няколко години, а за цялата планета до далечното ѝ бъдеще. В доклада се пояснява, че "стабилното и сигурно развитие не е неизменно състояние на хармония, а по-скоро процес на промени, в който експлоатацията на ресурсите, насочването на инвестициите, ориентирането на техническото развитие и измененията в институциите се правят съобразно както с бъдещите, така и с настоящите потребности."⁷

⁶ Браун, Лестър Р. Състоянието на планетата. Доклад на института Уърлдуоч за напредъка към устойчиво общество, С, 1995, с. 25.

⁷ Нашето общо бъдеще. Доклад на Международната комисия по опазване на околната среда и развитие. С, 1989, с. 25.

По-късно концепцията за устойчивото развитие е използвана като обща методологична основа, върху която да се балансират приоритетите в развитието на съвременната цивилизация. Тласък в тази посока дават Срещата на високо равнище по проблемите на Земята, проведена през 1992 г. в Рио де Жанейро и нейния основен документ от 310 страници, наречен "Дневен ред на XXI век: Програма за действие на ООН, приета в Рио".⁸ На нея е конкретизирана идеята за устойчивото развитие като такова развитие, което удовлетворява нуждите на настоящите поколения без да се подлага на риск способността на бъдещите поколения да задоволяват своите потребности. Тук за първи път е представена тезата за същността на устойчивото развитие като цялостна концепция за управление на развитието, състояща се от **три основни елемента**, а именно: съчетаване целите на икономическото и социалното развитие при запазване и подобряване качеството на околната среда.

Устойчивото развитие е такова развитие на човешкото общество, което осигурява оцеляване и просперитет, а още повече и в условията на криза. При устойчивото развитие посрещането на потребностите на настоящето не трябва да се отразява в неблагоприятен аспект на бъдещите поколения. В основата на устойчивото развитие е заложено дългосрочно културно, икономическо, екологично и социално здраве и дълъг преуспеващ живот на обществото. **Следователно, то е комплексна и социална задача.** Нейното успешно решаване зависи не само от познаването на социално-икономическата същност и производствената специфика на икономиката и социалните системи, но и от високата компетентност за сигурност и просперитет.

Когато **устойчивото развитие** се вземе на сериозно, практически във всички сфери на живота, се налагат драстични изисквания за извършване на промени. Не само консуматорските навици трябва да бъдат променени, което само по себе си е достатъчно трудно, много повече става дума за ключова промяна в съзнанието на хората, в икономиката, обществото и политиката, което за някои може да прозвучи като връщане назад.

Политиката на **устойчивото развитие** изисква от всеки един човек да приеме отговорността, надхвърляща ежедневните му проблеми и самия него, което може да се случи единствено тогава, когато той е в състояние да проумее, че собствените интереси са неотменна част от интересите на обществото. По този начин идеята за **устойчиво развитие** е "двигател за един качествен скок в участието на гражданите и в крайна сметка в модернизиранието на демокрацията".⁹

⁸ За историческото развитие на доктрината "устойчиво развитие, вж. Каменов, К. и др. Устойчиво развитие. В. Търново, 1996; Ковачев. А. и др. Бизнессреда и устойчиво развитие. Свищов, 1999.

⁹ Гробер, Улрих. Идеята за устойчивостта като цивилизационен проект. В: Политика и съвремие. 24/2001, с. 11.

Процесът „устойчиво развитие“ – специфика, аспекти, фактори и механизми

Социално-икономическото развитие на всяка една териториална общност се характеризира със свои специфики. В една или друга степен то се предопределя от природния комплекс на конкретната територия, нейния демографски потенциал, както и състоянието на взаимодействието им. Това взаимодействие нюансира развитието на отделните териториални единици.

Държавата и българския народ са изправени пред предизвикателства, породени от дълбока световна икономическа криза. Тя е комбинация от икономическа, финансова, дългова криза, най-тежката досега.

Много точно президента Плевнелиев определя, че „всяка държава трябва да изпълни думата растеж със съдържание и да осъществи политики за растеж, както и да поведе реформи за растеж. Икономическият растеж трябва да е устойчив, отговорен спрямо следващите поколения“.¹⁰

Концепцията за устойчиво развитие включва следните определящи цели:

- ✓ съживяване на растежа;
- ✓ промяна на качеството на растежа;
- ✓ задоволяване на човешките потребности;
- ✓ осигуряване на стабилно равнище на числеността на населението;
- ✓ запазване и увеличаване на ресурсната база;
- ✓ преориентиране на технологията и управление на рисковете;
- ✓ обединяване на проблемите на околната среда и икономиката при вземането на решения.

Устойчивото развитие без съмнение цели да се повиши хармонията между хората и природата. Реализирането на тези цели изисква наличието на:

а) икономическа система, която е в състояние да създава достатъчно продукти и технически познания на самостоятелна сигурна основа;

б) социална система, която да дава решения за превъзможване на напреженията, последица от неправилно развитие;

в) политическа система, която да осигурява ефективно участие на населението при вземането на решения;

г) производствена система, която да изпълнява задълженията да не изтощава и да не замърсява околната среда;

д) международна система, която да насърчава сигурен модел на търговия и финанси;

е) административна система, която да бъде гъвкава и да има възможности за самокоригиране.

Мероприятията за устойчиво развитие биват краткосрочни и дългосрочни, но недопускащи в дългосрочен план създаване на неблагоприятни условия на живот и труд.

¹⁰ Плевнелиев, Р. България – надежден партньор в Европейския съюз. Лекция пред Представителството на Европейска комисия в Берлин от 2 юли 2012 г.

На конференцията на ООН по околната среда и развитието в Рио де Жанейро през 1992 г. бе възприета нова концепция за устойчиво развитие през XXI век, синтезирана в международно приети цели, приоритети и нова политика (Agenda – 21). Според определението си през 1987 г. устойчивото развитие "е процес на промяна, при който експлоатацията на ресурсите, насочеността и инвестициите, ориентирането на технологиите и на институционалните промени са в хармония помежду си и увеличават текущия и бъдещия потенциал, с който да се осигуряват човешките потребности и стремежи."¹¹ В целите на това развитие се включват: "оживяване на растежа и промяна на неговото качество; удовлетворяване на съществените нужди от работни места, енергия, вода и здравеопазване; поддържане на стабилна численост на населението; запазване и разширяване на ресурсната база; пренасочване на технологиите и управлението на риска и обединяване на околната среда и икономиката при вземането на решения".¹²

Регионалният икономически растеж е желана цел на всяка икономическа политика, но сега финансовата криза спъва икономическия растеж в Европейския съюз, който се забавя непрекъснато. Очаква се брутният вътрешен продукт в съюза да спре да нараства и може би съвсем да замре през следващите месеци. Тази мрачна картина на европейската икономика очерта комисарят по икономическите и валутните въпроси Оли Рен, който представи икономическите прогнози на Европейската комисия. Следователно, сложна ситуация е икономическия ръст в ЕС и конкретно в България, което налага умело и рационално използване на всички възможни фактори и резерви, каквито предлага **инфраструктурната осигуреност** и най-вече постигане на висока ефективност в работата за реализиране на публичните проекти за устойчиво развитие.

Инфраструктурата – база и важен фактор за устойчиво развитие

В аргументираното до тук бе посочена ролята и приноса на многообразието от фактори и механизми за устойчиво развитие. Не само в стопанския живот, но дори и в почти всички сфери и аспекти на обществения живот и дейност може и трябва специално да се посочи растящата роля на фактора „инфраструктура“ с неговата „изграденост“ и особено „осигуреността“ му за устойчиво развитие.

На този фактор, както вече бе посочено във въведението на дисертационния труд, отделено бе внимание при изследване териториалното устройство на страната.¹³ Продължаваме това внимание сега към ролята на „инфраструктурната осигуреност за устойчиво развитие“.

¹¹ Our common Future. World Commission of Environment and Development. New York, 1987, p. 46.

¹² Пак там, с. 47.

¹³ Вж. Ениманев, Кр. Териториално устройство и инфраструктура. „Петекстон“, 2007.

Една от особеностите в развитието на съвременния свят е повишаването на ролята и усъвършенстването на инфраструктурата в цялата йерархия на териториалните системи и най-вече в техния живот и дейност.

В икономическата теория, през последните няколко десетилетия, анализът на инфраструктурата е постоянна тема. За първи път понятието „инфраструктура“¹⁴ се употребява в някоя публикация от края на 40^{-те} години на миналото столетие и то е заимствано от военната лексика, където с него се обозначава комплекс от обекти и съоръжения обезпечаващи действията на армията.¹⁵

Причините, които предизвикват осветляването на инфраструктурата като самостоятелен елемент от икономическата система, от една страна се определят от задълбочаващата се специализация на труда, а от друга – за пълноценно изграждане и развитието на пазарната икономика.

Понятието инфраструктура е сравнително ново в икономическата теория и практика.¹⁶ В широк смисъл то се определя като „комплекс от отрасли, произвеждащи специфичен вид услуги“, или като „общо условие за функциониране на съвкупния публичен сектор“. Американският учен Розенщайн Родан го разглежда като комплекс от общи условия, които осигуряват благоприятно развитие на основните отрасли на икономиката и задоволяват потребностите на населението. В западноевропейската икономическа литература инфраструктурата се определя предимно като базов капитал със социален и приложен характер, от който зависи равнището на икономическия растеж. Сузуки Мацауго (японски икономист) твърди, че инфраструктурата обхваща комплекс от инженерно-строителни елементи и свързаните с тях дейности по териториално планиране и опазване на околната среда. Повечето източноевропейски икономисти (В. Жамин, Н. Хомилянски, В. Покшишевски, В. Можин, Е. Алаев, Д. Кинов, В. Чичканов, Д. Халачек, А. Бръчков и др.) се обединяват около схващанията за инфраструктурата като комплекс от отрасли, съоръжения и дейности, които представляват общо условие за извършването на стопанска дейност и усвояването на територията, както и за възпроизводство на населението.¹⁷

Описаните до тук особености на инфраструктурата ни дават основание да я определим като: система от материално-веществени елементи на производствената и на социалната среда, които осигуряват косвено осъществяването на производствения процес и свързаната с него дейност на трудовите ресурси, както и обитаването, отдиха и обслужването на населението.

Засиленото внимание към проблемите на инфраструктурата може да се обясни:

¹⁴ Буквално „инфраструктура“ (от лат. език) означава: „infra“ – под, по-долу, долу и „struktura“ – строеж, разполагане, което налага очевидния извод, че инфраструктурата представлява материалните условия за функциониране или на производството, или на жизнената дейност на хората, или едновременно на двете.

¹⁵ Солюс, Г. Инфраструктура. М., 1975.

¹⁶ Вж. Даскалова, Т. Управление на инфраструктурната база. УИ „Стопанство“. С., 2000.

¹⁷ Вж. Генешки, М. и кол., Инфраструктурна база на териториалните системи. С, 1988, с. 8 – 15.

✓ **първо**, с превръщането ѝ в общи условия и съставна част от възпроизводствения процес, която вече поглъща значителен дял от инвестициите и производствените фактори;

✓ **второ**, с по-нататъшното задълбочаване на международната специализация на труда и засилването на интеграционните процеси в световната икономика, което допълнително натоварва тези отрасли, които са натоварени да обслужват сложното и непрекъснато разширяващото се възпроизводство и осигуряването на нормални условия за живот на населението;

✓ **трето**, инфраструктурата, следва да се осветлява с адекватните промени в условията на планетарното развитие в началото на ХХІ век.

В научната литература редица автори обособяват инфраструктурата на – **производствена** (обслужваща производството), **социална** (създаваща условия за нормален живот на населението), **институционална** (подсистема за управление на регионите) и **екологична**. Други, разглеждайки инфраструктурата като единна подсистема на общественото възпроизводство, я определят като **производствена и непроизводствена**.¹⁸

Разглеждайки различните определения за същността на инфраструктурата можем да направим още веднъж извода, че тя се явява като общо условие за нормалното функциониране на възпроизводствения процес и жизнената дейност на населението.

Изграждането на инфраструктурата е тясно свързано с развитието на производството, което ражда нови производства, обслужващи и интегрираните към тях отрасли и дейности, а ръста на производителността на труда освобождава все по-голям обществен ресурс за услуги на населението.

По такъв начин, развитието на инфраструктурата е резултат от развитието на производителните сили на обществото, а нейното съдържание се определя от вътрешното икономическо единство и функционално предназначение на различните производствени отрасли.

Риск и рискови фактори на устойчиво развитие

Рискът е обективно съществуваща опасност, която съпровожда и целия процес на работа с проекти и затова е нужен добър професионализъм при неговото поемане, трансфер или избягване.

След като бяха изяснени същността и спецификата на икономическите фактори и процеси, тяхната целева насоченост към постигане на устойчиво развитие, вътрешната и външната среда за тяхното планиране, разработване, финансиране и реализиране, не може да не се отдели внимание на техния рисков характер и на риска в стремежа за устойчив растеж. Още повече сега в условията на продължаваща финансова и икономическа криза, на рецесия и стагнация, на изненади, трудности и бариери.

¹⁸ Кочетов, А., Д. Харитонов. Современный взгляд на роль инфраструктуры в социальном развитии общества. ГСЭУ – Саратов, 2004.

Всяко ново, смело и неотработено начинание, заложено и утвърдено с проект е обект в една или друга степен и на риск, на изненади и несигурност до неговото реализиране, оценка и отчитане.

С понятията **опасност, риск, критичност и сигурност** човечеството е свързано от началото на своето съществуване и в различна степен от етапите на своето развитие, но сега с глобализацията на икономическите и екологичните проблеми измерването и оценката на тяхната сигурност все повече става съдбовно важно в системата „природа – човек – общество“ и нейното устойчиво развитие.¹⁹

Сега нашето и световното общество живее в условия на сериозни и динамични промени на световна икономическа криза, на много природни бедствия и аномалии. Всичко това определя риска и неговото управление като особено актуален и важен проблем. През последните години вземането на управленски решения в условията на риск придоби важна роля за бизнес организациите, спечелвайки заслужено признание заради забележимия положителен ефект от успеха на добре взетите решения. Рискът има повсеместен характер. Той съпътства всяко човешко начинание, тъй като човек не може без предприемчивост, без иновации, неможе без опасност от риск.

Рискът не се избягва, а доброволно се поема, защото той съпътства всяка доброволно поета човешка дейност. За поетият риск се очаква и съответна компенсация. Има се в предвид свободата на избор на действия и отговорността за нейните действия.

Рискът е характерен за стопанската дейност, за нейното управление. Тя винаги е подложена на опасност. Върху нея действат много фактори (външни и вътрешни) определени, детерминирани и неопределени, стохастични и нестохастични за пазарното стопанство, което се характеризира с лична свобода, право на избор на стопанската дейност като производител, дистрибутор, търговец, потребител. То се характеризира и с пълна отговорност за лично поетите дела, за определени и регламентирани резултати и пропуснати ползи. За определени резултати при спазване на законите и техните изисквания, за опасността от рисковете, които ги съпътстват.

Сега вътрешно, присъщо за фирмите и отделните предприятия е поемането на риск при вземането на важни решения за техния бизнес. Именно поради всичко това особена актуалност и важност придобива анализът на различните аспекти, на поведението на икономическите агенти в условията на неопределеност и риск.

Така се открояват трите базисни предпочитания при управляване на риска: към поемане, избягване или неутралност, изчакване. Стига се на практика до извода, че склонността към риск и възприемане на риска са свързани с комплекс от фактори и най-вече с индивидуалната оценка на рисковата ситуация, както и индивидуалната способност на предприемача да избира оптимален от

¹⁹ Вж. Владимирова, Л. Теория на риска. Русенски университет, Русе, 2011.

негова гледна точка подход за управление на идентифицирания и оценен риск за устойчив растеж и развитие.

Правна уредба на устойчивото развитие

Инфраструктурата и инфраструктурната изграденост като фактор и инструмент за устойчиво развитие в административно-териториалните единици безспорно е една сложна, мащабна и динамична система, която функционира организационно и ефективно при определени социално-икономически условия и действащото национално и европейско законодателство. Тази система и нейния порядък не може да се прилага и действа рационално, да се използва ефективно, без да се познава и спазва нейната нормативна основа. Няма система, още повече социална, която да действа стихийно, без правила и порядък при едно организирано общество.

Нормативни основи за организация и дейност на една система и то за постигане и изграждане на устойчиво развитие, без съмнение се явяват законодателните и други нормативни актове, регулиращи действия порядък при установени задължения, права и сериозни икономически разходи, форми и методи на функциониране. В работата с проекти за устойчиво развитие на едно общество и конкретно на неговите сектори много са нормативните документи, които следва да се спазват и изпълняват. Няма и не може да се установява ред, устойчив порядък на развитие в едно организационно демократично общество без необходимите нормативни основи, които несъмнено би следвало да се знаят, спазват и изпълняват.

При големия брой нормативни документи, които в едно бързо развиващо и демократизиращо се общество, следва навреме да се допълват, изменят и отменят. Специално трябва да се подчертае голямото терминологично разнообразие в йерархично подредените по значимост нормативни документи за устойчиво развитие след влизане в ЕС. Законодателната уредба на тази дейност, видно и от приложената подробна библиографска справка, е богата и сериозна. На нея бе отделено голямо внимание при изследването на проблема и тук ще се посочат само най-значимите обобщения, необходими в подкрепа и потвърждение на изложението в предишните параграфи и най-вече на анализа в следващата втора глава.

В количествен аспект, нормативните основи са много и едва ли е необходимо да се сочи някакъв абсолютен брой на саморазпечатката от АПИС или Сиела за последните 10 години с над 40 страници. Вниманието в нормативното изследване на работата с публичните проекти за устойчиво развитие на административно-териториалните единици и конкретно на общините, е насочено именно на този период от последното десетилетие, в което се появиха както много нови документи, така и други, които бяха няколкократно изцяло подменени, допълвани, конкретизирани. Много са и нормативните основи с пряко или косвено отношение към изследвания и разработвания в дисертацията проблем.

Главният извод от изследването е, че в този работен количествен състав, нормативните основи дават възможност да се изгради и действа ефективно една добра и просперираща у нас система за работа с публичните проекти за устойчив растеж и рационално използване на предоставяните за това фондове на ЕС.

Проведеното изследване и предложения тук, кратък обзор на богатата и разностранна действаща нормативна база, за работа с публичните проекти и устойчиво развитие на общините, цели да насочи вниманието към важни страни и аспекти на разработвания проблем.

Животът на хората, на обществото както до сега, така и в бъдеще, протича конкретно и непосредствено в административно-териториалните единици, а устойчивото им развитие става все по-важно, актуално и необходимо.

Териториалната администрация и нейната роля за устойчиво развитие на териториите

Безспорно, голяма и отговорна е ролята и на териториалната администрация за устойчиво развитие на териториите и техните териториални единици. Всяка администрация се създава, работи и съществува за да предоставя услуги на гражданите.

Публичната администрация, освен че е дейност насочена към постигането на публични цели и задоволяването на обществените интереси, е и наука за управлението, защото функционирането на администрацията представлява непрекъснат цикъл от подготовка, планиране и вземане на решения, тяхното изпълнение и контрол върху самото изпълнение и постигнати резултати.

През последните десетилетия управлението на АТЕ преминава през различни фази, докато достигне до стратегическото управление, управление за бъдещето като необходим и ефективен модел. Причините за възникването и утвърждаването на стратегическото управление се коренят в обстоятелството, че подсистемата на управлението е ангажирана с изпълнението на твърде различни функции и задачи, които в най-синтезиран вид може да се класифицират в две големи групи:

1. Управление на текущите дейности, което се характеризира с всекидневните, относително рутинни действия, свързани с настоящето и „утрешния ден“.
2. Стратегическо управление (СУ) е втората категория функции, които това понятие обединява в едно.

Стратегическото управление е ориентирано към подготовката на бъдещето на системата (в случая АТЕ), като се прави всичко възможно за осигуряването на най-добрата връзка между териториалната общност и нейната външна среда.

Администрацията от различните управленски нива и най-вече нейните умения да реализира и контролира изпълнението на приетите проекти, е сред основните направления в публичния мениджмънт. Хората заети с осъществяването на даден проект трябва да са експерти в своята професионална област, така че тяхното обединяване в екип да има синергичен ефект.

Административният капацитет за разработване и управление на проекти в публичната сфера е от решаващо значение за успешното усвояване на финан-

совите средства от Структурните фондове на Европейския съюз договорени в отделните оперативни програми, което е предпоставка за успешното реализиране на визията на България за развитие като държава-членка на ЕС, а именно: *Към 2015 г. у България да стане конкурентоспособна страна-членка на ЕС с високи качество на живот, доходи и социална чувствителност на обществото.*

Основателно и по убеденост в този не малък до тук обем, бе отделено полагащото се внимание на седемте теоретико-методически аспекта, които са необходимата основа за изследването и без които не може да се пристъпи към критичния анализ на събрания фактологически материал с последващите теоретични обобщения по разработвания проблем. В тази теоретико-методическа част на дисертационния труд аргументирано се излагат принципни съображения, съпоставят се становища, идеи и позиции, за да се изберат приоритетните направления, фактори и механизми за изследване на избрания актуален проблем и предпочетеното научно направление.

Изводи и обобщения към глава първа

1. С разработените седем аспекта се формира необходимата изходна концепция на изследването.

2. Изведени са основните теоретични и принципни понятия, т.е. формиране целия механизъм от понятиен апарат, принципи, форми, методи и научни инструменти за изследване, анализ и оценка на проблематиката в дисертационния труд.

3. Изяснен е процесът „устойчиво развитие“, като е установено мястото и ролята на „инфраструктурата“ като необходим и важен фактор в неговото реализиране.

4. Определени са факторите за осигуряван е на необходимата нормативна база, териториалната администрация, поемания риск.

5. Разработените теоретични проблеми и обосновки в първа глава, позволяват успешно да се навлезе в глава втора.

ГЛАВА ВТОРА. АСПЕКТИ И ВЗАИМОВРЪЗКА

МЕЖДУ „ИНФРАСТРУКТУРНА ИЗГРАДЕНОСТ“ И „ИНФРАСТРУКТУРНА ОСИГУРЕНОСТ“ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ

Второ проблемно направление или глава втора изследва, анализира и оценява до колко и как двете понятия „инфраструктурна изграденост“ и „инфраструктурна осигуреност“ ефективно работят за устойчивото развитие. След обяснимо много подробно и аргументирано навлизане в същността и спецификата на изследвания с новите аспекти проблем, логично вниманието се насочва към неговото фактическо състояние в реалната среда. Във втора глава най-напред се изяснява икономическата същност, съдържание и обхват на инфраструктурата. Специално и много подробна внимание е отделено на устройството на територията и нейната инфраструктурна осигуреност. „Инфрас-

структурата“ тук се разглежда като самостоятелна част от общественото възпроизводство. Голям интерес представлява разработения методически инструментариум за изследване и анализ на инфраструктурата и инфраструктурната осигуреност. Накрая в тази обемиста глава се разглеждат ролята на организацията и управлението за растяща ефективност и осигуреност от инфраструктурната база, както и рационалното и ефективно използване на проектите за инфраструктурна осигуреност на устойчивото развитие.

Логично и обяснимо на едно от първите места в работата за устойчиво развитие и растеж трябва да се постави инфраструктурата със своята изграденост, явяваща се много важна и необходима „инфраструктурна осигуреност“ на този толкова желан устойчив растеж. Светът и човечеството са категорични – инфраструктурата е важна и решаваща във всеки сектор и дейност, а без нея е трудно и дори невъзможно осъществяването и развитието им.

Без съмнение, повече от всякога е важно икономическото развитие, важен е растежът, но за това трябва да се създаде потенциал за растеж. Такъв потенциал се създава като се осъществят реформи за конкурентоспособност, а не като се продължава с напompването на милиарди в неефективни, нереструктурирани сектори. Инфраструктурата има такъв неизползван потенциал и предполага ефективна осигуреност на толкова необходимите развитие и растеж.

Икономическа същност, съдържание и обхват на инфраструктурата

Инфраструктурата е сложна, динамична и изкуствена система, която се изгражда в резултат на интегрирането на определени функции и дейности в макроикономически, отраслов и териториален аспект.

Списъкът на различните видове инфраструктура, практически може да се продължи до безкрайност, тъй като постоянно възникват нови структури, които на свой ред, създават и определят адекватни на тяхната потребност инфраструктура. Затова многообразието на инфраструктурата може да се групира в съответствие с нивото на организация на икономическата система.

На всяко от разгледаните нива икономическите системи изграждат не само своите структури, но и съответната инфраструктура.

На основата на вертикалната диференциация е необходимо да се определи не само инфраструктурата на работното място, на даденият вид трудова дейност, на отделното производство, на предприятието и региона, но и на националната, международната и глобалната икономика.

При определяне на функционалните съставни части на стопанската инфраструктура е целесъобразно да се определи вложения капитал – човешки, технически, природен, институционален, организационен и информационен.

Преходът към устойчиво развитие, наситен с процеси на трансформация, развитие на регионите, интеграция и глобализация на икономиката поставя императивно въпроса за ефективното и хармонично използване на стопанската инфраструктура.

Йерархическото подреждане на функционалните видове инфраструктура може да се представи в следния вид:

1. Екологична инфраструктура;
2. Социална инфраструктура;
3. Технологична инфраструктура;
4. Институционална инфраструктура;
5. Организационна инфраструктура;
6. Информационна инфраструктура.

Движението на всеки вид капитал създава не само условия за развитието на специфичните структури на производството, но и адекватна инфраструктура.

Развитието на стопанската инфраструктура се характеризира с взаимодействие то между реализация и еволюция, иновация и рутина, традиция и модернизация, трансформация и модификация.

Ефективността на икономическата система зависи не само от съответствието между нейната структура и инфраструктурата, но и от съвместимостта между елементите на различните видове инфраструктура.

Стопанската инфраструктура е комплекс от дейности, осигуряващи външните условия и движението на суровините и материалите в процеса на производство. В нея се включва транспорта, енергоносителите, информационното обслужване, комуникациите, складовото стопанство, областта на деловите услуги, която включва рекламата, маркетинговото обслужване, лизинга и т.н.

Изхождайки от тази закономерност в развитието на икономическата система, могат да се отбележат две важни особености:

1. Инфраструктурата не създава материални блага, но осигурява тяхното движение и изпълнява осигуряваща функция.

2. Инфраструктурата има поливалентен характер и изпълнява интеграционна функция между отраслите в производството, регионите и държавите.

Инфраструктурната изграденост на територията е основен фактор за комплексното изграждане и развитие на териториалните системи.²⁰ Комплексното развитие предполага съчетаване на многообразие от отрасли и дейности и тяхната териториална организация. Изграждането на териториални единици от различен ранг като единен социално-икономически комплекс изисква съчетаване на ресурсната обезпеченост на територията, социално-демографската ситуация, материално-техническата база и тяхната организация и управление, както и потребителския капацитет на територията. За да се постигне това, са необходими изграденост на инфраструктурни обекти в основните функционални зони: труд, възстановяване и обслужване, които осигуряват възпроизводствения процес на стопанството и живота на населението във всяка територия. Териториалният характер на инфраструктурната база има важно значение при оценката на комплексното развитие на териториалните системи и тяхната типологизация.

²⁰ Вж. Даскалова, Т. Управление на инфраструктурната база. Университетско издателство. С., 2000, с. 12.

Комплексното изграждане и развитие на териториалните системи изисква прецизна оценка и анализ на равнището на инфраструктурната им изграденост. За да се постигне това, се въвеждат критерии за класификация на инфраструктурата. В икономическата литература²¹ са известни три критерия. За нуждите на анализа преимуществено се използват първите два критерия.

Важен критерий за анализа е териториалният. Според териториалното разположение на инфраструктурните обекти те се обособяват като: локални, регионални, национални и транснационални. Този критерий се въвежда за разграничаване на функциите на отделните териториални единици при изграждане, финансиране, експлоатация, поддържане и разпореждане на инфраструктурните обекти. Има широко приложение при сравнителния анализ на равнището на инфраструктурна изграденост на населени места, райони и държави.

Чрез икономически, административни и законодателни действия органите на властта на всички равнища осигуряват постигане на регионален растеж и относително намаляване на различията в развитието на отделните региони. Тези действия и мерки са основа и фактор за планомерно и пропорционално изграждане и развитие на инфраструктурата. При анализа на равнището на инфраструктурна изграденост трябва да се оценява влиянието на всеки фактор, а също комплексното им въздействие върху територията.

Устройство на територията и инфраструктурната осигуреност

Територията на Република България е обявена за национално богатство, а нейното устройство трябва да гарантира **устойчиво развитие**²² и благоприятни условия за живеене, труд и отдих на населението.²³

При устойчивото развитие потребностите се задоволяват без нанасяне на щети на околната среда. Концепцията за устойчиво развитие се разглежда като предпоставка за човешки прогрес при подобряване на природната среда. В съответствие с тази концепция, устойчивото развитие на региона се свързва със самоорганизация и използване на външна подкрепа (финансова, консултантска и т.н.), насочена към предпазване от необратима деградация на средата.

Устройствените схеми нямат пряко инвестиционно приложение, но когато са одобрени въз основа на тях областните и общинските администрации могат да кандидатстват за субсидии от бюджета за устройствени дейности.

Устройствените схеми и планове се характеризират като „най-общите и абстрактни“ инструменти на устройственото планиране. Оценяват се като „документи със стратегически характер“, с които се цели осигуряване устройството на териториите „в съответствие със социално-икономическото развитие на страната при спазване на нормативната база по опазване на природната среда.“²⁴

²¹ Вж. Генешки, М., Цит. съч., с. 18 – 22.

²² Устойчиво развитие – (англ. – sustainable development – поддържащо развитие).

²³ Закон за устройство на територията. ДВ, бр. 1/2001.

²⁴ Ковачев, С. Коментар на ЗУТ. Собственост и право, №2. 2001.

Схемите и плановете „са основен инструмент на устройствената дейност и на устройствената политика... те са пространствен израз на политиката (икономическа, социална, културна и екологична) на обществото за устройство и изграждане на жизнената среда.“²⁵

Устройствените схеми се изработват със средства на държавния бюджет и средства на общините след възлагане от органите, които са компетентни да ги одобряват.

Устройствените схеми са административни актове, издавани по ЗУТ, които имат характеристиките за тях като акт реквизиции, но за тях е предвиден и специален ред за възлагането им за изработването, тяхното проучване и проектиране, съгласуване и одобряване.

При изследването за територията на отделните райони за планиране според териториално-урбанистичния модел в дисертацията са направени конкретни предложения.

Ефектът от въздействието на инфраструктурата върху комплексното социално-икономическо развитие на териториалните системи трябва да бъде използван по всяко време – във всеки един момент и етап от общественоекономическото развитие. Нейният регионален капацитет трябва да покрива перспективните, годишните, месечните, седмичните, дневните и часовите върхове потребности. Именно върховите моменти при използването на различните видове инфраструктури характеризират обосноваността на нормативите за изграждането ѝ в различните по ранг териториални системи.

Комплексното влияние на инфраструктурата върху процеса на общественото производство личи от възможността за едновременното проявяване на ефектите от нейното изграждане във всички сфери (икономическа, социална, политическа, естетическа и други). Резултатите във въздействащата среда се получават винаги едновременно, макар и в различна комбинация и степен.

За функционирането на едно производствено предприятие важно значение има снабдяването му с вода, с електричество, осигуряването му с транспорт, а така също и осигуряването на възпроизводството на неговата работна сила.

Комплексното изграждане на инфраструктурната база на териториалните системи е процес, който обединява дейностите по проучване на потребностите на територията, планиране, прогнозиране и финансиране. Този процес трябва да се извършва в съответствие с териториалното и селищното устройство.

При оценката на инфраструктурната база трябва прецизно да се подберат показателите и методите за анализ. За оценка на вътрешната ефективност се прилагат предимно общоикономически и отраслови подходи, тъй като те са съобразени с особеностите на отделните инфраструктурни елементи. Оценката на крайната ефективност трябва да съдържа особеностите и да взема под внимание различията между отделните видове и елементи на инфраструктурата.

²⁵ Ковачев, А. Градоустройство, част 2. С., 2003.

Инфраструктурата – самостоятелна част от общественото възпроизводство

Процесът на изграждане на инфраструктурата като самостоятелна част от общественото възпроизводство преминава през различни етапи от международното разделение на труда в условията на глобализация на икономиката.

Определянето на отделните видове инфраструктура е доста условно. Може да се твърди, че то се свежда до разглеждането им като комплекс в тяхната цялост, като общи условия на възпроизводството.

Елементите на **производствената инфраструктура** са:

✓ транспортно-комуникационни системи: пътища, магистрали, пристанищни съоръжения, летища, плавателни канали и други;

✓ трансферно-информационни системи: телефонни, съоръжения и включените в тях кабели и проводници, телекомуникационната и радиосистеми, електронни, информационни системи като електронна поща (E-mail, Internet) и др.;

✓ водосъхранителни, водоснабдителни и канализационни системи: язовири, каскади и др.;

✓ енергопроизводствени и енергопреносни системи: електроцентрали (с твърдо, течно и атомно захранване), тръбопроводи, електропроводи;

✓ складово стопанство, гаражи и охранителни съоръжения;

✓ ремонтни и строителни бази, работилници за поддръжка и за ремонт на основните и производствените съоръжения.

В тесен смисъл – думата инфраструктура изразява съвкупност от елементи, които имат подчинена роля спрямо икономическата система, но, без които последната не може да се развива и усъвършенства.

Следователно, инфраструктурните елементи формират значителна част от националното богатство. Те имат подчинена роля, но оказват определено влияние за дадено изменение на състоянието на икономическата система и нейните съставни части, на структурата ѝ.²⁶

Утвърдени и изследвани са следните функционални видове инфраструктура:

1. Пазарна инфраструктура;
2. Социална инфраструктура;
3. Екологична инфраструктура;
4. Институционална инфраструктура;
5. Информационна инфраструктура.

Изследвано бе състоянието на инфраструктурата по области с обобщена и специфична оценка. Конкретна представа за всяка област с оценка и изводи е дадена в дисертацията. В автореферата са синтезирани основни моменти за област Русе.

²⁶ Вж. Папазов, К., Д. Павлов. Стопанска инфраструктура. ПБ при РУ "А. Кънчев", 2003.

Област Русе се намира в североизточната част на България. Освен областния център Русе тя включва 82 населени места, разпределени в 8 общини: Борово, Бяла, Ветово, Две могили, Иваново, Русе, Сливо поле и Ценово.

Област Русе се характеризира с добра социална среда и стандарт на живот около средния за страната. Ключовото географско разположение на област Русе я прави важна част от Дунавската стратегия на Европейския съюз, което предполага по-нататъшно подобряване на инфраструктурните характеристики на региона. Областта се представя на средни за страната нива в категориите „Икономика“, „Демография“ и „Образование“.

Проблеми остават неблагоприятната бизнес среда, недостатъчно добрата материална и кадрова обезпеченост на здравната система и замърсяването на околната среда. Като основни предизвикателства пред местната администрация се очертават повишаването на усвояемостта на средства по оперативните програми на ЕС, подобряването на качеството и бързината на административните услуги и най-вече разширяването на електронните услуги.

През 2009 г. БВП на човек от населението се свива за пръв път след период от близо 10 години постоянен ръст и достига стойности от около 22% под средния за страната. Впоследствие заетостта в областта също рязко се свива – от 50,5% през 2009 г. (на населението над 15 години) до малко над 44% през 2011 г. В резултат на това безработицата, която е на ниво от 5,4% през 2009 г., се увеличава над два пъти през следващите две години. През 2010 г. както заетостта, така и безработицата са все още на по-благоприятни нива от средните за страната. Въпреки това влошаването на икономическата обстановка през 2011 г. и резкият спад на заетостта означават, че може да се очаква понижаване на резултатите на областта в последващия период.

В периода до 2010 г. чуждестранните преки инвестиции в областта продължават да нарастват всяка година, достигайки 363 млн. евро. Областта се характеризира със сравнително висок брой на регистрираните предприятия, което е най-вече следствие от ключовото ѝ разположение до Дунав мост. Съотнесени към броя на местното население, разходите за придобиване на дълготрайни материални активи достигат връх от малко под 3000 лв. на човек през 2008 г., но се свиват повече от два пъти през следващите две години.

Сериозен проблем остава ниската степен на усвояемост от общините на средства по оперативните програми на ЕС. Към края на 2011 г. областта е усвоила едва 10 млн. евро, което прави по малко повече от 40 евро на човек от населението. По-ниски резултати по този показател постигат единствено гъсто населените София (столица) и Стара Загора. Благоприятно влияние върху представянето на областта в сферата на икономиката оказва фактът, че средните доходи на лице от домакинството не спират да нарастват дори след 2008 г., макар темпът на нарастване да се забавя.

В резултатите от проведените анкети сред представителите на местния бизнес се откроява положителната оценка на бизнеса за нивото на административните услуги. Близо една трета от анкетирания са се възползвали от

предоставяните от местната власт електронни услуги, като преобладаващата част от анкетираните ги оценяват положително. Нивото на предлаганите от местната власт електронни услуги варира, като най-разнообразни такива предоставят общините Две могили и Русе. Значително изоставане се забелязва в сферата на интегрираните услуги на едно гише, които са в най-базов етап дори в областния център.

В по-голямата част от общините размерът на таксата върху битовите отпадъци остава по-ниска от средната за страната, а тази за ползване на пазари за търговия с промишлени стоки – по-висока. На фона на близките до средните за страната нива на по-голямата част от данъчните ставки в областта се откроява високата данъчна ставка за патентния данък за търговия на дребно в община Русе.

Инфраструктура: В съотношение с територията област Русе разполага с много добре развита пътна и железопътна мрежа, като гъстотата на жп линиите е близо два пъти по-висока от средната за страната. В близост до Русе се намира Дунав мост, който и до момента е единствената сухопътна връзка между България и Румъния, като през него се осъществява преминаването на река Дунав с автомобилен и жп транспорт. На подобряването на инфраструктурата на областта е обърнато специално внимание в Дунавската стратегия на Европейския съюз, като се предвиждат редица проекти за рехабилитация и разширяване на пътната мрежа и модернизация на железопътните линии. Предстоящото приключване на строежа на Дунав мост 2 при Видин обаче, което се очаква преди края на 2012 г., ще сложи край на „монопола“ на моста при Русе и вероятно ще отнеме част от трафика през него. Загубите при транспорта на вода намаляват от 2006 г. насам. В съотношение с броя на жителите на областта постигнатата ефективност при транспорта на вода е чувствително по-висока от средната за страната.

През 2010 г. около 35% от домакинствата имат достъп до интернет, а 41% от лицата на възраст между 16 и 74 години са използвали електронната мрежа, което е в унисон със средните стойности за страната. За 2011 г. и двата показателя бележат ръст от съответно 8 и 10 процентни пункта.

За периода 2001-2011 г. населението на област Русе е намаляло с повече от 12%. Въпреки това населените места и другите урбанизирани територии в областта остават по-гъсто населени от средното за страната. Относителният дял на населението в градовете е около 76%, което прави Русе четвъртата най-силно урбанизирана област след София (столица), Варна и Габрово. Негативни тенденции се наблюдават при коефициентите на възрастова зависимост. Както съотношението на хората над 65 години към тези на възраст до 14 години, така и сравнението им с хората в активна възраст показва по-високи от средните за страната нива. Високият отрицателен естествен прираст на населението в областта има негативен ефект върху демографската картина. За сметка на това механичният прираст е сравнително нисък, като в две от последните десет години Русе дори регистрира положителни стойнос-

ти по този показател. Основната част от заселилите се в областта идват от областите Велико Търново, Плевен, Търговище и Силистра.

Броят на учениците и учителите в средното и основното образование спада с темпове, по-бързи от средните за страната, като намалява съответно с 31% и 33% за периода 2001-2011 г. Основната причина за това са негативните демографски тенденции в областта. За същия период в областта са затворени 29 училища. Според данните за 2011 г. коефициентът на записване на учениците в образователните степени от V до VIII клас е 81,7%. Броят на второгодниците е близък до нивата за страната (около 1%), а броят на преждевременно напусналите образователната система ученици е малко над 3% при 2,4% средно за страната. През 2010/2011 учебна година зрелостниците от областта са показали средни за страната резултати на изпитите по български език и литература. През следващата учебна година (2011/2012 г.) броят на учениците, постигнали резултат под 3,00, се удвоява, а средният успех пада от добър 4,43 на добър 4,11.

Въпреки постепенното нарастване на броя на студентите в областта (от 7 хил. през 2001 г. до над 9 хил. през 2011 г.) процентът на висшистите във възрастовата група 25-64 г. остава непроменен (20,4% за 2011 г.). Това показва, че недостатъчно голяма част от младите хора, завършили висшето си образование в областта, решават да търсят професионална реализация в нейните предели.

Основните проблеми на областта в сферата на здравеопазването произтичат от ниския спрямо средния за страната брой както на специализираните, така и на общопрактикуващите лекари. За 2011 г. на всеки общопрактикуващ лекар се падат средно по 2005 души от местното население, като единствените области с подобни показатели са Кърджали, Разград и Търговище. В края на 2010 г. 86% от населението на областта е здравноосигурено, което съответства със средните стойности за страната. В периода от 2001 до 2008 г. броят на преминалите болни през лечебните заведения нараства с близо 60%, след което се забелязва тенденция към спад. През 2011 г. съотношението на броя на населението към регистрираните лечебни заведения за болнична помощ достига средни за страната нива.

Доверието в здравната система остава високо, като само 5% от анкетираните граждани казват, че им се е налагало да правят нерегламентирани плащания. Въпреки че 65% от анкетираните са доволни от качеството на здравните услуги в областта, един от всеки четирима жители, които са използвали такива услуги през предходната на анкетата година, е трябвало да напусне пределите на областта, за да получи нужните грижи.

Емисиите вредни вещества в атмосферата, съотнесени към територията на областта, остават под средното за страната ниво. Въпреки това по този показател областта е петият по големина замърсител в страната след Стара Загора, Варна, София (столица) и Кюстендил. Произвежданите от населението битови отпадъци са на средни за страната нива, като се увеличават от 2007 г. на-

сам. До 2010 г. огромен проблем за областта остава липсата на функционираща пречиствателна станция в областния център – Русе. Такава станция е пусната в експлоатация в края на 2011 г., но все още не работи с пълния си капацитет. В края на 2010 г. около 66% от населението на областта живее в селища с достъп до обществената канализация, което е малко по-ниско от средните показатели за страната.

През 2009 г. близо 17% от населението на областта живее под линията на бедност, а 40,9% от населението живее с материални лишения, като и по двата показателя областта се представя по-добре от средното за страната. Делът на лицата, живеещи в домакинства с нисък интензитет на икономическа дейност, също е нисък – едва 4,4%, което е един от най-ниските резултати за страната. Регистрираните престъпления срещу личността и собствеността остават на ниски за страната нива, което прави Русе една от спокойните области в страната. Жителите на областта са недоволни най-вече от стандарта си на живот и липсата на възможности за професионално развитие в рамките на областта. Жилищните условия и околната среда са оценени високо. Въпреки това близо 15% от анкетираните заявяват нагласи да напуснат областта, ако имат възможност. Оценката на гражданите за работата на местните институции също е една от най-високите в страната. С най-голям авторитет сред анкетираните се ползват училищата, болниците и органите на реда. Прави впечатление и високата за страната оценка на работата на местните подразделения на държавните структури.

С предложената в Приложение №1 информация за всяка област се налага извода, че инфраструктурата е ключов фактор за развитието на всеки един регион и има отношение както към икономическите, така и към социалните аспекти от живота на населението. Развитието на инфраструктурата до голяма степен предопределя конкурентните предимства на отделните региони. Ще предложим няколко таблици, за да се добие конкретна представа за състоянието на инфраструктурната изграденост и осигуреност по региони за Република България.

Индикатор	Описание	Период	Мерна единица	Източник
Гъстота на пътната мрежа	Индикаторът гъстота на пътната мрежа измерва сбора от дължината на автомагистрала и пътища (първокласни, второкласни и третокласни), съотнесен към територията на съответната област. Републиканската пътна мрежа е от изключително значение за превоза на пътници и товари 8 страната. Индикаторът изключва улиците в населените места.	2000-2010	Дължина на пътната мрежа в км/100 кв.км територия	НСИ
Гъстота на железопътната мрежа	Индикаторът представя всички жп линии, които са предназначени за придвижване на влакове между гарите или местата, отбелязани като самостоятелни пунктове на тръгване и пристигане за превоз на пътници и товари. Изключват се линиите на градския железопътен транспорт. Колкото е по-голяма е гъстотата на железопътната мрежа в регионите, толкова е по-улеснен и превозът на пътници и товари.	2000-2010	дължина на жп линии в км/100 кв. км територия	НСИ
Относителен дял на домакинствата с достъп до интернет	Достъпът на домакинствата до интернет е показателен за навлизането на новите информационно-комуникационни технологии в регионите на страната.	2004; 2006-2011	%	НСИ
Относителен дял на лицата, използвали интернет през последните 12 месеца	Наред с достъпа до интернет данните за лицата, които реално са използвали интернет през последната година, показват навлизането и използваемостта на новите технологии в регионите на страната. Обект на изследването са лицата на възраст между 16 и 74 г.	2004; 2006-2011	%	НСИ

Индикатор	Описание	Период	Мерна единица	Източник
Загуби при транспорта на вода при общественията и напоителните Водни системи	Данните характеризират качеството на водопрееносната инфраструктура в областта и ефективността при транспорта на вода за домакинствата и за стопански цели.	2006-2010	млн. куб.м/год./10 000 души	НСИ

Икономика

Област/индикатор	Брутен вътрешен продукт на човек от населението, лв. (2009)	Средногодишен коефициент на безработица на населението на 15 и повече навършени години, %	Средногодишен коефициент на заетост на населението на 15 и повече навършени години, % (2011)	Средногодишен доход на лице от домакинството, лв. (2011)	Брой нефинансови предприятия на 1000 души от населението (2010)	Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи, хил. лв. (2010)	Чуждестранни преки инвестиции в предприятия от нефинансовия сектор, 2010, хил. евро	Рентабилност на продажбите, %	Стойност на изплатени суми по договори на обещание като бенефициенти по оперативни програми на ЕС, хил. евро (към 5.12.2011)
Благоевград	6 032	8,3	53,8	3225	50	342 999	251 985,20	3,97	44 464 409
Бургас	8 064	12,6	44,5	3 374	63	860 061	1 622 748,50	0,26	72 290 123
Варна	9 613	10,3	46,5	3 739	71	1 119 557	1 531 539,30	3,02	60 786 586
Велико Търново	5 716	11,7	41,4	3 648	40	267 898	67 211,50	5,31	27 529 546

Област/индикатор	Брутен вътрешен продукт на човек от населението, лв. (2009)	Средногодишен коефициент на безработица на населението на 15 и повече навършени години, % (2011)	Средногодишен коефициент на заетост на населението на 15 и повече навършени години, % (2011)	Средногодишен доход на лице от домакинството, лв. (2011)	Брой нефинансови предприятия на 1000 души от населението (2010)	Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи, хил. лв. (2010)	Чуждестранни преки инвестиции в предприятия от нефинансовия сектор, 2010, хил. евро	Рентабилност на продажбите, %	Стойност на изплатени суми по договори на обещанията като бенефициенти по оперативни програми на ЕС, хил. евро (към 5.12.2011)
Видин	4 879	20,4	33,6	3 052	33	52 647	33 369,10	2,21	6 042 728
Враца	6 979	8,9	40,1	3 395	33	372 632	178 759,40	8,40	46 999 983
Габрово	7 322	9,7	42,5	3 351	48	106 972	225 165,90	4,66	37 767 910
Добрич	5 377	17,9	42,2	2 994	47	385 387	301 906,20	9,06	13 390 001
Кърджали	5 076	5,1		3 002	31	10 589	67 859,40	4,95	31 027 617
Кюстендил	5 316	14,7	42,8	3 534	39	82 799	16 046,40	2,82	8 359 754
Ловеч	5 784	US	40,5	2 825	39	134 797	121 997,60	2,77	37 325 154
Монтана	5 006	13,6	38,1	2 961	32	103 405	24 652,60	6,86	13 555 372
Пазарджик	5 390	17,4	44,2	2 972	38	263 158	335 732,50	13,53	24 162 685
Перник	5 316	7,7	46,0	4 473	38	127 510	240 797,60	1,91	32 565 699
Плевен	5 142	12,2	39,6	3 902	35	304 732	153 363,30	5,12	18 080 154
Пловдив	7 291	8,9	46,2	3 657	51	1 205 169	1 118 325,00	3,86	43 397 357

Област/индикатор	Брутен вътрешен продукт на човек от населението, лв. (2009)	Средногодишен коефициент на безработица на населението на 15 и повече навършени години, % (2011)	Средногодишен коефициент на заетост на населението на 15 и повече навършени години, % (2011)	Средногодишен доход на лице от домакинството, лв. (2011)	Брой нефинансови предприятия на 1000 души от населението (2010)	Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи, хил. лв. (2010)	Чуждестранни преки инвестиции в предприятия от нефинансовия сектор, 2010, хил. евро	Рентабилност на продажбите, %	Стойност на изплатени суми по договори на обещанията като бенефициенти по оперативни програми на ЕС, хил. евро (към 5.12.2011)
Разград	4 960	20,6	38,9	2 753	33	87169	145 437,70	9,06	19 317 279
Русе	6 987	12,0	44,2	4 071	47	347 785	363 261,70	2,Ю	Ю 281 915
Силистра	4 505	13,2	38,3	2 589	32	93 456	И 831,30	720	15 835 149
Сливен	4 603	17,0	41,4	3 605		186 275	468 443,50	3,15	13 817 639
Смолян	6 235	23,8	42,3	4180	47	106 394	70 434,40	1,01	21 153 735
София (столица)	21386	6,0	55,7	5 438	85	547 301	12 466 81830	1,99	43 605 594
София	9 574	9,6	44,9	3156	37	7 607 931	1 319 848,60	4,03	26 664 618
Стара Загора	9 207	6,6	45,1	4184	43	880 638	573 532,90	4,04	13 905 766
Търговище	5 056	12,6	45,4	2 695	31	117 354	180 850,90	7,88	23 610 880
Хасково	5136	16,1	39,5	3 708	46	169 555	66 708,90	3,54	17 278 534
Шумен	5 335	26,7	42,3	3 427	38	151 748	88 626,80	4,87	20 067 254

Ямбол	Област/индикатор							
5150	Брутен вътрешен продукт на човек от населението, лв. (2009)							
м,з	Средногодишен коефициент на безработица на населението на 15 и повече навършени години, % (2011)							
44,5	Средногодишен доход на лице от домакинството, лв. (2011)							
3 602	Брой нефинансови предприятия на 1000 души от населението (2010)							
43	Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи, хил. лв. (2010)							
122 351	Чуждестранни преки инвестиции в предприятия от нефинансовия сектор, 2010, хил. евро							
64 191,30	Рентабилност на продажбите, %							
3,90	Стойност на изплатени суми по договори на обещанията като бенефициенти по оперативни програми на ЕС, хил. евро (към 5.12.2011)							
21 596 429								

Инфраструктура

Област/Индикатор	Гъстота на пътната мрежа – сбор от дължина на автомагистрала, първокласни, второкласни и третокласни пътища, км/100 кв.км (2010)	Гъстота на железопътните линии, км/100 кв. км (2010)	Относителен дял на домакинствата с достъп до интернет, % (2011)	Относителен дял на лицата на възраст между 16 и 74 годи, използвали интернет през последните 12 месеца, % (2011)	Загуби при транспорта на вода при общественото водоснабдяване и напоителните системи, млн. куб. м/годишно (2010)
Благоевград	10,3	2,4	42,3	49,5	19,62
Бургас	15,1	2,4	47,3	42,7	36,23
Варна	18,6	5,1	40,1	53,6	48,49
Велико Търново	20,1	5,1	45,0	47,1	61,12
Видин	20,1	3,3	46,6	51,8	3,86
Враца	17,6	3,1	34,5	55,2	17,89
Габрово	24,9	3,7	39,8	46,5	8,65
Добрич	17,5	1,3	36,2	43,8	30,97
Кърджали	19,3	2,1	29,7	40,6	5,24
Кюстендил	18,9	4,3	35,2	24,2	15,44
Ловеч	18,1	2,7	30,3	38,2	8,79
Монтана	16,6	3,2	29,0	41,9	10,12
Пазарджик	16,6	4,2	38,7	43,1	132,62
Перник	22,8	4,6	35,0	46,1	10,55
Плевен	17,0	4,4	35,8	44,6	15,45
Пловдив	17,1	5,4	47,5	38,9	124,94
Разград	19,0	3,5	42,2	52,1	10,49
Русе	18,3	5,7	43,2	51,0	9,21
Силистра	17,8	2,5	40,0	44,9	5,58
Сливен	15,3	3,6	36,5	43,0	51,72

Област/Индикатор	Гъстота на пътната мрежа – сбор от дължина на автомагистрала, първокласни, второкласни и третокласни пътища, км/100 кв.км (2010)	Гъстота на железопътните линии, км/100 кв. км (2010)	Относителен дял на домакинствата с достъп до интернет, % (2011)	Относителен дял на лицата на възраст между 16 и 74 годи, използвали интернет през последните 12 месеца, % (2011)	Загуби при транспорта на вода при общественото водоснабдяване и напоителните системи, млн. куб. м/годишно (2010)
Смолян	16,9	0,0	31,3	38,1	4,47
София (столица)	0,0	15,0	67,0	78,7	117,47
София	21,0	4,2	48,7	40,5	13,34
Стара Загора	16,7	5,1	40,4	54,0	76,16
Търговище	20,4	2,7	24,3	46,9	24,81
Хасково	19,5	3,6	41,3	29,0	17,31
Шумен	17,9	4,6	33,7	42,9	30,21
Ямбол	17,8	2,9	40,7	35,2	62,28

Област/ индикатор	Брой на средногодишното население, бр. души (2011)	Коефициент на възрастова зависимост 65+ към 0-14, % (2011)	Коефициент на възрастова зависимост 65 към 15-64, % (2011)	Относителен дял на населението в градовете % (2011)	Гъстота на населението спрямо територията на населените места, бр. души/кв. км (2010)	Коефициент на естествен прираст, % (2011)	Коефициент на механичен прираст, % (2011)
Благоевград	322 878	116,5	23,5	59,2	2 451	-2,1	-3,2
Бургас	415 458	111,1	23,9	74,8	2 306	-3,0	0,7
Варна	474 574	114,2	23,7	83,6	1 796	-1,5	0,5
Велико Търново	257 560	173,9	30,4	69,4	1 234	-7,9	-2,0

Област/ индикатор	Брой на средногодишното население, бр. души (2011)	Коефициент на възрастова зависимост 65+ към 0-14, % (2011)	Коефициент на възрастова зависимост 65 към 15-64, % (2011)	Относителен дял на населението в градовете % (2011)	Гъстота на населението спрямо територията на населените места, бр. души/кв. км (2010)	Коефициент на естествен прираст, ‰ (2011)	Коефициент на механичен прираст, ‰ (2011)
Видин	100 344	216,5	41,7	63,4	1 090	-15,2	-1,9
Враца	185 877	158,9	32,5	58,8	930	-9,9	-3,2
Габрово	122 117	218,3	38,1	81,8	1 479	-9,7	-2,2
Добрич	188 974	132,1	27,1	68,9	770	-5,7	-3,7
Кърджали	152 474	123,1	24,9	41,5	1 906	-2,6	-3,5
Кюстендил	135 945	203,2	36,1	68,7	1 369	-10,8	-3,2
Ловеч	140 597	181,1	37,8	62,2	1 020	-9,7	-4,1
Монтана	147 133	184,4	37,7	63,9	1 088	-12,3	-3,2
Пазарджик	274 801	124,2	26,7	62,2	2 381	-4,6	-2,5
Перник	132 833	194,7	33,8	78,8	1 042	-11,3	-1,6
Плевен	268 493	175,7	35,5	66,5	1 315	-9,6	-2,5
Пловдив	682 127	141,9	28,3	74,4	2 625	-3,8	0,2
Разград	124 471	131,0	26,4	47,3	994	-6,4	-7,9
Русе	234 631	172,8	30,7	76,8	1 906	-8,1	0,8
Силистра	119 006	154,7	30,6	45,2	923	-7,7	-2,0
Сливен	197 177	99,2	26,4	66,1	2 903	-2,0	-2,8
Смолян	121 157	156,1	25,8	54,8	2 121	-6,4	-5,4
София (столица)	1 294 194	125,7	22,2	95,4	4 686	-1,1	4,8
София	246 641	154,1	31,4	60,9	808	-8,2	0,1
Стара Загора	332 340	144,5	30,0	71,5	1 651	-5,5	-1,6
Търговище	120 420	132,1	28,3	54,0	1 244	-5,7	-3,7
Хасково	245 232	154,8	30,9	72,2	1 181	-6,6	4,0
Шумен	180 188	127,6	26,4	62,7	994	-4,8	-1,0
Ямбол	130 806	152,6	32,9	69,7	1 255	-7,0	-4,4

Методически инструментариум за изследване и анализ на инфраструктурата и инфраструктурната осигуреност

От изложеното в предишния параграф се налага извода, че **инфраструктурата е сложна, динамична и изкуствена система**, която се изражда в резултат на интегрирането на определени функции и дейности в макроикономически, отраслов и териториален аспект.

Именно затова методическата основа за изследване и оценка на инфраструктурата е **системният подход**. Той представлява система от принципи и методи за изследване на обекта като система, т.е. като съвкупност от елементи и отношения между тях. Системата с форма на организиране на познание и информация и поради това нейното определяне и относително разграничаване имат субективен характер. Тя притежава определена цялост, която произтича от нейния интегрален характер. Отделните елементи функционират не индивидуално, а в определено взаимодействие и единство. От това качество произтичат основните свойства на системата.

Под "система" ще се разбира всяка една съвкупност от елементи и връзките между тях, както и между тях и околната среда, взети заедно с техните свойства и със свойствата на връзките, която съвкупност функционира като единно цяло за постигане на определена цел.

Системната концепция може да бъде приложена в много обекти на научното познание. Трябва да се отбележи, че дефинирането на една система може да бъде направено по най-различен начин. На практика определянето на състава и обхвата на една система има по-скоро субективен характер, отколкото да отразява присъщата ѝ структура и свойства. Обикновено то се извършва по най-целесъобразния начин в зависимост от целите и задачите на дадено изследване, както и инфраструктурната осигуреност на устойчивото развитие.

Характерни черти и свойства на системите, конкретно на инфраструктурата и нейната осигуреност са:

- ◆ синергетика;
- ◆ йерархичност;
- ◆ диференциация и холизъм;
- ◆ взаимосвързаност;
- ◆ целенасоченост.

Основното предназначение на една система е реализирането на целта, за която тя е създадена. Някои от дефинициите на понятието система акцентират главно на този момент, напр. "Системата представлява множество от свързани помежду си части, които функционират заедно за постигането на определена цел".

Основна градивна част на системата са нейните елементи. Определянето на конкретните елементи, които да бъдат включени в една система, се извършва на (базата на свойството делимост на системите и има до голяма степен субективен характер, който е свързан с процеса на диференциация.

Обикновено в хода на изследването се решава, че по-нататъшното деление на дадена система на подсистеми е или невъзможно, или нецелесъобразно. Получените по такъв начин части от гледна точка на изследователя се разглеждат като неделими по-нататък и се наричат "елементарни подсистеми" или "елементи на системата".

Организация и управление за растяща ефективност и осигуреност от инфраструктурната база

Динамиката на обществения живот, бързите, мащабни и сложни промени сега създават впечатлението за хаос в световен, национален и регионален мащаб, както и пораждат желанието да се обуздае хаоса, да се управлява в хаоса. Почти всички публични и бизнес организации все по-активно трябва да се занимават с хаотични, неподредени и непредсказуеми състояния и тенденции, а хаосът получава много научни определения за "безсистемност", "обща обърканост", "непредсказуемост". Всички сложни социални структури не могат да съществуват без ред, ако не искат да бъдат застрашени техните основни цели. Редът създава ориентираност, яснота и еднозначност, той регулира връзките на организацията навътре и навън, той прави комплексността обозрима или обобщено, той позволява рационално действие. Така управлението в една публична организация всъщност е идентично със задачата за създаването и поддържането на реда. Именно затова се формулират цели в качеството им на направляващи величини, приемат се директиви, изработват се правила, изграждат се структури, правят се планове и стратегии, приемат се бюджети и се създават информационни звена – все мероприятия, които трябва да гарантират, че заетите в организацията ще се държат съобразно установения ред.

Редът винаги е свързан с формализиране, стандартни задачи и периодичност. В почти всяка организация важат принципите и правилата на кибернетиката – йерархия, рационалност, формализиране, регулираща система, основаваща се на заповеди и послушание.

Колкото по-динамичен, по-вихрен и необозрим става светът, толкова по-малко линейното и опростено мислене успява да намери подходящи отговори на новите предизвикателства. За всяка съвременна организация не съществува друга възможност, освен да преодолее объркването в своята дейност, усложнеността в ръководството си и неясното си бъдеще. Без съмнение, няма друг изход освен да се обуздае хаоса, да се управлява в хаоса, да расте професионализма и умението в управленските действия.

Резултатът от дейностите по организирането на практика е създаването на единен организъм или организация. Следователно изследването на организациите на теория се отнася до социалните организми, създадените с определени цели предприятия, учреждения, училища, болници и други публични институции.

Управлението като човешка дейност се е формирало в процеса на общественото разделяне на труда. В съответствие с непрекъснатите промени в икономическото и общественото развитие се усъвършенства и процесът на управление на организациите в публичния сектор. Този процес придобива особена значимост в условията на прехода към пазарна икономика в нашата страна. Това се обуславя както от правата и отговорностите на организациите, така и от необходимостта от тяхната по-добра адаптация към непрекъснато променящите се условия на външната среда.

Рационално и ефективно използване на проектите за инфраструктурна осигуреност на устойчиво развитие

Все повече дейности, както бе посочено в глава първа, се управляват като проекти. Управлението на проекти е и наука за проектите.

При управлението на организациите в публичния сектор се прилагат редица подходи като: програми и проекти за подобряване качеството на обслужване на клиентите; внедряване на нови технологии за обслужване на гражданите; предприемачески програми и проекти; изменение на организационните техники и др. **Основа за успех в тях са публичните проекти.** Всички подходи и проекти на управление имат една обща характеристика: те трябва да бъдат “управлявани”. Това е така, защото традиционните подходи, които са били полезни вчера и не са променени, за да съответстват на ситуацията, днес се оказват неподходящи, което налага и системно усъвършенстване на управлението.

Сега повече от всякога, стратегическият мениджмънт, който е много необходим и важен е и ще бъде насочен не само към постигане чрез проекти на конкретни цели, но и към формулиране на поведението на организацията в неопределено или недостатъчно определена среда. Ще се търсят и стратегии за справяне с неочакваното, а не само за оптимизиране на очакваното.

Проектът (по-точно това е проект-предложение или кандидатстващ проект – proposal) е писмена молба за подкрепа от фондация, корпорация, стопанска, правителствена или междуправителствена организация, или лице. Той представлява внимателно написан и добре структуриран документ, с обем между 10 и 15 страници, изработен с цел да убеди източника на финансиране да от-

пусне средства за осъществяване на даден проект (project), с който се цели разрешаването на проблем или нужда.²⁷

Терминът **проект** произлиза от латинската дума projectus, която означава "настъпващ", "напредващ". Формалната дефиниция за проект е *уникално и ограничено във времето начинание*. Под уникално се има предвид, че резултатът от проекта е нов продукт или услуга, а ограничено във времето означава, че има предопределени начало и край. Тази дефиниция, както и цялостната наука за управление на проекти се развиват от различни организации по света, но най-старата и най-известната е Институт за управление на проекти (Project Management Institute), базирана в САЩ и имаща филиали по цял свят. През 1965 г., в Европа е създадена Международната асоциация по управление на проекти (International Project Management Association). Неин член е Българската асоциация по управление на проекти, мисията на която е да допринесе за устойчиво развитие на България, чрез подобряване качеството на реализираните проекти и тяхното професионално управление.

Проектите са инструмент **не за усвояване на средства, а за решаване на реални проблеми и подпомагане развитието на организации, общности и региони**. Затова добрата проектна идея не е случайно хрумване или реакция на налично финансиране, а е обусловена от реална потребност.²⁸

Обект на управление е проектът, който целево е ориентиран за постигане на необходимата промяна. Неговото управление може да бъде дефинирано като **"извършване на съвкупност от разнородни дейности с уникално съдържание, за решаване на сложен, нестандартен проблем, при наложени ограничения относно време, разходи, качество и специфични изисквания към организацията на работа"**²⁹.

Следователно, от казаното до тук се налага и становището, че проектът е не само обект на управление, но и **ефектен и ефективен инструмент за управление**.³⁰

Той е ефективен инструмент³¹, използван от опитни, компетентни и с добър професионален капацитет управление, което не работи стихийно, инцидентно, на парче, а премерено, обмислено и спазва вековната мъдрост "три пъти да мери, преди да отреже" и предприеме необходимите действия.

Проектният начин на работа става все по-нужен и практически използван от почти всички организации в публичния сектор, в бизнеса, в научната и раз-

²⁷ Вж. Стойчев, М. Как се пише проект. Администратор. С., 14.04.2010 г.

²⁸ Вж. Stefano Gatti. Project Finance in Theory and Practice. 2008.

²⁹ Пенчев, Р. Управление на проекти, С., Нов български университет, 2003.

³⁰ Вж. Рибарска, Е. Управление на публични проекти. Сборник „Основи на публичния мениджмънт“. ЮЗУ „Н. Рилски“. Благоевград, 2005, стр. 95 – 117.

³¹ Вж. Ръководство за бенефициенти по Оперативна програма „Административен капацитет“. ОПАК. Експерти в действие. С., 2008.

война дейност. Сега и в бъдеще привличането и използването на средства от фондовете на Европейския съюз, се извършва основно на проектен принцип, а както е добре известно, България далеч не е отличник в това отношение. Дори, за съжаление, вече има не малко примери на сериозно изоставане в привличането и усвояването на средства от програмите и фондовете на ЕС, което едва ли е в полза на така необходимото ускорено развитие на България и на мерките за излизането ѝ от кризата.

Изводи и обобщения за глава втора

1. Проведено е многоаспектно изследване на понятието „инфраструктура“ и може да се твърди за принос в неговото обогатяване, конкретизиране и прецизиране.

2. Подходът към изследване на понятието „инфраструктура“, отчита многообразието от фактори и се основава на разбирането, че инфраструктурата е част от общественото възпроизводство.

3. Аргументирано са изяснени двете основни понятия за дисертационния труд - „инфраструктурна изграденост“ и „инфраструктурна осигуреност“. Те са обосновани като важни фактори за устойчиво развитие.

4. Предложен е богат методически инструментариум за изследване на инфраструктурата и инфраструктурната осигуреност.

5. Специално внимание е отделено на организацията и управлението на развитието от инфраструктурната база от позиции на нарастваща нейна осигуреност и ефективност.

6. Разработени са различни измерения на важни страни на използване на проектите и Еврофондовете за инфраструктурна осигуреност на устойчивото развитие.

7. Подробно и аргументирано са обосновани резултати от изследването в контекста на предмета на дисертационния труд.

ГЛАВА ТРЕТА. НАСОКИ И ПЕРСПЕКТИВИ ЗА ИНФРАСТРУКТУРНА ОСИГУРЕНОСТ НА УСТОЙЧИВОТО РАЗВИТИЕ

В последната глава на дисертационния труд са представени основни практически насоки за решаване на определения с темата проблем. Анализират и оценяват се три групи аспекти за бъдещата работа на изследвания проблем, наложени от разработването на Стратегията на Република България до 2020 г.

С всичко изложено след изследването в предишните две глави още веднъж се потвърждава ролята и значимостта на идеята за икономически растеж и устойчиво развитие като изход от кризата в Европа и света. С хипотезата и теорията за устойчиво развитие се твърди, че чрез средствата на техническия прогрес научните открития и технологии ще могат да контролират всякакви

икономически, социални, демографски и екологични кризи. Същевременно, едва ли само с набор от вярвания може да се постигне и гарантира един непрекъснат, линеен и възходящ прогрес в сферата на човешката дейност, към което насочва вниманието и глобализма. За съжаление животът непрекъснато опровергава идеята за глобалното устойчиво развитие и непрекъснато усъвършенстване в хода на една плавна еволюция, без кризи и сътресения. Дори нещо повече, именно опитите за налагане на устойчиво развитие водят до все по-тежки кризи, от които и последната, сегашната е криза на изчерпаните ресурси. Тя е най-страшната криза, защото светът живее в материалния свят и няма как да си осигури нормален (не и луксозен) живот върху изгорена и ограбена земя, без пари, храна, чиста вода, с отровена атмосфера и разкъсан озонов слой, който е и единствения щит от смъртоносното космическо лъчение. Причините са много, но доминира стремежа и алчността на финансовите елити, които престанаха да инвестират в изобретения и проекти, а се заеха с безумната задача да правят пари от пари.

Личното ми убеждение е, че кризата е възможност за реформи. Тя ни показва слабите места и сега е важно колкото се може по-бързо да коригираме тези слабости и да създадем солидна европейска рамка която да осигури координация на европейските политики, както и гаранции, че проблемите, с които ЕС се сблъсква, ще бъдат избегнати в бъдеще.

Предизвикателствата пред българската администрация са свързани с подобряване на ефективността от прилаганите от нея проекти за устойчиво, макар и с малки темпове развитие. За тези, които са осигурени със средства от бюджета, това изисква преди всичко съвременни методи за управлението им. Повече от необходимо е да се въведат минимални изисквания за начина, по който се разработват и управляват проектите, финансирани със средства на данъкоплатците. Стои въпросът и за повишаване ефективността на използването на средствата от ЕС, чрез подобряване на параметрите по отношение на време, разходи и качество на проектите. Една от новите, модерни и немного познати засега в България консултантски услуги в тази сфера са услугите за предотвратяване на лоши бизнес практики, чрез които се елиминират възможностите за корупция, и средствата, получавани от различните фондове, се управляват без изтичане на комисионни или в посока на неефективни и дори безсмислени дейности. Гражданското общество, от своя страна, в лицето на неправителствените организации, може да участва ефективно в усвояването на средствата от европейските фондове и в решаването на важни за съответния регион социални и инфраструктурни проблеми, като получава професионално съдействие за разширяване на своя капацитет и за управлението на обществено значими проекти.

Неслучайно при толкова проблеми, трудности и ограничения у нас от кризата Съветът за развитие на регионите и националната инфраструктура към

президента на Р България приведе две заседания на 18.04.2012 г. и на 24.07.2012 г. за да очертае и конкретизира „националните приоритети за регионално развитие, които да бъдат финансирани от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие през 2014 – 2020 г.

След всичките доводи и аргументи, изложени до тук за същността, ролята и реалния принос на инфраструктурното осигуряване за устойчиво развитие логично е отделянето на внимание, насоки и перспективи за периода 2020.

Постигане на реален ръст в ролята и приноса на фактора „инфраструктурна осигуреност“

За това най-много допринася кохезионната политика, която е политика на растеж и той трябва да бъде устойчив и „отговорен“ спрямо следващите поколения – растеж без напompване на дълга и с финансова дисциплина, с контрол на дефицита и оптимален държавен дълг.

Икономическият растеж се основава на сложните взаимоотношения между дейностите в региона в територията. Разкриването на всичките фактори, които въздействат върху този сложен процес може да се осъществи само ако се проследи как се предава всяка промяна от регион на регион, или от една дейност на друга. Някои се опитват да обяснят развитието, определяйки по-вечето от промените като външни, независими и случайни и по този начин отричат сложното и непрекъснато взаимодействие между отрасловия и териториалния аспект на производството. Същност главните двигатели на регионалното развитие са търсенето на регионалната продукция и доставянето на трудови и на други видове ресурси, добра инфраструктура.

Съществуват различни начини, чрез които напредъкът се предава от една дейност на друга и води до общ растеж или до упадък на конкретната икономика. Същественният въпрос е: къде е началото на напредъка? Кое е това, което предизвиква и стимулира промяната? Ако се разгледа търсенето като фактор, определящ регионалния растеж, най-напред трябва да се реши къде то се поражда, а след това да се проследи пътя му през цялата регионална икономическа система, за да се наблюдава как търсенето на продуктите от даден регион засилва търсенето и на други видове продукти и регионални дейности.

Ако се ръководим от предлагането като фактор, определящ регионалния растеж, пак трябва да се определи началото му и по какъв начин предлагането на суровини, капитали или труд води до предлагането на други фактори и продукти. И двата подхода са определящи в еднаква степен за територията на регионалните промени и регионалното развитие. В надпреварата за използване на оскъдните местни ресурси трябва да се има предвид както търсенето, така и предлагането.

При определяне на подходите за оценка на териториалния растеж най-голямо значение следва да се отдаде на т. нар. подход на икономическата основа. Според него някои от дейностите в региона се приемат за основни, в смисъл, че тяхното разрастване води до общо гарантирано регионално развитие. Но има и други, не така важни, чието развитие е следствие от общото регионално развитие.

Процесът на развитие е свързан и с реализирането на т.нар. относително предимство, изразяващо се в снабдяването на местния непреносим вход с ресурси, отличаващи се с определено количество, качество и цена, с богата и ефективна инфраструктурна изграденост.

Местен вход са материали, доставки или услуги, които са налични в определената територия и не могат да бъдат доставени срещу разумна цена от друго място. Използваната земя е един такъв вход, независимо дали е необходима като локационно или като обработваемо пространство. Климатът и качеството на местния въздух и на водата попадат в същата категория дотолкова, доколкото се отразяват на разходите на изграждане на производствените обекти и по този начин формират привлекателността на територията. Релефът, благоприятстващ строителството и транспорта, също спада към елементите на непреносимия вход и играе значителна – пряка и косвена – роля при локацията на стопанските обекти.

Всичко това много зависи от инфраструктурната изграденост и инфраструктурната осигуреност, които трябва добре и стратегически да се планират, както и ефективно да се използват.

Усъвършенстването на процесите на прогнозиране, планиране и стратегическо развитие на „инфраструктурната осигуреност“ в АТЕ и регионите

Сложен, многостранен и динамичен проблем е „инфраструктурната осигуреност“, който повече от всякога е необходим, полезен и с решаващо значение за устойчивото ни развитие. Да се разчита и най-рационално използва този толкова ефективен за развитието и растежа фактор, означава той и неговото състояние правилно да бъдат прогнозирани, планирани и стратегически реализирани.

Известна истина, която до голяма степен мотивира и настоящото дисертационно изследване е, че **инфраструктура без работеща икономика не дава резултат**. Само с нейната „инфраструктурна осигуреност“ икономиката изяснява напълно своите възможности и разчита на успех в избраните перспективи, което предполага и изисква добро прогнозиране, планиране и стратегическо разработване и реализиране.

След като организацията е определила и следва своята мисия, определила е целите и политиката си в съответствие с мисията, добре познава и отчита

своята вътрешна и външна среда, задължително преди избора на своята стратегия, стратегически подход и стратегически действия, тя трябва да направи анализ на тази група от фактори и предпоставки, за да разкрие точно своите силни и слаби страни, своите възможности и заплахи. Само тогава, отчитайки реалните възможности, бариери и заплахи, организацията ще определи своята стратегия на действие и развитие.

Всяко стратегическо решение, а още повече стратегията на организацията като цяло, съдържа в себе си определена доза неопределеност и риск. Това са две различни категории. При риска се борави с вероятности. Вероятностите, характеризиращи неуправляемите елементи, могат да се считат за известни и дори да се определят количествено, в проценти. За разлика от определеността, която предполага наличие на фиксирана група условия на средата или едно нейно състояние, на неопределеността е присъщ някакъв диапазон на възможни множества условия на средата, които могат да породят повече от едно нейно състояние. Неопределеността изисква повече информация за бъдещето. Стратегическите решения винаги изискват ходът на събитията да се разглежда за относително дълъг бъдещ период, а всяко бъдеще по същество е малко или повече неопределено.

При планиране бъдещото развитие на производствената инфраструктура особено място се отделя на информацията за състоянието на индустриалните предприятия и възможностите на инфраструктурните системи за задоволяване на техните потребности.

Прогнозата за развитието на производствената инфраструктура обхваща:

1. Необходимост от нови обекти на производствената инфраструктура:

а) в индустриалните предприятия;

б) според изискванията на потребителите.

2. Възможности за изграждане на нови обекти от производствената инфраструктура.

3. Анализ на потребностите и новите възможности с обновяването на производствената инфраструктура.

Задължително е проучване и проектиране на производствената инфраструктура. Местоположението на обектите от производствената инфраструктура се определя в съответствие с предвижданията на подробния устройствен план и одобрени инвестиционни проекти като се обосновава технико-икономически.

Приоритетите на Националната стратегия за регионално развитие за периода до 2015 г. се приемат и доразвиват с тези, определени в Националния план за регионално развитие 2000 – 2006 гм като ги привеждат в съответст-

вие с постигането на формулираните стратегически цели на регионалното развитие и реформите, предложени в Третия кохезионен доклад на ЕС.³²

Основните приоритети на Националната стратегия за регионално развитие са:³³

- ◆ повишаване на регионалната конкурентоспособност на основата на икономика на знанието;
- ◆ развитие и модернизация на инфраструктурата, създаваща условия за растеж и заетост;
- ◆ подобряване на привлекателността и качеството на живот в районите за планиране;
- ◆ интегрирано градско развитие и подобряване на градската среда;
- ◆ развитие на сътрудничеството за европейско териториално сближаване, задълбочаване на партньорството и добросъседството за постигане на развитие;
- ◆ укрепване на институционалния капацитет на регионално и местно ниво за подобряване процеса на управление.

Внимание заслужава Рамката за устойчиво развитие с описание на характеристиките на всяка фаза от развитието. При изследване степента на устойчиво развитие на конкретна община или област ще се търсят онези описания, които в максимална степен отговарят на действителното състояние на критериите.

Ако резултатите от оценката се представят графично, може да се очертае профил на устойчивото развитие, който визуализира онези области, в които приоритетно трябва да се вземат мерки за достигане на критериите за устойчивост. Това ще бъдат онези критерии, при които изоставането е най-голямо или те са най-важни от гледна точка на приоритетите на общината. По-нататък според нас следва да се набележат конкретните дейности, които трябва да се извършат, с конкретизиране на средствата, сроковете, изпълнителите и т.н. Без съмнение в това направление предстои сериозна работа и могат да се очакват добри и радващи успехи.

Изследването, анализът и оценката на разработвания с дисертацията проблем е и може да бъде добра основа и предпоставка за по-нататъчното навлизане в дълбочината на неговата същност и специфика при постоянно изменящите се условия за да се постига успешно така желаната растяща рационалност и ефективност в работата с проектите.

³² Treaty of Maastricht on European Union, 1992.

³³ Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2005 – 2015 г. ДВ, бр. 42/2005.

Подобряване на организацията и управлението на инфраструктурната осигуреност в АТЕ

При толкова изложени дотук факти, аргументи, съображения логично се налага извода, че успешна и ефективна работа за инфраструктурна осигуреност за устойчиво развитие и растеж в общините може да има само при много добра организация и управление.

Местното (регионалното) развитие е териториален разрез на общественото развитие и включва както количествени, така и качествени процеси. Количественият растеж се свързва с нарастването на доходите, на произведения продукт, на експорта и др., а качествено развитие – с нивото на услугите, които гражданите получават, с равнището на образованието, здравеопазването, културата, със сигурността и обществения ред, отдиha и т.н. Първите обикновено се наричат икономически фактори, а вторите – социални. Те обаче са толкова преплетени, че произнасянето за това – кои са определящи, е толкова комплицирано, колкото отговорът на въпроса кое е първичното – яйцето или кошката. Регионалното развитие е основен ангажимент на местните органи, които в отношенията си с гражданите се стремят в максимална степен да удовлетворят техните потребности. За тази цел те разполагат с правомощия да вземат съответни решения, което ги определя като местна власт.

Бизнес средата е типичен такъв фактор, който зависи както от общите икономически процеси в страната, така и от условията, които местната администрация създава за предприемачите – нивата на местните данъци и такси, ефективността на административното обслужване, наличието на електронни услуги и на обслужване на „едно гише“, ограничаване на корупцията, усвояване на европейски средства за регионално развитие, активност в привличането и задържането на големи инвеститори. Въз основа на анализа на събраните данни като пример в това отношение може да се посочи област София (столица), в която бизнес средата се оценява като много лоша. Действително столицата предоставя повече възможности за започване на бизнес, но и създава повече трудности – високи данъци и такси, тромава администрация и корупция.

Инфраструктурата също е изцяло в ръцете на централната власт и на местните управи. В последните години възможностите за подобряване на инфраструктурата се увеличиха значително с наличието на европейски средства за такива проекти – както предприсъединителни, така и структурни и кохезионни фондове. В тази връзка темповете на усвояване на европейски средства от общините за инфраструктурни проекти (пътища, ВиК мрежа, регионално благоустройство и т.н.) се оказват значим фактор за развитие на териториите. Връзката между усвоените европейски средства и инфраструктурата се вижда

ясно в някои области. Типичен пример е област Габрово, която е лидер по платени средства до момента и е с една от най-високите оценки в категорията „Инфраструктура“.

С решаващо значение за инфраструктурната осигуреност са регионалните планове и стратегии за развитие, които в съответствие с Националната стратегия за регионално развитие трябва да определят конкретните цели и практически мерки за бързо постигане на желаното негово равнище.

През 2011 г. стартира процедура по разработването на **Интегрирани планове за градско възстановяване и развитие (ИПГВР)** на 86^{-те} градски ареали у нас. Те се разработват на базата на наличните стратегически документи, вкл. действащите устройствени планове и схеми, както и на базата на националните, регионални и общински секторни стратегии и програми, като допринасят за реализацията на заложените в тях стратегически и специфични цели, приоритети и мерки.

Проектите във всяка община, колкото и специфичен, конкретен характер да притежават, не могат да не се съобразяват, да не отчитат и спазват тези общи за страната и Националната стратегия за развитие документи, планове, изисквания. Много полезна за това е логическата рамка, въз основа на която се структурират и публичните проекти.

Логическата рамка трябва да бъде използвана за подготовката, изпълнението и оценяването на един проект. Тя играе роля във всяка фаза на проектния цикъл; определя какво проектът се стреми да постигне; съдържа обективно проверими индикатори за измерване постижението на целите и ефективен мониторинг; формира основата за последващата оценка. Тя трябва да бъде актуализирана по време на изпълнението: резултатите и дейностите могат да бъдат променяни с напредване работата по проекта, но не и целта на проекта.

С решаващо значение сега е използването на Европейските фондове, като специалните регламенти за фондовете включват специфични за всеки фонд разпоредби (ЕФРР, ЕСФ и Кохезионния фонд), по-специално относно обхвата на фондовете, инвестиционните приоритети и показателите.

Специално внимание заслужават общите правила, приложими към ЕФРР, ЕСФ, Кохезионния фонд, ЕЗФРСР и ЕФМДР.

Повече от всякога, сега се налага засилено използване на финансови инструменти. Ролята на иновативните финансови инструменти ще бъде засилена чрез разширяване на техния обхват, повишаване на гъвкавостта и ефективността на рамките за тяхното прилагане и насърчаване на използването им като по-ефективна алтернатива или чрез допълване с традиционните безвъзмездни средства. Предложението представя по-стабилна правна и оперативна рамка, която осигурява ясни и опростени правила относно ключови въпроси на

прилагането, като например финансовото управление на участието на ЕС или съчетаването на финансови инструменти с безвъзмездни средства.

Не по-малко важно и полезно е рационализиране на финансовото управление и контрол. При системите за управление и контрол трябва да се постигне баланс между разходите и съществуващите рискове. Ролята на Комисията в предварителния преглед на националните системи за управление и контрол ще бъде съразмерна, като ще се прилага основан на риска подход. Малките програми ще бъдат освободени от прегледа на Комисията. Подходът на основата на риска намалява административните разходи и дава по-добри гаранции, тъй като ресурсите на Комисията могат да се използват по-ефективно и да се насочват към области с по-висок риск.

С тези три богато изследвани и фактологически аргументирани конкретни направления на разработвания проблем, се стига до представяне на неговото реално състояние за да се отправи поглед към тенденциите и перспективите за повишаване ефективността на работа с проектите за устойчиво развитие в следващия период.

Изводи и обобщения към глава трета

1. Изведените насоки и перспективи за инфраструктурна осигуреност, произтичат от дисертационния труд, съдържат авторски мерки и виждания с устойчиво развитие.

2. Направените изводи, обобщения и насоки в трета глава са реални, изпълними и полезни в усилията за повишаване ефективността и резултатността в работата на местната, общинска и областна администрация.

3. От последната глава се налага обобщение и решаващ извод за умело, рационално и безкомпромисно използване на фондовете на европейския съюз за инфраструктурно осигуряване на общините и регионите в Република България.

Заключение

В заключителната част на дисертационния труд се посочва, че резултатите от цялостното изследване дават основание да се твърди, че неговата цел и задачи са успешно изпълнени.

Докторската теза, че инфраструктурната изграденост и осигуреност на устойчиво развитие, е сериозно предизвикателство пред българската администрация. Основни идеи и виждания в дисертационния труд могат да бъдат подкрепа за успешно поемане на тези предизвикателства от администрацията. За да им отговори, администрацията трябва да осъществи сериозни инвестиции за целенасочено изграждане и развитие на своя капацитет. Непосредствените цели на тези инвестиции трябва да бъдат подобряването на ефективността и

ефикасността на проектите, на инфраструктурната изграденост и осигуреност на устойчивото развитие, а главната цел – повишаване на общественото благосъстояние. За постигането на тези цели от особено важно значение е формирането на адекватни човешки ресурси – висококвалифицирани специалисти, които смятат управлението на проекти за своя професия. В централните и териториалните администрации трябва да бъдат въведени комплексни системи за управление на изградената инфраструктура, които отчитат факторите на административния капацитет. В по-широк аспект административният капацитет за изготвяне и изпълнение на проекти е функция на инфраструктурата за управление на проекти на нашата страна. За нейното подобрене са необходими целенасочени и координирани усилия на всички заинтересовани организации.

III. ПРИНОСИ НА ИЗСЛЕДВАНЕТО

1. Научни приноси

1. Извършено е оригинално цялостно изследване върху проблемите за инфраструктурната осигуреност на устойчивото развитие в Република България. Дисертационният труд представлява едно от първите по-мощни изследвания върху тези проблеми в българската икономическа литература.

2. Обогатена е теорията за обществено развитие в процеса на устойчиво развитие.

3. Изградена е концептуална визия, обхващаща в единство „инфраструктурна изграденост“, „инфраструктурна осигуреност“ и „устойчиво развитие“ в условията на променящата се функционираща среда.

4. Обогатен е анализът на класическите теории и модели в областта за „инфраструктурата“ и процеса на „устойчиво развитие“, като са направени значими обобщения на някои от факторите за процеса на ефективно устойчиво развитие и растеж.

5. Изяснени са теоретичните аспекти на механизма за инфраструктурна осигуреност на устойчивото развитие и е разработен методически инструментариум за неговото изследване.

2. Научно-приложни приноси

1. Индикирани са основните фактори, оказващи влияние върху инфраструктурното осигуряване на устойчивото развитие.

2. Предложени са насочени към практиката модел и техника за управление, използването на инфраструктурната изграденост и осигуреност за устойчиво развитие.

3. Предложена е рационална в условията на криза схема на механизма за работа на местните органи и местната администрация в единодействие с другите обществени институции за подобряване на инфраструктурната осигуреност на устойчивия растеж и развитие.

4. Формулирани и систематизирани са пречките и бариерите при ефективно използване на инфраструктурната изграденост и инфраструктурната осигуреност за устойчиво развитие и растеж.

5. Предложени са конкретни насоки и перспективи за инфраструктурно осигуряване на устойчивото развитие.

IV. ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМАТА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

1. Ениманев, Кр.– Инфраструктурна осигуреност на устойчивото развитие - Монографичен труд (под печат)

Студии

2. Ениманев, Кр. Устройство на територията – основа на инфраструктурната осигуреност: София, 2013, ISBN 978-954-8655-56-9.

3. Ениманев, Кр. Методически инструментариум за изследване и анализ на производствената инфраструктура и инфраструктурната осигуреност. София, 2013, ISBN 978-954-8655-57-6.

Научни статии и доклади

4. Ениманев, Кр. Структура на инженерингова система на обект за еко-туризъм. София, 2004. Сборник доклади от II-ра международна научна конференция “Мениджмънт и инженеринг”, София, 2004. ISBN 1310-3946.

5. Ениманев К. Бизнес-климатът в Русенска област – предимства и недостатъци. Русе, 2004.