

**P R Z E G Ł A D Z A C H O D N I O P O M O R S K I
R O C Z N I K X X X I I I (L X I I) R O K 2 0 1 8 Z E S Z Y T 3**

PIOTR CHROBAK

Uniwersytet Szczeciński, Wydział Humanistyczny
e-mail: piotr.chrobak@poczta.onet.pl

**INFRASTRUKTURA KRYTYCZNA W PROGRAMACH
PLATFORMY OBYWATELSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Słowa kluczowe: infrastruktura krytyczna, partie polityczne, Pomorze Zachodnie, Platforma Obywatelska Rzeczypospolitej Polskiej, bezpieczeństwo energetyczne

Keywords: critical infrastructure, political parties, West Pomerania, Civic Platform, energetic security

Uwagi wstępne

Platforma Obywatelska powstała w styczniu 2001 roku jako ruch społeczno-polityczny. W partię polityczną o nazwie Platforma Obywatelska Rzeczypospolitej Polskiej (PO RP) przekształciła się w marcu 2002 roku. Po wyborach parlamentarnych w 2001 roku zajęła drugie miejsce i stała się największym ugrupowaniem opozycyjnym wobec rządu Leszka Millera – wspieranego przez koalicję Sojuszu Lewicy Demokratycznej i Unii Pracy (SLD-UP) wraz z Polskim Stronnictwem Ludowym (PSL) – a potem mniejszościowego rządu Marka Belki, utworzonego przez koalicję SLD-UP. W kolejnych wyborach parlamentarnych w 2005 roku, mimo prowadzenia w sondażach wyborczych, ponownie ulokowała się na drugiej pozycji, przegrywając z Prawem i Sprawiedliwością (PiS). Po fiasku rozmów i niepowstaniu zapowiadanej przed wyborami koalicji między PO RP a PiS – tzw. POPiS – Platforma ponownie stała się największą partią opozycyjną w Sejmie i Senacie. Należała do grona największych krytyków premierów Kazimierza Marcinkiewicza,

a później Jarosława Kaczyńskiego wspieranych przez koalicję PiS z Ligą Polskich Rodzin (LPR) oraz Samoobroną RP (wcześniej był jeszcze tzw. pakt stabilizacyjny, będący nieformalną koalicją PiS-LPR-Samoobrona RP). W przyspieszonych wyborach parlamentarnych w 2007 roku Platforma odniosła zwycięstwo i przez kolejne dwie kadencje (2007–2011 oraz 2011–2015) razem z PSL sprawowała władzę w kraju. Był to precedens w historii III Rzeczypospolitej, aby to samo ugrupowanie dwa razy z rzędu odniosło sukces wyborczy i nieprzerwanie sprawowało władzę przez osiem lat. Następnie, w wyniku kolejnej elekcji do Sejmu i Senatu w 2015 roku, Platforma uzyskała drugi wynik i ponownie stała się największym ugrupowaniem opozycyjnym, po raz kolejny wobec rządu utworzonego przez PiS (wraz z Solidarną Polską Zbigniewa Ziobry oraz Polską Razem Jarosława Gowina, późniejszą Polską Razem Zjednoczoną Prawicą), na czele którego początkowo stała Beata Szydło, a następnie Mateusz Morawiecki¹.

Jak wynika z powyższych informacji, PO RP od momentu powstania należy do grona najważniejszych i najaktywniejszych partii politycznych, mając przez osiem lat bezpośredni wpływ na sprawy naszego państwa. Dlatego postanowiono przeanalizować, czy wspomniane ugrupowanie zwróciło w kolejnych swoich programach uwagę na tak istotną sprawę dla prawidłowego funkcjonowania państwa, jaką jest infrastruktura krytyczna. Ze względu na objętość artykułu skupiono się głównie na bezpieczeństwie energetycznym, będącym jednym z najważniejszych elementów infrastruktury krytycznej. Jak piszą Marian Kopczewski oraz Lidia Pawelec: „Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego, jako jednego z zasadniczych sektorów infrastruktury krytycznej i systemu zarządzania w sytuacjach kryzysowych, stanowi priorytetowe zadanie każdego kraju. Stan gospodarki powinien dawać możliwość zabezpieczenia bieżącego i przyszłego zapotrzebowania swoich obywateli w prąd oraz energię, co pociąga za sobą konieczność permanentnego poszukiwania nowych źródeł energii. Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii w produkcji energii cieplnej, ale i przede wszystkim w wytwarzaniu energii elektrycznej stało się koniecznością i podstawą systemów energetycznych przyszłych pokoleń”². Wspomniani badacze zauważają także, że

¹ W. Sokół, *Partie polityczne i system partyjny w Polsce w latach 1991–2001*, w: *Współczesne partie i systemy partyjne. Zagadnienia teorii i praktyki politycznej*, red. W. Sokół, M. Żmigrodzki, Lublin 2003, s. 213; M. Migalski, W. Wojtasik, M. Mazur, *Polski system partyjny*, Warszawa 2006, s. 76–79, 234–236; www.platforma.org; www.pkw.gov.pl.

² M. Kopczewski, L. Pawelec, *Bezpieczeństwo energetyczne Polski jako zasadniczy element infrastruktury krytycznej*, w: *Zarządzanie logistyczne w sytuacjach kryzysowych. Historia – teraźniejszość – przyszłość*, red. M. Cupryjak, J. Pilżys, Szczecin 2013, s. 455.

sektor energetyczny należy do grona podstawowych branż przemysłu i ma niebagatelny wpływ na rozwój ekonomiczny kraju. W dzisiejszych czasach procesy produkcji czy świadczenia usług są zależne od zaopatrzenia w energię pod różnymi postaciami. W tej sytuacji bez regularnych dostaw energii żaden kraj nie jest w stanie prawidłowo funkcjonować³.

Infrastruktura krytyczna i bezpieczeństwo energetyczne

Zarówno funkcjonowanie gospodarki narodowej, jak i rozwój gospodarczy i obronność państwa są zależne od prawidłowego działania infrastruktury. Powoduje to, że rozbudowa infrastruktury w danym państwie ma wpływ na zwiększenie jego bezpieczeństwa. Infrastrukturę rozumiemy jako podstawowe urządzenia, instytucje, przedsiębiorstwa usługowe, bez których nie jest możliwe funkcjonowanie działów produkcyjnych gospodarki narodowej. Można ją także określić jako podstawowe urządzenia i instytucje, wraz z ich wyposażeniem rzeczowym oraz osobowym, których zadaniem jest zapewnienie warunków społecznych oraz materialnych każdej działalności w ramach całej gospodarki narodowej z uwzględnieniem jej gałęzi i podstawowych jednostek⁴.

Natomiast pojęcie infrastruktury krytycznej funkcjonuje od niedawna, gdyż powstało w USA oraz Kanadzie w latach 90. XX wieku. Określano nim systemy oraz instalacje niezbędne do prawidłowego funkcjonowania nowoczesnego społeczeństwa oraz administracji. Należy jednak zauważyć, że mimo braku zdefiniowania pojęcie to funkcjonowało w świadomości społecznej już w starożytności. Już wówczas miano świadomość, że poszczególne elementy infrastruktury mają szczególne znaczenie dla właściwego funkcjonowania państwa⁵.

Zgodnie z ustawą o zarządzaniu kryzysowym infrastruktura krytyczna to systemy oraz wchodzące w ich skład powiązane ze sobą funkcjonalnie obiekty, w tym obiekty budowlane, urządzenia, instalacje, usługi kluczowe dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służące zapewnieniu sprawnego

³ M. Kopczewski, L. Pawelec, *Bezpieczeństwo energetyczne...*, s. 455; zob. też: P. Czerpak, *Bezpieczeństwo energetyczne*, w: *Bezpieczeństwo międzynarodowe: teoria i praktyka*, red. K. Żukrowska, M. Grącik, Warszawa 2006.

⁴ E. Kochanek, *Infrastruktura energetyczna – podstawowy komponent infrastruktury krytycznej*, w: *Wielowymiarowy charakter współczesnego bezpieczeństwa*, red. M. Cupryjak, Z. Kozak, J. Piłzys, Szczecin 2015, s. 81–82; zob. też: W. Kopaliński, *Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*, Warszawa 1989; Z. Dziembowski, *Infrastruktura jako kategoria ekonomiczna*, „*Ekonomista*” 1985, nr 4–5.

⁵ E. Kochanek, *Infrastruktura energetyczna...*, s. 82.

funkcjonowania organów administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorców. Infrastruktura krytyczna obejmuje systemy: a) zaopatrzenia w energię i paliwa, b) łączności i sieci teleinformatycznych, c) finansowe, d) zaopatrzenia w żywność i wodę, e) ochrony zdrowia, f) transportowe i komunikacyjne, g) ratownicze, h) zapewniające ciągłość działania administracji publicznej, i) produkcji, składowania, przechowywania i stosowania substancji chemicznych oraz promieniotwórczych, w tym rurociągi substancji niebezpiecznych. Natomiast ochrona infrastruktury krytycznej jest to zespół przedsięwzięć organizacyjnych realizowanych w celu zapewnienia funkcjonowania lub szybkiego odtworzenia infrastruktury krytycznej na wypadek zagrożeń, w tym awarii, ataków oraz innych zdarzeń zakłócających jej prawidłowe funkcjonowanie⁶.

Zdaniem Eweliny Kochanek

[p]roblematyka infrastruktury krytycznej jest złożonym zagadnieniem. Z jednej strony odgrywa ogromną rolę w zapewnieniu ciągłości funkcjonowania państwa, z drugiej jest ogniwem wymiany informacji między poszczególnymi podmiotami biorącymi udział w zapewnieniu bezpieczeństwa obywatelom. Sprawność infrastruktury krytycznej zapewnia określony poziom i ciągłość dostaw różnych surowców i usług, ponadto warunkuje ona postęp technologiczny i rozwój gospodarczy. Nawet krótkotrwałe przerwy w dystrybucji surowców czy usług kluczowych z punktu widzenia funkcjonowania obywateli zawsze mają poważne skutki gospodarcze. [...] Paradoksalnie kraje wysoko rozwinięte są w większym stopniu narażone na uszkodzenia lub zniszczenie infrastruktury krytycznej, głównie technicznej i technologicznej niż kraje o niższym poziomie rozwoju. W krajach wysoko rozwiniętych całość infrastruktury technicznej obsługiwana jest przez systemy komputerowe, które pomimo szeregu zastosowanych zabezpieczeń teleinformatycznych są podatne na różne zagrożenia niemilitarne, głównie terrorystyczne, czy awarie techniczne spowodowane działalnością człowieka⁷.

Wspomniana autorka zauważa również, że do największych przyczyn wzrostu zagrożeń infrastruktury krytycznej zalicza się zjawiska wywołane rozwojem technologicznym, informatycznym oraz intelektualnym. Są to globalizacja, ograniczanie inwestycji zabezpieczających, a także sprzedaż elementów infrastruktury krytycznej podmiotom prywatnym. W takich uwarunkowaniach władze

⁶ Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, Dz.U. 2007, nr 89, poz. 590; zob też: P. Chrobak, *Infrastruktura krytyczna*, w: *Leksykon bezpieczeństwa wewnętrznego*, red. W. Fehler, J. Piątek, R. Podgórska, Szczecin 2017, s. 231–232.

⁷ E. Kochanek, *Infrastruktura energetyczna...*, s. 84.

państwa powinny dążyć do stworzenia właściwych warunków do dobrej współpracy z sektorem prywatnym. Aby to osiągnąć, konieczne jest zaprojektowanie systemu pomagającego właścicielom oraz operatorom infrastruktury krytycznej chronić ją przed występowaniem różnego rodzaju zagrożeń⁸.

Najprostszą definicją samego pojęcia bezpieczeństwa jest stwierdzenie, że bezpieczeństwo to pojęcie odzwierciedlające brak zagrożenia oraz poczucia zagrożenia⁹. Zdaniem Mariana Kopczewskiego oraz Lidii Pawelec jest to uniwersalne wyjaśnienie, gdyż nie dotyczy indywidualnych zagrożeń, lecz odnosi się do całej sfery niebezpieczeństw, które mogą być przyczyną destabilizacji zarówno politycznej, jak i gospodarczej państwa. Natomiast zagrożenie dla bezpieczeństwa charakteryzuje się działaniem lub ciągiem wydarzeń, które ograniczają możliwości dokonywania wyborów politycznych przez instytucje państwa, bądź działaniami zagrażającymi w krótkim okresie jakości życia obywateli danego kraju. Należy zaznaczyć, że wraz ze zmianą rodzaju zagrożeń oraz sposobów radzenia sobie z nimi definicja bezpieczeństwa podlega ciągłej ewolucji¹⁰.

Bezpieczeństwo energetyczne jest jednym z najważniejszych elementów bezpieczeństwa państwa (biorąc pod uwagę zwłaszcza bezpieczeństwo gospodarcze oraz społeczne). Świadczą o tym m.in. fakty:

1. Energia powinna być dostarczana nieprzerwanie, również podczas kryzysów. Nawet niewielkie przerwy w jej dostawach powodują ogromne straty, a co za tym idzie, koszty w gospodarce narodowej, a także w różnych płaszczyznach życia społecznego. W związku z tym sektor energetyczny pełni główną rolę, wpływającą na sprawność oraz konkurencyjność gospodarki państwa, jak również na jakość życia. W tej sytuacji surowce energetyczne mają znaczenie strategiczne, a ich niedobór może zagrażać suwerenności danego kraju, nie tylko w sferze gospodarczej, ale i politycznej.
2. Między bezpieczeństwem energetycznym a militarnym państwa istnieje bliski związek. Wspomniany sektor, ze względu na strategiczne znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania gospodarki, wpływa pośrednio na wysokość środków pieniężnych, które państwo przeznaczają na wydatki wojskowe. Ponadto istnieje bezpośredni związek między dostawami

⁸ Tamże, s. 85.

⁹ J. Kunikowski, A. Turek, *Bezpieczeństwo i dyplomacja. Słownik terminów*, Warszawa 2011, s. 16.

¹⁰ M. Kopczewski, L. Pawelec, *Bezpieczeństwo energetyczne...*, s. 456; zob. też: J. Czaputowicz, *Bezpieczeństwo w teoriach stosunków międzynarodowych*, w: *Bezpieczeństwo międzynarodowe: teoria i praktyka...*

energii a możliwościami obronnymi, ponieważ bardzo wiele sprzętu sił zbrojnych do prawidłowego funkcjonowania potrzebuje energii.

3. Import surowców energetycznych zaliczanych do grona najistotniejszych, jak np. ropa naftowa, odbywa się z regionów uznawanych za niestabilne zarówno pod względem militarnym, jak i politycznym. To wszystko powoduje, że bezpieczeństwo energetyczne poszczególnych krajów jest w dużym stopniu powiązane z poziomem bezpieczeństwa międzynarodowego¹¹.

Jak piszą Marian Kopczewski i Lidia Pawelec:

[...] nie należy definiować terminu bezpieczeństwa energetycznego bez uwzględnienia innych aspektów bezpieczeństwa. Ma ono ścisły związek z polityką trwałego rozwoju, zmianami społeczno-ekonomicznymi czy też wprowadzaniem nowych technologii. Nie ma ponadto uniwersalnej definicji tegoż pojęcia. Istnieje wiele wskaźników charakteryzujących bezpieczeństwo energetyczne kraju. Jednym z najważniejszych jest samowystarczalność energetyczna oznaczająca stosunek ilości energii, jaka jest wytwarzana w kraju, do ilości energii zużywanej¹².

W artykule 3 ustawy Prawo energetyczne podano definicje następujących pojęć:

16) bezpieczeństwo energetyczne – jest to stan gospodarki umożliwiający pokrycie bieżącego i perspektywicznego zapotrzebowania odbiorców na paliwa i energię w sposób technicznie i ekonomicznie uzasadniony, przy zachowaniu wymagań ochrony środowiska;

16a) bezpieczeństwo dostaw energii elektrycznej – jest to zdolność systemu elektroenergetycznego do zapewnienia bezpieczeństwa pracy sieci elektroenergetycznej oraz równoważenia dostaw energii elektrycznej z zapotrzebowaniem na tę energię;

16b) bezpieczeństwo pracy sieci elektroenergetycznej – oznacza nieprzerwaną pracę sieci elektroenergetycznej, a także spełnianie wymagań w zakresie parametrów jakościowych energii elektrycznej i standardów jakościowych obsługi odbiorców, w tym dopuszczalnych przerw w dostawach energii elektrycznej odbiorcom końcowym, w możliwych do przewidzenia warunkach pracy tej sieci; [...]

16d) zagrożenie bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej – jest to stan systemu elektroenergetycznego lub jego części, uniemożliwiający zapewnienie

¹¹ M. Kopczewski, L. Pawelec, *Bezpieczeństwo energetyczne...*, s. 456–457.

¹² Tamże, s. 457–458.

bezpieczeństwa pracy sieci elektroenergetycznej lub równoważenie dostaw energii elektrycznej z zapotrzebowaniem na tę energię¹³.

Zgodnie z *Leksykonem bezpieczeństwa wewnętrznego* bezpieczeństwo energetyczne jest to stan gwarantujący państwu ciągłość dostaw surowców energetycznych (np. gazu ziemnego, ropy naftowej, węgla kamiennego i brunatnego), zapewniających odpowiednią ilość potrzebnej energii. Surowce powinny być dostarczane po zrównoważonych cenach, natomiast państwo powinno minimalizować negatywne oddziaływania sektora energii na środowisko oraz warunki życia społeczeństwa. Ponadto bezpieczeństwo energetyczne jest jednym z elementów bezpieczeństwa ekonomicznego. Podmiotem bezpieczeństwa energetycznego jest państwo – organy państwa, instytucje rządowe i wyspecjalizowane, a także spółki Skarbu Państwa, których działania przyczyniają się do kształtowania stanu bezpieczeństwa przez zagwarantowanie ciągłości dostaw energii do odbiorców¹⁴.

Bezpieczeństwo energetyczne państwa można zdefiniować w ujęciu politycznym, instytucjonalnym, technicznym, ekonomicznym oraz ekologicznym.

1. W rozumieniu politycznym polega na wyeliminowaniu możliwości wywierania presji przez państwa eksportujące energię na państwa tę energię importujące. W tym celu powinno się stosować dywersyfikację dostaw surowców energetycznych oraz utrzymywać rezerwę surowców energetycznych. Jednocześnie należy utrzymywać dobre stosunki polityczne z państwami, od których eksportuje się surowce energetyczne oraz tymi, przez których terytorium bieżą linie transportowe. Ponadto bezpieczeństwu energetycznemu sprzyja zawieranie długookresowych umów na dostawy surowców energetycznych, ograniczanie podmiotom zagranicznym dostępu do wewnętrznego rynku energii, działanie systemu nadzoru i regulacji rynku energetycznego, właściwa struktura własnościowa przedsiębiorstw energetycznych, a także infrastruktura techniczna, niezbędna do prawidłowego funkcjonowania systemów przemysłowych i produkcyjnych.

¹³ Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne, Dz.U. 1997 nr 54, poz. 348, art. 3 pkt 16, 16a, 16b, 16d.

¹⁴ M. Kamola-Cieślik, *Bezpieczeństwo energetyczne*, w: *Leksykon bezpieczeństwa wewnętrznego...*, s. 53; szerzej: A. Chmielewski, *Bezpieczeństwo energetyczne państwa. Geopolityczne uwarunkowania*, Warszawa 2009; T. Młynarski, *Bezpieczeństwo energetyczne w pierwszej dekadzie XXI wieku. Mozaika interesów i geostrategii*, Kraków 2011; S. Koziej, *Bezpieczeństwo: istota, podstawowe kategorie i historyczna ewolucja*, „Bezpieczeństwo Narodowe” 2011, nr 18.

2. W rozumieniu instytucjonalnym polega na powołaniu przez państwo instytucji mających podejmować działania w celu zagwarantowania bezpieczeństwa energetycznego oraz realizacji zadań polityki energetycznej.
3. W rozumieniu technicznym jest to właściwy stan infrastruktury wytwórczej i przemysłowej, a także sprawność obiektów energetycznych oraz systemu dystrybucji energii.
4. W rozumieniu ekonomicznym polega na zapewnieniu optymalnych cen dla odbiorców oraz konkurencyjności krajowego sektora paliwowo-energetycznego na rynku światowym.
5. W rozumieniu ekologicznym polega na wyborze takiego źródła energii, którego eksploatacja będzie w jak najmniejszym stopniu powodowała negatywne skutki jej wytwarzania i zużycia wobec środowiska naturalnego¹⁵.

Bezpieczeństwo energetyczne ma wymiar podmiotowy, przedmiotowy oraz przestrzenny.

1. Wymiar podmiotowy oznacza, że na zagwarantowanie ciągłości dostaw energii do odbiorców po akceptowalnej cenie oraz na zdywersyfikowanie źródeł energii wpływ ma państwo. W wymiarze tym można wyodrębnić trzy dziedziny: a) bezpieczeństwo energetyczne odbiorcy, b) bezpieczeństwo zaopatrzenia energetycznego, c) bezpieczeństwo energetyczne państwa.
2. Wymiar przedmiotowy pełni funkcję pomocniczą w odniesieniu do wymiaru podmiotowego. Ujęcie przedmiotowe można zdefiniować jako polityczne czy ekonomiczne. Można je też sklasyfikować pod względem rodzaju nośników energii (wówczas możemy mówić o bezpieczeństwie naftowym, gazowym, elektroenergetycznym oraz zaopatrzenia w paliwa stałe, takie jak np. węgiel kamienny czy brunatny) lub miejsca badania stanu bezpieczeństwa (wtedy możemy mówić o bezpieczeństwie zaopatrzenia w nośniki energii, produkcji energii, a także przesyłu, dystrybucji oraz sprzedaży).
3. Wymiar przestrzenny również pełni funkcję pomocniczą w odniesieniu do wymiaru podmiotowego. Ma na celu opis bezpieczeństwa energetycznego pod kątem lokalizacji potencjalnych zagrożeń¹⁶.

¹⁵ M. Kamola-Cieślak, *Bezpieczeństwo energetyczne...*, s. 53–54; szerzej: M. Domagała, *Bezpieczeństwo energetyczne. Aspekty administracyjno-prawne*, Lublin 2008; P. Soroka, *Bezpieczeństwo energetyczne: między teorią a praktyką*, Warszawa 2015.

¹⁶ M. Kamola-Cieślak, *Bezpieczeństwo energetyczne...*, s. 54. Patrz szerzej: W. Bojarski, *Bezpieczeństwo energetyczne*, „Wokół Energetyki” 2004, nr 3; S. Wrzosek, M. Domagała, *Bezpieczeństwo energetyczne Polski*, w: *Bezpieczeństwo Polski. Historia i współczesność*, red. L. Antonowicz, T. Guz, M.R. Pałubska, Lublin 2010.

W Polsce zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego realizowane jest poprzez inwestycje w energetykę, dzielące się na trzy horyzonty czasowe:

- okres krótki (kilkanaście miesięcy) – czas, w którym należy dostosować zasoby do doraźnych potrzeb przez zakup nośników energii oraz wykorzystanie do ich przesyłu środków transportu,
- okres średni (5–10 lat) – czas, w którym realizowane są inwestycje, takie jak budowa rurociągów, terminali gazowych czy podziemnych magazynów gazu,
- okres długi (10–30 lat) – czas, w którym może nastąpić przestawienie gospodarki na zmianę struktury stosowanych nośników energii, jeżeli podczas pierwszego okresu podjęto odpowiednie decyzje strategiczne¹⁷.

Do najważniejszych czynników, od których zależy poziom bezpieczeństwa energetycznego, możemy zaliczyć m.in. zróżnicowaną i zrównoważoną strukturę nośników energii, dywersyfikację kierunków dostaw surowców, stan techniczny systemu transportu, przesyłu i dystrybucji paliw, stan zapasów paliw zapewniający utrzymanie dostaw energii, uwarunkowania ekonomiczne funkcjonowania przedsiębiorstw energetycznych oraz ich wyniki finansowe¹⁸.

Za zagwarantowanie bezpieczeństwa energetycznego w Polsce odpowiada administracja rządowa, samorządowa, a także przedsiębiorstwa energetyczne, takie jak: Polska Grupa Energetyczna, Tauron Polska Energia, Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo SA, Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz-System SA¹⁹.

Zagwarantowanie stałych dostaw energii sprzyja dążeniom poszczególnych krajów do niezależności energetycznej. W tym celu wykorzystuje się przede wszystkim własne źródła energii. Polska ma i wydobywa przynajmniej jeden z nośników energii pierwotnej w postaci węgla kamiennego oraz brunatnego, jednak ze względów ekologicznych i finansowych obserwuje się powolne odchodzenie od ich wydobycia. Mimo to zarówno węgiel kamienny, jak i brunatny są nadal najpopularniejszym surowcem wykorzystywanym w przemyśle energetycznym. Dwa pozostałe nośniki paliw pierwotnych, czyli ropę naftową oraz gaz ziemny, państwo polskie musi importować, gdyż zasoby własne są niewystarczające. Mając na uwadze przyszłą strukturę pozyskiwania energii pierwotnej, ważne jest zadbanie o rozwój nowych technologii usprawniających ich spalanie,

¹⁷ M. Kamola-Cieślak, *Bezpieczeństwo energetyczne...*, s. 55.

¹⁸ Tamże, s. 55–56.

¹⁹ Tamże, s. 56.

tak by wyeliminować emisję zanieczyszczeń do środowiska naturalnego. Ważną kwestią w dążeniu do zrównoważonego rozwoju jest również promocja i rozwój alternatywnych, niekonwencjonalnych oraz odnawialnych źródeł energii²⁰.

Platforma Obywatelska Rzeczypospolitej Polskiej

Pierwszy program Platformy z 2001 roku pt. „Nasz program. Normalni Ludzie. Normalne Państwo”²¹, podzielony jest na trzy części²², zawierające łącznie dziewięć rozdziałów²³ oraz tzw. zobowiązanie programowe, podpisane 19 stycznia 2001 roku przez trzech założycieli partii: Andrzeja Olechowskiego, Macieja Płażyńskiego oraz Donalda Tuska. W analizowanym programie autorzy skupili się głównie na sprawach związanych z gospodarką, finansami, edukacją oraz zmianą ordynacji wyborczej zarówno do samorządu, jak i parlamentu. W rozdziale zatytułowanym „Bezpieczeństwo powszechne” skupiono się na kwestiach bezpieczeństwa publicznego związanych z walką z przestępczością, jednak nie poruszono kwestii dotyczących m.in. infrastruktury krytycznej, bezpieczeństwa energetycznego, bezpieczeństwa kooperatywnego, bezpieczeństwa międzynarodowego, bezpieczeństwa zbiorowego czy szeroko rozumianej obronności²⁴.

Kolejny program PO RP, opublikowany w 2005 roku pt. „Państwo dla obywateli. Plan rządzenia 2005–2009”²⁵, składa się z przedmowy, wstępu, trzech części²⁶ i aneksu, w skład których wchodzi łącznie 37 rozdziałów²⁷. We wstępie

²⁰ M. Kopczewski, L. Pawelec, *Bezpieczeństwo energetyczne...*, s. 458–459; zob. też: M. Miszczyński, *Ograniczenia energetyczne a rozwój gospodarczy*, Łódź 2001.

²¹ Program Platformy Obywatelskiej, *Nasz program. Normalni Ludzie. Normalne Państwo*, Warszawa 2001, s. 1–44.

²² Nazwy wspomnianych części to: 1) Uwolnić energię Polaków! 2) Państwo to więcej niż wspólne przedsiębiorstwo, 3) Sprawne Państwo.

²³ Poszczególne rozdziały noszą nazwy: 1) Gospodarka tworząca więcej miejsc pracy, 2) Podatek, który nie jest karą, 3) Pieniądz publiczny, który nie jest marnowany, 4) Polskiej wsi potrzebny jest kapitał i wiedza, 5) Państwo pomocne dla obywateli, 6) Polska ludzi wykształconych, 7) Ochrona zdrowia obywateli, 8) Bezpieczeństwo powszechne, 9) Sprawne państwo.

²⁴ Program Platformy Obywatelskiej, *Nasz program...*

²⁵ Program Platformy Obywatelskiej RP, *Państwo dla obywateli. Plan rządzenia 2005–2009*, Instytut Państwa i Administracji, Warszawa 2005, s. 1–263.

²⁶ Poszczególne części noszą nazwy: 1) Rząd uczciwy, skuteczny i tani, 2) Wzrost gospodarczy i praca dla Polaków w Polsce, 3) Państwo jako dostarczyciel dóbr publicznych.

²⁷ Poszczególne rozdziały noszą nazwy: 1) Propozycje zmian w konstytucji, 2) Sanacja życia publicznego, 3) System stanowienia i naprawy prawa, 4) Prawo w Internecie, 5) Zarządzanie poprzez rezultaty, 6) Konsolidacja sektora finansów publicznych, 7) Samorząd terytorialny

znajduje się odniesienie do infrastruktury krytycznej, kiedy mowa jest o rozwoju infrastruktury transportowej, w postaci zapowiedzi budowy autostrad oraz poprawy jakości dróg. Zwrócono także uwagę na konieczność modernizacji Polskich Kolei Państwowych. Platforma zakładała, że poprawę sytuacji kolei miała spowodować m.in. prywatyzacja PKP Cargo oraz PKP Intercity²⁸. O transporcie lotniczym wspomniano dość ogólnikowo²⁹.

W dalszej części wstępu odniesiono się do kwestii związanych z bezpieczeństwem energetycznym, opisując sytuację w górnictwie węgla kamiennego. Wskazano na konieczność modernizacji i prywatyzacji tego sektora gospodarki. Zwrócono również uwagę na konieczność trzymania się zasad gospodarki rynkowej. Podkreślono, że nie powinno się utrzymywać nierentownych kopalni, aby nie generować większych kosztów dla gospodarki³⁰.

– administracja rządowa, 8) Struktura rządu, 9) Zatrudnienie w administracji rządowej, 10) Szanse, bariery i scenariusze rozwoju, 11) Ułatwienia w podejmowaniu działalności gospodarczej, 12) Ograniczenie reglamentacji w gospodarce, 13) Zmniejszenie liczby inspekcji, 14) Integracja instytucji regulujących rynek, 15) Uproszczenie i obniżenie podatków, 16) Obniżenie kosztów pracy, 17) Aktywna polityka rynku pracy, 18) Dokończenie budowy nowego systemu emerytalnego, 19) Rozwój infrastruktury transportowej, 20) Gospodarka przestrzenna, 21) Mieszkalnictwo, 22) Rolnictwo i rozwój wsi, 23) Ochrona środowiska, 24) Gospodarka wodna, 25) Górnictwo, 26) Dokończenie prywatyzacji, 27) Reprywatyzacja i zadośćuczynienie, 28) Polityka rozwoju – fundusze europejskie, 29) Stabilność makroekonomiczna i euro, 30) Wydatki budżetu państwa w latach 2006–2009, 31) Ochrona zdrowia, 32) Oświata, 33) Nauka i szkolnictwo wyższe, 34) Głęboka reforma prokuratury, 35) Podniesienie jakości sądownictwa, 36) Obrona narodowa, 37) Polityka zagraniczna.

²⁸ Jak napisano w programie PO RP: „Rozwój infrastruktury transportowej, a w szczególności budowa autostrad i poprawa jakości polskich dróg powinny być jednym z priorytetów rządu. Po 10 latach od chwili uruchomienia programu budowy autostrad posiadamy w eksploatacji zaledwie pół tysiąca kilometrów autostrad (z czego blisko połowę stanowią zmodernizowane odcinki autostrad wcześniej istniejących, w tym przedwojenne autostrady niemieckie) oraz niepełna ćwierć tysiąca kilometrów dróg ekspresowych. [...] przeprowadzone analizy wskazują, że w ciągu najbliższych czterech lat możliwe jest zrealizowanie ponad 80% planowanego układu autostrad i blisko połowy docelowego układu dróg ekspresowych. [...] Drugim kluczowym wyzwaniem jest powstrzymanie degradacji kolei i stworzenie warunków do jej zdrowego funkcjonowania. Należy sprywatyzować PKP Cargo i PKP Intercity. Należy ograniczyć długość czynnych linii kolejowych i zapewnić stabilne środki budżetowe wspierające utrzymanie i rozwój linii kolejowych, które pozostaną w eksploatacji oraz zagwarantować wieloletnie finansowanie dla samorządów województw na zamawianie regionalnych przewozów kolejowych” – Program Platformy Obywatelskiej RP, *Państwo dla obywateli...*, s. 15–16.

²⁹ Tamże, s. 16.

³⁰ „W ciągu ostatnich 16 lat wdrożono w Polsce siedem rządowych planów restrukturyzacji górnictwa węgla kamiennego. Jednocześnie różnymi sposobami starano się osłaniać nierentowne kopalnie, powodując poważne koszty dla całej gospodarki. W efekcie, w porównaniu z innymi krajami europejskimi, w stosunkowo krótkim czasie uzyskano dostosowanie zdolności wydobywczych węgla do popytu krajowego i możliwości eksportowych. Obecnie, wobec dokonanego obniżenia

Odnosnie do procesu prywatyzacji stwierdzono, że w rękach państwowych powinny pozostać tylko newralgiczne obszary infrastruktury gospodarczej. Reszta przedsiębiorstw powinna zostać sprywatyzowana. Jednak nie podano, jakie przedsiębiorstwa miałyby wchodzić w skład wspomnianych newralgicznych obszarów infrastruktury gospodarczej³¹.

Rozwinięcie tez ze wstępu zawarto w poszczególnych rozdziałach. W części poświęconej służbie zdrowia m.in. zwrócono uwagę na konieczność zmiany formuły prawnej, według której funkcjonują szpitale, aby nie doprowadzać do ich nadmiernego zadłużenia³².

W części drugiej programu, w rozdziale pierwszym znajduje się zapis o konieczności poprawy sieci drogowej i telekomunikacyjnej. Ma to poprawić rozwój działalności gospodarczej³³. Natomiast cały rozdział dziesiąty został poświęcony rozwojowi infrastruktury transportowej. Zaznaczono, że rozwój ten powinien być jednym z głównych priorytetów polityki gospodarczej państwa. Jak podkreślono

zdolności produkcyjnych oraz niezłych perspektyw dotyczących zapotrzebowania na węgiel w Polsce i na rynku Unii Europejskiej, górnictwo powinno stać się zdrową i rentowną gałęzią polskiej gospodarki. Należy odejść od stosowanych w przeszłości i proponowanych również dzisiaj rozwiązań naruszających zasady gospodarki rynkowej, a mających poprawiać sytuację finansową przedsiębiorstw górniczych kosztem całej gospodarki. Potrzebne są konsekwentne działania dla zwiększenia konkurencyjności polskiego górnictwa, a w szczególności: modernizacja kopalń, rozpoczęcie procesu prywatyzacji górnictwa, wyeliminowanie patologii w obrocie węglem, wdrożenie spójnego rządowo-samorządowego programu rewitalizacji gmin górniczych oraz skutecznych działań osłonowych” – Program Platformy Obywatelskiej RP, *Państwo dla obywateli...*, s. 18.

³¹ „W ciągu najbliższych 4 lat powinien zostać dokończony proces prywatyzacji. [...] Trzeba bardziej klarownie określić cele prywatyzacji i zwiększyć przejrzystość reguł. Należy wyraźnie określić obszary, które ze względów strategicznych mają pozostać w ręku państwa. Uważamy, że w chwili obecnej powinno to dotyczyć tylko newralgicznych obszarów infrastruktury gospodarczej. Pozostałe przedsiębiorstwa powinny zostać sprzedane w drodze przejrzystych transakcji poprzez giełdę lub sprzedaż inwestorom strategicznym. Trzeba wprowadzić zasadę jawności umów prywatyzacyjnych. Poza wyjątkowymi przypadkami nie należy pozostawiać mniejszościowych udziałów Skarbu Państwa w sprywatyzowanych firmach, gdyż doświadczenia z takiego łączenia własności państwowej i prywatnej są bardzo złe. Prywatyzacja jest niezbędna dla przyspieszenia wzrostu gospodarczego i oddzielenia sfery gospodarki od bieżących układów politycznych. Przychody z prywatyzacji w ciągu najbliższych 4 lat powinny wynieść 50 miliardów zł” – Program Platformy Obywatelskiej RP, *Państwo dla obywateli...*, s. 18.

³² „Najpilniejszym zadaniem na dziś jest zmiana formuły prawnej, w której funkcjonują szpitale, która nie tylko umożliwia, lecz wręcz motywuje do nieodpowiedzialnego zadłużania się. Szpital może się bowiem samodzielnie zadłużać, a nie może zbankrutować i za jego długi de facto nikt nie odpowiada. Uważamy, że organy założycielskie muszą ponosić odpowiedzialność za przeterminowane długi szpitali; [...]” – Program Platformy Obywatelskiej RP, *Państwo dla obywateli...*, s. 20.

³³ Tamże, s. 81–82.

w programie, miałby się on przyczynić do poprawy gospodarki m.in. poprzez wzrost inwestycji w kraju w myśl zasady, że dobrze skomunikowane obszary lepiej przyciągają inwestorów³⁴.

Najważniejszym zadaniem mającym poprawić infrastrukturę transportową miało być przyspieszenie budowy autostrad i dróg ekspresowych oraz poprawienie jakości dróg³⁵. Do 2013 roku planowano wybudować całość podstawowego układu drogowego obejmującego 2100 km autostrad oraz 5500 km dróg ekspresowych, w tym do 2009 roku planowano mieć już wybudowane 1800 km autostrad i 2500 km dróg ekspresowych. Przedsięwzięcie to, którego koszt obliczono na 27,5 miliarda euro, planowano sfinansować z trzech źródeł: 59% – z funduszy unijnych, 21% – ze środków publicznych z krajowego Funduszu Drogowego oraz 20% – z kapitału prywatnego pozyskanego w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego dla zbilansowania potrzeb finansowych. W programie opisano m.in. preferowany model finansowania wraz z podaniem jego zalet, następnie proponowany model zarządzania drogami. Podano nawet jak budować, a następnie eksploatować autostrady i drogi ekspresowe³⁶.

³⁴ Tamże, s. 123.

³⁵ „Na początku lat 1990-tych dwoma najpoważniejszymi barierami, utrudniającymi rozwój działalności gospodarczej był zły stan telekomunikacji i sieci drogowej. W pierwszym obszarze w ciągu ostatnich lat nastąpiła duża jakościowa poprawa. Nie nastąpiła natomiast jakościowa poprawa sieci drogowej. Wręcz przeciwnie, w stosunku do rosnących potrzeb – wyznaczanych liczbą samochodów osobowych i skalą przewozów towarowych – w tym obszarze nastąpiło pewne pogorszenie. Sieć dróg jest w Polsce wystarczająco gęsta, ale ich stan jest fatalny, a odsetek autostrad i dróg szybkiego ruchu w drogach ogółem jest najniższy w porównywalnych krajach Unii Europejskiej. Tymczasem czeka nas dalszy wzrost natężenia ruchu na drogach, spowodowany wzrostem liczby samochodów i wzrostem mobilności mieszkańców, odwiedzających oraz wzrostem potrzeb rozwijającej się gospodarki. Brak autostrad i dróg ekspresowych stanowi obecnie poważną barierę dla prowadzenia działalności gospodarczej i ogranicza możliwości wykorzystania przez Polskę atutu jej położenia geograficznego i potencjału siły roboczej. Począwszy od pierwszej połowy lat 1990-tych dokonywano, co kilka lat, radykalnych zmian systemu finansowania dróg, w tym autostrad, jednak, jak dotychczas żaden z nich nie utrwał się. Po 10 latach od chwili uruchomienia programu autostradowego posiadamy w eksploatacji zaledwie pół tysiąca kilometrów autostrad (z czego blisko połowę stanowią zmodernizowane odcinki autostrad wcześniej istniejących) oraz niepełna ćwierć tysiąca kilometrów dróg ekspresowych. Plany na rok 2005 przewidują ukończenie 122 km autostrad i 36 km dróg ekspresowych. W tym tempie zakończenie budowy planowanej sieci autostrad trwałoby 12 lat, a sieci dróg ekspresowych ponad 140 lat! W tej dziedzinie po latach zastoju potrzebny i możliwy jest przełom” – Program Platformy Obywatelskiej RP, *Państwo dla obywateli...*, s. 124.

³⁶ Tamże, s. 123–128.

Kolejną kwestią była kolej. Podkreślono tu konieczność modernizacji i rozwoju infrastruktury kolejowej³⁷. Zwrócono uwagę, że udział w przewozach zarówno towarowych, jak i pasażerskich systematycznie spadał na korzyść transportu samochodowego oraz lotniczego. Wszystko to w połączeniu ze złą sytuacją organizacyjną oraz finansową, zdaniem autorów programu, mogło przyczynić się do upadłości Spółki PKP Przewozy Regionalne. To z kolei mogło stworzyć zagrożenie dla innych firm grupy, szczególnie dla PKP Energetyka, PKP Cargo oraz PLK SA, które mogły stracić środki własne niezbędne do wykorzystania pomocy z funduszy UE³⁸.

Odnosnie do kwestii związanych z bezpieczeństwem energetycznym, cały rozdział szesnasty został poświęcony górnictwu. Zapowiadano modernizację tego sektora, mającą zwiększyć wydajność oraz efektywność wydobywania i poprawę jakości węgla, by zapewnić konkurencyjność węgla na rynku energetycznym. Planowano rozpocząć proces prywatyzacji górnictwa węgla kamiennego oraz dokonać restrukturyzacji kapitałowo-organizacyjnej, aby wydzielić kopalnie do prywatyzacji, restrukturyzacji lub likwidacji. Chciano podjąć działania w celu wyeliminowania patologii w obrocie węglem oraz wdrożyć rządowo-samorządowy program rewitalizacji gmin górniczych³⁹. W programie opisano, jak

³⁷ „Kolej jest zdolna zaspakajać potrzeby w zakresie przewozów masowych przy niskiej, w porównaniu transportem samochodowym i lotniczym, uciążliwości dla środowiska. Polityka transportowa UE przykładą duże znaczenie do rozwoju i modernizacji kolei. Komisja Europejska wymaga, by znaczna część funduszy spójności i strukturalnych przeznaczonych na transport była przeznaczana na infrastrukturę kolejową i inne formy transportu publicznego. Stosunkowo gęsta sieć linii kolejowych, jaką dysponuje Polska, nie jest należycie wykorzystana. Udział kolei w przewozach pasażerskich i towarowych systematycznie spada. Kolej przegrywa z samochodami, a już wkrótce odbierać jej będą pasażerów tanie połączenia lotnicze. Sytuacja organizacyjna i finansowa kolei jest przy tym dramatyczna. Spółce PKP Przewozy Regionalne grozi upadłość. Stwarza to zagrożenie dla innych firm Grupy, w szczególności PKP Energetyka, PKP Cargo i PLK SA, które mogą stanąć przed perspektywą braku środków własnych, koniecznych do wykorzystania pomocy z funduszy europejskich. Najogólniej mówiąc, są trzy generalne przyczyny tego stanu rzeczy. Po pierwsze, brak jest długofalowej polityki, określającej zaangażowanie państwa w utrzymanie i rozwój infrastruktury linii kolejowych. W efekcie wieloletnich zaniedbań w rozwoju i utrzymaniu linii, czasy przejazdu na większości odcinków są kompromitująco długie, co utrudnia kolei konkurencję, szczególnie w ruchu pasażerskim. Po drugie, brakuje określenia zadań władzy publicznej jako organizatora przewozów regionalnych, określenia roli kolei w tych przewozach i brak stabilnego wsparcia finansowego państwa na ten cel. Po trzecie wreszcie, za mało komercyjne i rynkowe jest zachowanie przedsiębiorstw kolejowych, które często nie potrafią lub nie chcą dostosować oferty do potrzeb klientów, pozbyć się niewykorzystanych zasobów i obniżyć kosztów funkcjonowania” – Program Platformy Obywatelskiej RP, *Państwo dla obywateli...*, s. 128–129.

³⁸ Tamże.

³⁹ Tamże, s. 161.

dostosować zdolności produkcyjne do możliwości popytu oraz wyliczono koszty dotychczasowego modelu ochrony górnictwa. Zaprezentowano, w jaki sposób przeprowadzić modernizację, aby odejść od rozwiązań naruszających zasady gospodarki rynkowej, tak żeby poprawa sytuacji finansowej przedsiębiorstw górniczych nie odbywała się kosztem całej gospodarki⁴⁰.

Trzeci dokument programowy PO RP, opublikowany w 2007 roku pt. „Polska Obywatelska. Podstawy programu politycznego Platformy Obywatelskiej RP”⁴¹, składa się z jedenastu rozdziałów⁴². W tym samym roku ukazał się również inny dokument programowy opublikowany przez Platformę, „Program PO. Polska zasługuje na cud gospodarczy. Platforma Obywatelska. By żyło się lepiej. Wszystkim!”⁴³, składający się z dwunastu rozdziałów⁴⁴. Koncepcje programowe zawarte w obu dokumentach praktycznie się od siebie nie różniły.

W dokumencie „Polska Obywatelska...” w rozdziale trzecim zaledwie wspomniano o bezpieczeństwie energetycznym, ale nie o infrastrukturze mającej je zapewnić⁴⁵. Podobnie w rozdziale czwartym. Tam również jeden z akapitów został poświęcony sektorowi energetycznemu. Sformułowania były dość

⁴⁰ Tamże, s. 161–166.

⁴¹ *Polska Obywatelska. Podstawy programu politycznego Platformy Obywatelskiej RP*, Warszawa 2007, s. 1–93.

⁴² Poszczególne rozdziały noszą nazwy: 1) Deklaracja ideowa, 2) Ustrój. Państwo. Obywatel. Samorząd, 3) Silna i bezpieczna Polska w Unii Europejskiej, 4) Zdrowe finanse, niskie podatki, nowoczesna gospodarka, 5) Własność, 6) Spójność i wzrost celami polskiej polityki regionalnej, 7) Rodzina – praca – solidarne społeczeństwo, 8) Narodowy Program Ochrony Zdrowia, 9) PO – pełna odpowiedzialność za polską wieś, 10) Bezcenny kapitał – sektor wiedzy, 11) Kultura narodowa, dziedzictwo, polityka kulturalna.

⁴³ Program PO, *Polska zasługuje na cud gospodarczy. Platforma Obywatelska. By żyło się lepiej. Wszystkim!*, Warszawa 2007, s. 1–88.

⁴⁴ Poszczególne rozdziały noszą nazwy: 1) Państwo silne, tanie i przyjazne, 2) Polska dbająca o wolność i bezpieczeństwo obywateli, 3) Polska silna, oparta na własności i sprawiedliwości, 4) Polska zdrowych finansów i niskich podatków. Nowoczesna gospodarka, 5) Polska zdrowa, 6) Polityka społeczna: rodzina, praca, solidarne społeczeństwo, 7) Bezcenny kapitał – sektor wiedzy, 8) Polska w Europie. Polityka regionalna, spójność i wzrost, 9) Polska w Europie. Odpowiedzialność za polską wieś, 10) Media elektroniczne – wyzwania cywilizacyjne, 11) Polska w Europie. Kultura narodowa, dziedzictwo, polityka kulturalna, 12) Silna i bezpieczna Polska w Unii Europejskiej.

⁴⁵ „Solidarność energetyczna. W debacie na temat przyszłości Europy Polska powinna stać się liderem w kreowaniu nowych pomysłów i inicjatyw służących dalszemu pogłębianiu integracji europejskiej. Przykładem takiej aktywności jest zgłoszona przez Platformę Obywatelską propozycja rozszerzenia traktatowej klauzuli solidarności europejskiej na bezpieczeństwo energetyczne, która znalazła szerokie wsparcie w Europie” – *Polska Obywatelska...*, s. 24.

ogólnikowe i nie odnosiły się do infrastruktury energetycznej⁴⁶. W dalszej części rozdziału czwartego znajdował się podrozdział poświęcony bezpieczeństwu energetycznemu. Wspomniano w nim m.in. o infrastrukturze transportu lądowego LNG i CNG⁴⁷.

W rozdziale szóstym zwrócono uwagę, że należało inwestować w infrastrukturę techniczną, szczególnie infrastrukturę komunikacyjną, która miała nie tylko lepiej skomunikować poszczególne części kraju, ale także włączyć państwo polskie w europejską sieć transportową, łączącą polskie miasta jako ośrodki rozwojowe. Należało także promować przyjazne środowisku systemy transportu, szczególnie komunikacji szynowej. Konieczne było przeprowadzenie modernizacji i dalsze rozwijanie transportu kolejowego, zarówno osób, jak i towarów. Planowano wybudować węzły przesiadkowe, mające być ważnym elementem działania na rzecz rozwoju miast oraz obszarów metropolitalnych. Wspomniano o rozbudowie lotnisk regionalnych, aby stworzyć system bezpośrednich połączeń międzyregionalnych. Planowano zwiększyć inwestycje w infrastrukturę telekomunikacyjną, szczególnie w rozpowszechnienie dostępności szerokopasmowego Internetu, w tym usług publicznych świadczonych za jego pomocą. Miało się

⁴⁶ „Sektor energetyczny. Proponowane działania w sektorze energetycznym będą prowadziły do szybkiego wzrostu konkurencji dla przedsiębiorstw kompleksu paliwowo-energetycznego, stymulacji rozwoju rynku i tym samym stworzenia warunków dla racjonalizowania kosztów i cen. W rezultacie uzyskamy szybki wzrost konkurencyjności całej gospodarki narodowej umożliwiającą zrównoważony rozwój Polski. Celami naszych działań w tej dziedzinie będą: wzrost roli efektywności energetycznej oraz wzrost roli rynku i konkurencji” – *Polska Obywatelska...*, s. 40; zob. też: Program PO, *Polska zasługuje na cud...*, s. 32.

⁴⁷ „Bezpieczeństwo energetyczne. Platforma Obywatelska proponuje zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego poprzez odwołanie się do własnych zasobów oraz zwiększenie konkurencji. Jest to możliwe poprzez zwiększenie dywersyfikacji źródeł energii z wykorzystaniem potencjału krajowego. Postulujemy między innymi odwrócenie procesu realizowanego przez rząd, polegającego na korporatyzowaniu (utrwalaniu sektorowości) kompleksu paliwowo-energetycznego, zwłaszcza poprzez konsolidację elektroenergetyki i brak liberalizacji gazownictwa. Proponujemy odejście od strategii kontynuacji technologicznej realizowanej przez rząd, zwłaszcza w elektroenergetyce i gazownictwie. Proponujemy wejście w bieżącym dziesięcioleciu w proces ewolucyjnego przeorientowania energetyki (kompleksu paliwowo-energetycznego) na coraz bardziej uniwersalizujące się (innowacyjne) technologie energetyczne (obejmujące rozproszoną energetykę odnawialną i w szczególności aeroenergetykę, kogenerację gazową, infrastrukturę dla samochodów hybrydowych, infrastrukturę transportu lądowego LNG i CNG), czyli technologie o dużej zdolności do szybkiej odpowiedzi na sygnały rynkowe (zmiany cen, kryzysy bilansowe), na black outy oraz na potrzeby ochrony środowiska (na ograniczenia w użytkowaniu środowiska), dające możliwość efektywnego zarządzania bezpieczeństwem energetycznym za pomocą mechanizmów rynkowych” – *Polska Obywatelska...*, s. 41; zob. też: Program PO, *Polska zasługuje na cud...*, s. 33.

to przyczynić do zwiększenia spójności terytorialnej kraju. Nie podano jednak żadnych konkretów⁴⁸.

Natomiast w dokumencie „Program PO...” w rozdziale dwunastym pojawił się zapis o dążeniu do solidarności energetycznej w ramach UE. Jednak nie wspomniano nic o infrastrukturze krytycznej, jak np. budowie nowych rurociągów do transportu ropy lub gazu⁴⁹.

Piąty dokument programowy Platformy wydany w 2011 roku, „Następny krok. Razem. Program wyborczy 2011”⁵⁰, składał się z czterech rozdziałów⁵¹ zawierających łącznie osiemnaście podrozdziałów⁵². Program był jednocześnie podsumowaniem dotychczasowego czteroletniego okresu sprawowania władzy w kraju przez PO RP w koalicji z PSL.

W drugim rozdziale mowa jest m.in. o polityce energetycznej. Zaznaczono, że PO RP będzie się starała głównie o dywersyfikację źródeł energii. Jednak nie wspomniano nic o infrastrukturze do jej przesyłania, jak ropociągi, gazociągi, naftoporty czy gazoporty. Mowa jest także o wydobyciu gazu łupkowego oraz o górnictwie, ale również bez podania konkretów⁵³.

Dopiero przy podsumowaniu dokonań rządu wspomniano o budowie gazoportu w Świnoujściu⁵⁴. Zaznaczono m.in., że początkowo roczna przepustowość

⁴⁸ *Polska Obywatelska...*, s. 52; zob. też: Program PO, *Polska zasługuje na cud...*, s. 56–58.

⁴⁹ „Solidarność energetyczna. W debacie na temat przyszłości Europy, Polska pod rządami Platformy Obywatelskiej stanie się liderem w kreowaniu nowych pomysłów i inicjatyw służących dalszemu pogłębianiu integracji europejskiej. Przykładem takiej aktywności jest zgłoszona przez nas propozycja rozszerzenia traktatowej klauzuli solidarności na bezpieczeństwo energetyczne, która znalazła szerokie wsparcie w Europie i została uwzględniona w projekcie nowego unijnego traktatu. Przygotujemy propozycje dot. jej uruchomienia. Będziemy aktywni w tworzeniu założeń wspólnej polityki energetycznej UE tak, aby zagwarantowane były w niej interesy naszego kraju” – Program PO, *Polska zasługuje na cud...*, s. 76.

⁵⁰ *Następny krok. Razem. Program wyborczy 2011*, Platforma Obywatelska, Warszawa 2011, s. 1–188.

⁵¹ Poszczególne rozdziały noszą nazwy: 1) Innowacyjność i kapitał społeczny, 2) Rodzina i bezpieczeństwo, 3) Wolny obywatel i efektywne państwo, 4) Stabilna gospodarka.

⁵² Poszczególne podrozdziały noszą nazwy: 1) Edukacja od przedszkola do pracy zawodowej, 2) „Od pomysłu do przemysłu” – kultura innowacyjnej przedsiębiorczości, 3) Kultura, 4) Polska cyfrowa, 5) Kapitał społeczny, 6) Bezpieczeństwo energetyczne i środowiskowe, 7) Bezpieczeństwo strategiczne i obronność, 8) Polityka zagraniczna, 9) Rodzina, 10) Zdrowie, 11) Sport, 12) Sprawne państwo, 13) Rozwój regionalny, 14) Infrastruktura, 15) Bezpieczne pieniądze, 16) Emerytury i rynek pracy, 17) Rolnictwo, 18) Czyste środowisko.

⁵³ *Następny krok. Razem. Program...*, s. 74–75.

⁵⁴ Jak napisano w programie PO: „Budujemy gazoport w Świnoujściu. Dzięki tej inwestycji skroplony gaz (LNG) będzie mógł być dostarczany do Polski drogą morską. Początkowo roczna

terminalu będzie wynosić 5 mld m³, co stanowi około 1/3 rocznego zapotrzebowania na gaz. Dostawy skroplonego gazu będą pochodzić z Kataru. Zgodnie z umową rocznie ma być dostarczane 1,5 mld m³ gazu LNG. Było to pierwsze nawiązanie do konkretnej infrastruktury krytycznej ze wszystkich dotychczas przeanalizowanych programów Platformy⁵⁵. Z kolei inną formę dywersyfikacji źródeł energii miałyby zapewnić elektrownia atomowa. Jednak poza zaznaczeniem, że zlikwidowano wszelkie bariery legislacyjne, nie podano żadnych konkretów co do jej budowy, jak lokalizacja, planowany termin rozpoczęcia prac itp.⁵⁶

W dalszej części programu pojawia się więcej konkretów odnośnie do infrastruktury krytycznej w kontekście bezpieczeństwa energetycznego. Poinformowano o rozbudowie pojemności magazynów na gaz m.in. w Wierzchowicach, Mogilnie, Husowie oraz Kosakowie. Ponadto podkreślono, że w 2009 roku do eksploatacji oddano magazyn w Daszewie, a w roku 2011 w Strachocinie. Z kolei w 2010 roku zakończono budowę zbiornika w Bonikowie. Pojawiła się też informacja o rozbudowie sieci przesyłowych gazu ziemnego. W ramach tych inwestycji wybudowano nowy gazociąg Włocławek–Gdynia, a w następnej kolejności ma powstać gazociąg na odcinku Jeleniów–Dziwiszów. W trakcie budowy znajdowało się także nowe połączenie gazowe z Czechami w rejonie Cieszyna oraz rozbudowywano istniejący interkonektor z Niemcami w Lasowie. Te dwie ostatnie inwestycje miały doprowadzić do połączenia północnej części kraju, w której ma powstać gazoport, z południem Polski oraz Europą Zachodnią. Ponadto wynegocjowano długoterminową umowę na dostawy gazu z Rosji, wielkości 10 mld m³ gazu rocznie. Jak zaznaczono, dostawy te, wraz z dostawami z pozostałych źródeł, są wystarczające do zaspokojenia potrzeb zarówno sektora przemysłowego, jak i zwykłych mieszkańców⁵⁷. Odnośnie do inwestycji w infrastrukturę energetyczną zaznaczono, że w trakcie budowy znajduje się kopalnia

przepustowość terminalu będzie wynosić 5 mld m³, co stanowi około 1/3 rocznego zapotrzebowania na gaz. Plan budowy został przygotowany w 2008 roku, a w 2009 roku przyjęto ustawę umożliwiającą sprawne rozpoczęcie budowy. Wydane zostały już wszystkie pozwolenia na budowę oraz decyzje środowiskowe. Budowa rozpoczęła się we wrześniu 2010 roku, a zakończy się w 2014 roku. Aby zapewnić efektywne funkcjonowanie gazoportu, już w czerwcu 2009 roku rząd podpisał umowę z Katarom na dostawy skroplonego gazu. Umowa przewidująca dostarczenie 1,5 mld m³ gazu LNG rocznie będzie obowiązywać od 2014 do 2034 roku” – *Następny krok. Razem. Program...*, s. 75–76.

⁵⁵ Tamże, s. 75–76.

⁵⁶ Tamże, s. 76.

⁵⁷ Tamże, s. 77–78.

gazu ziemnego oraz ropy naftowej w rejonie Lubiatów–Międzychód–Grotów, a także nowy blok energetyczny w Belchatowie⁵⁸. W programie podano także informację, że za zgodą i przy wsparciu UE Polska wprowadziła swojego operatora do polskiego odcinka rurociągu jamalskiego. Jednocześnie nasz kraj podjął w Unii działania mające doprowadzić do tworzenia alternatywnych, europejskich kanałów przesyłu energii⁵⁹.

W części programu poświęconej planom na następną kadencję zapowiedziano dokończenie budowy terminalu LNG w Świnoujściu, kontynuowanie programu energetyki jądrowej, a także dalszą rozbudowę magazynów gazowych oraz sieci przesyłowych. Planowano, że do 2015 roku całkowita pojemność magazynów gazowych zostanie zwiększona z 1,66 mld m³ (stan na 2011 r.) do 3 mld m³, natomiast długość gazociągów miała się zwiększyć o 1000 km. Planowano także zająć się wydobywaniem gazu łupkowego⁶⁰. Zapowiadano zreformowanie sektora energetycznego na trzy sposoby. Planowano zwiększyć jego efektywność, zdywersyfikować źródła i przesył energii oraz paliw, a także rozwijać energooszczędne i niskoemisyjne technologie⁶¹. Zapowiadano zmodernizowanie połączenia gazowego ze Słowacją oraz budowę nowego połączenia z Litwą. Zaplanowano, że do 2015 roku Polska podwoi możliwości importowe oraz potroi możliwości eksportowe⁶². Zapowiedziano także rozwój odnawialnych źródeł energii. Planowano wspierać energetykę rozproszoną: małe źródła wiatrowe, fotowoltaikę, pompy ciepła, urządzenia magazynujące energię. Zapowiedziano także kontynuację badań nad możliwością podziemnego zgazowania węgla oraz tzw. wychwytu i magazynowania CO₂⁶³.

Odnosnie do infrastruktury transportowej i komunikacyjnej w trzecim rozdziale zapowiedziano, że dzięki funduszom unijnym na lata 2007–2013 zostanie wybudowanych 5964 km dróg powiatowych i gminnych, 18 205 km nowej sieci kanalizacyjnej oraz przebudowanych 411 oczyszczalni ścieków⁶⁴. W rozdziale czwartym mowa jest też o budowie sieci transportowych i komunikacyjnych.

⁵⁸ Tamże, s. 77.

⁵⁹ Tamże, s. 78.

⁶⁰ Tamże, s. 78–79.

⁶¹ Tamże, s. 79.

⁶² Tamże.

⁶³ Tamże, s. 80.

⁶⁴ Tamże, s. 151.

Zaznaczono, że w ciągu czterech lat oddano do użytku 1343 km dróg krajowych, w tym 220 km autostrad, 430 km dróg ekspresowych, 146 km obwodnic miast oraz około 550 km nowoczesnych dróg po różnego rodzaju przebudowach. Ponadto wyremontowano 1450 km linii kolejowych, a dalszych 2000 km pozostaje w remoncie. Jednocześnie prowadzone były remonty i modernizacje dworców kolejowych. Zaznaczono, że do 2015 roku miało zostać zmodernizowanych 70 dworców kolejowych. Modernizowano także porty lotnicze, aby dostosować je do większego natężenia ruchu. Inwestycje prowadzone były w ośmiu portach lotniczych należących do Transeuropejskiej Sieci Transportowej – w Warszawie, Poznaniu, Gdańsku, Wrocławiu, Katowicach, Krakowie, Rzeszowie oraz w Szczecinie. Ponadto w budowie były nowe porty lotnicze w Świdniku pod Lublinem oraz Modlinie koło Warszawy⁶⁵.

Zapowiedziano dokończenie realizacji Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015. Chodziło m.in. o budowę autostrad A1, A2, A4 oraz A8. Linie kolejowe miały zostać dostosowane do prędkości 120 i 160 km/h, co miało pozwolić na konkurowanie z samochodowym transportem osobowym i towarowym. Planowano remont dalszych 200 dworców kolejowych. Planowano także modernizację terminali pasażerskich na lotniskach, aby zwiększyć ich przepustowość. Lotniska miały zostać lepiej skomunikowane z drogami oraz liniami kolejowymi⁶⁶.

Ostatni, szósty dokument programowy Platformy z 2 października 2016 roku pt. „Polska Obywatelska 2.0. Deklaracja programowa Platformy Obywatelskiej”⁶⁷ składa się z sześciu rozdziałów⁶⁸. Program, w przeciwieństwie do poprzedniego, został napisany dość ogólnikowo i nie zawiera informacji odnoszących się do bezpieczeństwa energetycznego. Co do infrastruktury krytycznej, w piątym rozdziale pobieżnie wspomniano o systemach transportowych i komunikacyjnych. W porównaniu z poprzednimi programami pierwszy raz wspomniano o transporcie wodnym. Zapisano m.in., że należy zainwestować w nowy stopień wodny na Wiśle poniżej Włocławka oraz w wybudowanie portu multimodalnego w rejonie Bydgoszczy, łączącego transport wodny, kolejowy

⁶⁵ Tamże, s. 153–158.

⁶⁶ Tamże, s. 158–159.

⁶⁷ *Polska Obywatelska 2.0. Deklaracja programowa Platformy Obywatelskiej*, Warszawa 2016, s. 1–60.

⁶⁸ Poszczególne rozdziały noszą nazwy: 1) Wartości, 2) Polska, Europa, świat, 3) Przyszłość, 4) Sprawne państwo bliżej ludzi, 5) Lepsze życie, 6) Obywatel i solidarność społeczna.

i drogowy, działającego w ścisłym powiązaniu z portem morskim w Gdańsku, co zwiększyłyby wymianę transportową w tych regionach. Wspomniano także o konieczności dalszej budowy dróg samochodowych i modernizacji linii kolejowych, jednak bez podania konkretów⁶⁹.

Uwagi końcowe

Analizując poszczególne programy PO RP, można zauważyć, że najwięcej miejsca kwestiom związanym z infrastrukturą krytyczną, zwłaszcza w odniesieniu do bezpieczeństwa energetycznego, poświęcono w programach „Państwo dla obywateli. Plan rządu 2005–2009” oraz „Następny krok. Razem. Program wyborczy 2011”.

W pierwszym z wymienionych dokumentów programowych zawarto dość szczegółową diagnozę stanu państwa polskiego oraz zaproponowano rozwiązania usprawniające jego działanie. Odnosząc się do infrastruktury krytycznej, duży nacisk położono na kwestie związane z bezpieczeństwem energetycznym, jak konieczność dywersyfikacji źródeł energii, oraz modernizację i prywatyzację źródeł krajowych w celu ograniczenia rosnących kosztów (m.in. nierentownych kopalń) oraz zwiększenia wydajności i efektywności wydobywania wraz z poprawą jakości węgla. Dzięki dywersyfikacji źródeł energii Polska mogłaby ponadto być mniej narażona na presję ze strony państw eksportujących energię, np. Rosji. Zwrócono także uwagę na konieczność rozwoju i modernizacji infrastruktury transportowej (towarowej i pasażerskiej), zwłaszcza na lądzie – co uznano za jeden z priorytetów, gdyż założono, że dobra infrastruktura transportowa przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności poszczególnych obszarów, a co za tym idzie, przyciągnie zagranicznych inwestorów, oraz infrastruktury telekomunikacyjnej. Przedstawiony program był bardzo szczegółowy, gdyż w tym czasie Platforma – zgodnie z ówczesnymi sondażami poparcia społecznego – spodziewała się zwycięstwa w wyborach parlamentarnych, w wyniku czego przygotowywała się do sprawowania władzy w państwie. Wydaje się, że przedstawiając obszerny program, chciała uchodzić za ugrupowanie dobrze przygotowane i odpowiedzialnie podchodzące do sprawowania władzy.

Natomiast w drugim wymienionym dokumencie, obok planów na przyszłość, dużo miejsca poświęcono już zrealizowanym projektom oraz omówiono te, które pozostawały w trakcie realizacji, z okresu pierwszych czterech lat

⁶⁹ *Polska Obywatelska 2.0...*, s. 47.

sprawowania władzy w Polsce (lata 2007–2011) w koalicji z PSL. Poprzez przedstawienie już zrealizowanych lub będących w trakcie realizacji inwestycji chciano m.in. podkreślić, że politycy Platformy poważnie traktują swoje zobowiązania programowe. W dokumencie zwrócono uwagę na kwestie związane z bezpieczeństwem energetycznym, zwłaszcza pod kątem dywersyfikacji źródeł energii. Pisząc o dywersyfikacji, omówiono również zalety płynące z budowanego gazoportu w Świnoujściu. Wspomniano także o sukcesach w realizacji obiektów służących do magazynowania oraz przesyłu paliw. W programie zwrócono także uwagę na kwestie związane z infrastrukturą transportową i komunikacyjną.

Należy zaznaczyć, że Platforma, oprócz kwestii związanych z infrastrukturą krytyczną w odniesieniu do bezpieczeństwa energetycznego, dużo miejsca poświęciła infrastrukturze transportowej i komunikacyjnej, zwłaszcza lądowej. Ponadto, zwracając uwagę na odnawialne źródła energii, wykazała się również troską o środowisko. Warto zaznaczyć, że inwestycje przeprowadzane przez Rząd PO RP i PSL odnośnie do bezpieczeństwa energetycznego były planowane do realizacji we wszystkich trzech horyzontach czasowych: krótkim, średnim oraz długim.

Badając kwestie związane z infrastrukturą krytyczną w poszczególnych dokumentach programowych, zwłaszcza z lat 2005 oraz 2011, a także analizując, jakie inwestycje uległy sfinalizowaniu lub były w trakcie realizacji – co zaznaczono w programie z 2011 roku – można stwierdzić, że politycy Platformy zdają sobie sprawę ze znaczenia infrastruktury krytycznej oraz z dobrze prowadzonej polityki bezpieczeństwa energetycznego, mającej zagwarantować m.in. niezależność energetyczną, co z pewnością pozytywnie wpłynie na prawidłowy rozwój kraju.

Bibliografia

Źródła drukowane

Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne, Dz.U. 1997, nr 54, poz. 348.

Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, Dz.U. 2007, nr 89, poz. 590.

Programy partii politycznych

Następny krok. Razem. Program wyborczy 2011, Platforma Obywatelska, Warszawa 2011.

Polska Obywatelska 2.0. Deklaracja programowa Platformy Obywatelskiej, Warszawa 2016.

Polska Obywatelska. Podstawy programu politycznego Platformy Obywatelskiej RP, Warszawa 2007.

Program Platformy Obywatelskiej, *Nasz program. Normalni Ludzie. Normalne Państwo*, Warszawa 2001.

Program Platformy Obywatelskiej RP, *Państwo dla obywateli. Plan rządu 2005–2009*, Instytut Państwa i Administracji, Warszawa 2005.

Program PO, *Polska zasługuje na cud gospodarczy. Platforma Obywatelska. By żyło się lepiej. Wszystkim!*, Warszawa 2007.

Leksykony

Kunikowski J., Turek A., *Bezpieczeństwo i dyplomacja. Słownik terminów*, Warszawa 2011.

Leksykon bezpieczeństwa wewnętrznego, red. W. Fehler, J. Piątek, R. Podgórzanska, Szczecin 2017.

Opracowania

Bezpieczeństwo międzynarodowe teoria i praktyka, red. K. Żukrowska, M. Grącik, Warszawa 2006.

Bezpieczeństwo Polski. Historia i współczesność, red. L. Antonowicz, T. Guz, M.R. Pałubka, Lublin 2010.

Bojarski W., *Bezpieczeństwo energetyczne*, „Wokół Energetyki” 2004, nr 3.

Chmielewski A., *Bezpieczeństwo energetyczne państwa. Geopolityczne uwarunkowania*, Warszawa 2009.

Domagała M., *Bezpieczeństwo energetyczne. Aspekty administracyjno-prawne*, Lublin 2008.

Dziembowski Z., *Infrastruktura jako kategoria ekonomiczna*, „Ekonomista” 1985, nr 4–5.

Kopaliński W., *Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*, Warszawa 1989.

Koziej S., *Bezpieczeństwo: istota, podstawowe kategorie i historyczna ewolucja*, „Bezpieczeństwo Narodowe” 2011, nr 18.

Młynarski T., *Bezpieczeństwo energetyczne w pierwszej dekadzie XXI wieku. Mozaika interesów i geostrategii*, Kraków 2011.

Migalski M., Wojtasik W., Mazur M., *Polski system partyjny*, Warszawa 2006.

Miszczyński M., *Ograniczenia energetyczne a rozwój gospodarczy*, Łódź 2001.

Soroka P., *Bezpieczeństwo energetyczne: między teorią a praktyką*, Warszawa 2015.

Wielowymiarowy charakter współczesnego bezpieczeństwa, red. M. Cupryjak, Z. Kozak, J. Pilżys, Szczecin 2015.

Współczesne partie i systemy partyjne. Zagadnienia teorii i praktyki politycznej, red. W. Sokół, M. Żmigrodzki, Lublin 2003.

Zarządzanie logistyczne w sytuacjach kryzysowych. Historia – teraźniejszość – przyszłość, red. M. Cupryjak, J. Pilżys, Szczecin 2013.

Źródła internetowe

Oficjalna strona Państwowej Komisji Wyborczej, www.pkw.gov.pl.

Oficjalna strona Platformy Obywatelskiej, www.platforma.org.

ABSTRAKT

Infrastruktura krytyczna to systemy oraz wchodzące w ich skład powiązane ze sobą funkcjonalnie obiekty, w tym obiekty budowlane, urządzenia, instalacje, usługi kluczowe dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorców. Infrastruktura krytyczna obejmuje systemy: zaopatrzenia w energię i paliwa; łączności i sieci teleinformatycznych; finansowe; zaopatrzenia w żywność i wodę; ochrony zdrowia; transportowe i komunikacyjne; ratownicze; zapewniające ciągłość działania administracji publicznej; produkcji, składowania, przechowywania i stosowania substancji chemicznych i promieniotwórczych, w tym rurociągi substancji niebezpiecznych⁷⁰.

W artykule przeanalizowano, czy kwestie związane z infrastrukturą krytyczną pojawiły się w ogólnopolskich programach Platformy Obywatelskiej Rzeczypospolitej Polskiej w wyborach do Sejmu i Senatu RP. Główny nacisk położono na kwestie związane z bezpieczeństwem energetycznym, będącym jednym z najważniejszych elementów infrastruktury krytycznej. Platforma powstała w 2001 r., przed wyborami parlamentarnymi. W kadencjach parlamentarnych z lat 2001–2005 oraz 2005–2007 była największym ugrupowaniem opozycyjnym, a podczas kadencji z lat 2007–2011 i 2011–2015 sprawowała władzę w kraju wspólnie z PSL. Z powyższych informacji wynika, że od wyborów parlamentarnych z 2007 r. ugrupowanie to – wraz z koalicjantem – miało realny wpływ na funkcjonowanie III Rzeczypospolitej. Dlatego postanowiono przeanalizować, czy wspomniana partia zwróciła w swoich programach uwagę na tak istotną sprawę dla prawidłowego funkcjonowania państwa, jaką jest infrastruktura krytyczna.

**THE CRITICAL INFRASTRUCTURE IN THE PROGRAMMES
OF THE CIVIC PLATFORM (CP, POLISH: PO)
OF THE REPUBLIC OF POLAND****ABSTRACT**

Critical infrastructure is a set of systems that consist of interrelated functional facilities such as buildings, various devices, installations and key services for the national security and citizens, and the services that guarantee an efficient functioning of public administration, institutions and companies. The systems of critical infrastructure include the system that provides energy and fuels; the one of communications and telecommunications networks; the financial one; the one that provides food and water; health service; transport; rescue services; the services that guarantee the continuity of public administration;

⁷⁰ P. Chrobak, *Infrastruktura krytyczna*, w: *Leksykon bezpieczeństwa wewnętrznego...*, s. 231–232.

production; storing, preservation and using chemical and radioactive substances, including pipelines of dangerous substances.

The article is an attempt to answer the question whether the issues concerning critical infrastructure appeared in the programmes of the Civic Platform during the elections to both the Chambers of the Polish Parliament. The main emphasis has been put on energetic security, which is one of the most important elements of critical infrastructure. The Civic Platform was created in 2001 before the parliamentary elections. During the parliamentary terms of 2001–2005 and 2005–2007 it was the biggest opposition party, and during the terms of 2007–2011 and 2011–2015 it was in power together with the Polish Peasants' Party (Polish: PSL). It means that since the 2007 elections the Civic Platform (together with PSL) had a real influence on the functioning of the Third Republic of Poland. That is why the author of the article decided to analyse whether the Civic Platform had included critical infrastructure – a thing essential for a proper functioning of the State – in its programmes.