



INFRASTRUKTURA A BEZPIECZEŃSTWO

ppłk rez. dr Ryszard RADZIEJEWSKI
Wojskowa Akademia Techniczna

Abstract

The purpose of the article is to display the role of the infrastructure in human and state's life, it's connection to the national security and also to consider the problem of ensuring protection of the crucial state's infrastructure.

Key words – safety, infrastructure, security

Wprowadzenie

Infrastruktura i bezpieczeństwo – co łączy te dwa terminy? Można by odpowiedzieć krótko: jedno bez drugiego jest ułomne, niekiedy wręcz nie może istnieć – we współczesnym świecie infrastruktura jest niezbędna dla zapewnienia szeroko rozumianego bezpieczeństwa obywateli i państw, a pozbawiona bezpieczeństwa infrastruktura nie spełni swej roli, pokładanych w niej oczekiwań. Taki stan rzeczy jest wynikiem cywilizacyjnego rozwoju ludzkości, a przede wszystkim gwałtownego wzrostu zapotrzebowania na różnego rodzaju dobra materialne i usługi z jednej strony, a z drugiej – konieczności zapewnienia możliwości bezpiecznej konsumpcji tych dóbr. Coraz większe zróżnicowanie poziomu zamożności nie tylko poszczególnych grup społecznych, ale także państw i regionów świata rodzi bowiem (albo tym grozi) konflikty związane z dostępem do tych dóbr (różnice między bogatą Północą Europy, a biednym Południem to coraz częściej wymieniana przyczyna potencjalnego i coraz bardziej realnego konfliktu). W konsekwencji musimy zmagać się nie tylko z koniecznością ciągłej rozbudowy (modernizacji) infrastruktury dla zapewnienia rosnących potrzeb społeczności, ale i zapewnienia bezpieczeństwa ich konsumpcji.

Zarówno rozbudowa infrastruktury, jak i zapewnienie jej bezpieczeństwa (a także spokojnej konsumpcji jej wytworów) wymagają dużych nakładów finansowych. Co prawda mamy świadomość znaczenia infrastruktury i skutków zakłócenia jej funkcjonowania dla rozwoju gospodarczego, a mimo to „...w praktyce inwestycje infrastrukturalne nie cieszą się popularnością, szczególnie w okresach trudności gospodarczych. Polityka oszczędzania na infrastrukturze prowadzi jednak zwykle do pogłębienia tych trudności i planowany wzrost nakładów na tę dziedzinę »po wyjściu z kryzysu« staje się coraz bardziej odległy. Dotkliwie, nieraz nieodwracalne skutki takiej polityki mają swoje źródło w problemach związanych z uzasadnieniem konieczności rozwoju infrastruktury (nawet pomimo ograniczeń finansowych), spowodowanych niepełną znajomością związków pomiędzy zakłóceniami w rozwoju gospodarki i infrastruktury”¹.

Ta „niepełna znajomość związków” dotyczy także bezpieczeństwa infrastruktury (rozumianego w kategoriach zachowania ciągłości działania organizacji, przedsiębiorstwa), skutkując problemami w zaakceptowaniu przez jej właścicieli konieczności poniesienia pewnych kosztów związanych z zapewnieniem tegoż bezpieczeństwa, a w przypadku infrastruktur mających szczególne znaczenie dla bezpieczeństwa i obronności państwa – zaakceptowania tej konieczności także przez polityków i rządzących. Jedni i drudzy muszą mieć bowiem świadomość, że zakłócenia w ich funkcjonowaniu to kłopoty nie tylko dla właścicieli (ograniczenie produkcji, mniejsza sprzedaż, mniejsze zyski itp.), dla gospodarki, ale i bezpieczeństwa państwa.

Przedmiotem dociekań autora są związki infrastruktury z bezpieczeństwem obywateli, a przede wszystkim związki części infrastruktury (strategicznej, kluczowej, krytycznej) z bezpieczeństwem narodowym oraz próba dowiedzenia – poprzez badanie literatury przedmiotu oraz aktów prawnych – iż bezpieczeństwo infrastruktury, a zwłaszcza infrastruktury kluczowej, leży u podstaw bezpieczeństwa narodowego.

Co to jest infrastruktura?

Ostatnimi czasy o infrastrukturze bardzo dużo się mówiło w kontekście zakończonych w 2012 r. mistrzostw Europy w piłce nożnej. Początkowo w centrum uwagi były stadiony, później okazało się, że kibice muszą jeszcze do nich dojechać drogami (najlepiej autostradami) i pociągami (odnowić dworce, aby się nie wstydzić), dolecieć samolotami (zbudować lotnisko), mieć gdzie nocować i jeść, a także bawić się między meczami. Wówczas z całą mocą ujawniła się bardzo istotna cecha infrastruktury – jej różnorakie funkcje oraz wzajemne powiązania i zależności,

¹ K. Wojewódzka-Król (red.), *Rozwój infrastruktury transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999, s. 11.

pozwalające stwierdzić, iż generalnie żadna infrastruktura nie może istnieć samodzielnie. Jak więc zdefiniować infrastrukturę?

Wydawałoby się, że to proste – wystarczy sięgnąć na przykład do słownika języka polskiego: **infrastruktura** to zespół podstawowych urządzeń i instytucji usługowych, niezbędnych do należytego funkcjonowania społeczeństwa i produkcyjnych działów gospodarki² (wyróżnia się przy tym infrastrukturę ekonomiczną, obejmującą urządzenia z dziedziny transportu, komunikacji, energetyki, irygacji, melioracji itp. oraz infrastrukturę społeczną, obejmującą instytucje z dziedziny prawa, bezpieczeństwa, kształcenia i oświaty, służby zdrowia itp.); leksykonu naukowo-technicznego: infrastruktura – podstawowe urządzenia i instytucje niezbędne do właściwego funkcjonowania zarówno działów gospodarki (infrastruktura techniczna), jak i społeczeństwa jako całości (infrastruktura społeczna, świadcząca usługi w dziedzinie prawa, bezpieczeństwa, oświaty, opieki zdrowotnej itd.)³; czy encyklopedii: infrastruktura – ogół podstawowych urządzeń i instytucji koniecznych do prawidłowego funkcjonowania gospodarki⁴.

Definicje klarowne, a mimo to „Pojęcie »infrastruktura«, pomimo iż od lat funkcjonuje w języku polskim, nie ma do dziś ogólnej uznanej definicji i tym samym nie jest jednoznacznie rozumiane. Przyczyną tego stanu – uniemożliwiającego praktycznie wszelkie precyzyjne analizy rozwoju, porównania międzygałęziowe czy międzynarodowe stopnia i tempa rozwoju infrastruktury, jej kapitałochłonności, efektywności inwestycji itp. – jest przede wszystkim ogólnikowość definicji, pozwalająca na dość dowolną ich interpretację”⁵.

Można więc spotkać się z określeniem „infrastruktura społeczno-gospodarcza”, którą W. Grzywacz określa jako „podstawowe urządzenia i instytucje wraz z niezbędnym wyposażeniem rzeczowym i osobowym, służące do zapewnienia materialnych i społecznych warunków jakiegokolwiek działalności w ramach całej gospodarki narodowej lub jej poszczególnych działów, gałęzi i jednostek podstawowych”⁶, lub „infrastruktura techniczno-ekonomiczna”, za którą Z. Karst uważa „zbiór urządzeń i instytucji użytku publicznego, wynikający z działalności człowieka, trwale zlokalizowany i zorganizowany w systemy, których świadczenia mają istotne znaczenie dla funkcjonowania gospodarki i organizacji życia ludności w mieście i na wsi oraz które służą za pomocą różnych urządzeń technicznych funkcjom wytwarzania, przesyłania, rozdzielania i rozprowadzania, a więc przemieszczania z jednego na drugie miejsce: wody, ścieków, energii, wiadomości, obrazu, osób i ładunków”⁷.

² *Słownik języka polskiego*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1978, t. 1, s. 789.

³ *Leksykon naukowo-techniczny*, Wydawnictwo Naukowo-Techniczne, Warszawa 1984, s. 306.

⁴ *Mała encyklopedia ekonomiczna*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1974, s. 293.

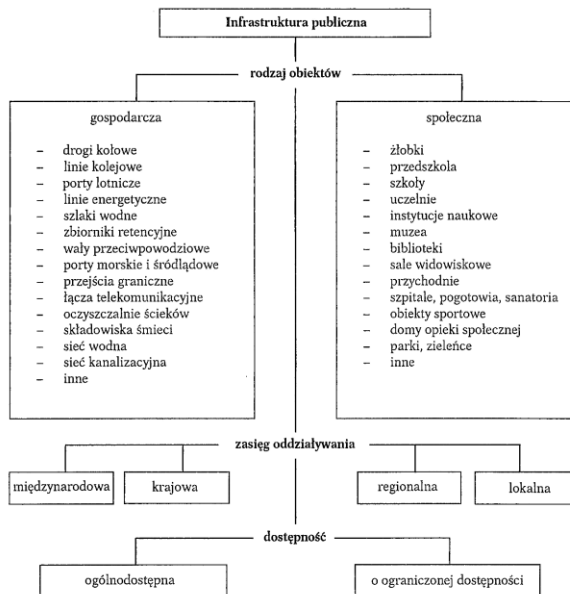
⁵ K. Wojewódzka-Król (red.), *Rozwój infrastruktury transportu*, op. cit., s. 11.

⁶ W. Grzywacz, *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwo Komunikacyjne i Łączności, Warszawa 1982, s. 34.

⁷ Z. Karst, *Techniczno-ekonomiczna infrastruktura gospodarki narodowej*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1986, s. 12.

Niektórzy z autorów, przyjmując iż cechą wspólną infrastruktury jest przemieszczanie, definiują ją jako „stworzone przez człowieka, trwale zlokalizowane, liniowe i punktowe obiekty użytku publicznego, stanowiące podbudowę życia społeczno-gospodarczego, z uwagi na ich funkcje przemieszczania osób i ładunków (transport), wiadomości (łączność), energii elektrycznej (energetyka) i wody (gospodarka wodna)”⁸.

W kontekście późniejszych rozważań należy przytoczyć definicję infrastruktury publicznej oraz infrastruktury państwa. Infrastruktura publiczną stanowią „dobra publiczne mające charakter dóbr podstawowych o strategicznym znaczeniu dla całej gospodarki i społeczeństwa, umożliwiające przemieszczanie mediów (energii, pojazdów, wody, informacji), osób i rzeczy, udostępniane bezpłatnie lub za odpłatnością częściową, pozostające w gestii władz publicznych (państwowych lub lokalnych), na których spoczywa obowiązek tworzenia infrastruktury i utrzymywania jej w odpowiednim stanie. Na całość infrastruktury publicznej składają się infrastruktura gospodarcza (zwana inaczej ekonomiczną, techniczną, techniczno-ekonomiczną) oraz infrastruktura społeczna, odgrywające różne funkcje – tak samo ważne dla kraju, jak i społeczeństwa”⁹. Podział tej infrastruktury przedstawiono na rysunku 1.



Źródło: K. Brzozowska, *Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych przez kapitał prywatny na zasadzie project finance*, op. cit., s.19.

Rys. 1. Podział infrastruktury publicznej według kryterium rodzajowego, zasięgu i dostępności

⁸ A. Piskozub: *Gospodarowanie w transporcie. Podstawy teoretyczne*, Warszawa 1982, s. 41.

⁹ K. Brzozowska, *Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych przez kapitał prywatny na zasadzie project finance*, Wydawnictwo CeDeWu, wydanie II, Warszawa 2009, s. 18.

Natomiast infrastruktura państwa to „część infrastruktury obejmująca obiekty, urządzenia stałe i instytucje usługowe niezbędne do należytego funkcjonowania produkcyjnych działów gospodarki oraz życia (w tym bezpieczeństwa) ludności kraju”¹⁰.

Co zaś oznacza samo słowo „infrastruktura”? Tu też nie ma zgodności co do jego etymologii. Niektórzy autorzy (Z. Dziembowski, Z. Karst, M. Ratajczak) wywodzą je z łacińskiego słowa *infra structura*, oznaczające „podstawę określonego układu lub konstrukcji”, czy z połączenia wyrazu „struktura” z wyrazem z języka niemieckiego „lage” (od greckiego słowa „praxis”, oznaczającego „położenie, fundamenty, podwaliny”) – oznaczając „podstawę, podbudowę, fundament”¹¹.

Wyróżniki infrastruktury

Analizując tylko te przytoczone definicje i etymologię samego słowa „infrastruktura”, można zwrócić uwagę na wspólne wyróżniki. Są to wyrazy **warunkujące** (warunek – czynniki, od którego uzależnione jest istnienie czegoś¹²), **niezbędne** (niezbędny – taki, bez którego nie można się obejść; koniecznie potrzebny nieodzowny¹³), **podwaliny** (podwalina – podstawa, fundament czegoś¹⁴), **podstawa** (rzecz, na której coś stoi, opiera się, wspiera się¹⁵). Pojawiają się też wątki związane z bezpieczeństwem (**instytucje z dziedziny bezpieczeństwa, infrastruktura świadcząca usługi w dziedzinie bezpieczeństwa**).

Podsumowując, z definicji i etymologii słowa „infrastruktura”, a przede wszystkim z obserwowanej rzeczywistej roli infrastruktury w naszym życiu można wyciągnąć następujące wnioski:

- infrastruktura ma strategiczne znaczenie dla gospodarki i społeczeństwa – jest niezbędna do ich funkcjonowania, stanowi swoisty fundament;
- odnosi się przede wszystkim do urzędzeń (urządzenie – mechanizm lub zespół elementów, przyrządów służący do wykonania określonych czynności¹⁶; to także obiekty: obiekt – budynek, zespół budynków lub urządzenia terenowe¹⁷) i instytucji usługowych (instytucja – zakład o charakterze publicznym zajmujący się określonym zakresem spraw; zespół norm prawnych lub obyczajowych dotyczących organizacji jakiejś dziedziny życia, organizacja oparta na tych normach¹⁸);

¹⁰ *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2002, wydanie czwarte, s. 48.

¹¹ K. Brzozowska, *Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych przez kapitał prywatny na zasadzie project finance*, op. cit., s. 10.

¹² *Słownik języka polskiego*, op. cit., t. 3, s. 660.

¹³ Tamże, t. 2, s. 374.

¹⁴ Tamże, s. 754.

¹⁵ Tamże, s. 749.

¹⁶ *Słownik języka polskiego PWN*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008, s. 1100.

¹⁷ Tamże, s. 534.

¹⁸ Tamże, s. 276.

- pełni różnorakie role, przede wszystkim gospodarcze i społeczne;
- obowiązek jej tworzenia i utrzymania w odpowiednim stanie w głównej mierze spoczywa, biorąc pod uwagę postępujące zmiany w strukturze własności infrastruktury i coraz większy udział sektora prywatnego w tworzeniu PKB, na prywatnych właścicielach infrastruktury;
- występują związki infrastruktury z bezpieczeństwem obywateli.

Związki infrastruktury z bezpieczeństwem

Pora więc zadać pytanie – jakie to są związki i czy należy je odnosić tylko do bezpieczeństwa obywateli? Czy z faktu, iż w definicjach infrastruktury nie ma bezpośredniego odniesienia do bezpieczeństwa państwa, związki takie nie występują? Byłoby to oczywiście błędne założenie, tak jak błędne jest utrwalone w praktyce przekonanie (odzwierciedlone w aktach prawnych), że istotą ochrony infrastruktury jest ona sama, jej niejako konsystencja fizyczna, a nie zachodzące dzięki niej procesy produkcyjne, usługowe itp. Ten stan rzeczy wynika zapewne z czasów, kiedy zasoby infrastruktury nie były tak wielkie, kiedy jej integracja, wzajemne zależności nie były tak wyraźne, aż tak mocno nie rzutowały na jakość życia ludzi, ich bezpieczeństwo socjalne. Kiedy bezpieczeństwo państwa było kojarzone przede wszystkim z zagrożeniami militarnymi, a w mniejszym stopniu z jego bezpieczeństwem ekonomicznym.

Dziś zagrożenia niemilitarne „grają pierwsze skrzypce”, i to one (a także globalizacja, postęp technologiczny, transgraniczne znaczenie infrastruktury itp. procesy) wyznaczają infrastrukturze inne, bardziej znaczące miejsce w życiu społeczności, zmuszają do przewartościowania jej roli – między innymi patrzenia na jej bezpieczeństwo w pierwszym rzędzie przez pryzmat jej **ciągłości działania** (wytwarzania określonych produktów, usług) i szybkiego **odtworzenia tych zdolności na wypadek jej uszkodzenia lub zniszczenia**. A także przez pryzmat **skutków zakłócenia tejże ciągłości działania** nie tylko dla właścicieli infrastruktury i odbiorców tychże usług, ale przede wszystkim dla bezpieczeństwa państwa. Bo dziś teza, iż zakłócenie ciągłości działania niektórych sektorów infrastruktury państwa ma „zabójcze” skutki dla jego bezpieczeństwa nie wymaga dowodzenia!

Tak więc związki infrastruktury z bezpieczeństwem **państwa i jego obywateli** można uznać za bezsporne, jak natomiast wygląda **bezpieczeństwo samej infrastruktury**, zwłaszcza tej, którą w literaturze poświęconej bezpieczeństwu narodowemu enigmatycznie nazywa się **infrastrukturą bezpieczeństwa**, a w stosownych przepisach prawa infrastrukturą mającą szczególne znaczenie dla obronności i bezpieczeństwa państwa? Kwintesencja odpowiedzi na te i wcześniej postawione pytania jest zawarta jest w „Strategii rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022”: „Bezpieczeństwo infrastruktury krytycznej zaczyna mieć wymiar bezpieczeństwa narodowego, a dostęp do kluczowych usług

pozostaje wymiernym aspektem bezpieczeństwa narodowego i obowiązkiem państwa w stosunku do obywatela”¹⁹.

Ten „dostęp do kluczowych usług” można także potraktować, za A.H. Masłowem, jako zaspakajanie podstawowych potrzeb człowieka: fizjologicznych (żywności, schronienia, ubioru, możliwości prokreacji), bezpieczeństwa (ochrony zdrowia, zapewnienie pracy i godziwego życia na starość), przynależności (do rodziny, grupy społecznej, akceptacji przez innych), uznania (prestżu, odniesienia sukcesu, uznania), samorealizacji (rozwijania się, doskonalenia talentów, potwierdzania własnej wartości). Czyż infrastruktura nie jest „technicznym” środkiem do realizacji tych potrzeb? Czyż państwo zapewniając obywatelowi możliwości zaspakajania tych potrzeb nie daje mu poczucia bezpieczeństwa? Bezpieczeństwa rozumianego jako „stan niezagrożenia, spokoju”²⁰, jako „pewność istnienia, posiadania oraz funkcjonowania i rozwoju podmiotu. Pewność jest wynikiem nie tylko braku zagrożeń (ich niewystępowania lub eliminowania), ale powstaje także wskutek kreatywnej działalności danego podmiotu i jest zmienna w czasie, czyli ma naturę procesu społecznego”²¹?

Wszakże w trywialnym ujęciu kreatywną działalność podejmuje człowiek syty, mający dach nad głową, pracę, możliwości realizowania swoich zainteresowań poprzez przynależność do różnych grup społecznych i organizacji, z perspektywą spokojnej starości – który jest człowiekiem spełnionym, mającym poczucie bezpieczeństwa. Co prawda w innym kontekście (upadku filozofii w naszym życiu), ale prof. Marcin Król ujął to tak: „...najwygodniejsi są obywatele, którzy nie zdają sobie ani innym trudnych pytań, najedzą się, nakupują, nawiążdżają, nabiorą kredytów i się napiją. Oto obywatel zadowolony, który głosuje na tę władzę, która mu to zapewni”²². Mamy więc także aspekt polityczny infrastruktury, ale nie tylko o głosowanie chodzi – taki obywatel jest niczym podwalina, fundament, sprawny współrealizator bezpieczeństwa państwa jako „stanu uzyskanego w wyniku zorganizowanej ochrony i obrony przed możliwymi zagrożeniami, wyrażonego stosunkiem potencjału obronnego do skali zagrożeń”²³, a więc w wyniku aktywnej działalności obywateli i odpowiednich organów państwa. Jak ta „zorganizowana ochrona i obrona” wygląda w przypadku infrastruktury? Jaka jest skala zagrożeń dla niej?

¹⁹ Uchwała nr 67 Rady Ministrów z 9 kwietnia 2013 r. w sprawie przyjęcia „Strategii rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022”, Monitor Polski z 16 maja 2013 r., poz. 377, s. 25.

²⁰ *Słownik języka polskiego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008, s. 49.

²¹ R. Zięba, J. Zając, *Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego Polski* (ekspertyza sporządzona na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w ramach prac nad aktualizacją średniookresowej strategii rozwoju kraju na lata 2011–2020), Warszawa 2010, s. 4, http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/Polityka_rozwoju/SRK/Ekspertyzy_aktualizacja_SRK__1010/Documents/budowa_zintegrowanego_systemu_bezpieczenstwa_narodowego_Polski_ekspertyza_2010.pdf.

²² M. Król, *Nie tylko gospodarka!*, Wprost z 4–10 lutego 2013 r.

²³ *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, op. cit., wydanie czwarte, s. 16.

Jeśli zgodzimy się z wcześniejszymi wywodami, iż infrastruktura ma strategiczne znaczenie dla gospodarki i społeczeństwa, jest niezbędna do ich funkcjonowania, stanowi swoisty fundament, jeśli przyznamy rację twierdzeniu zawartemu w „Strategii rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022”, iż „Bezpieczeństwo infrastruktury krytycznej zaczyna mieć wymiar bezpieczeństwa narodowego”, które należy rozumieć jako „najważniejszą wartość, potrzebę narodową i priorytetowy cel działalności państwa, jednostek i grup społecznych, a jednocześnie proces obejmujący różnorodne środki, gwarantujący trwałą, wolną od zakłóceń byt i rozwój narodowy (państwa), w tym ochronę i obronę państwa jako instytucji politycznej oraz ochronę jednostek i całego społeczeństwa, ich dóbr i środowiska naturalnego przed zagrożeniami, które w znaczący sposób ograniczają jego funkcjonowanie lub godzą w dobra podlegające szczególnej ochronie”²⁴, to pytanie o ten stan zorganizowania ochrony i obrony infrastruktury ma kapitalne znaczenie. To pytanie nie tylko o stan, ale przede wszystkim o zorganizowanie adekwatne do skali zagrożeń.

A zagrożenia istnieją, i to „na wyciągnięcie ręki”: „W śróde o świcie (16 stycznia 2013 r. – przypis autora) ok. 20 terrorystów, pochodzących prawdopodobnie z Algierii, zaatakowało autobus przewożący pracowników kompleksu gazowego In Amenas, eksploatowanego przez algierski koncern naftowy Sonatrach, a także brytyjski koncern BP i norweski Statoil. Pole znajduje się kilkadziesiąt kilometrów od granicy z Libią.

Atak został odparty przez eskortujące autobus siły bezpieczeństwa, ale napastnicy dotarli potem do kompleksu, w którym zakwaterowani byli pracownicy i wzięli wielu zakładników – Algierczyków oraz cudzoziemców”²⁵.

Terrorysty islamscy zaatakowali w odwecie za francuską interwencję zbrojną w Mali i w tym przypadku ich celem było przede wszystkim wzięcie zakładników i rozgłos medialny, a nie zniszczenie instalacji gazowych – chociaż te bywają celem ataków: „W nocy z soboty na niedzielę (16 grudnia 2012 r. – przypis autora) doszło w Jemenie do kolejnego zamachu na gazociąg dostarczający surowiec do terminalu nad Zatoką Adeńską, skąd skroplony gaz ziemny (LNG) jest eksportowany – poinformował w komunikacie operator gazociągu. (...) Pragnący pozostać anonimowym przedstawiciel władz powiedział agencji AFP, że nieznanymi sprawcami »podłożyli pod odcinek gazociągu ładunek wybuchowy«; instalacja przestała działać. Gazociąg ten już kilkakrotnie padał celem ataków najprawdopodobniej bojowników powiązanych z Al-Kaidą, w reakcji na wymierzone w tę organizację operacje jemeńskiego wojska”²⁶.

²⁴ W. Kitler, *Bezpieczeństwo narodowe RP. Podstawowe kategorie, uwarunkowania, system*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2011, s.31.

²⁵ <http://konflikty.wp.pl/kat,1020235,title,William-Hague-potwierdza-smierc-brytyjskiego-zakladnika-w-Algierii,wid,15259441,wiadomosc.html>

²⁶ <http://konflikty.wp.pl/kat,1356,title,Kolejny-akt-sabotazu-glownego-rurociagu-ze-skroplonym-gazem-w-Jemenie,wid,15183885,wiadomosc.html?ticaid=1fb65>

Czy to samo nie może się zdarzyć u nas? Bierzemy udział w światowej wojnie z terroryzmem, nasi żołnierze walczą w Afganistanie – pod adresem naszego kraju były już kierowane groźby ze strony terrorystów. Ba, „dorobiliśmy się” własnych: „Zarzut przygotowań do zamachu na prezydenta, rząd i Sejm usłyszał mężczyzna zatrzymany 9 listopada (2012 r. – przypis autora) – poinformowała prokuratura i ABW na wspólnej konferencji. Według nieoficjalnych informacji tvn24.pl zatrzymany planował zamach podczas jednego z posiedzeń parlamentu. Pochodzi z Krakowa, pracuje na wyższej uczelni. Nie działał sam. Możliwe są kolejne zatrzymania”²⁷.

Zagrożenia ze strony terrorystów to nie jedyny powód do dbania o bezpieczeństwo infrastruktury: „Działania sił wojskowych w ramach interwencji zbrojnych będą miały najczęściej dwufazowy przebieg. Istotą pierwszej fazy, będzie wykonanie synchronizowanych z działaniami komponentu lądowego uderzeń lotniczo-rakietowych na **wojskowe obiekty punktowe** o stałym lub mobilnym charakterze oraz precyzyjne uderzenia w wybrane, kluczowe dla funkcjonowania przeciwnika elementy jego **infrastruktury** (podkreślenia autora)”²⁸. Te zasady są stosowane od wieków i nic nie wskazuje na to, aby dziś miało być inaczej: „Izraelczycy zaczęli akcję w połowie listopada (2012 r. – przypis autora) (...) Używając rakiet i samolotów, niszczyli przede wszystkim magazyny broni, centra komunikacyjne i budynki, w których zainstalowały się władze Hamasu”²⁹. Być może w przyszłości będzie inaczej, bowiem „intencją” na przykład konstruowania broni neutronowej jest zniszczenie siły żywej, a oszczędzenie wszelkiej infrastruktury, aby była gotowa do natychmiastowego wykorzystania po jej zajęciu przez przeciwnika: „wyzwolone promieniowanie podczas wybuchu bomby neutronowej w promieniu dwóch kilometrów od epicentrum zabija życie we wszystkich postaciach flory i fauny. Można to dobrze zobrazować na przykładzie czołgu – osoby znajdujące się wewnątrz tego pojazdu opancerzonego giną natomiast, on sam pozostaje w miarę nienaruszony (nawet znajdując się blisko epicentrum eksplozji ERW). Śmiertelne promieniowanie przeniknie przez stal czy beton, jedyne co jest w stanie je zatrzymać to kilkumetrowa warstwa ziemi i piasku. W przypadku wybuchu bomby neutronowej np. w centrum Warszawy, natychmiast zginęło by prawie 900 tys. osób (obszar 2 km od PKiN)”³⁰.

Czy przytoczone cytaty nie są najlepszymi argumentami na dowodzenie tezy, że infrastruktura jest podstawą bezpieczeństwa narodowego? Skoro jest niszczone w pierwszym rzędzie, to musi mieć kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa! W Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej powiedziano to dobitnie: „Odpowiedzią na wzrastający poziom zagrożeń wobec obiek-

²⁷ <http://www.tvn24.pl/zarzut-przygotowan-do-zamachu-na-prezydenta-rzad-i-sejm-dla-zatrzymanego-9-listopada-mezczyzny,289709,s.html>

²⁸ *Wizji Sił Zbrojnych RP – 2030*, Departament Transformacji MON, Warszawa 2008, pkt 48, s. 16.

²⁹ M. Kacewicz, R. Tomaszewski, *Komandos*, Newsweek z 20.11-02.12.2012 r.

³⁰ P. Drabik, *Najgroźniejsza broń na świecie wciąż zagrożeniem*, http://www.wiadomosci24.pl/artykul/najgrozniejsza_bron_na_swiecie_wciaz_zagrozeniem_167855.html.

tów i systemów infrastruktury, która ma **kluczowe** znaczenie dla bezpieczeństwa państwa i jego mieszkańców powinny być działania ukierunkowane na stworzenie mechanizmu ochrony narodowej infrastruktury krytycznej³¹.

Infrastruktura krytyczna, narodowa infrastruktura krytyczna, infrastruktura mająca szczególne znaczenie dla obronności i bezpieczeństwa państwa – czyżbyśmy w sferze definicji tejsze kluczowej infrastruktury mieli podobną sytuację, jak w przypadku całej infrastruktury? Niestety, tak, a nawet jeszcze gorzej, bowiem tu już nie chodzi o definicje, o infrastrukturę niezbędną do sprawnego funkcjonowania gospodarki i świadczenia usług – tu chodzi o bezpieczeństwo państwa rozumianego jako „taki rzeczywisty stan stabilności wewnętrznej i suwerenności państwa, który odzwierciedla brak lub występowanie jakichkolwiek zagrożeń (w sensie zaspakajania podstawowych potrzeb egzystencjalnych i behawioralnych społeczeństwa oraz traktowanie państwa jako suwerennego podmiotu w stosunkach międzynarodowych)”³².

Jak to więc jest z tymi definicjami? W NATO wyraz „infrastruktura” pojawił się na przełomie lat 50. i 60. jako oznaczenie obiektów trwałego użytku (koszar, lotnisk, itp.), szybko rozpowszechnił się także poza środowiskiem wojskowym, wchodząc na stałe do literatury ekonomicznej. Militarne rozumienie infrastruktury podaje również encyklopedia Webstera, w której słowo „infrastruktura” oznacza m.in. „system baz, usług, szkoleń niezbędny dla wykorzystania przez wojsko w działaniach operacyjnych lub podstawowy zakres każdej organizacji”³³. Natomiast w „Leksykonie wiedzy wojskowej” znajdujemy definicję **infrastruktury obronnej**. Są to „**urządzenia i instytucje** warunkujące skuteczne działanie systemu obronnego państwa. Dzieli się je na infrastrukturę wojskową i infrastrukturę obrony cywilnej. Infrastruktura to urządzenia i instytucje warunkujące działanie sił zbrojnych w czasie pokoju i wojny. Tworzą ją obiekty zapewniające zakwaterowanie wojsk, ich szkolenie i utrzymanie stałej gotowości bojowej, m.in. baza koszarowa, poligony, place ćwiczeń, strzelnice, system obsługi garnizonowej, obiekty służby zdrowia, system telekomunikacyjny i transportowo-komunikacyjny, baza produkcyjna i techniczno-remontowa, składnice i magazyny, urządzenia inżynierijno-obronne, urządzenia radiotechniczne, lotniska, bazy morskie itp., a także jednostki wojskowe przeznaczone do ochrony i obrony oraz obsługi poszczególnych obiektów, jak również te urządzenia i obiekty gospodarki narodowej, które mogą być wykorzystane dla potrzeb sił zbrojnych”³⁴.

W „Słowniku terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego” infrastruktura obronna to „część infrastruktury państwa, obejmująca **obiekty i urządzenia stale**

³¹ Punkt 113 Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej z 2007 r.

³² S. Dworecki, *Zagrożenia bezpieczeństwa państwa*, Akademia Obrony narodowej, Warszawa 1994, s. 6.

³³ K. Brzozowska, *Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych przez kapitał prywatny na zasadzie project finance*, op. cit., s. 10.

³⁴ *Leksykon wiedzy wojskowej*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1979, s. 145.

oraz instytucje niezbędne do funkcjonowania systemu obronnego państwa. Tworzona jest głównie w czasie pokoju, ale rozwijana również w okresie zagrożenia i wojny³⁵. Infrastruktura wojskowa to „element infrastruktury obronnej obejmujący wszystkie stacjonarne (a w wyjątkowych wypadkach także ruchome) **obiekty i urządzenia** (podkreślenie autora), które zgodnie ze swym przeznaczeniem służą do zaspakajania potrzeb sił zbrojnych, a w szczególności dowodzenia, bytowania, szkolenia i przemieszczania wojsk”³⁶.

Natomiast **infrastruktura obrony cywilnej** to „**urządzenia i instytucje** (podkreślenie autora) warunkujące skuteczne działanie obrony cywilnej. Obejmuje: techniczne systemy alarmowania i ostrzegania, budownictwo ochronne, przygotowanie obiektów w rejonach ześrodkowania, stanowiska kierowania, odkażania i dezaktywacji, zapasowe szpitale i punkty pomocy sanitarno-medycznej, zapasowe źródła wody pitnej, zbiorniki wody gaśniczej, zapasowe źródła energii, drogi ewakuacji, składy żywności i materiałów sanitarno-medycznych”³⁷. Definiowana jest też jako „część infrastruktury państwa. Obiekty i urządzenia warunkujące skuteczne działanie obrony cywilnej – przede wszystkim ochronę ludności”³⁸.

Inny termin – „nieruchomości uznawane za niezbędne na cele obronności i bezpieczeństwa państwa”³⁹, wykorzystywane m.in. na „cele sztabowe i administracyjne Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk państw sojusznicznych, instytucji wojskowych, ochrony państwa, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Biura Ochrony Rządu oraz Służby Więziennej, do zbiorowego i tymczasowego zakwaterowania żołnierzy, na cele magazynowe i techniczno-usługowe Sił Zbrojnych, pod **obiekty gospodarczo-eksploatacyjne i inne urządzenia** stanowiące **infrastrukturę** obiektów: Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk państw sojusznicznych, ochrony państwa, Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Biura Ochrony Rządu oraz Służby Więziennej, pod obiekty szkoleniowe, poligony, place ćwiczeń i strzelnice, na nabrzeża, porty wojenne oraz pod urządzenia portowe Marynarki Wojennej i Straży Granicznej, pod obiekty przeznaczone na magazyny państwowych rezerw gospodarczych i mobilizacyjnych, pod obiekty łączności radiowej Ministerstwa Spraw Zagranicznych, pod obiekty kierowania, kontroli, nadzoru i zabezpieczenia ruchu lotniczego”⁴⁰.

Przytoczone definicje infrastruktur odnoszą się generalnie do obronności państwa, trudno więc je uznać za infrastrukturę bezpieczeństwa narodowego – chociaż niewątpliwie są jej częścią. Bezpieczeństwo narodowe bowiem, w znaczeniu struk-

³⁵ *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, op. cit., s. 48.

³⁶ Tamże, s. 49.

³⁷ *Leksykon wiedzy wojskowej*, op. cit., s. 145.

³⁸ J. Marczak, J. Pawłowski, *O obronie militarnej Polski przelomu XX – XXI wieku*, Warszawa 1995.

³⁹ Rozporządzenie Rady Ministrów z 24 sierpnia 2004 r. w sprawie określenia rodzajów nieruchomości uznawanych za niezbędne na cele obronności i bezpieczeństwa państwa, Dz. U. nr 207, poz. 2107.

⁴⁰ Tamże.

turalnym (systemowym), obok infrastruktury bezpieczeństwa, obejmuje także: prawne podstawy bezpieczeństwa, politykę i strategię bezpieczeństwa narodowego, cywilną i wojskową organizację ochrony i obrony narodowej, sojusze i współpracę międzynarodową w zakresie bezpieczeństwa oraz edukację dla bezpieczeństwa⁴¹.

Jak zatem zdefiniować infrastrukturę bezpieczeństwa? Czy rozumieć ją jako infrastrukturę, która bezpośrednio służy do zapewnienia bezpieczeństwa? Na przykład systemy zabezpieczeń technicznych (mechanicznych, elektronicznych, kontroli dostępu itp.), ochrony fizycznej (magazyny broni, środki przymusu bezpośredniego, obiekty służb ochrony itp.)? Czy może jest to infrastruktura, w której mieszczą się instytucje pracujące na rzecz bezpieczeństwa, infrastruktura jako organizacja świadcząca usługi na rzecz tegoż bezpieczeństwa? A może jest to, jak to ujęli autorzy publikacji „Ochrona infrastruktury krytycznej”, „część infrastruktury państwa, obejmująca obiekty i urządzenia stałe oraz instytucje, niezbędne do zapewnienia bezpiecznego funkcjonowania państwa”⁴², które ze względu na jej ich ogromne znaczenie muszą podlegać szczególnej ochronie organizowanej na szczeblu centralnym, sugerując przy tym, iż są to obiekty i urządzenia podlegające obowiązkowej⁴³ i szczególnej⁴⁴ ochronie oraz nieruchomości uznawane za niezbędne dla celów obronności i bezpieczeństwa państwa⁴⁵ (te obiekty i nieruchomości autor niniejszego artykułu klasyfikuje jako kluczową infrastrukturę państwa⁴⁶ – rys. 2)? Autor skłonny jest zgodzić się z tą definicją, jednak niewiele ona wnosi do istoty problemu bez wyjaśnienia, co jest istotą tejże infrastruktury oraz na czym polega to bezpieczne funkcjonowanie państwa.

Otóż kluczem do nazwania tej części infrastruktury państwa infrastrukturą bezpieczeństwa jest dodanie przy tym, że istotą bezpieczeństwa (a nie ochrony) takiej infrastruktury jest zapewnienie jej ciągłości działania i możliwości jej odtwarzania w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia – bo tylko wówczas może być zapewniona ciągłość funkcjonowania państwa. Tak więc, zdaniem autora, **infrastrukturą bezpieczeństwa można więc nazwać część infrastruktury państwa, obejmującą obiekty i urządzenia stałe oraz instytucje niezbędne do zapewnienia ciągłości funkcjonowania państwa w różnych stanach zagrożenia bezpieczeństwa narodowego, a istotą bezpieczeństwa tejże infrastruktury jest zapewnienie ciągłości jej funkcjonowania i szybkiego odtwarzania w przypadku uszkodzenia lub zniszczenia.**

⁴¹ *Bezpieczeństwo narodowe Polski w XXI wieku. Wyzwania i strategie*, (red.): R. Jakubczak, J. Flis, Bellona, Warszawa 2006, s. 22.

⁴² W. Lidwa, W. Krzeszowski, W. Więcek, P. Kamiński, *Ochrona infrastruktury krytycznej*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2012, s. 73.

⁴³ Ich ochronę reguluje ustawa o ochronie osób i mienia z 22 sierpnia 2007 r., Dz. U. nr 114, poz. 740.

⁴⁴ Ich ochronę reguluje rozporządzenie Rady Ministrów z 24 czerwca 2003 r., Dz. U. nr 116, poz. 1090.

⁴⁵ Rozporządzenie Rady Ministrów z 24 sierpnia 2004 r., Dz. U. nr 207, poz. 2107.

⁴⁶ Zob. R. Radziejewski, *Resortowe królestwa a ochrona kluczowych obiektów państwa*, „Studia bezpieczeństwa narodowego” nr 2/2011.



Opracowanie własne.

Rys. 2. Kluczowa infrastruktura państwa

Problem tkwi jednak nie w nazewnictwie infrastruktury, ale w uporządkowaniu aktów prawnych związanych właśnie z tą częścią infrastruktury państwa, która ma **kluczowe** znaczenie dla bezpieczeństwa i obronności państwa, dla jego niezakłóconego funkcjonowania. W tej chwili ma to zasadnicze znaczenie, od lat bowiem decydenci mają świadomość istnienia tzw. resortowych królestw w sferze bezpieczeństwa, nie tylko zresztą infrastruktury. W 2011 r. aktualny szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego Stanisław Koziej, „...za najważniejsze w tym roku uznał przełamanie resortowego podejścia do systemu bezpieczeństwa Polski i zbudowanie zintegrowanego systemu kierowania bezpieczeństwem narodowym w czasie pokoju, kryzysu i wojny”⁴⁷. W „Strategii rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022” r. czytamy: „Brak unormowania organizacji i funkcjonowania systemu bezpieczeństwa narodowego w jednym akcie prawnym sprawia, że działania podejmowane w tym obszarze przez podmioty odpowiedzialne za poszczególne obszary bezpieczeństwa państwa mają często charakter sektorowy i rozproszony. Podejmowane dotychczas działania służące integracji wysiłków podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo narodowe wypełniały najpoważniejsze luki, lecz nie wprowadzały systemowych i komplek-

⁴⁷ (CK), *Zagraniczne priorytety*, Polska Zbrojna z 1 maja 2011 r.

sowych rozwiązań w skali państwa⁴⁸. Ten stan rzeczy stanowi bardzo poważne zagrożenie także dla systemu bezpieczeństwa kluczowej infrastruktury⁴⁹, a istnieje ona we wszystkich obszarach bezpieczeństwa państwa – rysunek 3.



Opracowanie własne.

Rys. 3. Bezpieczeństwo a kluczowa (krytyczna) infrastruktura państwa

Słusznym rozwiązaniem – zdaniem autora – byłoby przyjęcie jednej definicji dla infrastruktury związanej z bezpieczeństwem narodowym – nazwanie jej **infrastrukturą krytyczną**, ale też pod warunkiem ustawowego doprecyzowania jej roli i znaczenia w systemie bezpieczeństwa narodowego. Nie tylko dlatego, że jesteśmy w Unii Europejskiej, że istnieje wymóg dostosowywania naszego ustawodawstwa do unijnego, że zagrożenia militarne w unijnych i natowskich koncepcjach bezpieczeństwa ustąpiły miejsca zagrożeniom niemilitarnym. **Przyjęcie jednej definicji zakończyłoby więc zamieszanie nie tylko w nazewnictwie, ale przede wszystkim w działaniach ukierunkowanych na stworzenie mechanizmu ochrony narodowej infrastruktury krytycznej.**

A problem jest ważki nie tylko z racji znaczenia infrastruktury, ale i jej rozległości: „Olbrzymia skala liczbowa i przestrzenna infrastruktury krytycznej warunkującej bezpieczeństwo narodowe, a równocześnie wrażliwej na uderzenia wojсковe lub akty terroru, stanowi olbrzymie wyzwanie w tworzeniu bezpieczeństwa narodowego XXI wieku”⁵⁰. Według różnych danych szacunkowych „Spośród blisko trzech tysięcy obiektów podlegających obowiązkowej ochronie, niespełna jedną trzecią stanowią obiekty uznane dotąd za szczególnie ważne dla bezpieczeństwa i obronności państwa i podlegające z tego tytułu szczególnej ochronie. Ocenia się, że co dziesiąty obiekt podlegający szczególnej ochronie będzie figurował w jednolitym wykazie obiektów, instalacji, urządzeń i usług wchodzących w skład infra-

⁴⁸ Uchwała nr 67 Rady Ministrów z 9 kwietnia 2013 r. w sprawie przyjęcia „Strategii rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022”, op. cit., s. 15.

⁴⁹ Zob. R. Radziejewski, *Bezpieczeństwo narodowe między teorią a praktyką*, [w:] *Interdyscyplinarne wymiar bezpieczeństwa*, (red.) M. Adamkiewicz, Wojskowa Akademia Techniczna, Warszawa 2012, s. 235.

⁵⁰ *Bezpieczeństwo narodowe Polski w XXI wieku. Wyzwania i strategie*, op. cit., s. 100.

struktury krytycznej”⁵¹. A tej, według oceny przedstawiciela Rządowego Centrum Bezpieczeństwa dokonanej podczas wystąpieniu na konferencji „Bezpieczeństwo energetyczne państwa a infrastruktura krytyczna na przykładzie PGNiG i GAZ-SYSTEM”, jaka odbyła się w Wojskowej Akademii Technicznej 23 maja 2012 r., jest 840 – procedura kwalifikowania obiektów trwa. W skali całej infrastruktury państwa infrastruktura bezpieczeństwa stanowi jej ułamek, ale jest to decydujący, kluczowy ułamek.

Zakończenie

Czy można wyobrazić sobie życie bez prądu, gazu czy bieżącej wody? Czy można sobie wyobrazić funkcjonowanie urzędów, instytucji, przedsiębiorstwa, banków bez tych mediów? Czy możemy wyobrazić sobie funkcjonowanie państwa w sytuacji drastycznego ograniczenia dostaw tych mediów w dłuższym czasie? Możemy, ale praktycznie jest to niemożliwe, chyba że zaakceptujemy drastyczne pogorszenie jakości życia, ograniczenia konsumpcji dóbr nie tylko luksusowych, ale i tych pierwszej potrzeby, itp. Natomiast zapewnienie sprawnego funkcjonowania państwa, bezpieczeństwa obywatelom i niepodległego bytu byłoby wielce problematyczne – zwłaszcza wtedy, gdyby ta infrastruktura była celowo niszczone. Czy można sobie wyobrazić skuteczne funkcjonowanie bazy lotnictwa wojskowego ze zniszczonymi pasami startowymi, magazynami paliw i uzbrojenia? Albo sprawne przemieszczanie się wojsk operacyjnych w rejonach potencjalnych walk po zniszczonych drogach, mostach itp.? Patrząc na dzieła artystów, konstruktorów można powiedzieć, że wyobraźnia ludzka nie ma granic, ale byty państwowe jak najbardziej, zwłaszcza w sytuacji ograniczeń dostępu do, najogólniej rzecz ujmując, dóbr materialnych. **Bez sprawnej infrastruktury one nie mogą istnieć!**

Jaką więc rolę odgrywa infrastruktura? „We współczesnej gospodarce infrastruktura odgrywa kluczową rolę. Obok sprawnego systemu finansowego i aktywności zawodowej jest trzecim rodzajem swoistego »krwioobiegu« w procesach ekonomicznych. Sprzyja wymianie gospodarczej, zbliża ludzi i kultury do siebie, jest narzędziem i elementem ekspansji. Tak było od wieków – kiedy analizuje się szlaki komunikacyjne karawan handlowych czy historie morskich frachtów”⁵². Według J. Klear (w odniesieniu do rozwoju gospodarczego):

„– zapewnia ona więzi w przekroju terytorialnym; ten aspekt infrastruktury jest historycznie najstarszy i praktycznie istniał niemal zawsze, od kiedy społeczności ludzkie przestały być całkowicie zamkniętymi, izolowanymi jednostkami wytwórczymi;

⁵¹ Cezary Niewiadomski, *Szczególna ochrona obiektów*, w: *Wojewódzka administracja rządowa w przygotowaniach obronnych*, (red.) Z. Piątek, S. Olearczyk, Gołuchów 2012, s. 167.

⁵² *Polska 2030, wyzwanie 4 Odpowiedni potencjał infrastruktury*, s. 119.

– stwarza warunki działalności produkcyjnej; jest to ten cały zespół przesłanek materialnych, które same wprawdzie nie uczestniczą bezpośrednio w działalności produkcyjnej, ale też bez nich owa działalność nie może się odbywać;

– podobnie jak i materialne, muszą istnieć także ludzkie przesłanki działalności produkcyjnej, nie tylko w zakresie odpowiedniej pod względem ilościowym podaży siły roboczej, ale także odpowiednio przygotowanej (wykwalifikowanej i wykształconej); niemniej ważne jest, że ten czynnik ludzki musi mieścić się w określonym systemie podstaw produkcyjnych (wzorzec postępowania gospodarczego)⁵³.

To w sferze produkcyjnej i społecznej, a w sferze bezpieczeństwa narodowego? W strategii NATO przyjętej przez przywódców państw członkowskich w Lizbonie w 2010 r. czytamy: „Wszystkie państwa w coraz większym stopniu polegają na podstawowych szlakach komunikacyjnych, transportu i tranzytu, od których zależy globalny handel, bezpieczeństwo energetyczne i dobrobyt. Uodpornienie ich na ataki lub zakłócenia wymaga zwiększonych międzynarodowych wysiłków. Niektóre państwa członkowskie NATO będą bardziej uzależnione od zagranicznych dostaw nośników energii i, w niektórych przypadkach, od zagranicznych sieci dostaw i przesyłu nośników energii dla zaspokojenie swoich potrzeb energetycznych. Duża część handlu towarami wiedzie przez światowe szlaki transportowe, a dostawy nośników energii są w coraz większym stopniu narażone na zakłócenia”⁵⁴.

Nic więc dziwnego, że z unijnego Funduszu Spójności, z którego finansowane są inwestycje wyrównujące poziom życia w krajach członkowskich, na lata 2004–2013 przypadły Polsce 74 mld euro, dzięki którym wybudowano m.in. 10,3 tys. km dróg, zakupiono 1,9 tys. nowoczesnych tramwajów i autobusów, 368 oczyszczalni ścieków⁵⁵. Gdyby nawet w naszym skłóconym sejmie postawić tezę autora, iż od infrastruktury zależy nasz dobrobyt i bezpieczeństwo, byłaby ona przyjęta przez akłamację. Niestety, pozostaje jeszcze bezpieczeństwo tejże infrastruktury, a zwłaszcza tej jej części, która ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa i obronności państwa. Bez uporządkowania jej stanu prawnego, bez ujednoczenia nazewnictwa i szczegółowego sprecyzowania, na czym to bezpieczeństwo ma polegać, w dalszym ciągu będziemy mieli tylko jego iluzję.

Dlaczego tak ważne jest zapewnienie bezpieczeństwa infrastrukturze? Bo infrastruktura jako taka, a zwłaszcza kluczowa infrastruktura państwa:

- była, jest i będzie atakowana „w pierwszej kolejności”;
- zakłócenie jej ciągłości działania powoduje tzw. efekt domina (zakłócone zostaje funkcjonowanie innych infrastruktur), prowadzący do dezorganizacji życia społecznego i funkcjonowania państwa;
- ze względu na rozległość infrastruktury zapewnienie jej bezpieczeństwa jest niezmiernie trudne;

⁵³ J. Klear, *Rola infrastruktury i oświaty w rozwoju: Azja Radziecka – Azja Centralna*, *Ekonomista* nr 5 z 1967 r.

⁵⁴ W. Jakubczak, R. Jakubczak, *Narodowe i międzynarodowe strategie bezpieczeństwa w kontekście globalizacji*, Wojskowa Akademia Techniczna, Warszawa 2011, s. 10.

⁵⁵ Zob. *Bogatsi o unijne miliardy*, *Wprost* z 11–17 lutego 2013 r.

- zróżnicowana forma własności infrastruktury (z dominującą formą prywatną) wymaga szerokiego i mocno sprecyzowanego partnerstwa publiczno-prywatnego;
- niechęć ze strony prywatnych właścicieli do inwestowania w bezpieczeństwo infrastruktury, zwłaszcza w kryzysie, jest poniekąd zrozumiała, ale krótkowzroczna, naraża bowiem nie tylko ich, ale i odbiorców ich wyrobów, usług, na utratę zysków, a państwo nawet na utratę suwerenności.

Dla przykładu: „Z powodu awarii energetycznej wyłączono zostały wszystkie instalacje jednego z największych przedsiębiorstw regionu – Zakładów Chemicznych Police. Największy problem stanowiło zabezpieczenie zbiorników z amoniakiem, które muszą być chłodzone. Nagłe wstrzymanie produkcji i dostaw prądu mogło też uszkodzić część urządzeń. Spółka jest ubezpieczona od tego rodzaju zdarzeń w PZU, Warcie, Ergo Hestii. Szacowanie szkód nadal trwa, jednak z wstępnych obliczeń kierownictwa Polic wynika, że straty mogą sięgnąć nawet 10 mln zł. Tylko w wyniku wstrzymania produkcji spółka straciła 5 mln zł”⁵⁶.

Dominująca rola państwa w kreowaniu bezpieczeństwa kluczowej infrastruktury jest więc oczywista, niestety, jak na razie dominuje nieudolność legislatorów i administracji rządowej. Nie jest to tylko nasza specyfika – Benjamin Barber, profesor Uniwersytetu Maryland, jeden najsłynniejszych amerykańskich politologów, doradca prezydenta Billa Clintona, na początku II kadencji Baracka Obamy stwierdził, iż ten w pierwszym rządzie powinien zająć się infrastrukturą: „W Stanach rozsypują się mosty i tunele; sieć energetyczna została zbudowana 75 lat temu. Moglibyśmy zaoszczędzić połowę energii, kładąc nowe linie energetyczne. Taki narodowy projekt i inne infrastrukturalne przedsięwzięcia dałyby zatrudnienie wielu ludziom. Obama o tym mówi, ale nic nie robi”⁵⁷. Co nam to przypomina?

Zdaniem autora, słynne powiedzenie innego amerykańskiego prezydenta, Billa Clintona – „Po pierwsze gospodarka, głupcze”, w dzisiejszych, coraz bardziej niespokojnych czasach z powodzeniem można parafrazować na „Po pierwsze bezpieczeństwo infrastruktury, głupcze”.

Bibliografia

- Bezpieczeństwo narodowe Polski w XXI wieku. Wyzwania i strategie*, (red.): R. Jakubczak, J. Flis, Bellona, Warszawa 2006.
- Brzozowska K., *Finansowanie inwestycji infrastrukturalnych przez kapitał prywatny na zasadzie project finance*, Wydawnictwo CeDeWu, wydanie II, Warszawa 2009.
- Dworecki S., *Zagrożenia bezpieczeństwa państwa*, Akademia Obrony narodowej, Warszawa 1994.
- Grzywacz W., *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwo Komunikacyjne i Łączności, Warszawa 1982.

⁵⁶ http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/13458,po_awarii_trakcji_w_szczecinie_jest_szansa_na_odszkodowanie_dla_firm.html

⁵⁷ M. Jarkowiec, *Mcświat rządzi*, Wprost z 6–13 stycznia 2013 r.

- Interdyscyplinarny wymiar bezpieczeństwa*, (red.) Adamkiewicz M., Wojskowa Akademia Techniczna, Warszawa 2012.
- Jakubczak W., Jakubczak R., *Narodowe i międzynarodowe strategie bezpieczeństwa w kontekście globalizacji*, Wojskowa Akademia Techniczna, Warszawa 2011.
- Karst Z., *Techniczno-ekonomiczna infrastruktura gospodarki narodowej*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1986.
- Kitler W., *Bezpieczeństwo narodowe RP. Podstawowe kategorie, uwarunkowania, system*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2011.
- Leksykon naukowo-techniczny*, Wydawnictwo Naukowo-Techniczne, Warszawa 1984.
- Leksykon wiedzy wojskowej*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1979.
- Lidwa W., Krzeszowski W., Więcek W., Kamiński P., *Ochrona infrastruktury krytycznej*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2012.
- Mała encyklopedia ekonomiczna*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1974.
- Marczak J., Pawłowski J., *O obronie militarnej Polski przełomu XX – XXI wieku*, Warszawa 1995.
- Polska 2030, wyzwanie 4 Odpowiedni potencjał infrastruktury.
- Słownik języka polskiego*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1978.
- Słownik języka polskiego PWN*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008.
- Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2002, wydanie czwarte.
- Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej z 2007 r.
- Strategia rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022*.
- Wizji Sił Zbrojnych RP – 2030*, Departament Transformacji MON, Warszawa 2008.
- Wojewódzka administracja rządowa w przygotowaniach obronnych*, (red.) Piątek Z., Olearczyk S., Gołuchów 2012.
- Wojewódzka-Król K. (red.), *Rozwój infrastruktury transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999.
- Zięba R., Zajac J., *Budowa zintegrowanego systemu bezpieczeństwa narodowego Polski* (ekspertyza sporządzona na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w ramach prac nad aktualizacją średniookresowej strategii rozwoju kraju na lata 2011–2020), Warszawa 2010.

Czasopisma

- Ekonomista nr 5 z 1967 r.
- Newsweek z 20.11–02.12.2012 r.
- Polska Zbrojna z 1 maja 2011 r.
- Studia bezpieczeństwa narodowego nr 2/2011.
- Wprost z: 6–13 stycznia, 4–10 lutego i 11–17 lutego 2013 r.

Akty prawne

- Rozporządzenie Rady Ministrów z 24 czerwca 2003 r., Dz. U. nr 116, poz. 1090.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z 24 sierpnia 2004 r., Dz. U. nr 207, poz. 2107.
- Ustawa o ochronie osób i mienia z 22 sierpnia 2007 r., Dz. U. nr 114, poz. 740.

Strony internetowe:

http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/13458,po_awarii_trakcji_w_szczecinie_jest_szansa_na_odszkodowanie_dla_firm.html

<http://konflikty.wp.pl/kat,1020235,title,William-Hague-potwierdza-smierc-brytyjskiego-zakladnika-w-Algierii,wid,15259441,wiadomosc.html>

<http://konflikty.wp.pl/kat,1356,title,Kolejny-akt-sabotazu-glownego-rurociagu-ze-skroplonym-gazem-w-Jemenie,wid,15183885,wiadomosc.html?ticaid=1fb65>

<http://www.tvn24.pl/zarzut-przygotowan-do-zamachu-na-prezydenta-rzad-i-sejm-dla-zatrzymanego-9-listopada-meczyny,289709,s.html>

http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/Polityka_rozwoju/SRK/Ekspertyzy_aktualizacja_SRK_1010/Documents/budowa_zintegrowanego_systemu_bezpieczenstwa_narodowego_Polski_ekspertyza_2010.pdf

http://www.wiadomosci24.pl/artykul/najgrozniejsza_bron_na_swiecie_wciaz_zagrozeniem_167855.html