

Valentin Mihaylov

Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk o Ziemi, ul. Będzińska 60, 41-200 Sosnowiec, Polska;

e-mail: valentin.mihaylov@us.edu.pl

## WARNA I BURGAS. KIERUNKI TRANSFORMACJI SPOŁECZNO-EKONOMICZNEJ NAJWIĘKSZYCH OŚRODKÓW NADMORSKICH BUŁGARII

Михайлов В. Варна и Бургас. Направления социально-экономической трансформации ведущих морских городов Болгарии. Анализируются главные аспекты социально-экономической трансформации Варны и Бургаса, являющихся ведущими морскими городами Болгарии. На основе доступных статистических информации, проведено сравнение их демографического, социального, экономического и инфраструктурного развития. Основной акцент поставлен на выполняемые функции обоими городами в общенациональном и международном масштабе. Подчеркнута роль и значение двух городов в болгарской геополитике, культуре и хозяйстве, в том числе в развитии туризма, транспорта и промышленности. В заключении представлены авторские выводы по сходствам и различиям, положительным и отрицательным направлениям трансформации Варны и Бургаса после 1990 года.

Mihaylov V. Varna and Burgas. Directions of development of the biggest and leading cities on the Bulgarian Black Sea Coast in the period of post-socialist transformation. The paper deals with the chief aspects of the socio-economic transformation of Varna and Burgas, the biggest cities on the Bulgarian Black Sea Coast. On the basis of available statistical data, comparison of their population, social, economic and infrastructural development are also provided. More, geopolitical, cultural and economic functions performed by Varna and Burgas, including the sphere of tourism, transport and industry are underlined. At the end of the article, the author's conclusions about basic similarities and differences, positive and negative results of the transformation of Varna and Burgas after 1990 are presented.

**Słowa kluczowe:** Varna, Burgas, transformacja postsocjalistyczna, rozwój społeczno-ekonomiczny, procesy ludnościowe

**Ключевые слова:** Варна, Бургас, постсоциалистическая трансформация, социально-экономическое развитие, демографические процессы

**Key words:** Varna, Burgas, post-socialist transformation, socio-economic development, demographic processes

### Zarys treści

Przeanalizowano podstawowe aspekty społeczno-ekonomicznej transformacji Warny i Burgas – wiodących morskich miast Bułgarii. Na podstawie dostępnych informacji statystycznych dokonano porównania ich rozwoju demograficznego, społecznego, ekonomicznego i infrastrukturalnego. Zasadniczy akcent położono na funkcje pełnione przez oba miasta, zarówno w skali krajowej, jak i międzynarodowej. Podkreślono ich rolę w geopolityce, kulturze i gospodarce Bułgarii, w tym odnośnie do rozwoju turystyki, transportu i przemysłu. W części końcowej przedstawiono autorskie wnioski dotyczące podobieństw

i różnic oraz pozytywnych i negatywnych kierunków transformacji Warny i Burgas po 1990 roku.

### WSTĘP

Varna i Burgas to dwa największe miasta na liczącym 378 km odcinku bułgarskiego wybrzeża Morza Czarnego (rys. 1). W latach transformacji ustrojowej po 1990 r., rozwój demograficzny, społeczny i gospodarczy tych miast cechował się dużą zmiennością i dynamiką. Zarówno w XX wieku, jak i współcześnie, w niektórych obszarach społecznych i infrastrukturalnych Varna i Burgas rywa-

lizują ze sobą, w innych natomiast wzajemnie się uzupełniają pod względem funkcjonalnym. W związku z tym głównym celem niniejszego artykułu jest zasygnalizowanie różnic i podobieństw w rozwoju społeczno-ekonomicznym miast Warny i Burgas w okresie transformacji postsocjalistycznej. Przeanalizowano także najistotniejsze funkcje społeczno-gospodarcze tych miast w skali regionalnej, krajowej i międzynarodowej, główne problemy i perspektywy ich rozwoju.



Rys. 1. Położenie geograficzne Warny i Burgas (K. – Kosowo)

Рис. 1. Географическое положение Варны и Бургаса (К. – Косово)

Fig.1. Geographical location of Varna and Burgas (K. – Kosovo)

(opracowanie własne – собственная разработка – own elaboration)

Dużym utrudnieniem pod względem metodologicznym jest brak m. in. danych dotyczących struktury zatrudnienia i innych aspektów rozwoju gospodarczego. Dane te podawane są przez Narodowy Instytut Statystyczny Bułgarii wyłącznie na poziomie kraju oraz w skali obwodów administracyjnych. W odniesieniu do poszczególnych gmin, które z reguły tworzone są przez kilkanaście miejscowości, w tym miasta, dostępne są przede wszystkim dane o liczbie ludności oraz strukturze płci i wieku. Okoliczności te hamują prowadzenie dogłębnych i systemowych analiz przez bułgarskich geografów, ekonomistów i planistów w skali miast. Wybrane aspekty ewolucji sieci miejskiej w Bułgarii w warunkach transformacji ustrojowej zostały przedstawione przez ILIEVĘ i ILIEVA (2010) oraz KOPRALEWA (2007), z kolei MIHAYLOV (2011, 2012) badał adaptację miast średnich Bułgarii do no-

wych uwarunkowań społeczno-politycznych oraz duże ośrodki miejskie Bułgarii na tle rozwoju tej kategorii osadniczej w Europie Środkowej i Południowo-Wschodniej. Odrębne publikacje zostały poświęcone wybranym miastom, m. in. Sofii (DIMITROW, MŁADENOW, 1999; ILIEVA, 2006) i Plewna (ILIEV, 2001).

Proponowana analiza porównawcza została ograniczona do niektórych aspektów rozwoju ludnościowego, społecznego i gospodarczego, dla których były dostępne wiarygodne dane statystyczne. Oprócz informacji zebranych przez autora podczas licznych badań terenowych, pewne fragmenty artykułu zostały oparte na informacjach zawartych w niektórych planach rozwoju regionalnego i lokalnego oraz strategiach branżowych (m. in. Narodowego programu rozwoju portów transportu publicznego 2006–2015). Z wymienionych powodów część danych społeczno-gospodarczych przedstawionych w artykule jest niespójna pod względem czasowym, aczkolwiek dają one ogólną orientację o stanie wybranych zjawisk i tendencjach w ich rozwoju.

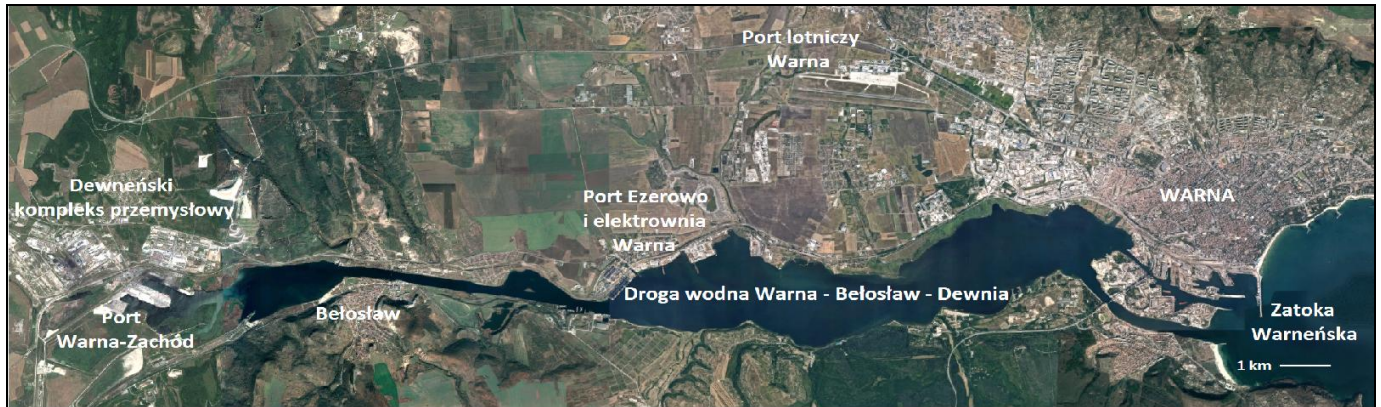
## UWAGI OGÓLNE

Do powstania i rozwoju Warny i Burgas przyczyniła się ich lokalizacja w dwu największych zatokach na słabo rozczłonkowanym wybrzeżu Bułgarii i jednocześnie najdogodniejszych do budowy portów. Warna, a w XX w. także Burgas, wykorzystując swoje dogodne położenie geograficzne, uzyskały rangę strategiczną z punktu widzenia bułgarskiej gospodarki, infrastruktury, bezpieczeństwa i kontaktów handlowych. Na obszarze tych miast lub w ich bezpośrednim otoczeniu znajduje się wiele obiektów infrastrukturalnych i zakładów produkcyjnych mających znaczenie międzynarodowe. Wokół nich rozwinęły się również uczęszczane przez turystów z całej Europy kurorty: Słoneczny Brzeg (największy pod względem liczby miejsc noclegowych zarówno nad Morzem Czarnym, jak i w dawnym bloku państw socjalistycznych), Złote Piaski, Riwieria, Św. Konstantyn i Elena, Albena i inne.

Warna w ciągu wieków odgrywała ważną rolę geostrategiczną w tej części Europy (rys. 2). Miasto jest powszechnie określane jako „morska stolica Bułgarii”. Dogodne położenie i uwarunkowania geograficzne przyciągały na wybrzeże Morza Czarnego Traków, starożytnych Greków, Rzymian, Bułgarów, Bizantyjczyków i Turków Osmańskich,

którzy w okolicach Warny zakładali stałe osady. Ślady osadnictwa świadczą o tym, że obszar współczesnej Warny należy do najwcześniej zagospodarowanych przez człowieka w Europie Południowo-Wschodniej, w tym na historycznych obszarach

państwa bułgarskiego. Grecka twierdza Odesos, która stała się jednym z dużych ośrodków handlowych położonych na wybrzeżu Morza Czarnego, datowana jest na VI w. p.n.e., w okresie kolonizacji greckiej.



Rys. 2. Warna i aglomeracja przemysłowa Warna-Belosław-Dewnia  
 Рис. 2. Варна и промышленная агломерация Варна-Девня-Провадия  
 Fig. 2. Varna and Varna-Devnia-Provadia industrial zone

(opracowanie własne na podstawie: [www.google.pl/maps/@43.2372606,27.8938292,13704m/data=!3m1!1e3](http://www.google.pl/maps/@43.2372606,27.8938292,13704m/data=!3m1!1e3) –  
 собственная разработка по: [www.google.pl/maps/@43.2372606,27.8938292,13704m/data=!3m1!1e3](http://www.google.pl/maps/@43.2372606,27.8938292,13704m/data=!3m1!1e3) –  
 own elaboration after: [www.google.pl/maps/@43.2372606,27.8938292,13704m/data=!3m1!1e3](http://www.google.pl/maps/@43.2372606,27.8938292,13704m/data=!3m1!1e3))



Rys. 3. Burgas i jego okolice  
 Рис. 3. Бургас и его окрестности  
 Fig. 3. Burgas and its surroundings

((opracowanie własne na podstawie: [www.google.pl/maps/@42.5167128,27.4530391,13855m/data=!3m1!1e3](http://www.google.pl/maps/@42.5167128,27.4530391,13855m/data=!3m1!1e3) –  
 собственная разработка по: [www.google.pl/maps/@42.5167128,27.4530391,13855m/data=!3m1!1e3](http://www.google.pl/maps/@42.5167128,27.4530391,13855m/data=!3m1!1e3) –  
 own elaboration after: [www.google.pl/maps/@42.5167128,27.4530391,13855m/data=!3m1!1e3](http://www.google.pl/maps/@42.5167128,27.4530391,13855m/data=!3m1!1e3))

Burgas leży 130 km na południe od Warny. W odróżnieniu od „morskiej stolicy” Bułgarii, do

końca XIX wieku Burgas było niewielką, zaledwie pięciotysięczną miejscowością rybacką. Miasto jest

położone między największą zatoką na bułgarskim wybrzeżu a największym jeziorem naturalnym w Bułgarii (rys. 3). Sprzyjające warunki polityczne i gospodarcze dla rozwoju Burgas pojawiły się dopiero w XX w., w wolnej Bułgarii. Pierwszy istotny wzrost demograficzny miasta nastąpił po wojnach bałkańskich (1912–1913) oraz pierwszej wojnie światowej. Do Burgas oraz jego okolicy przybyło kilkadziesiąt tysięcy uchodźców bułgarskich z Tracji Wschodniej oraz Macedonii. O ile w 1910 r. miasto liczyło niecałe 15 tys. mieszkańców, to w 1946 r., w początkach okresu komunistycznego, liczba jego ludności zwiększyła się ponad trzykrotnie, osiągając 51 tys.

Dostęp do morza to najważniejszy czynnik geograficzny, który w ciągu dziejów oraz obecnie ma wpływ na specjalizację gospodarczą oraz sprzyja umiędzynarodowieniu kultury, życia społecznego i gospodarki Warny i Burgas. Specyficzne uwarunkowania przyrodnicze wraz z dogodnym położeniem geograficznym doprowadziły do pozytywnych jakościowych zmian w rozwoju społeczno-ekonomicznym porównywanych miast. Te fundamentalne uwarunkowania zostały po 1990 roku w mniejszym lub większym stopniu wykorzystane w procesie otwarcia się Bułgarii na procesy międzynarodowego przepływu gospodarczego, w tym priorytetowego rozwoju turystyki.

Obecnie oba miasta pełnią funkcje centralne względem północnej (w przypadku Warny) oraz południowej (w przypadku Burgas) strefy wybrzeża bułgarskiego. Porównywane ośrodki nadmorskie znajdują się na granicy państwowej Republiki Bułgarii, która jednocześnie stanowi odcinek wschodniej granicy Unii Europejskiej. Wpływy kulturowe i gospodarcze Warny i Burgas wychodzą poza zasięg obwodu warneńskiego i obwodu burgaskiego, których administracje znajdują się w tych miastach. W Warnie, na przykład, jest zlokalizowanych wiele ogólnokrajowych instytucji, m. in. Akademia Marynarki Wojennej, Sztab Główny Marynarki Wojennej i Instytut Oceanologii Bułgarskiej Akademii Nauk.

Warna i Burgas pełnią szereg funkcji o zasięgu krajowym lub międzynarodowym, m. in. funkcję militarno-strategiczną, przemysłową, turystyczną, transportową i kulturową. Na przykład, zlokalizowana na południu Zatoki Burgaskiej, własność rosyjskiej kompanii Lukoil-Neftochim, jest chroniona przez rosyjską firmę ochroniarską LUKOM-A. W publikacji francuskiego czasopisma *L'Express*

port ten został nazwany „ciekawą rosyjską enklawą” w Unii Europejskiej (EPSTEIN, 2012). Jest to przykład unikatowego sąsiedztwa, gdyż kilka kilometrów na wschód, w pobliżu miejscowości Atia, znajduje się baza marynarki wojennej Burgas. Od roku 2004 jest to również baza NATO, w której regularnie stacjonują okręty wojenne państw członkowskich sojuszu.

## LUDNOŚĆ I PROCESY SPOŁECZNE

Na początku XXI w. Warna i Burgas zajmują odpowiednio trzecie i czwarte (po Sofii i Płowdiw) miejsce pod względem liczby ludności wśród miast Bułgarii. Należą one także do najważniejszych ośrodków społeczno-gospodarczych położonych na całym wybrzeżu M. Czarnego. Ponadto, od połowy XX w. Warna zachowuje pozycję największego miasta północnej Bułgarii, gdyż w poprzednich okresach ustępowała pod względem zaludnienia Ruse i Szumen.

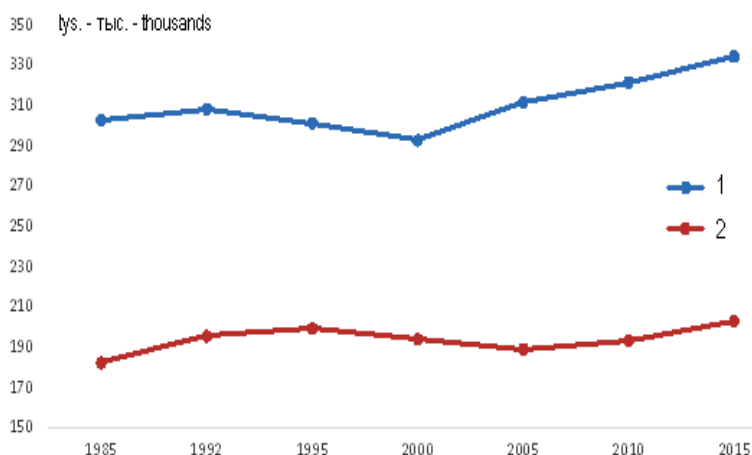
W latach 1985–2015 oba miasta cechowały się wzrostem liczby ludności: w przypadku Warny jego wartość wynosiła 9,0%, w przypadku Burgas natomiast – 8,9%. Analiza danych dla poszczególnych podokresów obrazuje jednak bardziej złożony rozwój sytuacji demograficznej. Wskazuje ona na pewne wspólne tendencje dla wszystkich komponentów składowych sieci osadniczej Bułgarii uwarunkowanych przechodzeniem kraju przez różne fazy transformacji gospodarczej. Mimo występowania okresów cechujących się ubytkiem ludności, w aspekcie długoterminowym porównywane miasta wyróżniają się na tle zdecydowanej większości miast i miejscowości wiejskich w Bułgarii, zwiększając liczbę swoich mieszkańców.

Od czasu wyzwolenia narodowego Bułgarii (1878), Warna rozwijała się jako główny port oraz istotny punkt gospodarki krajowej i sieci osadniczej. U schyłku okresu socjalistycznego oraz w początkowych latach transformacji ustrojowej (do roku 1992), Warna zwiększała liczbę swoich mieszkańców. Pod koniec kryzysowych lat 90. XX w., cechujących się niepewną sytuacją na rynku pracy i w sferze socjalnej, liczba ludności miasta zmniejszyła się (w porównaniu do 1992 r.) o ponad 15 tys. (rys. 4).

Po przezwyciężeniu trudności z pierwszej dekady transformacji, Warna znów wykazuje stabilny wzrost demograficzny. W okresie 2000–2015 r. został zarejestrowany wzrost liczby ludności o 11,4%.

Według danych z bieżącej statystyki demograficznej (2015 r.), w mieście było zameldowanych 334

tys. osób. Wśród nowych mieszkańców Warny są również obcokrajowcy (przede wszystkim Rosja-



Rys. 4. Dynamika liczby ludności Warny (1) i Burgasa (2) w okresie 1985–2015

Рис. 4. Динамика населения Варны (1) и Бургаса (2) в период 1985–2015

Fig. 4. Dynamics of the number of population of Varna (1) and Burgas (2) in the period 1985–2015

(na podstawie danych Narodowego Instytutu Statystycznego Bułgarii – по данным Национального статистического института Болгарии – based on data of the National Statistical Institute of Bulgaria)

nie i Ukraińcy), a także imigranci pochodzący z bułgarskiej diaspory na Ukrainie i w Mołdawii. Do wzrostu ludności miasta przyczynił się zarówno dodatni przyrost naturalny, jak i migracje ludności w wieku produkcyjnym mobilnym. Grupy te wybierają Warnę jako miejsce realizacji potrzeb życiowych i zawodowych ze względu na proponowane warunki pracy, koncentrację szeregu miejsc rozrywki i odpoczynku, ośrodków kulturalnych itd. Szerokie możliwości ukończenia studiów wyższych na rozmaitych kierunkach, to także czynnik przyciąga-

jący długoterminowo młodych ludzi. Warna jest jednym z największych ośrodków akademickich w Bułgarii, w którym kształcą się ponad 32 tys. studentów (tab. 1). W mieście funkcjonują: Uniwersytet Ekonomiczny (pierwszy w Bułgarii o tym profilu), Uniwersytet Techniczny, Uniwersytet Medyczny oraz Akademia Marynarki Wojennej. Założony w 1991 r. Warneński Wolny Uniwersytet stanowi dziś największą pod względem liczby studentów uczelnię prywatną w kraju, kształcąca przede wszystkim w zakresie nauk społecznych.

Tabela 1. Porównanie Warny i Burgas według wybranych wskaźników demograficznych i społecznych

Таблица 1. Сравнение Варны и Бургаса на основе выбранных демографических и социальных показателей

Table 1. Comparison of Varna and Burgas according to chosen demographic and social indicators

Wskaźnik	Warna	Burgas
Powierzchnia, km <sup>2</sup>	168,7	218,8
Ludność, 2016 r., tys.	335,1	202,7
Gęstość zaludnienia, 2016 r., os./km <sup>2</sup>	198,6	92,6
Ludność w wieku produkcyjnym, 2012 r., tys.	167,3	99,5
Stopa bezrobocia, 2016 r., %	3,4	3,9
Liczba uczelni wyższych	5	2
Liczba studentów, 2012 r.	32 244	9 725

(opracowanie własne na podstawie: *Plan za razvitie na obsztina Varna 2014–2020*; [www.nsi.bg/node/14056](http://www.nsi.bg/node/14056); [www.nsi.bg/node/14057](http://www.nsi.bg/node/14057); <http://bg.guide-bulgaria.com/NE/varna/varna/varna?t=sizes>; <http://bg.guide-bulgaria.com/SE/bourgas/bourgas/bourgas?t=sizes>)

собственная разработка по: *Plan za razvitie na obshtina Varna 2014–2020*; [www.nsi.bg/node/14056](http://www.nsi.bg/node/14056); [www.nsi.bg/node/14057](http://www.nsi.bg/node/14057); <http://bg.guide-bulgaria.com/NE/varna/varna/varna?t=sizes>; <http://bg.guide-bulgaria.com/SE/bourgas/bourgas/bourgas?t=sizes>)

own elaboration after: *Plan za razvitie na obshtina Varna 2014–2020*; [www.nsi.bg/node/14056](http://www.nsi.bg/node/14056); [www.nsi.bg/node/14057](http://www.nsi.bg/node/14057); <http://bg.guide-bulgaria.com/NE/varna/varna/varna?t=sizes>; <http://bg.guide-bulgaria.com/SE/bourgas/bourgas/bourgas?t=sizes>)

W ciągu całego XX w. Burgas charakteryzował się wzrostem ludności, przyciągając ludzi w wieku produkcyjnym do pracy w nowych zakładach przemysłowych, w gospodarce morskiej i turystyce. Głównymi bodźcami rozwoju gospodarczego tego miasta były inwestycje państwa w rozwój portu, stoczni i przemysłu chemicznego, rozbudowę bazy noclegowej i rekreacyjno-wypoczynkowej. Na podstawie tych czynników miastotwórczych, Burgas wyrósł z małego miasteczka rybackiego na duży ośrodek o kompleksowych funkcjach społecznych i gospodarczych. Wzrost liczby ludności został przerwany w 1995 r. Wówczas miasto liczyło 199,4 tys. mieszkańców. W wyniku niesprzyjających procesów demograficznych (niska stopa urodzeń, ujemny przyrost naturalny i emigracja) oraz spadkowej tendencji produkcji przemysłowej, w następnych 20 latach rejestrowano ciągle ubytek ludności. W 2015 roku Burgas przekroczył 200-tysięczny próg ludności. Według danych statystycznych z roku 2015, mieszka w nim około 203 tys. osób (rys. 4).

Największą liczbą ludności wyróżniają się dwie dzielnice miejskie o zabudowie wielkopłytkowej: „Władysław Warnieńczyk” w Warnie (50 tys. mieszkańców) oraz „Meden Rudnik” w Burgas (40 tys. mieszkańców). Osiedla te należą do największych dzielnic mieszkaniowych w Bułgarii i cechują się specyficzną tożsamością lokalną. Rozbudowa tych osiedli, położonych na peryferiach miast, rozpoczęła się w połowie lat 70. XX w. Obecnie oferują one stosunkowo tanie mieszkania, jednak ich zdecydowana większość wymaga gruntownej termomodernizacji.

Warna i Burgas całkowicie dominują w ukształtowanej na bułgarskim wybrzeżu sieci osadniczej. Znamienny jest fakt, że wszystkie pozostałe miasta pod względem liczby mieszkańców liczą poniżej 15 tys. Największymi wśród nich są Pomorie (13,6 tys.), Nesebyr (12,5 tys.), Bałczik (11,4 tys.) oraz Kawarna (11 tys.).

Znaczenie Warny i Burgas w krajowej sieci osadniczej, w porównaniu z rozwojem nadmorskich miast w sąsiedniej Rumunii, wskazuje na pewne istotne różnice. Na wybrzeżu rumuńskim tylko jeden ośrodek (Konstanca) niekwestionowanie dominuje pod względem ludnościowym i gospodarczym. W odróżnieniu od Warny i Burgas, które należą do nielicznej grupy dużych miast w państwach pokomunistycznych, w których zarejestrowano wzrost ludności, Konstanca cechuje się systematyczną depopulacją (MIHAYLOV, 2012). Ubytek ludności

300-tysięcznej już Konstancy w latach 1992–2018 wyniósł prawie 50 tys. osób. W przypadku sieci osadniczej i miast na bułgarskim wybrzeżu, ukształtował się model dychotomiczny. Ma to zarówno cechy pozytywne, jak i negatywne. Warna i Burgas uzyskały własne, wyraźnie zaznaczone strefy oddziaływania administracyjnego, społecznego i gospodarczego. Wysoka koncentracja infrastruktury, potencjału kulturowego i społeczno-gospodarczego ogranicza wzrost pozostałych ośrodków miejskich, o czym świadczy zupełny brak miast średniej wielkości (20–100 tys. mieszkańców). Z drugiej strony fakt ten sprzyja stosunkowo równomiernemu zagospodarowaniu oraz geograficznemu rozmieszczeniu miast, wsi i kurortów nadmorskich, zarówno na północy i południu od dochodzących do morza pasm Starej Płaniny (Bałkanów), dzielących wybrzeże, jak i obszar całego kraju na dwie części.

W przypadku pozostałych miejscowości i gmin na wybrzeżu bułgarskim, poziom i struktura zatrudnienia są zależne od wahań koniunkturalnych w popycie i podaży pracy. W czasie trwania sezonu turystycznego, między kwietniem a wrześniem, liczba wolnych miejsc pracy jest kilkakrotnie większa niż w okresie zimowym. Oba miasta, podobnie jak i pozostałe miejscowości oraz kurorty nad M. Czarnym, przyciągają siłę roboczą praktycznie ze wszystkich regionów Bułgarii, zwłaszcza z oddalonej geograficznie stolicy. Dotyczy to przede wszystkim ludzi w młodym wieku. Niedobór siły roboczej w większości pobliskich kurortów: Słoneczny Brzeg, Święty Włás, Złote Piaski, Św. Konstantyn, Elena i Albena stanowi istotny problem gospodarczy zarówno w wymiarze ilościowym, jak i jakościowym. Skalę tego problemu obrazuje chociażby następujący przykład. Położony na północ od Burgas Słoneczny Brzeg jest – jak już wspomniano – największym kurortem w Europie Wschodniej pod względem miejsc noclegowych. Miejscowość ta nie ma natomiast stałych mieszkańców. W szczytowym okresie sezonu, wraz z miejscowościami i kurortami tworzącymi dużą aglomerację turystyczną, potencjał Słonecznego Brzegu do przyjmowania turystów oceniany jest na ponad 250 tys. turystów dziennie. Problem sprawnej obsługi rzeszy turystów oraz zatrudnienia w tej branży pozostaje złożony. Z jednej strony brakuje odpowiednio wyszkolonej i sprofilowanej w turystyce i hotelarstwie kadry niskiego i średniego szczebla, z drugiej zaś menadżerów i innych wysoko wykwalifikowanych pracowników.

Dzięki funkcjonowaniu dużych zakładów przemysłowych, rozwojowi usług społecznych i rynkowych, zwłaszcza w turystyce, największe miasta czarnomorskie Bułgarii utrzymują niski poziom bezrobocia. Zgodnie z danymi krajowej Agencji Zatrudnienia z 2015 r., stopa bezrobocia dla Warny wynosi 3,4%, dla Burgas – 3,9% (tab. 1). O zaletach rozwoju społecznego i gospodarczego przemawia też fakt, że stopa bezrobocia w Warnie i Burgas jest ponad dwa razy niższa niż średnia krajowa, która w 2015 r. wynosiła 9,1% (*Godiszen obzor* 2015).

Sprzyjająca sytuacja społeczno-ekonomiczna, wzrost demograficzny, niskie bezrobocie są czynnikami wpływającymi na pozytywną percepcję Warny i Burgas w społeczeństwie bułgarskim. Te dwa największe ośrodki nadmorskie były już kilkakrotnie zdobywcami tytułu „najlepsze miasto w Bułgarii” w popularnym rocznym rankingu krajowej sieci radiowej Darik. Warna została uznana najlepszym miastem w kraju w 2007 oraz 2008 r., Burgas natomiast trzykrotnie – w 2010, 2012 oraz w 2013 r. (wraz z Wielkim Tyrnowem).

## KIERUNKI ROZWOJU GOSPODARCZEGO. ANALIZA PORÓWNAWCZA

W obiegowej opinii oraz w percepcji turystów, zwłaszcza zagranicznych, Warna i Burgas często są odbierane jako „kurorty” czy też „miejsowości turystyczne”. Turystyka niewątpliwie należy do emblematycznych, rozpoznawalnych działalności miast nad M. Czarnym. W przypadku tych wielofunkcyjnych ośrodków społeczno-gospodarczych podobne etykiety nie są jednak w stanie odwzorować realnej sytuacji. Ze względu na czynnik transportowo-komunikacyjny, w poprzednich dziesięcioleciach Warna i Burgas oraz ich okolice stanowiły priorytetowe punkty lokalizacji zakładów przemysłu ciężkiego.

Strefy przemysłowe i największe zakłady zostały zbudowane i wyodrębnione w przestrzeni dwóch nadmorskich miast w latach 60. i 70. XX w. Po 1990 r. większość z nich przeszła gruntowną modernizację pod względem technologiczno-produkcyjnym przy jednoczesnym ograniczeniu liczby zatrudnionych pracowników. Pochodzące z lat industrializacji socjalistycznej zakłady w dalszym ciągu pełnią istotną rolę w strukturze gospodarczej obu miast również na początku XXI w. W przypadku Burgas, rafineria naftowa Lukoil-Neftochim pełni dominującą rolę w gospodarce tej gminy. W przy-

padku Warny, wpływ na aktywizację działalności gospodarczej miało otwarcie 22-kilometrowej drogi wodnej Warny – Bełosław – Dewnia, zwanej powszechnie kanałem. Została ona zbudowana na zachód od Zatoki Warneńskiej w latach 70. XX w. (rys. 1). Na szczególną uwagę zasługuje fakt, iż jako pierwszy z ideą budowy tej drogi wodnej i nowego portu wraz z uzasadnieniem jego lokalizacji wystąpił, pochodzący z Warny, geograf Anastas Beszkow (BESZKOW, 1959), wieloletni przewodniczący Bułgarskiego Towarzystwa Geograficznego. Ta droga wodna stanowi przedłużenie portu Warneńskiego w głąb łądu w kierunku zachodnim. Faktycznie zbudowano dwa kanały: Nr 1 „morze-jezioro” o długości 5,5 km, łączący Zatokę Warneńską z Jez. Warneńskim oraz Nr 2 – kanał o długości 10 km, który łączy Jez. Warneńskie z Jez. Bełosławskim (PANAJOTOW, 2015) (por. rys. 2).

Na podstawie tej strategicznej inwestycji ukształtowała się tzw. aglomeracja przemysłowa Warny – Bełosław – Dewnia, obejmująca m. in. pięć portów. Na północnym i północno-zachodnim brzegu kanału zlokalizowano kilka dużych zakładów przemysłu ciężkiego. Wyodrębniona strefa przemysłowa obejmuje m. in. zakłady Agropolichim, Solvay Sodi – największego producenta sody kalcynowanej w Europie, zatrudniającego obecnie około 1,6 tys. pracowników i Dewnia Cement. W odróżnieniu od wymienionych zakładów chemicznych, których produkcja bazuje na lokalnych surowcach, elektrownia Warny, zlokalizowana na północnym brzegu Jez. Warneńskiego, opierała swoją produkcję na imporcie drogą morską taniego węgla, przede wszystkim z Ukrainy i Rosji. Należący do tej aglomeracji przemysłowej zakład chemiczny Polimeri został zamknięty w 2012 r., następnie jego instalacje zostały zełomowane przez prywatne firmy.

W okresie transformacji sprywatyzowane również zostały inne strategiczne dla gospodarki krajowej przedsiębiorstwa, m. in. Bułgarska Marynarka Handlowa, stocznie w Warnie i w Burgas, rafineria naftowa w Burgas i szereg innych. Wybór inwestorów, ich potencjał zarządzania tak dużymi zakładami oraz ich rzeczywiste zamiary w niektórych przypadkach kończyły się niepowodzeniem. Stocznia Warneńska nadal funkcjonuje, zajmując się przede wszystkim remontem statków. Stocznia Burgaska została z kolei doprowadzona do bankructwa. Ten sam los spotkał i drugą co do wielkości elektrownię węglową w Bułgarii i na Bałkanach – Warny, kupioną w 2006 r. przez czeską spółkę pań-

stwową CEZ Group. Przestarzałe technologie produkcyjne i brak inwestycji w modernizacji zakładu doprowadziły do zamknięcia elektrociepłowni Warna 1 stycznia 2015 r., zgodnie z zapewnieniem właściciela – tymczasowo.

Rafineria Lukoil-Neftochim, stanowiąca największy zakład o tym profilu w Europie Południowo-Wschodniej, została sprywatyzowana w 1999 roku przez rosyjską kompanię Lukoil, która początkowo zdobyła 58,0% jego akcji (<http://htr.in.ua/lukoil-neftohim-burgas>) za 101 mln dolarów. Wówczas niezależne środowiska eksperckie oceniły, że kwota ta wynosi znacznie poniżej realnej wartości zakupu. W kolejnych latach produkcja zakładu została zmodernizowana i zaadaptowana do wymogów i standardów UE. O strategicznym znaczeniu Lukoil-Neftochim dla bułgarskiej gospodarki świadczy fakt, że produkcja zakładu stanowi około 9,0% PKB Bułgarii. Dzisiaj Lukoil kontroluje ponad 90,0% akcji spółki. W ostatnich latach roczne przychody spółki paliwowej oscylują w granicach 2,5–3,5 mld euro (VASILEWA, 2017). W roku 2015 ukończona została nowa inwestycja o wartości 1,48 mld dolarów – jedna z największych w Bułgarii po 1990 r. Otwarto zakłady recyklingu odpadów twardych. Zgodnie ze wstępnymi założeniami właścicieli, inwestycja ta powinna przyczynić się do utworzenia ponad 2 000 nowych miejsc pracy.

Do charakterystycznych funkcji gospodarczych obu ośrodków nadmorskich należy funkcja portowa. Po 1990 r. techniczna i technologiczna modernizacja odziedziczonej infrastruktury odbywa się w wolnym tempie. Drogą morską eksportowane są przede wszystkim zboża, metale, cement, produkty przemysłu chemicznego. Na liście towarów importowanych dominują: ropa naftowa i produkty naftowe, węgiel, ruda, koks i inne (*Nacionalna programa za razvitie...*).

Znaczenie portów warneńskiego i burgaskiego dla gospodarki bułgarskiej można określić następująco:

1. szereg zakładów produkcyjnych na obszarze Bułgarii, m. in. z branży przemysłu naftowego, przemysłu chemicznego, metalurgii, budownictwa, rolnictwa oraz przemysłu spożywczego, wykazuje wysoką zależność bazy surowcowej od działalności największych portów morskich;
2. porty Warna i Burgas są dobrze powiązane z resztą kraju szlakami kolejowymi i drogowymi, rurociągami oraz transportem lotniczym;

3. dzięki obu portom, gospodarka krajowa podtrzymuje stałe kontakty handlowe z krajami morskimi na całym świecie, w tym szczególnie z byłym ZSRR (Rosja, Ukraina, Gruzja), krajami Bliskiego Wschodu i Azji.

Na początku XXI w., łączna ilość miejsc dla statków na całym bułgarskim wybrzeżu wynosi ponad 80. Większość z nich skoncentrowana jest w Warnie i w Burgas. W skład spółki Port Warna wchodzi kilka kompleksów portowych. Największy z nich, Port Warna Zachód, dysponuje 18 miejscami dla statków towarowych, Warna Wschód natomiast – 12 miejscami. Oprócz tych dwóch najważniejszych kompleksów portowych, w kanale Warna – Dewnia funkcjonują następujące wyspecjalizowane porty: port elektrociepłowni Warna (Ezerowo), Lesoport, naftowy Petrol, port promowy. Funkcjonują połączenia promowe do Czarnomorska (Ukraina), Poti (Gruzja) oraz portów Kaukazu (Rosja), które są o tyle istotne w przewozach intermodalnych, że obniżają koszty transportu oraz skracają drogę do byłych republik radzieckich o kilkaset kilometrów w porównaniu z drogami lądowymi. Na port Warna Zachód przypada 58,0% obrotu warneńskich portów towarowych.

Nieco mniejszy Port Burgas dysponuje 27 miejscami do przyjmowania dużych statków towarowych, natomiast terminal naftowy Rosenec – 3 miejscami (*Strategia za razvitie...*). W przypadku burgaskiego kompleksu portowego, przez port naftowy Rosenec przechodzi 60,0% wszystkich towarów (*Nacionalna programa za razvitie...*). Pod względem porównawczym, większe ilości towarów przeładowuje warneński kompleks portowy (około 10,7 mln ton w 2013 r.) (<http://port-varna.bg/index.php?l=2&m=1&p=3>).

Od wielu lat lokalne władze w Warnie promują projekt budowy nowego portu intermodalnego Warna Connect mający na celu przeniesienie portu Warna Wschód w miejsce przybrzeżnej dzielnicy romskiej „Maksuda”. Początek realizacji projektu jest przewidziany na kwiecień 2019 r., a jego łączna wartość wynosi 432 mln euro. W ramach tego przedsięwzięcia przewidziana jest budowa trzech terminali: kontenerowego, zbożowego oraz dla towarów masowych (SPASOW, 2016). Dotychczasowy port, który znajduje się w centrum Warny, będzie poddany rewitalizacji i przekształcony w strefę kulturowo-usługową.

Wolne tempo zmian w infrastrukturze portowej bułgarskich miast ilustruje następujący przykład.



W latach 90. XX w., obrót ładunków kontenerowych Warny i rumuńskiej Konstancy był porównywalny. Oba porty czarnomorskie przeładowywały po około 100 tys. 20-stopowych kontenerów. Obecnie terminal w Konstancy przeładowuje ponad 1 mln kontenerów, terminal w Warnie natomiast – zaledwie 150–160 tys. (*Port Warny...* 2013). Według opinii bułgarskich ekspertów jest to wielka strategiczna strata, gdyż zarówno Burgas, jak i Warny znajdują się bliżej Bosforu niż Konstanca (por. rys. 1). Pod koniec lat 1990. Rumunia zainwestowała w budowę terminalu o potencjale przeładunkowym 1 mln kontenerów. W ciągu kilku lat terminal ten stał się najszybciej rozwijającym się hubem transportowym nad M. Czarnym oraz w Europie Południowo-Wschodniej. Towary pochodzące m. in. z Azji Wschodniej i Południowej do Europy Środkowej dystrybuowane są z Konstancy drogą lądową trans-europejskim korytarzem IV w kierunku Bukareszt – Arad – Budapeszt – Wiedeń (STANEW, 2013).

Na początku lat 90. XX w. miało miejsce kilka prób dywersyfikacji technologicznej przemysłu miast nadmorskich w Bułgarii. Na uwagę zasługuje przede wszystkim inwestycja flagowa, ostatecznie nieudana, w przemyśle samochodowym, największa wówczas w Bułgarii od upadku komunizmu. Nieistniejąca już brytyjska kompania motoryzacyjna Rover zainwestowała 20 mln dolarów w otwartym w 1995 r. zakładzie samochodów osobowych w Warnie Rover Maestro („Rowyr” *wyzstanowi...*). Po upływie zaledwie 10 miesięcy od momentu rozpoczęcia produkcji nowy zakład został zamknięty. Wyprodukowano tylko 2 200 aut. Przyczyny tej nieudanej inwestycji nie zostały do końca wyjaśnione: uważa się, że główną przyczyną mógł być drogi i nieatrakcyjny nawet na ówczesny rynek bułgarski model samochodu, albo też wycofanie się brytyjskiego inwestora z powodu konfliktu z rządem Bułgarii.

Już w pierwszej dekadzie transformacji ustrojowej kurorty w okolicach Warny i Burgas zostały znacznie rozbudowane. Unowocześniono bazę hotelową, rozrywkową i towarzyszącą infrastrukturę. Oprócz firm krajowych, w sektor turystyczny zainwestowało wiele światowych sieci hotelarskich. Znacząco wzrosła liczba turystów zagranicznych, szczególnie z Rosji, Wielkiej Brytanii, Niemiec i krajów skandynawskich. W ciągu prawie 30 lat transformacji w okolicach Warny i Burgas wybudowano ultranowoczesne hotele, zamknięte osiedla, porty jachtowe i aquaparki. Pod względem liczby udzie-

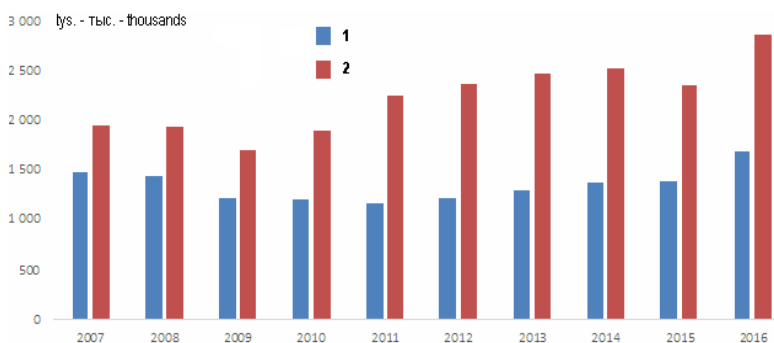
lonych noclegów Warny 10-krotnie dominuje nad Burgas (tab. 1). Według dostępnych danych z Narodowego Instytutu Statystycznego Bułgarii, w roku 2012 na terenie Warny, do której administracyjnie należą kurorty Św. Konstantyn i Elena, Słoneczny Dzień i Złote Piaski, zarejestrowano 4,3 mln noclegów. W Burgas ten sam wskaźnik wyniósł zaledwie 292 tys., co wiąże się z lokalizacją głównych kurortów na południowym wybrzeżu w samodzielnych gminach.

Zdecydowana większość turystów z geograficznie odległych krajów przybywa na bułgarskie wybrzeże drogą powietrzną. Ruch pasażerski obsługiwany jest przez międzynarodowe porty lotnicze w Warnie i Burgas. Obecnie z obu portów ponad 70 regularnych lub czarterowych połączeń międzynarodowych łączy wybrzeże i całą wschodnią część Bułgarii z wieloma destynacjami w Europie i na świecie (WATEWA, 2017).

Właścicielem obu portów lotniczych jest bułgarsko-niemiecka spółka Fraport Twin Star Airport Management. Po przejęciu ich w 2006 r. zainwestowała w budowę nowych terminali, modernizację i rozszerzenie pasów startowych. Ruch pasażerski ma wyraźny charakter sezonowy związany z okresem letniego sezonu turystycznego. Około 50% pasażerów wylatuje lub ląduje na obu lotniskach w lipcu i sierpniu. Rozszerzenie geografii obsługiwanych kierunków i coraz większa popularność transportu lotniczego jako środka transportu w dostępie do bułgarskiego wybrzeża doprowadziły do sytuacji, że port lotniczy Burgas w głównych miesiącach sezonu letniego przyjmuje więcej podróżnych niż lotnisko w Sofii. Wspomniana sezonowość sektora turystycznego powoduje, że od końca października do końca marca ruch lotniczy prawie zamiera. Regularne loty w wybrane dni tygodnia do kilku destynacji (głównie do Sofii, Wiednia, Londynu, Moskwy, Stambułu i Budapesztu) realizuje port lotniczy Warny.

W okresie socjalistycznym oraz w pierwszych latach transformacji port lotniczy Warny przewyższał port w Burgas (Sarafowo) pod względem liczby pasażerów. Jednak po 2000 r. to lotnisko Burgas utrzymuje stałą przewagę. W 2016 r. ten port lotniczy obsługiwał prawie 2,9 mln pasażerów, podczas gdy port w Warnie niecałe 1,7 mln (rys. 5). Lotnisko w Burgas ma większy potencjał rozwojowy, zwłaszcza dla przyjmowania dużych samolotów: jego pas startowy liczy 3 200 m długości (o 700 m więcej niż pas startowy lotniska w Warnie).

Roczny ruch pasażerski na portach lotniczych Warna i Burgas w okresie 2007–2016 wskazuje na tendencję wzrostową – odpowiednio 14,0% oraz 47,0%. Wyjątek stanowią pierwsze lata po kryzysie gospodarczym w 2009 r. Zahamowanie procesów gospodarczych miało bardziej odczuwalny wpływ na liczbę podróży obsługiwanych przez lotnis-



Rys. 5. Ruch pasażerski w portach lotniczych Warny (1) i Burgas (2) w latach 2007–2016

Рис. 5. Количество пассажиров в аэропортах Варна (1) и Бургас (2) в период 2007–2016

Fig. 5. Passenger traffic at the Varna (1) and Burgas (2) airports in the period 2007–2016

(opracowanie własne na podstawie – собственная разработка по – own elaboration after: *Integrirana transportna strategia w perioda do 2030 g. Ministerstvo na transporta, informacionnite tehnologii i syobshteniata, Sofia, 2017; www.burgas1.org/e107\_plugins1/info/letishte-burgas.php*)

Po 1990 r. prężnie rozwija się działalność handlowa. Do największych inwestycji w handlu i usługach zalicza się budowę galerii handlowych, które należą do grupy największych pracodawców. W Warnie liczba tego typu obiektów przerosła jednak możliwości lokalnych rynków konsumenckich. W sezonie zimowym ruch turystyczny jest znikomy, co dodatkowo zawęża grono potencjalnych klientów. Z sukcesem rozwija się Mall Varna oraz największa galeria na bułgarskim wybrzeżu Grand Mall zajmująca powierzchnię 152 tys. m<sup>2</sup>. Inwestycja Varna Towers, obejmująca m. in. otwarte w 2009 r. centrum handlowe, okazała się mało konkurencyjna. Obiekt ten był pierwszą galerią handlową w Bułgarii, która została zlikwidowana (w roku 2012). Oprócz dużych galerii, w granicach Warny funkcjonuje jeszcze kilka mniejszych centrów handlowych, m. in. City Center Asparuhovo, Elitis i Pikadili Park. W Burgas natomiast funkcjonują galerie handlowe Burgas Plaza i Mall Galeria Burgas.

Oprócz zwiedzania miejscowych zabytków historycznych i muzeów, pod względem których Warna – jako znacznie starsze miasto – ma przewagę nad Burgas, turyści z kraju i zagranicy goszczą na licznych imprezach kulturalnych. W czasie sezonu turystycznego oba miasta organizują kilka popularnych festiwali. W Warnie od kilkudziesięciu lat odbywają się, m. in.: festiwal filmowy Miłość to szaleństwo, festiwal teatralny Warneńskie lato, Między-

ko w Warnie (rys. 5): w 2011 r. odnotowano tam spadek liczby pasażerów o 19,0%, natomiast w następnych latach ponownie wystąpiła tendencja wzrostowa. W przypadku portu lotniczego w Burgas, do spadku w porównaniu z rokiem poprzednim doszło jedynie w 2009 r. (-12,0%).

narodowy festiwal jazzowy, Międzynarodowy festiwal folklorystyczny. W Burgas z kolei – konkurs muzyczny Burgas i morze, festiwal figur oraz burgaski Międzynarodowy festiwal folklorystyczny. Dużą popularnością cieszy się prowadzony od 2008 r. międzynarodowy festiwal muzyczny Spirit of Burgas.

#### KIERUNKI TRANSFORMACJI SPOŁECZNO-EKONOMICZNEJ. PODOBIENSTWA I RÓŻNICE

Podobnie jak w ciągu całej drugiej połowy XX w., również i obecnie Warna i Burgas permanentnie konkurują między sobą pod względem liczby imprez kulturalnych i sportowych, liczby turystów, jakości infrastruktury technicznej i społecznej itp. Niejawna rywalizacja między oboma miastami zaostriżyła się w latach gospodarki wolnorynkowej. Na podstawie najistotniejszych zmian w rozwoju Warny i Burgas, zarysowanych w niniejszej pracy, autor dokonał próby zdefiniowania głównych podobieństw i różnic w ich rozwoju społeczno-ekonomicznym po upływie 30 lat od rozpoczęcia transformacji ustrojowej:

1. dysponując własnymi (przynajmniej w skali krajowej) geograficznymi strefami wpływu, Warna i Burgas rozwijają szeroki wachlarz funkcji miastotwórczych (administracja, kultura, edukacja i szkolnictwo wyższe, przemysł, transport i usługi);

2. Warna i Burgas cechują się podobną specjalizacją produkcyjno-usługową, która nadaje charakterystyczny kształt strukturalnym gospodarczo-przestrzennym obu miast (m. in. porty morskie, stocznie, lotniska, rozwinięte zaplecze bazy noclegowej);
3. poza stoczną burgaską, która zbankrutowała w 2012 r., zakładu chemicznego Polimeri – Dewnia oraz elektrownią Warna, reszta dużych zakładów o znaczeniu krajowym została sprywatyzowana z powodzeniem i zmodernizowana pod względem technologiczno-produkcyjnym;
4. w strukturze przemysłowej dominującą rolę w obu miastach i ich strefach podmiejskich odgrywa przemysł chemiczny;
5. brak nowych istotnych inwestycji w przemyśle, poza otwarciem nowego zakładu Lukoil-Neftochim w 2015 r.;
6. dywersyfikacja struktury gospodarczej, rozwój nowych działalności. Alternatywę dla zatrudnienia w przemyśle ciężkim stworzono dzięki rozwojowi sektora usług, zwłaszcza turystyki.

Z kolei do głównych różnic w rozwoju społeczno-ekonomicznym można zaliczyć następujące:

1. mimo niektórych istotnych zmian i realizacji ambitnych planów przez samorząd oraz przedstawicieli lokalnego środowiska biznesowego w Burgas, Warna wciąż utrzymuje pewną, choć na pewno nie miażdżącą przewagę, pod względem znaczenia społeczno-demograficznego i gospodarczego, a także kapitału symbolicznego;
2. Warna zachowała i znacząco poszerzyła swoje pozycje w zakresie szkolnictwa wyższego. W mieście funkcjonuje pięć dużych uczelni wyższych, zwłaszcza największa prywatna uczelnia w Bułgarii;
3. szybsza adaptacja miasta Burgas do nowych warunków społeczno-gospodarczych po 1990 r. Oznacza to przede wszystkim sprawniejszą modernizację infrastruktury drogowej i taboru komunikacji miejskiej, rewitalizację znaczących obiektów architektonicznych, placów i deptaków w centrum miasta, Ogrodu Morskiego itd.;
4. Burgas osiągnął lepsze wyniki w rozwoju infrastruktury transportowej i połączeniach krajowych i międzynarodowych, w tym w rozwoju portu lotniczego;
5. silnym bodźcem do rozwoju Burgas było ukończenie budowy prawie 400-kilometrowej autostrady Tracja, które nastąpiło w lipcu 2013 r. Biegająca przez południową Bułgarię trasa łączy

Burgas ze stolicą i pozostałymi największymi miastami w tej części kraju (m. in. z Płowdiwem, Starą Zagorą i Sliwnem). Jednocześnie autostrada Hemus, przecinająca północną część kraju ze wschodu na zachód i łącząca Warnę z Sofią, jest ukończona w zaledwie 1/3 swojej całkowitej długości, a sfinalizowanie jej budowy nie jest priorytetem bułgarskich rządów po 1990 r.;

6. dogodne położenie geograficzne, ocieplenie stosunków między Bułgarią a Republiką Turcji oraz postępujące umiędzynarodowienie gospodarki bułgarskiej, w połączeniu z ambitną i skuteczną polityką lokalnego samorządu, doprowadziło do wzrostu konkurencyjności gospodarki Burgas.

## PODSUMOWANIE

W okresie przejścia do gospodarki rynkowej oraz w warunkach członkostwa w Unii Europejskiej, zdecydowana większość miast Bułgarii przeżywa głęboki kryzys demograficzny i gospodarczy. Jak podkreślono, największe miasta na bułgarskim wybrzeżu M. Czarnego: Warna i Burgas, należą do pozytywnych wyjątków w terytorialnym rozwoju gospodarki krajowej, mimo że miasta te przeszły przez kilka okresów stagnacji oraz wzrostu społeczno-ekonomicznego i demograficznego. Po niepewnej i zmieniającej się sytuacji w pierwszych latach transformacji ustrojowej, spowodowanej niestabilnym rozwojem społeczno-gospodarczym Bułgarii, likwidacją tysięcy miejsc pracy i emigracją ludzi w wieku produkcyjnym, zauważono stałą tendencję do wzrostu liczby ludności.

Mimo wciąż nierozwiązanych trudności w wielu sektorach, w rozwoju społeczno-ekonomicznym Warny i Burgas występują pozytywne tendencje, szczególnie po 2000 r. Na tle pozostałych ośrodków miejskich i regionów Bułgarii, głównym czynnikiem ożywienia gospodarczego obu miast był w dużej mierze wzrost krajowego i międzynarodowego ruchu w zakresie turystyki morskiej. Przypływ turystów przyczynił się z kolei do wzrostu szeregu towarzyszących tej branży działalności gospodarczych, m. in. transportu i handlu, rozwiniętego na wielką skalę budownictwa, rynku nieruchomości itp. Można zatem oczekiwać, że miasta Warna i Burgas będą wzmacniać dotychczasowe pozycje w sieci miejskiej Bułgarii oraz odgrywać wiodącą rolę w modernizacji krajowej gospodarki.

## LITERATURA

- Beszkow A., 1959: Za efektivnostta na kanala Warna – Reka Dewnia. Izwestia na Bylgarskoto geografsko družestvo, 2 (12), Sofia: 103–110.
- Dimitrow E., Mladenow C., 1999: Demografskoto razvitie na Sofia na fona na drugi stolici ot Centralna i Iztoczna Ewropa. Problemi na geografiata, 3–4: 29–50.
- Epstein M., 2012: Ce si curieux port bulgare... ([www.lexpress.fr/actualite/monde/ce-si-curieux-port-bulgare\\_1103363.html](http://www.lexpress.fr/actualite/monde/ce-si-curieux-port-bulgare_1103363.html))
- Godiszen obzor 2015, Agencija po zaetostta (file:///C:/Users/uzytownik/Desktop/godishen-obzor-2015-g.pdf)
- Iliev I., 2001: Transformation of Pleven Agglomeration in the period of transition. In: Kitowski J. (ed.): Spatial Dimention of Socio-Economic Transformation Processes in Central and Eastern Europe on the Turn of the 20th Century, vol. I, Rzeszow.
- Ilieva M., 2006: Sofia in the transformation period 1990–2004: trends and prospects. In: Komornicki T., Czapiewski K. (eds): Core and peripheral regions in Central and Eastern Europe, Europe XXI. Polish Academy of Sciences, Stanisław Leszczycki Institute of Geography and Spatial Organization, Centre for Regional Studies, Polish Geographical Society, Warszawa, 14: 95–112.
- Ilieva M., Iliev I., 2010: Bulgarian Urban Settlements in the Early 21st Century. Bulletin of Geography. Socio-Economic Series, 13: 113–125.
- Integrirana transportna strategija w perioda do 2030 g. Ministerstwo na transporta, informacionnitate tehnologij i syobszteniata, Sofia, 2017.
- Koprakow I., 2007: Sywremenni projawlenia na urbanizacionnitate procesi w Bylgaria (na primera na golemite bylgarski gradowe). Problemi na geografiata, 3–4: 147–156.
- Mihaylov V., 2011: The Medium-Sized Towns in Bulgaria: The Difficult Way to Their Adjustment to Conditions of Post-Socialist Development. In: Runge A., Kuczabsky A. (eds): Socio-economic and demographic problems in the development of The Medium-Sized Cities. Charkiv: 45–65.
- Mihaylov V., 2012: Promeni w broja na naselenieto na golemite gradowe w postsocialisticheskite strani ot Centralna i Jugoiztoczna Ewropa. Problemi na geografiata, 3–4: 29–50.
- Nacionalna programa za razvitie na pristanisztata za obszestwen transport 2006–2015 g. Ministerstwo na transporta, Sofia.
- Panajotow A., 2015: Bylgarskite pristaniszta (1879–2014). Hronika. Izd. Kyszcha Meritaym Publishing Haus – Warna, Izd. Kyszcha Morski swiat – Morski westnik – Warna, Warna: 192 p.
- Plan za razvitie na obsztina Warna 2014–2020. file:///C:/Users/uzytownik/Desktop/OPR\_2014-2020.pdf
- Port Warna szte stroi terminal za kontejneri ([www.standartnews.com/mneniya-intervyuta/port\\_varna\\_shte\\_stroi\\_terminal\\_za\\_konteyneri-199259.html](http://www.standartnews.com/mneniya-intervyuta/port_varna_shte_stroi_terminal_za_konteyneri-199259.html))
- „Rowyr” wyzstanowi proizvodstvoto na leki awtomobili w Bylgaria ([www.capital.bg/politika\\_i\\_ikonomika/1995/09/11/1066203\\_rovur\\_vuzstanovi\\_proizvodstvoto\\_na\\_leki\\_avtomobili\\_v/](http://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/1995/09/11/1066203_rovur_vuzstanovi_proizvodstvoto_na_leki_avtomobili_v/))
- Spasow S., 2016: Nowoto pristaniszte na Warna ([www.capital.bg/politika\\_i\\_ikonomika/bulgaria/2016/06/17/2779111\\_novoto\\_pristanishte\\_na\\_varna/](http://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2016/06/17/2779111_novoto_pristanishte_na_varna/))
- Stanew Ž., 2013: Pristanisztata na geopoliticheskata karta na Bylgaria. Geopolitika & geostrategija, 4.
- Strategija za razvitie na morskia i reczen transport i pristanisztata na Republika Bylgaria do 2050 g. Ministerstwo na transporta i syobszteniata. Sofia, 2005.
- Wasilewa T., 2017: Nai-golemite kompanii: Edna dobra godina ([www.capital.bg/biznes/kompanii/2017/07/01/2998761\\_nai-golemite\\_kompanii\\_edna\\_dobra\\_godina/](http://www.capital.bg/biznes/kompanii/2017/07/01/2998761_nai-golemite_kompanii_edna_dobra_godina/))
- Watewa D., 2017: Letiszta w Burgas i Warna otchitat ryst na pytnicite przez 2016 g. ([www.capital.bg/biznes/kompanii/2017/01/17/2901372\\_letishtata\\_v\\_burgas\\_i\\_varna\\_otchitat\\_rust\\_na\\_putnicite/](http://www.capital.bg/biznes/kompanii/2017/01/17/2901372_letishtata_v_burgas_i_varna_otchitat_rust_na_putnicite/)) <http://bg.guide-bulgaria.com/SE/bourgas/bourgas/bourgas?t=sizes>
- <http://bg.guide-bulgaria.com/NE/varna/varna/varna?t=sizes>
- [www.burgas1.org/e107\\_plugins1/info/letishte-burgas.php](http://www.burgas1.org/e107_plugins1/info/letishte-burgas.php)
- <http://htr.in.ua/lukojl-neftohim-burgas>
- [www.nsi.bg/node/14056](http://www.nsi.bg/node/14056)
- [www.nsi.bg/node/14057](http://www.nsi.bg/node/14057)
- <http://port-varna.bg/index.php?l=2&m=1&p=3>

Wpłynął do redakcji: 3 kwietnia 2018

Поступила в редакцию: 3 апреля 2018

Received: 3 April 2018