

ДЕМОГРАФСКО И СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКО
РАЗВИТИЕ НА ОБЛАСТ ВИДИН
ПРЕДИ И СЛЕД ИЗГРАЖДАНЕТО НА ДУНАВ МОСТ 2

Милен Великов¹, Иванка Ботева²

DOI: 10.7546/PG.3-4.2024.05

В статията се разглежда икономическото и демографското развитие на област Видин преди и след изграждането на Дунав мост 2 (2013 г.), като са прави сравнителен анализ на различни параметри и тяхната динамика през двата периода – 2008–2013 г. и 2013–2022 г.

Ключови думи: Видин, Дунав мост 2, пазар на труда, демография, регионално развитие

DEMOGRAPHIC AND SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT
OF VIDIN DISTRICT BEFORE AND AFTER THE CONSTRUCTION
OF DANUBE BRIDGE 2

Milen Velikov, Ivanka Boteva

The paper examines the socio-economic and demographic development of Vidin district before and after the construction of Danube Bridge 2 (2013), making a comparative analysis of various parameters and their dynamics during different periods. With the implementation of this strategic project, although quite delayed, there are general

¹ Департамент География на НИГГГ към Българската академия на науките; m.g.velikov@gmail.com. Автор и водещ на подкаста „Капиталът човешки“ в YouTube и Spotify

² Департамент География на НИГГГ към Българската академия на науките; iboteva@abv.bg

expectations for economic development of the district. The expectations are in terms of higher investor interest, significant improvement of the road infrastructure, opening of more enterprises, more jobs, and, accordingly, improvement of the demographic situation in the district, and achieving higher purchasing power of the population. The main objective of the paper is to compare these parameters before and after the launching of Danube Bridge 2, in order to confirm the conclusions whether, and to what extent, the presence of this long-awaited infrastructure event brought real value to Vidin district. The comparison and analysis of the considered demographic, economic and infrastructural parameters during the two periods shows that no significant progress has been recorded in the development of Vidin district after the construction of the bridge, and the negative demographic processes continue. The reasons for this state of affairs are summarized in several aspects, while solving the indicated problems can lead to positive results in the development of the area.

Keywords: Vidin, New Europe Bridge (Danube Bridge 2), Labor market, Demography, Regional development.

УВОД

Мостовете са едно от най-старите инженерни изобретения на човечеството и наличието им е предпоставка за свързаност, икономически растеж и културен обмен – днес и в миналото. Мостът е съоръжение, изградено с цел безопасното преминаване над физически препятствия като проходи, долини, пътища, жп линии, реки, заливи и др. Конструкциите им са сложни и скъпи, зависят много от уменията и знанията на специалистите и варират в зависимост от функцията на моста, характера на терена, използвания за изграждането му материал и наличните средства.

В света съществуват много древни и съвременни съоръжения, с различни конструкции, големина и предназначение. Целта на всеки един мост е да свърже две отделни части и улесни достъпът им, да изгради партньорства и да провокира общ интерес и преследване на общо благо или цели. Съществуват много примери за такива съоръжения, но един от тях е Мостът на трите държави (Dreiländerbrücke от нем. и La passerelle des Trois Pays от фр.), който е завършен през 2007 г. и свързва френската община Хюнинг и немската Вайл ам Рейн над р. Рейн. Интересен факт е, че този мост е само за пешеходци и велосипедисти, които в рамките на ден могат да бъдат в Германия, Франция и Швейцария.

Друг интересен мост е мостът Йоресунд (Øresund Bridge), изграден на границата между кралствата Швеция и Дания. Този мост е най-дългият комбиниран мост в Европа. По него може да се движи както железопътен, така и автомобилен транспорт. Той свързва град Малмьо в Швеция с град Копенхаген в Дания. Строежът му започва 1995 г. и завършва 1999 г. Зна-

чението на моста се повишава и от това, че свързва железопътната мрежа на Скандинавия с тази на Централна и Западна Европа.

В България един от най-известните в миналото майстори на мостове е Уста Кольо Фичето, чието дело са уникалните градежи над р. Янтра край гр. Бяла, над р. Росица в Севлиево, покритият мост в Ловеч и др., които могат и днес да се видят. В тях той е вградил не само идеята за физическото им съзидане и една от най-известните му сентенции е: *„Можете да сте господари на всичко или роби на всички - от вас си зависи. Ама по между си не градете толкоз дувари, дето да ви делят, ами повече мостове - да ви събират!“*

Обект на настоящата статия е Дунав мост 2 и основната ѝ цел е да бъде направен анализ на демографското и икономическото състояние на област Видин преди и след откриването му през 2013 г. За постигането ѝ е изготвен сравнителен анализ на данни за различни демографски, икономически, инфраструктурни индикатори за двата периода – преди (2008–2013 г.) и след изграждането на моста (2013–2022 г.).

Мостът, свързващ Видин от българска страна с Калафат в Румъния, е дългоочакван стратегически проект, част от целите на който е да съживи западащата икономика на област Видин и да направи района притегателен център за дългосрочни инвестиции, чрез които да се ограничат отрицателните демографски процеси в областта, която е първенец в различни негативни класации. Основната хипотеза е, че след откриването на Дунав мост 2 през 2013 г. ще се увеличи инвеститорският интерес в областта, от който да се повишат и възможностите за работа и поминък, а това да рефлектира положително върху останалите демографски процеси.

МЕТОДИ НА ИЗСЛЕДВАНЕ

За постигане на поставената цел в статията се използва методът на сравнителния анализ, като са разгледани различни индикатори и тяхната динамика в област Видин и страната за отделни години – 2005, 2010, 2014, 2018 и 2022 г., и са направени обобщения и изводи за двата разглеждани периода 2008–2013 г. и 2013–2022 г., т.е. преди и след изграждането на Дунав мост 2. С помощта на системния анализ са сравнени различните индикатори, които се очаква, че биха повлияли положително на инвеститорския интерес, а оттам и на пазара на труда, след старта на Дунав мост 2.

РАЙОН НА ИЗСЛЕДВАНЕ

Област Видин включва обширни площи с разнообразен релеф. От североизток на северозапад се редуват части от следните морфографски единици: Дунавска хълмиста равнина, Предбалкан и Главна старопланин-

ска верига, които водят до постепенно увеличаване надморската височина на релефа в същата посока. Обширните крайбрежни низини – Видинска и Арчаро-Орсойска, са едни от най-плодородните земи, превърнати в обработваеми площи за отглеждане на разнообразни селскостопански култури. Районът на Предбалкана започва от Връшка Чука и се простира до подножието на Стара планина. Най-добре изразени уединени височини тук са Рабишката могила (461 m) и ридът Белоградчишки венец (1125 m), изграден от твърди варовици и прорязан на много места от притоците на р. Лом. В тази част на Предбалкана широко са разпространени повърхностни и подземни карстови форми (пещери – около 30 на брой) и свързаната с тях подземна карстова хидрография. Най-красива е пещерата “Магура”, разположена северозападно от с. Рабиша при Рабишката могила (общ. Белоградчик).

Територията на област Видин е 3039 km², което представлява 2,7% от територията на България. На север граничи с Р. Румъния, на запад е в съседство с Р. Сърбия, на юг е оградена от Стара планина, а на изток граничи с област Монтана. Северната ни граница – р. Дунав, обуславя възможността за преки връзки с всички страни от Дунавския басейн.

В границите на областта влизат 11 общини – Белоградчик, Бойница, Брегово, Видин, Грамада, Димово, Кула, Макреш, Ново село, Ружинци, Чупрене, 56 кметства, 7 града и 133 села.

Чрез функциониращите гранично-пропускателни пункта на територията на област Видин страната ни се свързва както със съседните държави Сърбия и Румъния, така и със страните от Централна и Западна Европа. По границата със Сърбия това са ГКПП при гр. Брегово и Връшка чука, а по дунавската граница с Румъния тези пунктове са при пристанищата на Видин и Лом. Важно значение за търговско-икономическите и транспортните връзки както за областта, така и за страната, имат новият Дунав мост 2 при Видин–Калафат и фериботната връзка при Видин.

Област Видин е входно–изходната врата на Република България за Европа. Географското ѝ положение дава много добри възможности за трансгранично сътрудничество и търговски взаимоотношения с редица държави. През областта преминават два трансевропейски коридора – № 4, свързващ Югоизточна с Централна Европа (Дрезден/Нюрнберг–Прага–Виена/Братислава–Будапеща–Крайова(Румъния)–Видин–София–Солун/Пловдив–Истанбул), и № 7, свързващ Северно с Черно море чрез канала Рейн–Майн–Дунав. Дунав мост 2, свързващ градовете Видин и Калафат, има ключово значение за развитието на Паневропейския транспортен коридор 4 и за цялата Югоизточна транспортна ос на Европа и на Трансевропейската транспортна мрежа с възможностите за комбиниран транспорт и за прехвърляне на определени обеми трафик от шосе на железница.

Инфраструктурата на област Видин е съставена от пътна, железопътна и пристанищна мрежа и летище.

От първостепенно вътрешно и международно значение за област Видин е преминаващият през територията ѝ първокласен път Е-79 (граница Румъния–Ферибот Видин–Монтана–Враца–ок.п. София–ок.п. Благоевград–граница Гърция), който е част от Трансевропейски коридор №4. Основен и дългогодишен приоритет за подобряване на транспортната инфраструктура е модернизацията и пълната реконструкция на отсечката Видин–Ботевград от път Е-79 (чрез изграждане на високоскоростно трасе) с оглед неговата интеграция с трансевропейската транспортна мрежа.

Други по-важни пътища, обслужващи област Видин, са второкласите: П-11 – свързващ населени места по течението на р. Дунав; П-12 – свързващ градовете Брегово (България) и Неготин (Сърбия); П-14 – свързващ градовете Кула (България) и Зайчар (Сърбия).

Гъстотата на републиканската пътна мрежа в областта е 0,202 km²/km при средна стойност за страната от 0,174 km²/km.

В района на гр. Видин, в участъка от km 781.500 до km 791.300 по речния километраж на р. Дунав, е разположено пристанище Видин, което е първото голямо пристанище за българския участък по течението на реката. Състои се от 3 териториално отделени терминала и разполага със сравнително добре развита инфраструктура – железопътни, автомобилни и водни връзки. Пристанище Видин–Север обслужва фериботния комплекс Видин–Калафат.

На 6 km от гр. Видин е изградено гражданско летище, което към момента не функционира. Сравнително запазената инфраструктура и технически съоръжения към летището представляват сериозен актив за неговото бъдещо възстановяване.

Област Видин е свързана с Националната железопътна мрежа на България посредством 87 km жп линия, която е част от Главна железопътна линия №7. Железопътната линия Видин–София е въведена в експлоатация през 1923 г. Тя е единична (с изключение на участъка Руска Бела – Враца). От 1988 г. е изцяло електрифицирана (вкл. и продължението на линията по Дунав мост 2 към Румъния). Предстои изграждането на железопътна магистрала, която да обслужва населението и вътрешния и международен товарен трафик чрез реализацията на проект „Модернизация на железопътната линия Видин–София“, чрез който ще осигури и интегриране с европейските жп мрежи.

По Дунав мост 2 при Видин–Калафат преминават два международни бързи влака по направление София–Видин–Будапеща. С пускането на директни влакове през този мост към Централна Европа е поставено началото на пълноценното използване на капацитета на комбинираното пътно и железопътно съоръжение.

АКТУАЛНОСТ НА ТЕМАТА

Стратегическото значение на втория мост над р. Дунав за област Видин се обуславя от факта, че е част от Трансевропейски коридор №4, който ще осигури алтернативна непрекъсната сухопътна връзка между Европа и Балканите и в този контекст ще отговори на очаквания ръст на международния трафик от и за Гърция, Турция и Близкия изток.

През 2000 г. координаторът на Пакта за стабилност в ЕС Бодо Хомбах споделя: „Мост на това място (Видин–Калафат) ще затвори една стратегически важна транспортна ос – Берлин–Атина–Истанбул. Затова европейските страни го поддържат силно, той е в техен интерес. Защо толкова късно тук се изгражда мост?“ – пита той и добавя: „През 101 г. от предишното хилядолетие римляните са построили мост, през XVII–XVIII в. е имало друг мост.“ (в. „Строител“, 2012).

Още през 1731 г. на карта за района около крепостта „Баба Вида“ е показан мост между днешните градове Видин и Калафат. Макар данните за такова съоръжение да са оскъдни, вероятно през XVI в. то е било изградено, а според Гогев (2014) е било открито през 1606 г. Векове по-късно, през 1909 г., Общинският съвет във Видин взема решение за построяване на мост до Калафат, но той става факт след повече от век.

Проучвания за реализацията на втори мост между България и Румъния започват през 1992 г., като предложенията тогава са две – при гр. Лом и при гр. Видин. Първоначално изборът е мостът да бъде построен при Лом, но след доказателствата, че теренът от българска страна е хлъзгав и има свлачища, а от румънска страна – в община Раст, брегът е блатист, се взема решение мостът да бъде изграден между Видин и Калафат. През 2001 г. е подписан първият протокол между България и Румъния за началото на неговото строителство през 2004 г. и края през 2007³, но този първоначален план не се реализира.

През 2005 г. по програма ИСПА е подписан меморандум за проект „Изграждане на нов граничен комбиниран мост на река Дунав при Видин–Калафат“, възлизащ на обща стойност 226 млн. евро, от които 70 млн. евро безвъзмездна помощ от Европейската комисия, с което се осигурява

³ Дунав мост при Русе е построен само за две години и три месеца, вместо за предвиданите три години: от началото на 1952 г. до края на м. март 1954 г. въпреки трудните метеорологични условия – двете зими са най-тежките за цялото столетие: за първата (1952/1953 г.) е характерно незапомнено пълноводие на реката, което налага чрез диги и други укрепителни мерки да се спасява вече построеното, а зимата през 1953/1954 г. е белязана от изключително обилни снеговалежи и ниски (до -25 °C) температури.

финансирането, необходимо за изграждане на този важен за България мащабен инфраструктурен проект.

За проектирането и строителството на моста през май 2006 г. се сключва договор с испанската фирма FCC, според който през 2010 г. той трябва да бъде изцяло изграден, както и инфраструктурата около него. Общият бюджет е 274 млн. евро, като България трябва да осигури 226 млн., а Румъния 48 млн. Фирмата изпълнител прави допълнителни проучвания, които забавят старта на строителството му и увеличават цената с 30%, т.е. оскъпяват го с още 30 млн. евро. На 12 юни 2008 г. се поставя първият пилон в основата на моста, през м. октомври 2012 г. премиерите на България и Румъния предварително преминават по него и след довършителни работи той официално е открит на 14 юни 2013 г. с името мост „Нова Европа“ или Дунав мост 2 (в. „Строител“, 2013). Събралото се на тази дата множество очаква това стратегически за региона събитие с надеждата, че то ще рестартира залязващата местна икономика.

Изграждането на Дунав мост 2 среща немалко критични отзиви. В статията „Мост напред нищо“ авторът Й. Емилиян Лилев обобщава, че той е модерно съоръжение, на което му липсва модерна прилежаща инфраструктура и капацитет да поеме трафика през България за Европа. Гъстотата на пътната мрежа в област Видин е по-висока от средната за страната, но по данни на Агенция „Пътна инфраструктура“ през 2012 г. едва 29% от настилката е в добро състояние. Около една четвърт от пътищата се нуждаят от рехабилитация. Ситуацията е подобна и за румънската територия. Участъкът от Калафат до Арад се изминава за толкова време, колкото е необходимо, за да се стигне от София до Виена през Сърбия (dw.com, 2013).

В друга статия, озаглавена „Мостът на потъващите надежди“ (В. Николаева, в. „Капитал Daily, 2013), се твърди, че хората във Видин не таят надежди за раздвижване на икономиката заради моста, макар че още през 2010 и 2011 г. се забелязва повишаване на инвестиционната активност в областта, но тя не е достатъчна, за да генерира по-високи нива на заетост и по-високи доходи⁴. До края на 2012 г. общините в областта не успяват да се включат достатъчно активно и в оперативните програми на ЕС, като изплатените средства към тях са малко над 9 млн. лв., което е най-ниската абсолютна стойност за област в страната. Още в началото на 2011 г. местни строителни фирми се оплакват, че не могат да работят по изграждането на

⁴ По привлечени чуждестранни инвестиции на човек от населението към края на 2011 г. по-лоши резултати са отчетени единствено в областите Велико Търново, Кюстендил, Монтана и Силистра.

моста, защото и обикновените работници са испанци. Не се оправдават и очакванията градът да стане по-привлекателен от икономическа гледна точка, освен с туризма си, но и с удобен транспорт. На практика достъпът до вътрешността на страната е затруднен заради лошото качество на транспортната инфраструктура. Все повече се чуват мнения от транспортни фирми, които нямат намерение да ползват новия мост заради лошите пътища към него. Подобно е и мнението за пътната мрежа от румънска страна и единствено подстъпът, изграден заедно с моста, е с добро качество, а след него шосетата са в обичайното балканско състояние, точно като в България.

Почти същото мнение изразяват и специалисти от Института за пазарна икономика (ИПИ), според които ефектът от отварянето на Дунав мост 2 се оценява като положителен, но лошото състояние на пътната мрежа в голяма част от района и липсата на магистрален път в Северозападния район и в Северния централен район на страната не позволяват пълното разгръщане на потенциалните ползи от съоръжението (ИПИ, 2014).

Към проблемите, свързани със състоянието на пътно-транспортната мрежа в област Видин, трябва да се прибавят и тригодишното закъснение на проекта, недостатъците около строежа, постоянните ремонти, които нерядко усложняват движението, увеличената с 50% първоначална цена от 100 млн. евро, предложена от испанската фирма FCC и приета като най-изгодна, поради „непредвидени обстоятелства, оскъпили проекта“, както гласи становището на българското Министерство на регионалното развитие, липса на публичност и достъп до договора (dunavmost.com, 2017).

За ползите и недостатъците от строителството на Дунав мост 2 са показателни и мненията на местните жители пет години по-късно: „По кой начин мостът да допринесе за благосъстоянието на народа от този регион? Мост – преминават по него и готово.“ (vidinvest.com, 2018); „Наоколо няма нови хотели, нито заведения, нито нови фабрики или седалища на фирми“.

На сателитната снимка (фиг. 1) е показано трасето и инфраструктурата до Дунав мост 2. На нея ясно личи отдалечеността на съоръжението от гр. Видин и липсата на сгради, друг тип търговска или логистична инфраструктура в българската част около основния първокласен път, който води до Румъния.

С изграждането на Дунав мост 2 транспортната мрежа на България съществено се отваря и се интегрира по-тясно в европейските транспортни мрежи. Проектът има ключово значение за цялата югоизточна транспортна ос на Европа и на трансевропейската транспортна мрежа с възможностите за комбиниран транспорт и за прехвърляне на определени обеми трафик от шосе на железница.



Фиг. 1. Сателитна снимка на трасето до и след Дунав мост 2
между Видин и Калафат
Източник: earth.google.com

Приемането на страната ни в Шенген и по суша от 01.01.2025 г. ще облекчи трафика на транспортните средства в Шенгенското пространство, което ще направи Дунав мост 2 предпочитан за преминаване.

РЕЗУЛТАТИ ОТ ИЗСЛЕДВАНЕТО

В настоящото изследване се прави сравнение на различни видове индикатори (демографски, социално-икономически и инфраструктурни) за развитието на област Видин и тенденциите общо за страната за 2005, 2010, 2014, 2018 и 2022 г. (НСИ).

ДЕМОГРАФСКИ ИНДИКАТОРИ

Демографската характеристика на област Видин може да бъде представена най-общо по следния начин: намалаване броя на населението, застаряващо население, понижени стойности на раждаемост, високи стойности на смъртност и като резултат силно отрицателен естествен прираст, високи стойности на миграция.

Според данни от преброяването на населението през 2021 г. област Видин е най-малката област в България – общият му брой в нея е 75 408 д., което представлява 1.2% от населението на страната. За десетгодишния

период между двете преброявания (2011 и 2021 г.) е регистрирано най-голямото намаляване на броя на населението (-25.4%). Намалението продължава и след това, което се доказва от факта, че две години по-късно, към 31.12.2023 г., населението в областта наброява 71 773 души, което е 1.1% от населението на България (6 445 481 д.).

През периода 2000-2023 г. се отбелязва осезаем спад в средногодишния брой на населението в област Видин както общо, така и в градовете, и в селата в нея (табл. 1). За този период общо за областта намалението възлиза на 65 239 души, което е над 47 %, като за градовете е значително повече – над 57 %, а този в селата е почти 46%.

Броят на населението в област Видин намалява през целия период на наблюдение, като преди построяването на Дунав мост 2 той е значително повече, отколкото след него.

Силно застарялото население и тежката икономическа криза са основните причини за по-ниската от средната за страната раждаемост в област Видин (6,8 ‰) през целия разглеждан период. По отношение разпределението на данните по градове и села се отбелязва спад на раждаемостта при градското население – от 9.1‰ през 2001 г. на 6.3‰ през 2021 г., докато при селското население тя бележи лек ръст – от 5.3‰ през 2001 г. на 7,2‰ през 2021 г. Разбира се, стойностите са различни в отделните населени места, но те се запазват или се покачват в тези селища, в които има голям дял на ромско население.

По отношение на смъртността областта също е с изпреварващи темпове в сравнение с тези за България (табл. 3), като за някои общини към 2021 г. се отчитат и най-високите стойности в страната – Кула (51.1 ‰), Бойница (48.6 ‰), Ново село (44.3 ‰), Чупрене (43.5 ‰), Макреш (39.3 ‰). С изпреварващи темпове се отличават селата в сравнение с тези на градовете. Това се дължи изцяло на застарялото население, ниските нива на раждаемост и слабо развитата, дори на места липсваща здравна система.

Таблица 1.

Средногодишен брой на населението по градове и села в област Видин за периода 2000–2023 г. (по данни на НСИ)

	2000	2005	2010	2015	2020	2023
Общо	137503	119001	106952	92298	82024	72264
В градовете	79894	71314	65828	59103	53107	45778
В селата	57609	47687	41124	33196	28917	26486

Област Видин е една от двете области в страната с най-нисък дял на младо население – 11.5% (другата е Габрово с 11.7%), което се обяснява с общото намаление на броя на населението в резултат на ниската раждаемост и засилената миграция, породена от високата безработица в района и неособено атрактивните доходи. Интензивността на изселванията за 2021 г. е 28.5‰, като само от областния център Видин са се изселили 344 д. (Полеганова, Атанасова, 2024; НСИ, 2022 г.).

Влошаването на стойностите на раждаемостта и смъртността дават своето негативно отражение върху стойностите на естествения прираст, като тези, отчетени за област Видин, са под средните за страната. Коефициентът на естествен прираст за всички отчетени години е отрицателен както общо за област Видин, така и за градовете, и селата (табл. 2). Една от главните причини за това е високото ниво на смъртност (табл. 3), тъй като голяма част от населението е застаряващо – броят на хората в пенсионна възраст към 2023 г. е почти колкото броят на хората в трудоспособна (табл. 5).

По двата разглеждани коефициента – коефициент на естествен прираст и коефициент на смъртност, нивата за област Видин изпреварват значително трендовете за страната, дори или оглавяват поединично класациите, или са в челните им места (табл. 3).

Половата структура на населението показва превес на жените – 1000:1062 (НСИ, 2022 г.), което се отразява върху социално-икономическата ситуация в областта.

Очертаващите се тенденции в динамиката на коефициентите на естествения и механичния прираст оказват съществено влияние върху възрастовата структура на населението на област Видин, която се отличава с твърде високи темпове на застаряване на населението. Нарастващият брой и дял на хората на възраст над 65 години поставя сериозни предизвикателства пред социално-осигурителната система, социалното подпомагане, здраве-

Таблица 2.

Коефициент на естествен прираст (в ‰) по местоживеење в област Видин за периода 2000–2023 г. (по данни на НСИ)

	2000	2005	2010	2015	2020	2023
Общо	-13,6	-15,0	-14,6	-16,7	-21,9	-16,2
В градовете	-2,8	-4,5	-5,0	-8,2	-14,5	-11,1
В селата	-28,5	-30,4	-30,1	-31,8	-35,5	-25,1

Таблица 3.

Демографски индикатори за област Видин и средно за страната за 2005, 2010, 2014, 2018 и 2022 г. (по данни на НСИ)

Индикатори / Измерители	Общо за странага					Област Видин				
	2005	2010	2014	2018	2022	2005	2010	2014	2018	2022
Население към 31.12. бр.	7718750.0	7504868.0	7202198.0	7000039.0	6447710.0	117809.0	105837.0	93361.0	84865.0	72754.0
Коефициент на естествен прираст ‰	-5.4	-4.6	-5.7	-6.5	-9.6	-15.0	-14.6	-15.2	-16.4	-21.1
Коефициент на смъртност ‰	15	15	15	15	18	23	22	22	23	28

опазването и образованието и изисква изграждане на адекватна мрежа от специализирани социални услуги, съпроводени с медицински грижи. Наблюдава се тенденция към влошаване на възпроизводството на трудовите ресурси общо за областта, намаляване на относителния дял на населението в подтрудопособна възраст и увеличаването му в надтрудопособна – към 2021 г. той съответно е 11.49% и 31.50% (Атанасова, 2024).

Етническата структура на населението в областта се отличава с ясно изразен еднороден характер, с преобладаване на българското население (90.4%). Ромското население представлява 6.7%, а като други се определят 2.9%. В повечето общини българското население съставлява над 96 % – Бойница, Брегово, Грамада, Кула, Ново село, а общините, в които делът на ромското население е над 15%, са Белоградчик (20.8%), Ружинци (15.3%), Чупрене (21.5%) (Атанасова, 2024).

С най-благоприятна образователна структура се отличава областният център, където делът на населението с висше образование достига малко над 10 %, като подобни стойности са регистрирани и в общините Белоградчик, Брегово, Видин.

Анализирайки представените дотук данни, може да се направи изводът, че изграждането на Дунав мост 2 не оправдава очакванията за положителното му влияние върху демографската ситуация в областта.

СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ ИНДИКАТОРИ

По отношение на икономическото си развитие област Видин стои на едно от последните места в страната. Макар че през годините преди прехода към демокрация и пазарна икономика (1989) икономическите показатели бележат значително по-високо ниво в сравнение със сегашните, относителният дял на произведената продукция в промишлените отрасли е между 1 и 6% от тези на страната, както и този на проризведената селскостопанска продукция – 9.4%. От значение за икономиката на областта е развитието гр. Видин като промишления център в годините преди 1989 г., в който добре са развити винопроизводството, млекопреработването, цигарената и порцелановата промишленост, производството на водни помпи, химически продукти и влакна, автомобилни гуми, облекла и др. След 1990 г. промишлените предприятия в града бързо западат и съвременният му промишлен облик се определя от производството на различни видове помпи, гипсови изделия, костен порцелан, облекла, работни обувки, месни и млечни произведения, вино, брашно. Видин е център на свободна икономическа зона (Стоянова, 2024).

Осезателен спад в икономическото развитие не само на областния център, но и на областта, настъпва след 2000 г. Понастоящем област Видин

Таблица 4.

Икономически индикатори за област Видин и средно за страната по години (по данни на НСИ)

Индикатори / Измерители	Общо за страната						Област Видин					
	2005	2010	2014	2018	2022		2005	2010	2014	2018	2022	
Среден списъчен брой на наети лица по трудово и служебно правоотношение	2177226	2242607	2240544	2319762	2278832		22642	18359	17162	16472	15890	
Средна годишна работна заплата на наетите лица по трудово и служебно правоотношение	3885	7777	9860	13755	21242		3234	5422	6663	9103	14566	
Коефициент на икономическа активност – 15–64 навършени години	62.1	66.5	69.0	71.5	73.7		54.9	56.1	71.0	73.4	68.3	
Коефициент на заетост – 15–64 навършени години	55.8	59.7	61.0	67.7	70.6		42.5	48.7	55.3	58.8	61.5	
Коефициент на безработица	10	10	11	5	4		23	13	22	20	10	
Регистрирани в бюрата по труда безработни лица към 31.12.	397340	342419	351051	201466	153944		11695	7848	8825	5656	4054	
Чуждестранни преки инвестиции в нефинансовите предприятия към 31.12.	9196053	22114446	21581580	24919589	29376480		22648	33369	51686	80909	36026	

Относителен дял на предприятията с до 9 заети лица в общия брой предприятия за областта	%	89.2	91.9	92.4	92.7	93.4	92.9	93.7	93.8	93.6	94.2
Относителен дял на предприятията с 10–49 заети лица в общия брой предприятия за областта	%	9	7	6	6	5	6	5	5	5	5
Относителен дял на предприятията с 50–249 заети лица в общия брой предприятия за областта	%	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Относителен дял на предприятията с повече от 250 заети лица в общия брой предприятия за областта	%	/	/	/	/	/	0	0	0	0	0
Реализирани нощувки – общо	бр.	16071313	16261170	21698391	26845013	24173291	26977	44344	46478	55168	66967

е една от най-бедните в страната. Тя е с най-малък БВП (915 млн. лв.) – единствената област в страната с БВП, по-малък от 1 млрд. лв. (към 2021 г.). В структурно отношение най-голям дял заемат услугите в областта, както и селскостопанското производство с превес на трайните насаждения, чиито площи са значителни по размер. От вторичния сектор в отрасъл машиностроене присъстват обработката на метали, производството на отливки и метални изделия в предприятия във Видин, където има и предприятия за дървообработване и дървопреработка (Генчев, 2024). Със значителен дял в икономическото развитие на областта присъства и заводът за производство на строителни смеси на гипсова и циментова основа, системи за топлоизолация и грундове с капацитет 80 хил. t годишно, който се намира в близост до гипсовото находище в с. Кошава (Райкова, 2024). Други производства с по-високи стойности в общото икономическо развитие на областта са млекопреработвателната (Видин), винарската промишленост, производство на хранителни продукти и тютюневи изделия, но те са съсредоточени в малки по обхват предприятия (Цветков, 2024).

Свиването на производството и съкращаването на цели производствени процеси води и до сериозни негативни социално-икономически и демографски последици. Надежда на хората от областта за излизане от кризата и подобряване на икономическото им състояние се вдъхва от идеята за изграждане на Дунав мост 2 Видин – Калафат. Дали тези надежди са оправдани, може да се докаже от анализа, извършен на основата на социално-икономически индикатори, които са взаимносвързани с демографските.

Данните в табл. 4 се отнасят до икономическото състояние на страната и областта, като е направено сравнение за отделни години през разглеждания период.

Важно място при анализа на икономическото състояние на областта заемат данните за *населението в трудоспособна възраст* през отделни години.

Тенденциите за намаляване на броя на населението се следват от тенденциите за намаляване и на броя на хората в трудоспособна възраст, които са основният фактор за икономическото развитие на област Видин. Анализът на данните от табл. 5 илюстрира осезаем спад на хората, които са в трудоспособна и в подтрудоспособна възраст. В сравнение с 2000 г. през 2023 г. броят на лицата в трудоспособна възраст намалява с приблизително 45–50% и се отнася както за мъжете, така и за жените. Голяма част от хората, които са в работоспособна възраст и са основната работна сила, предпочитат да работят в София или Варна или да емигрират извън България поради липса на работа в област Видин. Това се отнася и за подрастващите, които съвсем логично като част от едно семейство се движат със своите родители. Намаляването на броя на лицата в надтрудоспособна възраст

Таблица 5.

*Население в трудоспособна възраст по пол в община Видин
за периода 2000–2023 г. (по данни на НСИ)*

Възраст	2000		2010		2020		2023	
	Мъже	Жени	Мъже	Жени	Мъже	Жени	Мъже	Жени
Общо	66016	70196	51022	54815	39487	41725	34399	37374
Подтрудоспособна	10537	9927	7104	6649	5363	5090	4556	4362
В трудоспособна	38075	32809	31683	28119	23776	20207	20573	17855
Надтрудоспособна	17404	27460	12235	20047	10348	16428	9270	15157

съвсем основателно е свързано и с повишената смъртност в този възрастов период. Сравнението на данните за годините преди строителството на моста (2010 г.) бележи значително по-висок брой на лицата в трудоспособна възраст от този след това (2020 г.), което е противно на очакванията за увеличаване заетостта на работната сила и оттам задържане на население в работоспособна възраст.

Друг разглеждан индикатор, пряко свързан с икономическата активност на населението в област Видин, е *коэффициентът на безработица*. От данните в табл. 6 прави впечатление динамиката на този коефициент – намалява в периоди от определени години, а в други се увеличава. За годините преди строителството на моста той е по-нисък, а след това се увеличава и дори в годината на откриването му има значително високи нива с тенденции на нарастване и след това (2018 г.). За разлика от началото на изследвания период, към 2023 г. той е най-ниският както в общ план за областта, така и по отношение на двата пола. Едно вероятно обяснение за това е номиналното намаляване на броя на хората в трудоспособна възраст. Независимо от всичко, безработицата в областта винаги е била на високи нива и в нея се намират едни от най-бедните общини в страната, с най-високо равнище на безработица през 2021 г. – Ружинци (52.6 %),

Таблица 6.

Коефициент на безработните лица (в %) на възраст 15–64 навършени години по пол за област Видин за периода 2003–2023 г. (по данни на НСИ)

	2003	2008	2013	2018	2023
Общо	20,2	13,0	17,5	19,9	12,9
Мъже	22,2	12,4	20,2	22,8	14,0
Жени	18,1	13,7	14,3	16,5	11,8

Димово (36,5 %), Макреш (34,6 %) (НСИ, 2021 г.). Тук се поставят въпросите защо този факт не провокира инвеститорския интерес и дали неговата липса е причина за тези нива на безработица. За съжаление, тенденциите в демографското състояние въдеше ще се задълбочават и ще правят област Видин все по-непривлекателно място за бизнес и инвестиции.

Структурата на безработицата по пол показва, че при мъжете тя е по-висока, отколкото при жените. Като основни причини за по-малкото предлагане на женска работна сила на пазара на труда могат да се посочат стопанската конюнктура на областта – преобладават отрасли и дейности, ангажиращи предимно женска работна ръка, по-добрата адаптивност на жените и по-активното им участие в реализираните програми и мерки за квалификация и преквалификация (Равначка, 2024).

Друга тревожна статистика е високият брой на регистрирани безработни младежи от 15 до 29-годишна възраст. Това се дължи на различни по характер причини, сред които по-важни са: трудностите, които срещат младите хора при намиране на работа; липсата на мотивация, свързана със заплащането на труда и условията на работа; несъответствието между изискванията на работодателите и уменията на младежите (Равначка, 2024). Не по-малко тревога буди и високият дял на регистрираните безработни лица на възраст над 50 г. (43,3%), който също е над средния за страната (41,1%).

Цялостната картина на икономически активното население за периода 2003–2023 г. е показана на табл. 7, но основният извод е влошаване на стойностите по отделните показатели – *работна сила, заети лица, безработни лица* и *лица извън работната сила*, на лицата на възраст 15 и повече навършени години по пол.

Таблица 7.

Работна сила (РС), заети лица (ЗЛ), безработни лица (БЛ) и лица извън работната сила (ИРС) на възраст 15 и повече навършени години по пол (в хил. д.) за област Видин за периода 2003–2023 г. (по данни на НСИ)

	2003				2013				2023			
	РС	ЗЛ	БЛ	ИРС	РС	ЗЛ	БЛ	ИРС	РС	ЗЛ	БЛ	ИРС
Общо	42,3	33,8	8,4	66,4	40,8	33,6	7,2	43,9	30,2	26,5	3,7	33,5
Мъже	22,0	17,2	4,8	29,9	22,5	18,0	4,5	18,5	15,5	13,4	(2.1)	14,7
Жени	20,2	16,6	(3.6)	36,5	18,3	15,6	(2.7)	25,5	14,7	13,0	(1.7)	18,8

Лицата извън работна сила са неразделна част от анализа на състоянието на пазара на труда в област Видин. През 2023 г. техният абсолютен брой възлиза на 33,5 хил. души, като в сравнение с 2003 г. намалява с почти с 50,1 % (табл.7). Въпреки това сериозно намаление, тази група лица, в контекста на задълбочаващи се неблагоприятни демографски процеси, се оценява като основен резерв за повишаване на предлагането на труд.

Пазарът на труда в област Видин се характеризира с най-голям дял на регистрираните безработни лица с основно и по-ниско образование (46,5 %), следван от тези със средно образование (46,4 %). С най-нисък дял са безработните лица с висше образование (7,1 %), по който показател областта стои много по-добре от средните за страната стойности (13 %) (Равначка, 2024).

Изводът, който може да се направи, е, че очакванията от строителството на моста през 2013 г. за подобряване на икономическото и социално-икономическото състояние на областта не се оправдават и продължават тенденциите за влошаване и на демографската ситуация.

Данните за област Видин към 2022 г. показват намаляване на *броя на наетите лица по трудово и служебно правоотношение* и на *обема на чуждестранните преки инвестиции* (табл. 4). Прогнозата за положителни промени по отношение на тези два ключови индикатора в значителна степен е опровергана. Частично, според данни на акционерното дружество „Дунав мост Видин–Калафат“, отговорно за поддръжката на съоръжението, за самия мост са създадени едва 64 работни места от българска страна и 33 от румънска.

Тук е коректно да се отчете ръстът на инвестициите в област Видин до 2018 г., но и значителният спад след това. Остава отворен въпросът дали тези обеми са очакваните и в кои икономически сектори се реализират, както и как те влияят върху пазара на труда в областта. Едно от обясненията за липсата на инвестиции е влошената демографска характеристика на областта и по-точно значително намаляване на броя на хората в трудоспособна възраст, както и на тези в подтрудоспособна. За привличане на инвестиции са нужни не само хора от тези възрастови групи, но и наличие на квалифицирана работна ръка, на широк кръг специалисти, които да запазят с кадри този интерес и потенциални бизнес нужди. Към тази основна причина за снижаване на инвеститорските интереси и дори за случаи на отказ могат да се прибавят и високите нива на корупция в България и излишната понякога административна бюрокрация. Липсва визия и инвеститорски решения и за развитие на площите от двете части от пътя между гр. Видин и началото на Дунав мост 2. Все още не са реализирани идеите за създаване на ключови логистични центрове, развитие на различни търговски площи (бизнес центрове), складове, транспортни хъбове и не на последно място изграждане на по-добра инфраструктура, която да поеме и

переразпредели бъдещия трафик. Съществуват противоречиви практики по отношение даването на разрешителни за строеж. Една от тях е създаването на частен буферен паркинг, за който институциите си прехвърлят топката, а след журналистическо разследване се установи, че е собственост на малоимотен гражданин на Р.С. Македония⁵. Допускат се и подозрения за административно забавени или умишлено неподкрепени проекти. Подобни примери не олицетворяват местната власт като такава, която да толерира равния старт между предприемачите, не я представят като потенциален и равноправен партньор и са логични причини за неслучилите се инвестиционни намерения.

Интересен е анализът на индикаторите *брой на наети лица по трудово и служебно правоотношение и регистрираните в бюрата по труда безработни лица*. От една страна, отчита се значително намаляване на броя на наетите по трудово и служебно правоотношение, а от друга – има спад в нивата на безработица и регистрираните в бюрата по труда. Вероятно това се дължи на завишеното ниво на сивата икономика и склонността на хората да работят без трудов договор, съответно и без да изпитват необходимост да се регистрират като безработни, с което се лишават от здравни осигуровки и си осигуряват потенциално ниски пенсии. Подобно отношение ще окаже немалко предизвикателства пред здравната и социалната система в общината.

Сравнението по индикатор *средна годишна работна заплата на наетите лица по трудово и служебно правоотношение* за страната и за област Видин за 2022 г. показва една съществена разлика, която не е в полза на областта, влияе негативно върху покупателната способност на жителите на областта и подтиква тяхното желание за търсене на по-добър начин на живот. Често това се свързва с миграция извън тази област или емиграция извън България.

Анализирайки индикаторите по отношение на съществуващите предприятия с определен брой заети лица, прави впечатление по-големият относителен дял на *предприятията с до 9 заети лица* в общия брой предприятия както за страната, така и за областта (табл. 4). Едва с 1% намалява относителният дял на *предприятията с 10–49 заети* (5 и 6%), които или се трансформират към по-малки (с до 9 заети), или фалират, но не се увеличават. На базата на посочените данни (табл. 4) се отчита и фактът, че в областта няма *предприятие с над 250 служителя*. Според предвижданията и очакванията при реален, дългосрочен и устойчив инвеститорски интерес

⁵ Журналистическо разследване на Стоян Георгиев от bTV със заглавие „Собственикът на „златния“ паркинг: Как македонски миньор стана български бизнесмен?“ („120 минути“ на 15.09.2024 г.)

такива предприятия е трябвало да бъдат създадени след пускането на Дунав мост 2.

Положителна промяна се наблюдава по индикатор *реализирани нощувки*, които са повече в сравнение с тези на страната (табл. 4). Ръстът на нощувките в област Видин показва и развитие на туризма, причини за което са не само неповторимите Белоградчишки скали, пещерата „Магура“ – една от най-красивите в страната, Средновековната крепост „Баба Вида“, пристанище Видин като спирка на различни речни круизи⁶ и др. (Вараджикова, 2024), но и не на последно място и Дунав мост 2, който осигурява жп и пешеходна връзка между градовете Видин и Калафат. Добавената стойност обаче от този напредък е недостатъчна, за да повлияе върху нивата на заетите в сектора и изобщо на икономически активните лица и съответно върху демографските процеси в областта.

ИНФРАСТРУКТУРНИ ИНДИКАТОРИ

Целта на изграждането на Дунав мост 2, както бе споменато, е да подобри свързаността с пътните артерии в Северозападна България, да намали колоните от чакащи автомобили да влязат в Румъния и да поеме засиления трафик извън населените места в района. Общата дължина на пътната част на моста е 1391 m, а на железопътната – 1791 m. Съоръжението включва по две пътни ленти във всяка посока, единична електрифицирана железопътна линия и велосипедна алея.

Една от най-големите критики около построяването на Дунав мост 2 е недобрата инфраструктура не само в района на моста, но и в област Видин. Промените в тази посока се случват изключително бавно, като няколко пъти вече се изместват крайните срокове и се работи „на парче“.

Към 2023 г. републиканската пътна мрежа на територията на област Видин е 615,17 km, от които 73,5 km – I-ви клас, 91,0 km – II-ри клас, 443,4 km – III-ти клас, и 7,27 km – пътни връзки. На база на данните от НСИ, посочени по години в табл. 8, се наблюдава намаляване на дължината на първокласните пътища в региона и напълно отсъствие на автомагистрала. Транспортните потоци са големи и не могат да бъдат поети от пътната инфраструктура. Три години след откриването на моста към София все още няма изграден четирилентов път. Шосетата са твърде тесни и с все по-влошаващо състояние. Това, както и явната липса на стратегическа визия на

⁶ До края на м. октомври 2023 г. във Видин са акостирали 278 кораба с круизни туристи. „От началото на сезона до момента сме посрещнали близо 50 хиляди круизни гости“ (Ц. Цокова от общ. Видин).

Таблица 8.

Инфраструктурни индикатори за област Видин и средно за страната

Индикатори / Измерители		Общо за страната					Област Видин				
		2005	2010	2014	2018	2022	2005	2010	2014	2018	2022
Дължина на автомагистралите	km	331	437	610	757	825	-	-	-	-	-
Дължина на първокласните пътища	km	2969	2970	2 965	2925	2879	74	74	74	71	69
Дължина на второкласните пътища	km	4012	4030	4 042	4022	4019	91	91	91	91	91
Дължина на третокласните пътища	km	11976	12019	12 111	12172	12219	446	446	450	450	447

държавата за област Видин, води до различни последици, които рефлектират върху обемите от чуждестранните инвестиции.

Средно за страната дължината на автомагистралите се увеличава, но нито една не води до двата моста при Русе и Видин, въпреки многократните обещания за тяхното строителство. Огромният трафик към Дунав мост 2 амортизира инфраструктурата в област Видин, предпоставка е за чести пътнотранспортни произшествия, защото пътят на тежкотоварния трафик минава през немалко населени места, а честите километрични задръствания преди граничния пункт на моста влошават качеството на въздуха и замърсяват околната среда. Въпроси буди фактът, че минималното намаляване на дължината на първокласните и третокласните пътища в областта не е отчетено като увеличаване на останалите и е въпрос на догадки къде са тези шест километра (табл. 8).

Липсва прозрачност по отношение отчисленията от таксите и финансовите постъпления от Дунав мост 2 за инфраструктурни проекти в община Видин. Освен статистиката за броя на преминалите МПС, с която се илюстрира интензивния трафик, липсват данни за въздействието му върху качеството на въздуха и околната среда.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Като цяло може да се заключи, че дългогодишните намерения и изграждането на Дунав мост 2, както и целенасочените обещания (често предизборни и давани от най-високо ниво) за навлизане на световни икономически инвеститори с осигуряване на хиляди работни места, даде надежда на местните хора за напредък в икономическото развитие на областта. Резултатите обаче разкриват съвсем различна картина. Налице са влошени тенденции по отношение на демографската, социално-икономическата и инфраструктурната характеристика в област Видин. Застаряването на населението ще оказва силно влияние върху социално-икономическото развитие на областта и ще поставя все по-сериозни предизвикателства пред социалната и здравната система на тази част от страната. Усилията на местните власти са крайно недостатъчни и невинаги подкрепени от институциите в гр. София, което влияе и върху мотивацията на местните хора. Депопулацията на най-бедния район в ЕС в настоящото мирно време е факт и това все по-малко буди въпроси, което говори за примиреност и институционална абдикация, а данните за всичко това са просто досадна статистика.

На базата на информация от последното преброяване и сравненията по години се установява, че очакванията за инвеститорски интерес, намаляването на безработицата и повишаването на стандарта на хората в област Видин след откриването на Дунав мост 2 не се оправдават, а по-скоро отделни демографски и икономически показатели се влошават. Причините за това състояние могат да се обобщят в няколко посоки:

- Липса на фокусирана държавна политика и ясен приоритет за цялостна промяна в облика на областта, за да се привлекат инвеститори и да се завърнат младите хора.

- Липса на доверие от местните хора, обезвереност и апатия, която мотивира по-младите на напускат област Видин в посока София или да емигрират извън България, а по-възрастните да се обезверяват и капсулират, водейки неособено здравословен начин на живот.

- Липса на подходяща инфраструктура.

- Липса на дългосрочен инвеститорски интерес.

Потенциалът на стратегическия ключов проект Дунав мост 2 може да бъде използван много повече, ако се вземат решения по гореспоменатите проблеми на държавно ниво възможно най-скоро и тези решения да бъдат реализирани докрай.

ЛИТЕРАТУРА

- Атанасова, А.** 2024. Структура на населението. – В: Монография География на България. Социална и икономическа география. Регионална география. Том II. Изд. на БАН „Проф. М. Дринов“ (под печат). / Atanasova, A. 2024. Population structure. In: Geography of Bulgaria. Social and economic geography. Regional geography. Vol. II. Izd. na BAN “Prof. M. Drinov” (under print). (Bg)
- Атанасова, А.** 2024. Механично движение на населението. – В: Монография География на България. Социална и икономическа география. Регионална география. Том II. Изд. на БАН „Проф. М. Дринов“ (под печат) / Atanasova, A. 2024. Migration of the population. In: Geography of Bulgaria. Social and economic geography. Regional geography. Vol. II. Izd. na BAN “Prof. M. Drinov” (under print). (Bg)
- Атанасова, А.** 2024. Естествено движение на населението. – В: Монография География на България. Социална и икономическа география. Регионална география. Том II. Изд. на БАН „Проф. М. Дринов“ (под печат)./ Atanasova, A. 2024. Natural reproduction of the population. In: Geography of Bulgaria. Social and economic geography. Regional geography. Vol. II. Izd. na BAN “Prof. M. Drinov” (under print). (Bg)
- Вараджаква, Д.** 2024. Транспорт и съобщения. – В: Монография География на България. Социална и икономическа география. Регионална география. Том II. Изд. на БАН „Проф. М. Дринов“ (под печат). / Varadzhakova, D. 2024. Transport and communications. In: Geography of Bulgaria. Social and economic geography. Regional geography. Vol. II. Izd. na BAN “Prof. M. Drinov” (under print). (Bg)
- Вараджаква, Д.** 2024. Туризъм. – В: Монография География на България. Социална и икономическа география. Регионална география. Том II. Изд. на БАН „Проф. М. Дринов“ (под печат). / Varadzhakova, D. 2024. Tourism. In: Geography of Bulgaria. Social and economic geography. Regional geography. Vol. II. Izd. na BAN “Prof. M. Drinov” (under print). (Bg)
- Генчев, Ст.** 2024. Производство на отливки, метални изделия, машини, оборудване, прецизна техника и транспортни средства. – В: Монография География на България. Социална и икономическа география. Регионална география. Том II. Изд. на БАН „Проф. М. Дринов“ (под печат)./Genchev, St. 2024. Manufacture of castings, metal products, machinery, equipment, precision engineering and vehicles. In: Geography of Bulgaria. Social and economic geography. Regional geography. Vol. II. Izd. na BAN “Prof. M. Drinov” (under print). (Bg)
- Генчев, Ст.** 2024. Дървопреработване. – В: Монография География на България. Социална и икономическа география. Регионална география. Том II. Изд. на БАН „Проф. М. Дринов“ (под печат)./ Genchev, St. 2024. Wood processing. In: Geography of Bulgaria. Social and economic geography. Regional geography. Vol. II. Izd. na BAN “Prof. M. Drinov” (under print). (Bg)
- Петров, С., В. Караджов.** 2017. Съвременни депопулационни процеси във Видинска област. – Проблеми на Географията, бр. 3, Изд. на БАН „Проф. М.

Дринов“, София, с. 26–31. ISSN 0204-7209 / Petrov, S., Karadzhov, V. 2017. Contemporary processes of depopulation in Vidin district. *Problems of Geography*, b. 3, Izd. na BAN “Prof. M. Drinov”, Sofia, pp. 26–31. ISSN 0204-7209 (Bg)

Полеганова, Д., Атанасова, А. 2024. Брой, гъстота и териториално разпределение на населението. – В: Монография География на България. Социална и икономическа география. Регионална география. Том II. Изд. на БАН „Проф. М. Дринов“ (под печат). / Poleganova, D., Atanasova, A. 2024. Number, density, and spatial distribution of the population. In: *Geography of Bulgaria. Social and economic geography. Regional geography. Vol. II. Izd. na BAN “Prof. M. Drinov”* (under print). (Bg)

Равначка, Ал. 2024. Пазар на труда. – В: Монография География на България. Социална и икономическа география. Регионална география. Том II. Изд. на БАН „Проф. М. Дринов“ (под печат). / Ravnachka, Al. 2024. Labour market. In: *Geography of Bulgaria. Social and economic geography. Regional geography. Vol. II. Izd. na BAN “Prof. M. Drinov”* (under print). (Bg)

Райкова, М. 2024. Промисленост за строителни материали. – В: Монография География на България. Социална и икономическа география. Регионална география. Том II. Изд. на БАН „Проф. М. Дринов“ (под печат). / Raykova, M. 2024. Промисленост за строителни материали. In: *Geography of Bulgaria. Social and economic geography. Regional geography. Vol. II. Izd. na BAN “Prof. M. Drinov”* (under print). (Bg)

Стоянова, В. 2024. Видин. – В: Монография География на България. Социална и икономическа география. Регионална география. Том II. Изд. на БАН „Проф. М. Дринов“ (под печат). / Stoyanova, V. 2024. Vidin. – In: *Geography of Bulgaria. Social and economic geography. Regional geography. Vol. II. Izd. na BAN “Prof. M. Drinov”* (under print). (Bg)

Събев, Д. 2024. Обща характеристика на стопанството. – В: Монография География на България. Социална и икономическа география. Регионална география. Том II. Изд. на БАН „Проф. М. Дринов“ (под печат). / Sabev, D. 2024. General characteristics of the economy. In: *Geography of Bulgaria. Social and economic geography. Regional geography. Vol. II. Izd. na BAN “Prof. M. Drinov”* (under print). (Bg)

* **Цветков, К.** 2024. Шивашка промишленост, производство на текстилни и трикотажни изделия, кожи, кожени изделия и обувки. – В: Монография География на България. Социална и икономическа география. Регионална география. Том II. Изд. на БАН „Проф. М. Дринов“ (под печат). / Tsvetkov, K. 2024. Clothing industry, production of textile and knitwear, leather goods and footwear. In: *Geography of Bulgaria. Social and economic geography. Regional geography. Vol. II. Izd. na BAN “Prof. M. Drinov”* (under print). (Bg)

** Статистически Справочник Преброяване 2021, НСИ, София, 2023 г. ISBN 978-619-155-041-8 / Statisticheski spravochnik Prebroyavane 2021, NSI, Sofia, 2023, ISBN 978-619-155-041-8

<https://www.minfin.bg/bg/news/1175> (посетен на 25.11.2024)

<https://www.regionalprofiles.bg/bg/regions/vidin/> (посетен на 23.11.2024)

<https://bnr.bg/post/101910303/istoria-vino-i-priroda-vidin-kato-atraktivna-destinacia-za-kruizni-pateshestvia> (посетен на 21.11.2024)

<https://ime.bg/articles/ikonomieskoto-razvitie-na-severna-bylgariya-varna-gabrovo-i-vraca/> (посетен на 15.11.2024)

<https://geopolitica.eu/spisanie-geopolitika/133-2014/broi-5-2014/2124-predi-dunav-most-i-sled-tova> (посетен на 10.11.2024)

https://vestnikstroitel.bg/stroitel/43898_mostovete-nad-dunava (посетен на 08.11.2024)

<https://www.nsi.bg/bg/content/11409/%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82-%D0%B2%D0%B8%D0%B4%D0%B8%D0%BD> (посетен на 06.11.2024)

<https://www.dunavmost.com/novini/mostat-koito-ne-uspya-da-sazhivi-mestnata-ikonomika> (посетен на 04.11.2024)