

КЛАСИФИКАЦИЯ НА КРИТИЧНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В КРАЙБРЕЖНАТА ЗОНА НА Р. БЪЛГАРИЯ

Недю Попов

Анотация: В съвременните условия на европейска и северноатлантическа интеграция силно нараства значението на географското разположение на Крайбрежната зона със стратегическите транспортни коридори, енергийните и суровинните потоци на природен газ и нефт.

Въведение

Една от характерните черти на Крайбрежната зона в началото на XXI век са високите темпове на всестранно развитие, обединяване с европейските стопански механизми и социалните функции на обществените отношения. Те трансформират ролята на Р. България като нов важен икономически модул в структурите на Европейския съюз и НАТО.

Крайбрежната зона (КЗ) обхваща Българското черноморско крайбрежие (БЧМК) и част от прилежащите национални морски пространства (НМП). Тя е термин приложим към военните операции, който означава крайбрежен район (littoral лат.ез.-крайбрежие). Той включва част от *морското пространство* между открития океан и брега, което се контролира за провеждане на операции в сушата навътре от брега, които могат да бъдат осигурявани и отбранявани директно от морето [7].

1. Критична инфраструктура

Инфраструктурата е един от основните атрибути (условия и средства) за икономическо развитие и социален просперитет на обществото. С оглед за осигуряване на нормалното функциониране на инфраструктурните обекти при извънредни условия и разпределение на ресурсите за тяхната защита, те се подреждат по важност (приоритети) за обществото. Инфраструктурните обекти и системи с най-голямо значение за съществуването на обществото се определят като “критични” [5].

Съгласно Директива 2008/114/ЕО на Съвета на Европейския съюз от 8 декември 2008 г. се определя: “Критична инфраструктура (КИ) означава елемент, система или части от нея, намиращи се в държавите-членки, които са от основно значение за поддържането на жизненоважни обществени функции, здравето, безопасността, сигурността, икономическото или социалното благосъстояние на населението и чието нарушаване или унищожаване би имало значителни последици в дадена държава-членка в резултат на невъзможността да се запазят тези функции” [2]. Тази Директива “представява първа стъпка от един етапен подход за установяването и означаването на европейските критични инфраструктури, и оценка на необходимостта от подобряване на тяхната защита”. Тя обхваща основно секторите на енергетиката и транспорта, като в нейния обхват са включени и други общо 11 сектора според подготвителните проекти от периода 2005-2007г.: енергетика; ядрена промишленост; информационни и комуникационни технологии; водоснабдяване; осигуряване с хранителни продукти; здравеопазване; финансова сфера; транспорт; химическа промишленост; космически капацитет; научен капацитет” [3]. Извън посочените в Директивата, в 8 страни на ЕС допълнително се приемат следните 9 сектора: държавна и общинска администрация; услуги при кризи (снабдяване); информационни услуги, медии, радиоразпръскване; правосъдие и полицейски услуги; въоръжени сили и отбранителна инфраструктура; отбранителна индустрия; комунални услуги; отпадъци и отпадни води; национални символи и паметници [8].

В закона на САЩ “USA PATRIOT ACT” от 2001 г. под критична инфраструктура се разбира “съвкупност от физически или виртуални системи и средства, важни за държавата в такава степен, че тяхното изваждане от строя или унищожаване може да доведе до гибелни последици в областта на отбраната, икономиката, здравеопазването и сигурността на

нацията” [1], [4].

2. Определяне на критичната инфраструктура в Крайбрежната зона

В съвременните условия на европейска и северноатлантическа интеграция силно нараства значението на географското разположение на КЗ със стратегическите транспортни коридори, енергийните и суровинните потоци на природен газ и нефт. Една от нейните характерни черти в началото на XXI век са високите темпове на всестранно развитие, обединяване с европейските стопански механизми и социалните функции на обществените отношения. Те трансформират ролята на България като нов ключово важен икономически модул в структурите на ЕС и НАТО.

КИ на КЗ е единствена и уникална по своята същност в България. Тя играе една от главните икономически роли, като допълва и съдейства на държавата в многостранните процеси на нейното всестранно развитие и интегриране в европейски и световен мащаб за постигане на социален просперитет на обществото.

“След 11 септември 2001г. международната морска общност определи военните, товарните, пътническите кораби, химикаловози и танкери, като атрактивни цели за терористични действия”. Това е основание да определим военните и гражданските кораби за “военна и вътрешна сигурност” [1], като част от “критичната морска инфраструктура на КЗ и от критичната инфраструктура на страната” [1].

Разглежданият въпрос за КИ се свързва с фрагментиране на различните видове критични обекти главно по направления на обществено жизнено значение, принос за вътрешно икономическо коопериране, междудържавно черноморско сътрудничество и интеграцията в Европейския съюз и НАТО. Анализът на вероятните сценарии при терористични действия с използване на оръжия за масово унищожение (ОМУ) и промишлени опасни аварии (ПОА) акцентира върху привлекателната сила на “атрактивност” на обектите от КИ за възможни терористични мишени. Те влияят на уязвимостта на КИ, която се оценява според характера и специфичността на конкретен вид заплаха, като терористични удари с ядрено, радиологично, химическо, биологическо оръжие или конвенционални високо енергийни взривни средства при саботажи за предизвикване на ПОА. За провеждане на комплексна оценка на терористичната (асиметричната) опасност е необходима диференцирана характеристика на основните обекти от КИ. Голямото разнообразие от различни типове критични обекти се систематизира, чрез анализиране на месторазположение, организационно-ведомствено структуриране, характер на технологично функциониране, икономическа същност, обществено-социална важност, корпоративни връзки и зависимости в границите на КЗ и в стопанската система на държавата.

Постановление № 181/20 юли 2009 г. на Министерския Съвет на Р. България, обн., ДВ, бр. 59 от 27.07.2009 определи стратегическите обекти в КЗ, които са от значение за националната сигурност на държавата.

На основата на общоприетата европейска и национална практика, и защитата на КИ в националното законодателство е целесъобразно следното *систематизиране* на групите обекти от КИ в КЗ:

• Брегова критична инфраструктура:

- ТЕЦ “Варна” и ТЕЦ “Девня”, далекопроводи и подстанции;
- промишлена зона Девня;
- нефтохимически комбинат Бургас; металургичен завод “Дебелт”;
- корабостроителни и кораборемонтни заводи във Варна и Бургас;
- пристанища – Балчик, Варна и Бургас;
- контейнерни терминали на пристанища Варна и Бургас;
- горивни терминали на пристанища Варна и Бургас;
- нефтен терминал “Бургас - Нефтохим”;
- транспортни гари – Варна и Бургас - морски пасажерски, железопътни, автобусни;
- летища – Балчик, Варна и Бургас;
- военноморски бази – Варна и Бургас;
- гранични полицейски пристанища Варна и Бургас;
- митници – Варна и Бургас;

- пътно-комуникационни съоръжения: крайморска фронтална магистрала “Север-Юг”, “Аспарухов мост”, проход “Дюлино” и рокадни магистрали – крайбрежна част от “Мизия” и “Тракия”;
- водохранилища - язовири “Камчия” и “Цонево”, помпени станции, каптажи, главни и разпределителни водопроводи.

• **Морска критична инфраструктура** [4]:

- товарни кораби, танкери, газовози и химикаловози на котва в пристанищата Варна и Бургас и в Териториалното море на НМП;
- нефтени и газови терминали, тръбопроводи и морски платформи в Териториалното море на НМП.

Таблица 1.

Стратегически обекти и дейности за националната сигурност-Крайбрежна зона

Сектор	Обекти
I. Земеделие и производство	Производство, съхранение, контрол безопасност на храните, напоителни системи.
II. Екология	Мониторинг на водосборни райони, язовири, местност, гори, почви и национални морски пространства (НМП).
III. Водни ресурси	Язовири “Цонево”, “Камчия”.
IV. Здравеопазване	Градски, областни, военномедицински болници.
V. Енергетика	ТЕЦ “Варна”; ел.подстанции: “Добруджа” 400kV, “Варна” 750kV, “Бургас” 400kV. компресорни станции и магистрални газопроводи-Вълчи дол.
VI. Транспорт	Железопътна инфраструктура-Добрич, Варна, Девня, Бургас; Въздушен транспорт-летища Балчик, Варна, Бургас; Воден транспорт-“Български морски флот”- пристанища: “Балчик”, “Варна”, “Бургас” и пристанищен терминал “Росенец”.
VII. Телекомуникации и информация	Регионален телевизионен център “Варна”, ”Бургас”.
VIII. Държавно управление	Държавни градски и областни административни инфраструктури за управление, правосъдие, защита при кризи и природни бедствия, държавни резерви.
IX. Финанси	Разплащателни, банкови и застрахователни услуги.
X. Образование, наука, технологии	Научноизследователска и развойна дейност, университети, училища.
XI. Стратегически обекти МВР	Охрана на българското крайбрежие, национални морски пространства и сигурност в обществото (МВР).
XII. Стратегически обекти МО	Пунктове и райони за дислокация на брегови поделения, базиране на ввб и пунктове за снабдяване (МО).

3. Класификация на критичната инфраструктура в Крайбрежната зона

Системният анализ на критичните обекти показва, че КИ изпълнява жизнено важна мисия в обществения живот на населението в КЗ. Тя има комплексен характер от специфичности в производствената, транспортната, информационната и научната област в общото стопанско-икономическо развитие на държавата и културните връзки с другите народи. Тя се състои от различни видове критични обекти, които са свързани помежду си в обща система за осигуряване съществуването на обществото в региона и интегриране в ЕС. Една част от КИ на КЗ участва активно в двете стратегически направления за международен външнотърговски обмен:

- търговски контакт с държавите от региона на Черно и Средиземно море;
- търговски контакт с всички морските държави по света.

Морският транспорт като специфичен отрасъл е мощен икономически лост, който значително увеличава нарастващото стопанско значение на крайбрежните райони. По този

начин КИ съдейства за бързото повишаване на жизнените социални условия за съществуване на населението от КЗ в обстановката на повишена динамика на съвременната пазарна икономика.

Многогранната характеристика на КИ в КЗ определи, че е оптимална следната фрагментирана **класификация** [4]:

*** Според мястото на разположение:**

- брегови критични обекти (БКО) – обекти разположени на брега;
- морски критични обекти (МКО) – кораби, нефтени и газови терминали, тръбопроводи и платформи в НМП.

*** По отношения на своята мобилност:**

- стационарни - производствени технологични съоръжения на предприятия (химически, нефтохимически, корабостроителни и кораборемонтни, металургични, машиностроителни); електрически централи (ТЕЦ, дизелови); транспортни възли (летища, пристанища, нефто, газо и горивопроводи, нефтени терминали, тръбопроводи и платформи; складове и станции за автогориво и природен газ, железопътни, автобусни и морски гари); подземни специални съоръжения - пунктове за управление при кризи, складове на държавните резерви за суровини и горива; промишлени цехове и лаборатории, комуникационно-информационни системи;
- мобилни - самолети; пасажерски кораби, нефтени танкери, газовози, химикаловози, контейнеровози, търговски кораби за генерални, насипни и течни товари, ро-ро кораби.

Оценката на привлекателността на “обекта-мишена” като вероятност за терористичен удар определи, че обектите от КИ в КЗ трябва да се класифицират по направление на технологичното функциониране и стопанското значение, които формират обществената роля и социалната значимост на обекта:

- административни обекти - областни центрове Добрич, Варна, Бургас и други по-малки общини в КЗ;
- обекти на Енергийната система - ТЕЦ “Варна”, ТЕЦ “Девня” и подстанции;
- обекти на Химическата промишленост - Химическа промишлена зона Девня, Нефтохимически комбинат (НХК) Бургас, нефто и газопроводи, складове за горива, платформи за нефт и природен газ в шелфа на НМП;
- обекти на Транспортната система, които са основната част от обектите на крайбрежната КИ: пристанища; корабостроителни и кораборемонтни заводи; летища; морски, железопътни и автобусни гари; крайбрежна магистрала и сходящи към нея маршрутни линии (пътища), мостове и проходи; търговски кораби и пасажери изпълняващи транспортни задачи по крайбрежните фарватери и основните курсове в НМП. Транспортната система е комплексна организация с държавно-ведомствен и корпоративен характер с голямо национално значение;
- обекти на битовото осигуряване: система за питейна вода; предприятия за хранителни продукти (силози за зърнени храни, маслобойни, мелници, хлебозаводи, млекоцентрали, винпроми, месокомбинати, централни складове, хипермаркети); поликлиники и болници; университети и училища; курортни центрове; сгради и комплекси за социално-икономическа и комерсиално-развлекателна дейност, като бизнес форуми, научни, културни, музикално-театрални, модни, спортни и други видове фестивали и първенства с голяма ежедневна и сезонна посещаемост.

Терористичните заплахи за сигурността на КИ водят до комплексни проблеми във важни сектори за стопанска дейност на населението в КЗ:

- производство на електроенергия в ТЕЦ;
- химическо производство, нефтопреработвателна дейност, снабдяване с горива и природен газ за транспорта и бита;
- обслужваща транспортна дейност – пристанища и летища; морски, железопътни и автобусни гари;
- корабостроене и кораборемонт;
- корабоплаване и риболовна дейност в НМП на Черно море;
- работа на системите за комуникационно-информационно и радио-телекомуникационно масмедийно обслужване;
- осигуряване на питейна вода и хранителни продукти, и контрол на тяхното санитарно-

хигиенно състояние; пречиствателни станции за отпадни води;

- медицинско, болнично и балносанаториално обслужване;
- учебно-образователна и професионално-квалификационна дейност;
- дейности по организиране, осигуряване и провеждане на различни видове морско-курортна, туристическа, културна, спортно-състезателна, хотелиерска, ресторантска, комерсиална и други видове обществени и битови осигуряващи дейности.

За гъсто населената КЗ обектите на КИ прикрито носят висок риск. Те териториално “по местонахождение” се съчетават с потенциалните условия за възможни ПОА в големите индустриални химически и нефтопреработвателни предприятия и обслужващия ги интензивен морски трафик (пристанища и кораби) [6].

За диференциране на обектите от КИ в КЗ като “атрактивни цели” за провеждане на терористични удари с ОМУ, същите се подразделят на две основни групи:

- Вероятни обекти с целогодишна асиметрична заплаха:

- административни центрове – Добрич, Варна, Бургас;
- промишлени райони – промишлена зона “Девня”, НХК “Бургас”, складове за петролни горива “Лукойл”, ”Транспетрол”;
- обекти от транспортната система – летища, пристанищни комплекси (“Варна-изток”, “Варна-запад”; “Бургас-изток”, “Бургас-запад”), морски, железопътни и автобусни гари;
- корабостроителни и кораборемонтни комплекси;
- митници и гранично-полицейски постове и пристанища;
- енергиен комплекс – ТЕЦ “Варна” и ТЕЦ “Девня”;
- горивен терминал на пристанище Варна, терминал “Крайморие” на пристанище Бургас; терминал “Нефтохим-Бургас”;

- Вероятни обекти със сезонна асиметрична заплаха:

Сезонният характер се оформя през летния период от краткосрочното концентриране на огромна маса от български и чуждестранни туристи главно в градските населени места и в курортните центрове на КЗ. Тя се формира, като урбанизиран мегаполис от южноевропейски-средиземноморски тип:

- курортни комплекси по Българското черноморско крайбрежие - Албена, Златни пясъци, Варна, Слънчев бряг, Несебър, Поморие, Бургас, Созопол, Царево и др.;
- летища, морски, железопътни и автобусни гари;
- градски, областни развлекателни фестивални и спортни комплекси за провеждане на национални и международни - научни, културни, спортни и търговски мероприятия.

Като специфична особеност на критичните обекти за заразяване с радиоактивни или токсични вещества, или биологични средства се явяват релефно-обектовите инфраструктури - “Крайморска магистрала”, “Аспарухов мост”, проход “Дюлино”, язовир “Камчия”, язовир “Цонево”.

Заключение

Крайбрежната зона е своеобразна разграничителна ивица между демократична и християнска Европа, и Близкия изток с периодични рецидиви на радикален ислям. В нея се преплитат интересите на Европа и Близкия изток, на християнството и исляма, миналото с настоящето и бъдещото на България.

КЗ се явява югоизточна граница на Европейския съюз и НАТО, и се оценява като регион с важно значение за европейската и евроатлантическата интеграция.

Използвана литература

1. Василев, В. Управление на водната транспортно-преносна система при кризи и конфликти. Издателство “Колор Принт”, Варна, 2009.
2. Директива 2008/114/ЕО на Съвета на Европейския съюз от 8 декември 2008 г. Относно установяването и означаването на европейски критични инфраструктури и оценка на необходимостта от подобряване на тяхната защита. С. Официален вестник на Европейския съюз, 2008.
3. Киров, К. Защита на критичната инфраструктура Потенциални рискове и заплахи за регионалната и международната сигурност. Шеста международна конференция ”Сигурността в

Югоизточна Европа, публично-частното партньорство и критичната инфраструктура” 11-12 септември 2008, С., Академия на МВР, 2008.

4. Медникаров, Б., К. Калинов, Н. Димитров. Аспекти на защитата на критичната морска инфраструктура. Шеста международна конференция ”Сигурността в Югоизточна Европа, публично-частното партньорство и критичната инфраструктура” 11-12 септември 2008, С., Академия на МВР, 2008.

5. Сертов, П. Превенцията като основен метод за защита на критичната инфраструктура в работата на ДАНС. Шеста международна конференция ”Сигурността в Югоизточна Европа, публично-частното партньорство и критичната инфраструктура” 11-12 септември 2008, С., Академия на МВР, 2008.

6. Тагарев, Т. Основни задачи и зависимости в анализа и защитата на критичната инфраструктура С. Военен журнал бр. 1, 2006.

7. AJP-3.1, Allied Joint Maritime Operations, NATO, 2004.

8. http://www.expert-bdd.com/index.php?Itemid=38&id=745&option=com_content&task=view, 15.06 2010.

За контакти:

гл. ас. Недю Хенрих Попов
ВВМУ “Н. Й. Вапцаров”
e-mail: nprov4@abv.bg
тел.: 052 / 632 015 вътр. 308.