



Аграрен университет – Пловдив, Научни трудове, т. LIX, кн. 5, 2015 г.
Юбилейна научна конференция с международно участие
Традиции и предизвикателства пред аграрното образование, наука и бизнес
Agricultural University – Plovdiv, Scientific Works, vol. LIX, book 5, 2015
Jubilee Scientific Conference with International Participation
Traditions and Challenges of Agricultural Education, Science and Business



DOI: 10.22620/sciworks.2015.05.022

**НАСОКИ ЗА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ НА АГЛОМЕРАЦИОННИТЕ
АРЕАЛИ В БЪЛГАРИЯ
GUIDELINES FOR REGIONAL DEVELOPMENT IN BULGARIAN
AGGLOMERATION AREAS**

**Камен Петров
Kamen Petrov**

Аграрен университет – Пловдив
Agricultural University – Plovdiv

E-mail: petrovk@abv.bg

Abstract

This article attempts to socio-economically analyze the emerging agglomerations in Bulgarian national space outlining their problems and development directions. The article focuses on the spatial concept for the development of the national space and defining the problems of conurbations such as connectivity, efficiency, sustainability and modernity.

An attempt has been made to give a new meaning to these areas as forces for regional economic development and at the same time as the place of investment activity concentration. Appropriate conclusions from their condition are made and new conceptual models for their development are outlined.

Key words: infrastructure, development, regional economy, space.

ВЪВЕДЕНИЕ

Протичащите социално-икономически процеси в България през последния четвърт век доведоха до структуриране на нов пространствено-териториален модел на страната. Този модел се характеризира с ясно обособени регионални различия и формирани неравновесия в социално-икономическото състояние на регионите.

След членството на България в Европейския съюз страната започна да усвоява средства по кохезионните фондове с цел да се постигне изтеглящо социално-икономическо развитие и да се преодолеят съществените различия между регионите в страната.

От натрупания опит можем да подчертаем, че проблемите в регионалното развитие имат ясно очертан териториален аспект. Решаването на този ребус трябва да бъде насочен към по-равномерно териториално разпределение на населението, оптимизиране на концентрацията на

населението в столицата и някои по-големи областни центрове и осигуряване на териториално сближаване на периферните райони на страната.

Това обаче може да стане чрез преодоляването на регионалните дисбаланси, което изисква мобилизиране на сериозни институционални и организационни ресурси, насочени към оптимизирането на жилищната политика, градоустройствените планове и инфраструктурата и най-вече към създаване на повече териториални центрове на социално-икономическо развитие.

На базата на концепцията за пространствено развитие на страната можем да приемем, че в пространствено и в териториално отношение тези центрове трябва да бъдат изградени като агломерационни ядра, които да могат да оказват въздействие върху околните населени места от порядъка на 100-110 километра.

На практика през периода 2015-2022 г. агломерациите в България трябва да се оформят като ключови геоикономически центрове за развитие в демографски, социален, културен, образователен и икономически порядък.

Така в социално-икономически план агломерациите са призвани да изведат българската държава сред развитите средноевропейски държави и да генерират устойчивост на нашата икономика.

Съществено значение има свързаността, която има пряко отношение към националната интеграция и се отнася най-вече за републиканската и в по-малка степен за общинската пътна мрежа, свързваща областните центрове и основните международни коридори.

Свързаността също допринася за икономическото развитие на страната, свързвайки вътрешния и външните пазари с районите на производство и потребление.

Принципът на свързаността означава най-вече приоритетен подход към рехабилитацията и подобряването на пътищата и всичките видове инфраструктура.

МАТЕРИАЛИ И МЕТОДИ

За подготовката на настоящата статия бяха използвани методите на описанието, сравнителния анализ, позоваването на статистически данни, експертна оценка и характеристики на отделните териториални общности в йерархичен порядък.

Това е резултат от актуалното разбиране, че в условията на динамично развиващата се икономика е необходимо да се подхожда хронологически и стъпаловидно към изследваните проблеми, същото така да се използват традиционни методи като географски, социално-икономически и математически, мрежови и др.

Посредством тях се извеждат закономерности и резултати на състоянието на средата и протичащите интензивни процеси в териториален план, които са важен аргумент за анализа и оценката на протичащите процеси в регионалното развитие.

СЪЩНОСТ И МОДЕЛИРАНЕ НА АГЛОМЕРАЦИИТЕ. БЪЛГАРСКИТЕ АГЛОМЕРАЦИОННИ АРЕАЛИ

В теоретичен порядък можем да приемем, че „агломерация“ е процесът на сливане на големите градове и разположените около тях по-малки селища в една обща урбанизирана територия. *Агломерация* се нарича и полученото в резултат на сливането селищно образувание. Още повече, че от историческа гледна точка градските агломерации са пространствени форми на урбанизацията¹. Присъщо за градските агломерации е по-голямото увеличение на населението в периферията в сравнение с центъра.

У нас процесите се развиват по-различно. На първо място, градските агломерации са ограничени по размери в сравнение с агломерациите в Европа. Развиват се въз основа на градове, разположени сред равнинни и плодородни земи, което ограничава нарастването им. На второ място, формирането на агломерациите е съпроводено с ограничителни мерки за заселване в големите и най-големите градове. Мигриращото население се заселва в околните селища и само външно се създава ефект на субурбанизация.

Условията за възникване на агломерации са териториалната близост на населените места и сложните многообразни връзки между тях (икономически, социални, транспортни, културни). Агломерациите представляват обединение на големите градове с разположените около тях по-малки селища, които се наричат съответно *ядро* и *агломерирани селища*². Условия за протичане на процеса са териториалната близост и съществуващите разнообразни производствени, транспортни и културни връзки. Възникването и развитието на градските агломерации е предимно два основни типа.

Първият тип е тогава, когато динамичното развитие на града формира потребност от нови територии, нова инфраструктура, а в пределите на града са изчерпани почти всички възможности за това. Градът се разраства за сметка на урбанизиране на съседни територии чрез изграждане на нови сателитни селища или превръщане на предишни самостоятелни селища в сателити. Те са място за локализация на различни дейности – промишлени предприятия, производствени и търговски складове, научни центрове и технологични паркове, нови жилищни райони, нови зони за отдих и т.н.

Вторият тип е, когато самостоятелни съседни селища чрез своето разрастване и въвличане на нови територии се доближават и се свързват в едно взаимосвързано цяло, в което се оформя ново ядро. Типичен пример в това отношение е формирането на тъй наречените „ресурсни“ агломерации като Рурската в Германия (12 града), Донецко-Макеевската агломерация в

¹Сред най-големите агломерации в света днес са тези на Токио – 34,2 млн. жители, Гуанджоу – 24,9 млн. жители, Сеул – 24,5 млн. жители, Делхи – 23,9 млн. жители, Мумбай – 23,3 млн. жители, Мексико – 22,8 млн. жители и др. В Европа най-големи агломерации са Лондонската, Парижката, Московската.

²Или още спътници, градове-спални/dormitory town, cité-dortoir, Trabantenstädte, города спутники I порядък, сателити/satellite city, cité satellite, Satellitenstädte, города спутники II порядък, микрорайони и предградия.

Украйна (10 града и редица села) и др. Когато съседни големи градове, разраствайки се, се свързват в едно селищно цяло с разнообразна дейност, обикновено се формират полицентрични градски агломерации.

Основните предпоставки за формиране на градските агломерации са различни, но най-често това са: еднотипно застрояване; застроените площи са повече от земеделските терени; има масови ежедневни пътувания от едно селище в друго селище на агломерацията (пътувания за месторабота, за обучение, за търговия, за култура и т.н.)

В България най-урбанизирани територии са регионите около най-големите градове. Такива са Пловдивско-Пазарджишкото поле, Софийската котловина, Пернишката котловина, Старозагорското поле, Бургаският и Варненският залив и др. Слабо урбанизирани са Лудогорието, Странджа, Сакар, Краището, Родопите и други земеделски райони.

В нашата страна съгласно Закона за защита от шума в околната среда е предвидено министърът на регионалното развитие и благоустройството да организира създаването и поддържането на регистър на агломерациите. Регистърът се изработва с цел документиране на основните характеристики на агломерациите. Съгласно с този закон за агломерации се приемат населените места с население над 100 000 жители. Към момента населените места, които отговарят на това изискване, са градовете София, Пловдив, Варна, Бургас, Русе, Стара Загора, Плевен.

На практика обаче поне още около 30 общини, комбинирани по две и по три, образуват агломерационен ареал от поне 100 и повече хиляди души. Това е така, защото близо 72% от населението на България е съсредоточено в 36 големи града. Този процент е напълно съизмерим с градското население в ЕС. Ето защо приоритет за следващия програмен период 2014–2020 г. е градското развитие с индикативен бюджет 3 млрд. лв., чиито бенефициенти ще бъдат именно тези 36 града.

По експертна оценка двигателите на икономическото развитие на страната са София, Варна, Бургас, Русе, Стара Загора и Пловдив. В дъното са Монтана, Видин и Разград. Обезпокоителна тенденция се наблюдава в редица градове, сред които например Велико Търново, чиято посока на развитие върви към влошаване.

Два вида регионална политика може да бъде проведена. Регионална политика, насочена към намаляване на различията, чийто обект са слаборазвитите селски, гранични, планински общини (с обобщаваща оценка под 75% от средната за страната – за 2010 г. общо 19 общини).

Втората линия е насочена към развитие на центровете на растеж – градски агломерации; големи градове, които са регионални центрове на растеж; силно развити туристически общини; градски общини с потенциал за развитие. В тази посока обаче освен посочените 37 общини близо 50 общини имат потенциал да образуват агломерационни ареали, но с население по-малко от 100 хиляди души. Това показва, че по отношение на агломерационните ареали в България е необходимо да изградим йерархична подредба на агломерациите. Те могат да бъдат по следната закономерност.

Първата степен агломерации да са градове и общини с над 200 хиляди души, това са София, Варна, Пловдив, Бургас, Русе–Бяла–Разград, Стара Загора–Казанлък; втората група агломерации да бъдат с население от 100 до 200 хиляди души, техният брой е от порядъка на 15; а третата степен на агломерация от 50 до 100 хиляди души включва около 20 града. При внимателния подход към състоянието на агломерациите само 5 градски агломерации – София, Варна, Пловдив, Стара Загора и Бургас – имат възможност за бързо икономическо развитие.

Това налага към агломерациите да се подходи научно, като се дефинират критерии, по които трябва да се определи териториалният обхват на градските агломерации.

На първо място агломерационният ареал е мрежа от стабилни селища с население не по-малко от 50 хиляди души. Населението на отделните селища запазва местоживеенето си, но се интензифицират връзките между селищата. Селищата в агломерационния ареал са разположени в рамките на 60-минутен изохрон около центъра на агломерацията. Това ще създаде възможност по-големите градове на страната да засилват връзките си с околните населени места.

От друга страна, това ще измести естествените граници на градовете и ще наложи нова система на инфраструктурна свързаност. Трябва да се търси геоикономическият ефект най-вече в посока на формирането на селищни системи като форми на урбанизация, а не като низови административни единици. При тяхното обединяване се формират функционални урбанизирани райони (ФУР).

Третото ниво на тази структура (ФУР) се разкрива на базата на ежедневните трудови миграции, гъстотата на населението, структурата на икономическата заетост, интензивността на социално-битовите пътувания, степента на изграденост на жилищния фонд и на селищната територия, нивото на обслужване и др. Така днес по-силно развитите функционални урбанизирани райони имат характер на селищни агломерации.

Понастоящем в България може да се говори за следните агломерации: София–Перник, Пловдив (Стамболийски–Пловдив–Асеновград), Варна–Девня, Бургас (Бургас–Камено–Средец и Бургас–Слънчев бряг), Велико Търново–Горна Оряховица–Лясковец, както и в по-малка степен на Димитровград–Хасково–Кърджали, Плевен–Долни Дъбник–Тръстеник, Монтана–Враца–Мездра, Кюстендил–Дупница–Благоевград, Стара Загора–Казанлък, Русе–Разград и Сливен–Ямбол и други. От всички тях единствено Софийско–Пернишката е формирана, а останалите са в процес на формиране.

Най-важното условие за образуване на селищна агломерация е наличието на голям град (над 100 хил. жители или поне един между 50–100 хил. жители), който да бъде ядро, но в нашите условия ще срещнем и необходимостта за изграждане на агломерация между два града с големина средно от 40 до 90 хиляди души. Например стратегическо значение за развитието на Северна България може да има формирането на по-малки

агломерации между Плевен, Ловеч и Троян, особено с изграждането на автомагистрала „Хемус“.

Разбира се, важно условие е посочените градове да разполагат с по-значителен стопански и демографски потенциал за осъществяване на връзки с обкръжаващата ги зона. Тя да представлява ареал от селища и да се поделва на интензивна и периферна част³. Важно е в България да се приеме визията, че агломерациите може да се формират и на базата на няколко града със сравнително по-малък брой население. В случая те нямат ясно изразен център, но пък постигат добри икономически резултати. Типичен пример в това отношение е формиращата се агломерация Велико Търново–Горна Оряховица–Лясковец.

ФОРМИРАНЕ НА РЕГИОНАЛЕН МОДЕЛ ЗА РАЗВИТИЕ НА ГРАДСКИТЕ ЦЕНТРОВЕ И АРЕАЛИ

Формирането на агломерациите има значим стопански, социален и културен ефект. Концентрацията на население е съпроводено с концентрация на стопански и обслужващи дейности, които намаляват производствените разходи, разходите за транспорт и т.н. Селищата в агломерацията не само се сближават и срастват, но и взаимно се допълват в своите функции. Агломерирането на селищата има и някои негативни страни като прекаленото антропогенизиране на средата, пренаселването, замърсяването на въздуха, влошаването на микроклимата и т.н. Тези негативни проявления може да бъдат овладявани чрез своевременни административни и технологични решения на възникващите проблеми.

Предвид процесите на промяна в България към 2015 г. е налице формиран регионален модел на център–периферия във всички райони освен в Югоизточния и Северозападния регион. Това може да бъде използвано за създаване на поне дву- и триполюсен модел за развитие за постигане на устойчиво и балансирано развитие на всеки регион. Например може да се приеме като модел на полицентрично развитие на Югозападния район за планиране на два основни центъра – София и Благоевград. Това обаче означава по-тясна интеграция на Кюстендил и Дупница към Благоевград, както и подобряване на инфраструктурното му обезпечаване.

На практика автомагистрала „Струма“ ще създаде такива предпоставки, но в перспектива много ценно за развитието на вторичен център ще бъде изграждането на автомагистрала „Рила“, както и на алтернативен път Сандански–Гоце Делчев, а също и модернизиране на КПП-тата с Република Македония. В Южния Централен район за планиране стратегическа роля има град Пловдив особено ако се изгради агломерацията с Асеновград и се построи нов 6-лентов околоръстен пръстен около Пловдив по направление АМ „Тракия“ – пътен възел „Скобелева майка“, покрай ЖК „Тракия“, Асеновградско шосе, разширение на околоръстното шосе (покрай

³При формирането на агломерациите в България обаче основно се приема, че потенциалът на такива градове като София, Пловдив, Бургас и Варна има съществено значение, а останалите нямат нужната центробежност.

Първенец, Коматеве, Прослав и да се върже с АМ "Тракия" при индустриалната зона) ще позволи да се обърне градът и към Родопите, и към останалите по-малки населени места. Същевременно е необходимо да се формира вторичен център около Хасково, който да се включи в една агломерация заедно с Димитровград и Кърджали. По този начин трите града ще бъдат конкурентоспособни, защото техният потенциал от население ще бъде около 200 хиляди души и ще имат по-висока конкурентна среда.

Друг вторичен център може да се изгради по оста Пазарджик–Смолян, като се търсят възможности за изграждане на нови пътища и инфраструктура основно за изграждането на бъдещ нов пространствен ареал, свързан с развитието на туризма, услугите, хранително-вкусовата и дървопреработвателната промишленост. Стратегическо значение има по-тясната интеграция между Пазарджик и Смолян, а също не и Велинград. Тази интеграция ще окаже съществено икономическо значение и влияние върху общини като Доспат, Кричим, Белово, Пещера и др.

В новите условия стратегическо значение има Югоизточният район за планиране, който на практика има два естествени центъра – Бургас и Стара Загора. Въпреки това, за да има силен икономически профил, районът за планиране трябва да развие връзките по направление Север–Юг или изграждането на агломерационния лъч Приморско–Созопол–Бургас–Слънчев бряг, който да има чисто туристическа насоченост, за предоставяне на услуги, както и развитието му като логистичен, образователен и научен център като изходна врата на Европейския съюз към Кавказкия регион, Предна Азия и Иран.

По отношение на центробежната икономическа роля Бургас трябва да развие агломерацията Бургас–Средец, където да се положи фундаментът на тежката индустрия на България. Второто направление е развитието на агломерационния лъч в посока на Бургас–Карнобат–Айтос, където да се развие хранително-вкусовата промишленост и уредостроенето. В тази посока изтеглящо развитие за района може да има и изграждането на лъча Сливен–Ямбол. В голяма степен това са два много сериозни града, които се нуждаят от нов икономически профил или поне от преодоляване на индустриалния им упадък. Тези два града могат да бъдат предимството на интеграцията на икономиката на Североизточна България и интеграцията с Шумен и Търговище, както и да имат вторична роля относно състоянието и развитието на турската икономика в европейската ѝ част чрез създаване на съвместни производства и насърчаване на икономическия обмен и тясната интеграция с тази от ЕС.

Същевременно в Североизточния район за планиране като агломерационен лидер се очертава град Варна. Но днес Варна по експертна оценка е в окаяващо социално-икономическо състояние с изключително лошата му инфраструктура и липсата на креативни геоикономически решения за нейното развитие и управление.

На първо място по отношение на урбанистичната картина градът е напреднал по-бързо към периферните зони, отколкото е благоустроен,

поради което е влошена инфраструктурната среда. Лошо е състоянието на електропреносната мрежа, ВиК системата е под задоволителното ниво, пътищата не са на нивото на автомобилния трафик, с малка пропускливост и редица други проблеми.

На практика градът се нуждае от ново пространствено развитие, изграждане на първи и втори полупръстени за периферно движение, нуждае се от втори мост над Варненското езеро, от ново пристанище, а защо не и метро от Летище „Варна“ до курорта „Златни пясъци“. Развитието на града в посока гр. Девня и Белослав не е с нужната полицентричност и на практика сателитните населени места и градчета губят ефективната им свързаност с град Варна. В този регион не е добро състоянието на вторичните центрове Шумен и Добрич.

На първо място, град Добрич и неговата периферия се нуждаят от допълнителна подкрепа от страна на държавата, основно свързана с инвестиционни проекти и програми за подобряване на инфраструктурата и устойчивото развитие на град Добрич в условията на ново пространствено развитие на страната.

На първо време е нужна по-тясна интеграция на Добрич с градовете Кардам, Генерал Тошево, Каварна, както и със съседните Тервел, Силистра, Дулово и Канайрджа, за превръщането на града в основен икономически център на цяла Добруджа, а от там – и решаването на проблеми, свързани със социално-икономическото развитие на региона и модернизирването на инфраструктурата. Сложна е ситуацията и с град Шумен, който трябва да има изтеглящо значение спрямо гр. Търговище, Каспичан, Провадия, Дългопол, Велики Преслав и др.

В Северния Централен район за планиране има две важни особености, първата е ориентиране на речните пристанища към реката и изпълване на коридор №7 със съдържание, а втората е реализацията на агломерационни ареали по направлението на коридор №9, който включва градовете Русе, Бяла, Горна Оряховица, Велико Търново, Габрово и др. Въпреки че към нея бяха присъединени Плевен и Ловеч, трудностите остават.

На практика в нея може да се формират няколко агломерационни ареала, но на мен ми се струва, че си заслужава регионът да се спре на агломерациите Плевен–Ловеч–Троян, Монтана–Враца–Мездра и Видин–Кула–Белоградчик, както и да се направи опит да се въздейства конкретно върху градове и общини като Лом, Бяла Слатина, Кнежа, Червен бряг, Луковит, Тетевен и др. На практика в тази територия урбанизацията не е ефективно решение.

На практика имаме друга социално-икономическа ситуация и друг икономически профил на региона. По-скоро той се нуждае от малки и средни предприятия и инвестиции, свързани с устойчивостта на населението в него, отколкото съсредоточаването му в агломерации и други градски системи. В момента някои общини неправилно попадат в категорията „селски“. Такъв фрапиращ случай е Козлодуй. Множество общини не могат да кандидатстват

по оперативните програми именно защото не успяват да докажат принадлежността си към съответната категория общини, в която са поставени.

Стремежът е да се преразгледа картата в момента. Но от урбанистична гледна точка населението отива в по-големите градове, защото големият град дава по-голяма възможност за професионална реализация и стандарт на живот. За да се преодолее тази тенденция, е необходимо разработването на урбанистична концепция за определяне на инвестиционна привлекателност на регионите и градовете в България за период от 20-30 години, успоредно с демографската и икономическата. В изготвянето ѝ трябва да се включат както урбанисти, така и икономисти.

Тази концепция за инвестиционна привлекателност на регионите и населените места в България трябва да стане база на правителството за балансиране на вътрешнорегионалните различия. В концепцията трябва да се определят териториите и населените места, които са инвестиционно привлекателни, а останалите да бъдат включени в специална социално-икономическа политика на държавата.

НАСОКИ И ПРЕПОРЪКИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА АГЛОМЕРАЦИИТЕ

В тези територии е най-очевидна необходимостта от съчетаване на инвестициите в обновяване на *физическата среда* (сгради и инфраструктура) с мерки за стимулиране на *икономическото развитие* и социалната интеграция както в самите градове, така и в свързващите територии. Целта е цялостно и комплексно обновяване/възстановяване/регенерация на територията, отчитайки взаимовръзките между физическите, икономическите и социалните аспекти на градското развитие. Широко прието е, че само интегриран и устойчив подход към градското развитие може да позволи на градовете да отговорят на предизвикателствата на глобализацията, на демографските и климатичните промени.

Идеята за „трите стълба“ на устойчивото развитие – икономически, социален и екологичен – е широко използвана при дефинирането на европейската политика, а благодарение на експертните и политическите дискусии в рамките на ЕС постепенно се достигна до единно разбиране за основните принципи, на които трябва да отговарят интегрираните планове. В тази посока агломерационните територии, които са обособени като градски територии, се нуждаят от определено основно функционално предназначение, със сходни характеристики и състояние на физическата среда, социална и етническа структура на населението, характер и структура на основните фондове.

Основните проблеми са в три типа зони.

На първо място, са зоните с преобладаващ социален характер. Това са градски територии с преобладаващи жилищни функции, с концентрация на социално-икономически проблеми и лошо състояние на техническата инфраструктура, сградния фонд и жилищната среда като цяло.

На второ място, са зоните с потенциал за икономическо развитие.

Това са градски територии с преобладаващо предназначение за производствени и други бизнес дейности с функционални характеристики и състояние на техническата инфраструктура, които не удовлетворяват инвестиционното търсене за развитие на съществуващите и на нови икономически дейности.

На трето място, са зоните на публични функции с висока обществена значимост. Това са централни градски части, централни пешеходни зони и други зони с налична или възможна концентрация на функции с публичен характер с висока обществена значимост, зони с преобладаващ брой сгради с административни и обществени функции, както и наличие на сгради – недвижими културни ценности.

Всичко това ни дава основание, когато подходим към агломерационните ареали, да се съсредоточим към два подхода, единият е нормативният, а вторият е икономическият подход. На практика засега към най-развитите урбанизирани територии за постигане на осезаем ефект се предлага нормативният подход, но липсва включването на бизнес стратегиите и инициативите на местния бизнес в тези планове.

В тази посока при управлението на агломерационните територии е необходимо да се прилага интегриран подход на общи действия между реалната икономика и публичния сектор, така стратегиите трябва да залегнат не само в националните политики, но и в програмите за териториално сътрудничество и секторните оперативни програми, в програмите за предприемаческа помощ и за съседство, управлявани централно, но също така да се включат и в общинските стратегии и планове за действие, като се потърси и балансирано централизирано и децентрализирано управление чрез регионални мрежи.

Това може да се възприеме чрез осъществяване на политики за насърчаване на полицентрично и балансирано териториално развитие с акцент към малките и средните градове на регионално ниво. Това трябва да става едновременно с насърчаване на интегрираното развитие в градовете, селските и специфичните райони – прилагане на интегриран подход на много нива в обновяването и развитието на градовете. Същевременно трябва да се насърчават публично-частните партньорства, най-вече свързани с управление на екологичните, ландшафтните и културните ценности на регионите.

ИЗВОДИ

1. Преодоляването на регионалните дисбаланси изисква мобилизиране на сериозни институционални и организационни ресурси, насочени към оптимизирането на жилищната политика, градоустройствените планове и инфраструктурата. В разглеждания период се засилва процесът на селищното агломериране. Все по-важно място заемат ежедневните миграции с трудов и обслужващ характер. Необходимо е рационално разпределение на местните инфраструктури и услуги за осигуряване на балансиран растеж на регионите.

2. Функциите на градовете растат, а междуселищната транспортна обвързаност укрепва. Привнасят се все повече черти от градския начин на живот и култура в българското село, което е важна характеристика именно на пространствения ход на урбанизацията. Това от своя страна води до развитие на устойчиви, динамични и сплотени градски центрове, свързани помежду си и допринасящи за благосъстоянието на заобикалящите ги по-слабо урбанизирани територии.

3. На практика, ако в България се развият посочените агломерации, това може да спомогне за комплексно и интегрирано планиране на територията, както и за осъществяване не само на регионалното, но и на отделните социално-икономически секторни планирания на национално ниво в контекста на общоевропейското пространствено развитие.

4. По-добрите функционални характеристики на големите и средните градове позволяват развитие на нови стопански дейности, които разнообразяват местната икономика и намаляват риска от гледна точка на безработицата и доходите и подобряват основните условия за стопанска дейност.

REFERENCES

- Dokova, S. i kol, 2013. Geoikonomika i regionalno razvitie. Izd. Stopanstvo.*
- Marinov, V., D. Malhasyan, 2006. Partnyorstvo v planirane i usvoyavane na strukturnite i kohezionna fondove. Sravnitelen pregled na praktikite na izbrani strani chlenki na ES i pouki za Bulgaria. S., PROON, april.*
- Petrov, K., 2015. Regionalna politika na Evropeyskia sayuz i Republika Bulgaria. izd. Stopanstvo.*
- Pavlov, P., 2007. Darzhavnото управление i administratsiyata v evropeyski kontekst. Orientiri za transformatsia. UI pri VSU "Ch. Hrabar".*
- Slaveykov, P., 2012. Geodemografia, UI „Sv. Kliment Ohridski“.*
- Todorova, S., 2014. Sotsialno-ikonomiceskoto sastoyanie na rayonite v Bulgaria v konteksta na strategiyata "Evropa 2020".*

