

UNIwersytet Technologiczno-Humanistyczny
im. Kazimierza Pułaskiego w Radomiu
Wydział Nauk Ekonomicznych i Prawnych

mgr Zdzisław Wojdygowski

Ekonomiczne aspekty rozwoju
infrastruktury kolejowej w Polsce

Autoreferat rozprawy doktorskiej

Promotor:
dr hab. Tadeusz Dyr, prof. UTH
Promotor pomocniczy:
dr Paweł Kozubek

Radom 2017

Spis treści

| | |
|--|----|
| 1. Plan pracy..... | 3 |
| 2. Uzasadnienie wyboru tematu | 5 |
| 3. Cel, teza i hipotezy badawcze | 6 |
| 4. Metody badawcze..... | 7 |
| 5. Struktura pracy | 8 |
| 6. Wyniki badań | 10 |
| 7. Bibliografia..... | 14 |

1. Plan pracy

| | |
|---|------------|
| WSTĘP | 5 |
| ROZDZIAŁ 1 | |
| INFRASTRUKTURA TRANSPORTU JAKO CZYNNIK WZROSTU | |
| GOSPODARCZEGO | 11 |
| 1.1. Pojęcie i rodzaje infrastruktury transportu | 11 |
| 1.1.1. Istota infrastruktury transportu..... | 11 |
| 1.1.2. Podział infrastruktury transportu..... | 18 |
| 1.2. Funkcje i cechy infrastruktury transportu..... | 23 |
| 1.2.1. Infrastruktura transportu jako dobro publiczne | 23 |
| 1.2.2. Funkcje infrastruktury transportu jako dobra publicznego | 26 |
| 1.2.3. Cechy specyficzne infrastruktury transportu..... | 28 |
| 1.3. Rola i znaczenie infrastruktury transportu w rozwoju gospodarczym | 35 |
| 1.3.1. Infrastruktura w modelach rozwoju gospodarczego | 35 |
| 1.3.3. Rozwój gospodarczy państwa a polityka transportowa | 47 |
| 1.3.4. Idea zrównoważonego rozwoju w polityce transportowej Unii Europejskiej..... | 54 |
| ROZDZIAŁ 2 | |
| OCENA STANU I POZIOMU ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTU | |
| KOLEJOWEGO W POLSCE | 65 |
| 2.1. Infrastruktura transportu kolejowego i jej zakres rzeczowy | 65 |
| 2.2. Ocena poziomu rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce | 70 |
| 2.2.1. Powstanie i rozwój kolei na ziemiach polskich..... | 70 |
| 2.2.2. Długość linii kolejowych | 73 |
| 2.2.3. Gęstość linii kolejowych | 78 |
| 2.2.4. Zróżnicowanie poziomu rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce | 82 |
| 2.3. Ocena stanu technicznego infrastruktury kolejowej w Polsce..... | 85 |
| 2.3.1. Struktura linii kolejowych według prędkości..... | 85 |
| 2.3.2. Struktura linii kolejowych według dopuszczalnych nacisków na oś | 87 |
| 2.3.3. Ocena jakościowa stanu technicznego infrastruktury kolejowej..... | 88 |
| 2.4. Ocena wykorzystania infrastruktury kolejowej..... | 92 |
| 2.4.1. Wykorzystanie infrastruktury w przewozach pasażerskich | 92 |
| 2.4.2. Wykorzystanie infrastruktury w przewozach ładunków | 97 |
| ROZDZIAŁ 3 | |
| PROGRAMY I STRATEGIE ROZWOJU INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ POLSKI | |
| I ICH OCENA | 103 |
| 3.1. Istota strategii i programów rozwoju..... | 103 |
| 3.2. Rozwój infrastruktury kolejowej w strategiach UE | 110 |

| | | |
|---|---|------------|
| 3.2.1. | Identyfikacja programów i strategii UE | 110 |
| 3.2.2. | Infrastruktura transportu kolejowego w europejskiej polityce transportowej | 118 |
| 3.2.3. | Programy rozwoju sieci TEN-T | 123 |
| 3.3. | Programy i strategie infrastruktury transportu w Polsce..... | 129 |
| 3.3.1. | Identyfikacja programów i strategii rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce | 129 |
| 3.3.2. | Infrastruktura w polityce transportowej | 133 |
| 3.3.3. | Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju..... | 138 |
| 3.3.4. | Strategia rozwoju infrastruktury transportu | 143 |
| 3.4. | Programowanie rozwoju infrastruktury kolejowej | 146 |
| 3.4.1. | Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r. | 146 |
| 3.4.2. | Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych | 151 |
| 3.4.3. | Analiza Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych | 155 |
| ROZDZIAŁ 4 | | |
| SYSTEM FINANSOWANIA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ POLSKI I JEGO | | |
| MANKAMENTY | | |
| | | 173 |
| 4.1. | System finansowania infrastruktury kolejowej w UE | 173 |
| 4.1.1. | Finansowanie infrastruktury kolejowej w Niemczech | 174 |
| 4.1.2. | Finansowanie infrastruktury kolejowej we Francji | 176 |
| 4.1.3. | Finansowanie infrastruktury kolejowej w Wielkiej Brytanii | 179 |
| 4.1.4. | Finansowanie infrastruktury kolejowej w Hiszpanii..... | 182 |
| 4.1.5. | Finansowanie infrastruktury kolejowej w Szwecji | 184 |
| 4.1.6. | Finansowanie infrastruktury kolejowej w Austrii | 185 |
| 4.1.7. | Finansowanie infrastruktury kolejowej w Chorwacji | 187 |
| 4.2. | System finansowania infrastruktury kolejowej w Polsce | 188 |
| 4.2.1. | Źródła finansowania infrastruktury kolejowej w Polsce | 190 |
| 4.3. | Skuteczność wykorzystania środków finansowych na rozwój infrastruktury kolejowej | 202 |
| 4.4. | Mankamenty systemu finansowania infrastruktury kolejowej w Polsce..... | 206 |
| ROZDZIAŁ 5 | | |
| ORGANIZACJA PROCESÓW PRZYGOTOWANIA I REALIZACJI INWESTYCJI | | |
| INFRASTRUKTURALNYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM W POLSCE..... | | |
| | | 219 |
| 5.1. | System zarządzania procesami przygotowania inwestycji infrastrukturalnych w transporcie kolejowym w Polsce | 219 |
| 5.2. | System zarządzania procesami realizacji inwestycji infrastrukturalnych w transporcie kolejowym w Polsce | 249 |
| 5.3. | Identyfikacja organizacyjnych barier rozwoju infrastruktury kolejowej..... | 260 |
| ZAKOŃCZENIE | | |
| | | 278 |
| BIBLIOGRAFIA | | |
| | | 282 |

2. Uzasadnienie wyboru tematu

Dobrze rozwinięta infrastruktura ekonomiczna istotnym czynnikiem determinującym wzrost gospodarczy i zrównoważony rozwój regionów. Jednym z jej głównych składników jest infrastruktura transportowa, w tym kolejowa.

Wieloletni okres poprzedzający transformację ustrojową i ekonomiczną w Polsce charakteryzował się trwałym, niedostatecznym w stosunku do potrzeb poziomem nakładów inwestycyjnych przeznaczanych na rozwój infrastruktury kolejowej. Stosowane wówczas zasady finansowania inwestycji infrastrukturalnych nie gwarantowały wystarczających środków na budowę nowej infrastruktury oraz na utrzymanie i remonty istniejących obiektów. W konsekwencji postępowała dekapitalizacja techniczna i ekonomiczna infrastruktury, stwarzając bariery w zaspokajaniu istniejących potrzeb przewozowych.

Transformacja gospodarcza nie rozwiązała istniejących problemów. Od początku lat 90. XX w. stosowano niekonsekwentne, a niekiedy wręcz sprzeczne podejścia do rozwoju infrastruktury kolejowej. Realizowana polityka transportowa na uprzywilejowanej pozycji stawiała rozwój transportu drogowego. Niewystarczające środki finansowe uniemożliwiły wdrożenie skutecznego programu rozwoju kolei. Szereg programów i strategii, ze względu na zbyt optymistyczne oczekiwania, błędne założenia i brak możliwości finansowania, w ogóle nie było realizowane. W praktyce dopiero po akcesji Polski do UE zauważalny jest powrót do praktyki programowania strategicznego, jednak nadal brakuje kompleksowej wizji i strategii rozwoju systemu transportowego.

W wyniku wspomnianych nieprawidłowości, łączna długość eksploatowanych linii kolejowych uległa zmniejszeniu o ponad 5 tys. km, tj. o 23%. Obecnie prawie 30% linii kolejowych w Polsce jest w stanie kwalifikującym się do wymiany. Na niemal połowie wszystkich linii dopuszczalna prędkość nie przekracza 60 km/h, a tylko na 21,9% linii pociągi mogą kursować z prędkością 120 km/h lub wyższą. Prędkość 200 km/h dozwolona jest wyłącznie na niektórych odcinkach Centralnej Magistrali Kolejowej, stanowiących zaledwie 0,7% całej sieci kolejowej.

Konieczność poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej wynika nie tylko z uwarunkowań ekonomicznych, ale także z umów międzynarodowych. Przystępując do Unii Europejskiej, Polska zobowiązała się do przystosowania głównych linii kolejowych do standardów europejskich. Konieczność modernizacji tych linii wynika również z podpisanych przez rząd polski umów – Europejskiej Umowy o Głównych Międzynarodowych Liniach Kolejowych (AGC) i Europejskiej Umowy o Ważniejszych Międzynarodowych Liniach Transportu Kombinowanego i Obiektach Towarzyszących (AGTC).

Szansę na poprawę stanu infrastruktury kolejowej stwarzają możliwe do pozyskania środki unijne. Istotnym obszarem wsparcia z funduszy UE są kolejowe inwestycje infrastrukturalne. Inwestycje te stanowią zarówno popytowy, jak i podażowy bodziec wzrostu gospodarczego, przyczyniający się do rozwoju gospodarczego, poprawy konkurencyjności regionów i obszarów zurbanizowanych. W przypadku inwestycji infrastrukturalnych, szczególne znaczenie ma ciągłość, stabilność, jakość i terminowość ich realizacji. Przy obecnych możliwościach realizacyjnych PKP PLK S.A., w perspektywie finansowej 2014–2020 istnieje duże ryzyko kolejnego niewykorzystania w pełni środków z funduszy Unii Europejskiej.

Wzrost dostępności środków z funduszy Unii Europejskiej nie spowodował w większości przypadków ani zadawalającego tempa realizacji inwestycji infrastrukturalnych, ani eliminacji przeszkód stojących na drodze do przewyciężenia barier w tym zakresie. Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie funduszy unijnych w Polsce nie były w stanie zagwarantować wykorzystania przyznanych środków, a podjęte przez rząd próby ich przeznaczenia na rozwój infrastruktury drogowej nie zostały zaakceptowane przez Komisję Europejską. W konsekwencji nie został zrealizowany zakładany program rzeczowy, ani nie zostały wykorzystane środki zaplanowane w programach operacyjnych.

Niewłaściwy system zarządzania procesami przygotowania inwestycji infrastrukturalnych, jak również system zarządzania procesami ich realizacji spowalnia rozwój infrastruktury kolejowej. Problem niedocenienia fazy przedinwestycyjnej w całości procesu inwestycyjnego jest wciąż aktualny w Polsce, ze względu na powtarzające się błędy i uchybienia. Stąd usprawnienie procesu zarządzania w przypadku dużych inwestycji infrastrukturalnych, powinno stanowić przedmiot dalszych badań i analiz.

3. Cel, teza i hipotezy badawcze

Uwzględniając przedstawione przesłanki, jako zasadniczy cel pracy przyjęto identyfikację ekonomicznych i organizacyjnych barier rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce oraz wskazanie rozwiązań umożliwiających ich przewyciężanie. Celowi głównemu podporządkowano następujące cele szczegółowe:

- ocena stanu i poziomu rozwoju infrastruktury kolejowej, jako czynnika determinującego popyt na usługi kolei w przewozach pasażerskich i towarowych,
- ocena zależności pomiędzy rozwojem infrastruktury kolejowej a czynnikami determinującymi realizację celów europejskiej polityki transportowej,

- ocena wpływu inwestycji w infrastrukturę kolejową na możliwości wdrażania innowacyjnych usług w przewozach pasażerskich i towarowych,
- ocena czynników determinujących realizację i finansowanie kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w Polsce.

Przeprowadzone studia literaturowe oraz badania empiryczne pozwoliły na sformułowanie i udowodnienie następującej tezy:

Istniejące ekonomiczne i organizacyjne bariery realizacji inwestycji infrastrukturalnych w transporcie kolejowym prowadzą do marginalizacji kolei w rynku przewozów pasażerskich i towarowych, negatywnie wpływając na wzrost gospodarczy oraz urzeczywistnianie idei zrównoważonego rozwoju.

Do zweryfikowania sformułowanej tezy przyjęto następujące hipotezy badawcze:

1. Zły stan infrastruktury kolejowej jest czynnikiem ograniczającym popyt na usługi kolei w przewozach pasażerskich i towarowych.
2. Poziom rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce negatywnie wpływa na osiągnięcie celów europejskiej polityki transportowej oraz strategii zrównoważonego rozwoju.
3. Inwestycje w infrastrukturę kolejową, w szczególności umożliwiające wdrażanie innowacyjnych usług, sprzyjają poprawie konkurencyjności kolei na rynku transportowym.
4. Do głównych barier ograniczających tempo i poziom rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce należą:
 - brak spójności w programowaniu i planowaniu inwestycji infrastrukturalnych w transporcie kolejowym,
 - istniejący system finansowania kolejowych inwestycji infrastrukturalnych,
 - niedostosowanie systemu organizacji przygotowania i realizacji projektów do specyfiki kolejowych inwestycji infrastrukturalnych.

Przyjęty cel pracy oraz sformułowana teza i hipotezy determinują jej układ. Treści ujęte w rozprawie służą rozwinięciu i uzasadnieniu przyjętej tezy.

4. Metody badawcze

Dla udowodnienia przedstawionych hipotez badawczych oraz osiągnięcia założonych celów pracy wykorzystano różne metody badań ekonomicznych, prowadzonych w nurcie ekonomii pozytywnej, a w szczególności:

- Metodę krytycznej analizy literatury, pozwalającą na ocenę stanu wiedzy w zakresie istoty infrastruktury oraz inwestycji infrastrukturalnych i ich wpływu na wzrost gospodarczy.
- Metody badań statystycznych, umożliwiające ilościową analizę stanu i struktury infrastruktury kolejowej, nakładów na infrastrukturę oraz zależności pomiędzy poziomem rozwoju infrastruktury kolejowej a konkurencyjnością kolei na rynku transportowym.
- Metodę analizy dokumentów źródłowych, pozwalającą na ocenę przebiegu procesów inwestycyjnych i ich finansowania.
- Metodę analizy i syntezy, pozwalające na kompleksowe i wieloaspektowe ujmowanie problematyki badawczej, umożliwiające identyfikację czynników i barier rozwoju infrastruktury oraz wskazania rozwiązań mogących poprawić skuteczność realizacji procesów inwestycyjnych.
- Metodę analizy studiów przypadków, umożliwiającą identyfikację głównych problemów w zakresie przygotowania, realizacji i finansowania konkretnych projektów inwestycyjnych.

Materiały źródłowe, które wykorzystano do weryfikacji przedstawionych hipotez oraz realizacji wyznaczonego celu rozprawy, obejmowały polską, jak również obcojęzyczną literaturę ekonomiczną. Były one zawarte zarówno w opracowaniach zwartych, jak i w artykułach i referatach publikowanych w czasopiśmie naukowych oraz materiałach konferencyjnych.

Kolejną grupę materiałów stanowiły opracowania, projekty i ekspertyzy wykonane na zlecenie Komisji Europejskiej oraz podmiotów sfery regulacyjnej rynku transportowego w Polsce. Dokumenty te zawierały wyniki badań prowadzonych przez różne krajowe i europejskie ośrodki naukowe i instytuty badawcze w zakresie analiz i ocen efektywności transportowych przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym również finansowanych z funduszy UE. Swym zakresem odnosiły się zarówno do ogólnych, jak również szczegółowych zagadnień związanych z tematyką rozprawy. Pełny wykaz literatury i materiałów źródłowych wykorzystanych w niniejszej pracy przedstawiono w zestawieniu bibliograficznym.

5. Struktura pracy

Materiał zawarty w pracy podzielony został na pięć grup tematycznych. Cała dysertacja zasadniczo dzieli się na dwie główne części – teoretyczną i analityczną.

Część teoretyczna pracy obejmuje rozdział pierwszy i częściowo rozdział drugi. Ich układ i zawartość pozwalają na ocenę stanu wiedzy w zakresie infrastruktury transportu, w tym transportu kolejowego i jej znaczenie w rozwoju gospodarczym. Rozważania zawarte w tym rozdziale stanowią podstawę do badań empirycznych prezentowanych w kolejnych rozdziałach pracy oraz formułowania propozycji rozwiązań umożliwiających poprawę skuteczności realizacji kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w Polsce.

W **rozdziale pierwszym** przedstawiono pojęcie i istotę infrastruktury transportu, jej funkcje i cechy oraz rolę i znaczenie w rozwoju gospodarczym. Scharakteryzowano warianty rozwoju infrastruktury w stosunku do potrzeb gospodarki. Poruszono również problematykę zależności pomiędzy rozwojem gospodarczym państwa a polityką transportową. Omówiono wybrane modele wzrostu gospodarczego. W końcowej części rozdziału przedstawiono pojęcie i znaczenie idei zrównoważonego rozwoju systemu transportowego w polityce transportowej Unii Europejskiej. Podkreślono kluczowe znaczenie kierunków rozwoju wynikających z członkostwa w UE i współczesnych standardów, w tym zrównoważonego rozwoju transportu, które powodują konieczność doskonalenia tego procesu, mającego wpływ na poprawę usług transportowych i przyspieszenie dostosowania infrastruktury do tendencji unijnych.

W **rozdziale drugim** scharakteryzowano infrastrukturę kolejową, uwzględniając jej zakres rzeczowy, w tym infrastrukturę liniową i punktową. Omówiono zakres i metody stosowane do oceny infrastruktury transportowej. Przedstawiono charakterystykę ilościową infrastruktury liniowej i punktowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. – narodowego zarządcę infrastruktury kolejowej. Scharakteryzowano stan techniczny infrastruktury kolejowej oraz jej wykorzystanie w przewozach pasażerskich i towarowych. Na tej podstawie sformułowano wnioski dotyczące wpływu stanu infrastruktury na rolę kolei w rynku transportowym oraz możliwości urzeczywistniania celów europejskiej polityki transportowej i strategii zrównoważonego rozwoju.

W **rozdziale trzecim** przedstawiono programy rozwoju infrastruktury kolejowej Polski oraz ich ocenę, począwszy od przemian ustrojowych państwa w 1989 r. Omówiono istotę tych strategii i programów oraz kierunki rozwoju infrastruktury transportu na podstawie dokumentów strategicznych polityki państwa, ze szczególnym uwzględnieniem projektów infrastrukturalnych realizowanych dla poprawy stanu sieci kolejowej. Przeprowadzona analiza pozwoliła na sformułowanie wniosków dotyczących barier realizacji kolejowych inwestycji infrastrukturalnych wynikających z niedoskonałości procesu planowania.

W **rozdziale czwartym** omówiono system finansowania infrastruktury kolejowej w Polsce. Dla celów porównawczych zaprezentowano zasady finansowania inwestycji w wybranych krajach europejskich. Przedstawiono również skuteczność wykorzystania środków finansowych przeznaczanych na rozwój infrastruktury kolejowej. Przeprowadzone analizy i oceny pozwoliły na wskazanie mankamentów systemu finansowania inwestycji oraz identyfikację ekonomicznych barier ograniczających rozwój infrastruktury kolejowej mających swoje źródło w tym systemie. Wskazano także na rozwiązania mogące poprawić skuteczność inwestycji.

W ostatnim, **piątym rozdziale** przedstawiono problematykę organizacji procesów przygotowania i realizacji inwestycji infrastrukturalnych w transporcie kolejowym w Polsce. Przeprowadzona analiza umożliwiła identyfikację organizacyjnych barier rozwoju infrastruktury kolejowej oraz wskazanie rozwiązań, poprawiających skuteczności tych procesów.

6. Wyniki badań

Wysoki poziom dekapitalizacji infrastruktury transportu kolejowego w Polsce ogranicza możliwość świadczenia usług dostosowanych do potrzeb klientów zarówno w przewozach pasażerskich, jak i towarowych. W konsekwencji zmniejsza się udział kolei w rynku transportowym. Sytuacja ta stanowi zagrożenie dla realizacji celów europejskiej polityki transportowej.

Przedsięwzięcia infrastrukturalne, planowane i realizowane przez PKP PLK S.A., mają głównie charakter modernizacyjny. Ograniczona dostępność środków własnych spółki, a także niewystarczające środki publiczne z budżetu państwa, zdeterminowały konieczność poszukiwania innych źródeł finansowania inwestycji. Możliwość taką stworzyły fundusze przedakcesyjne UE, a po wstąpieniu Polski do Wspólnoty, środki z Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Ich wykorzystanie nie doprowadziło jednak do znaczącej poprawy stanu technicznego istniejących linii kolejowych.

Prezentowane w niniejszej pracy wyniki studiów literaturowych oraz badań empirycznych, prowadzone w nurcie ekonomii pozytywnej, pozwoliły na zrealizowanie zarówno głównego celu pracy, jak i celów cząstkowych. Umożliwiły one także weryfikację hipotez badawczych i tezy pracy.

Pierwszy z celów szczegółowych osiągnięto na podstawie studiów literaturowych oraz analizy statystycznej danych dotyczących wielkości przewozów oraz struktury

i stanu technicznego infrastruktury kolejowej w Polsce. Przeprowadzone analizy wskazują na zły stan techniczny infrastruktury oraz jej niedostawanie do potrzeb nowoczesnej gospodarki i społeczeństwa.

Po 1989 r. łączna długość eksploatowanych linii kolejowych uległa zmniejszeniu o ponad 5 tys. km, tj. o 23%, a obecnie niemal 30% linii kolejowych w Polsce jest w stanie kwalifikującym się do wymiany. Na niemal połowie wszystkich linii kolejowych dopuszczalna prędkość nie przekracza 60 km/h. Prędkość 200 km/h dopuszczalna jest zaledwie na 0,7% całej sieci kolejowej. Stan techniczny zaledwie połowy długości linii oceniany jest jako dobry. Konsekwencją takiej sytuacji jest spadek popytu na usługi przewozowe w transporcie kolejowym. Przewozy pasażerskie zmniejszyły się z 50,3 mld pas. km w 1990 r. do 16,0 mld pas. km w 2015 r. W tym przewozy towarowe spadły z 83,5 mld tonokm do 50,6 mld tonokm.

Zgromadzone dane statystyczne wskazują, że zły stan infrastruktury kolejowej jest czynnikiem ograniczającym popyt na usługi kolei w przewozach pasażerskich i towarowych. Potwierdzają one prawdziwość hipotezy pierwszej.

Drugi cel szczegółowy osiągnięto na podstawie analizy danych statystycznych dotyczących struktury przewozów na rynku transportowym w Polsce. Zgromadzone dane wskazują, że w analizowanym okresie zmniejszył się udział kolei zarówno w rynku przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Nie osiągnięto zatem zakładanych w europejskiej polityce transportowej celów dotyczących zmiany struktury gałęziowej przewozów. Skutkuje to, jak wynika z analizy literatury, negatywnym wpływem transportu na środowisko, w tym niekorzystnym oddziaływaniem na zmiany klimatyczne oraz niskim poziomem bezpieczeństwa w transporcie, szczególnie drogowym. Poprawa sytuacji w tych obszarach zaliczana jest do najistotniejszych celów europejskiej polityki transportowej na pierwszą połowę XXI w.

Na utratę przez kolej znacznej części rynku przewozowego na rzecz transportu drogowego miały wpływ znaczące dysproporcje rozwojowe w zakresie infrastruktury kolejowej i drogowej. W latach 2006–2013 wybudowanych zostało 1 766 km dróg ekspresowych i autostrad. W tym czasie długość eksploatowanych linii kolejowych zmniejszyła się o ponad 800 km.

Zgromadzone dane statystyczne oraz wyniki studiów literaturowych wskazują, że poziom rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce negatywnie wpływa na osiągnięcie celów europejskiej polityki transportowej oraz strategii zrównoważonego rozwoju. Potwierdzają one zatem prawdziwość hipotezy drugiej.

Ocenę wpływu inwestycji w infrastrukturę kolejową na możliwości wdrażania innowacyjnych usług, będącą treścią trzeciego celu szczegółowego, przeprowadzono wykorzystując metodę krytycznej analizy literatury. Budowa w wielu krajach Unii Europejskiej linii kolejowych dużych prędkości spowodowała znaczący wzrost udziału kolei w relacjach obsługiwanych pociągami dużych prędkości. Sukces rynkowy kolei dużych prędkości wynikał ze znacznego podwyższenia jakości oferty kolejowej, przede wszystkim w zakresie skrócenia czasu podróży, komfortu i bezpieczeństwa, a także korzystnej relacji ceny do jakości. Wzrost przewozów na tych liniach spowodował zmniejszenie liczby klientów linii lotniczych oraz ograniczenie dynamiki wzrostu przewozów samochodami osobowymi.

Pozytywne skutki inwestycji kolejowych zauważalne są także w Polsce. Udoskonalenie jakości usług, głównie dzięki skróceniu czasu przejazdu i zastosowaniu nowego taboru powoduje, że na kilku zmodernizowanych liniach zauważa się zwiększenie popytu na usługi transportowe oraz poprawę sytuacji finansowej operatora realizującego przewozy międzyaglomeracyjne.

Inwestycje infrastrukturalne w transporcie kolejowym przyczyniają się w wielu krajach do możliwości oferowania innowacyjnych usług w przewozach ładunków. W szczególności obejmują one szybkie przewozy lekkimi pociągami towarowymi oraz usługi multimodalne w zintegrowanych łańcuchach logistycznych. Pozytywnym skutkiem jest wzrost wielkości kolejowych przewozów towarowych.

Wyniki studiów literaturowych wskazują, że inwestycje w infrastrukturę kolejową, w szczególności umożliwiające wdrażanie innowacyjnych usług, sprzyjają poprawie konkurencyjności kolei na rynku transportowym. Potwierdzają one zatem prawdziwość hipotezy trzeciej.

Ostatni, czwarty cel pracy zrealizowano przy wykorzystaniu metody krytycznej analizy literatury oraz dokumentów źródłowych, metod analizy i syntezy oraz analizy studiów przypadków. Ich zastosowanie pozwoliło na zidentyfikowanie głównych barier rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce. Zaliczono do nich:

1. Brak spójności w programowaniu i planowaniu inwestycji infrastrukturalnych w transporcie kolejowym. W obszarze tym zidentyfikowano następujące bariery:
 - ❖ polska polityka transportowa była niekonsekwentna, niestabilna, a przez to nieskuteczna,
 - ❖ brak spójnej koncepcji długookresowego rozwoju transportu z uwzględnieniem priorytetowości realizowanych przedsięwzięć,
 - ❖ zmienność koncepcji realizacji polityki transportowej,

- ❖ brak analiz i uzasadnień uwzględniających trendy rozwojowe oraz odniesienia konkretnych wskaźników do odpowiednich celów,
 - ❖ rozproszenie w czasie i przestrzeni realizacji kolejowych inwestycji infrastrukturalnych uniemożliwiający uzyskanie tzw. „efektu sieciowego”.
2. Istniejący system finansowania kolejowych inwestycji infrastrukturalnych. W obszarze tym zidentyfikowano następujące bariery:
- ❖ brak systemowych rozwiązań w zakresie finansowania inwestycji infrastrukturalnych zarówno na poziomie centralnym, jak i samorządowym,
 - ❖ niestabilne przekazywanie dotacji podmiotowej z budżetu państwa i środków z Funduszu Kolejowego (FK),
 - ❖ preferencyjne traktowanie transportu drogowego,
 - ❖ długotrwałe procedury dotyczące uzyskania dofinansowania z UE,
 - ❖ kilkunastomiesięczne oczekiwanie zarządcy infrastruktury kolejowej na zgodę ministra finansów w celu zaciągnięcia kredytów w EBI (zabezpieczenie wymaganego przez UE wkładu własnego),
 - ❖ nierozwiązana przez rząd sprawa kontraktu wieloletniego z PKP PLK S.A.
3. Niedostosowanie systemu organizacji przygotowania i realizacji projektów do specyfiki kolejowych inwestycji infrastrukturalnych. W obszarze tym zidentyfikowano następujące bariery:
- ❖ częste restrukturyzacje w PKP PLK S.A. oraz zmiany zarządu spółki,
 - ❖ spóźnione decyzje właściwego ministra ds. transportu i zarządu PKP PLK S.A., szczególnie w zakresie realizacji dużych zadań inwestycyjnych,
 - ❖ braki kadrowe (specjalistyczny personel) w Centrum Realizacji Inwestycji (CRI) PKP PLK S.A.,
 - ❖ niezapewnienie należytego monitorowania i nadzoru nad realizacją inwestycji infrastrukturalnych,
 - ❖ brak projektów rezerwowych.

Zidentyfikowane bariery rozwoju infrastruktury kolejowej potwierdzają prawdziwość czwartej hipotezy badawczej.

Empiryczna weryfikacja wszystkich hipotez badawczych pozwala, zgodnie z zasadami logiki, na stwierdzenie prawidłowości sformułowanej tezy pracy. **Istniejące ekonomiczne i organizacyjne bariery realizacji inwestycji infrastrukturalnych w transporcie kolejowym prowadzą do marginalizacji kolei w rynku przewozów**

pasażerskich i towarowych, negatywnie wpływając na wzrost gospodarczy oraz urzeczywistnianie idei zrównoważonego rozwoju.

Zaprezentowana problematyka oraz sformułowane rekomendacje, wnioski i rozwiązania autorskie służące przewyciężaniu występujących barier, stanowią realizację zasadniczego celu rozprawy. Niezależnie od zaproponowanych koncepcji należy uznać, że istnieje wiele problemów i zagadnień szczegółowych wymagających pogłębionych studiów, co w ocenie autora stanowi pole do dalszych badań naukowych.

7. Bibliografia

Pozycje zwarte

1. Action Programme for the Common Transport Policy, VII COM(62) 88 final.
2. Banister D., Berechman J., *Transport Investment and Economic Development*, UCL Press, London 2000.
3. Bąkowski W., *Podstawy organizacji i zarządzania w transporcie*, Wydawnictwa KiŁ, Warszawa 1987.
4. Biehl D., *The Contribution of infrastructure to Regional Development*, European Communities, Luxembourg 1986.
5. Borowiec J., Przybyło M., *Regionalne konsekwencje integracji Polski z Unią Europejską*, [w:] Tomidajewicz J. (red.), *Polityka gospodarcza w procesie akcesji Polski do Unii Europejskiej*, Wyd. Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2003.
6. Borowiecki R., Jaki A. (red.), *Wyzwania dla zarządzania współczesnym przedsiębiorstwem*, Wydawnictwo Fundacji Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, Kraków 2009.
7. Bradley J., Zalewski J., *Modelling EU accession and structural fund impacts using the new Polish HERMIN model*, [w:] Welfe W. (red.), *Modelling Economies in Transition, Proceedings of the 7th Conference of the International Association*, AMFET, Łódź 2003.
8. Brown G., *Public Private Partnership in the UK Roads Sector*, HalcrowDocuments and Proceedings, London, 2003.
9. Bujniewicz I. (red.), *Kolejnictwo w polskich przygotowaniach obronnych i kampanii wrześniowej*, T. 1, Wydawnictwo Tetragon Sp. z o.o., Warszawa 2011.
10. Bukowski S. I., *Czy polityka ekonomiczna może być skuteczna jako czynnik oddziałujący na wzrost gospodarczy*, [w:] Bednarczyk L. J., Bukowski S. I., Przybylska-Kapuścińska W. (red.), *Mechanizmy i źródła wzrostu gospodarczego. Polityka ekonomiczna a wzrost gospodarczy*, CeDeWu, Warszawa 2008.
11. Burniewicz J., *Nowoczesna infrastruktura transportowa jako podstawowy element intensyfikacji procesów rozwojowych w projektowanych dokumentach strategicznych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010.
12. Burniewicz J. (red.), *Ekonomika transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Sopot 1993.
13. Ciamaga L., Latoszek E., Michałowska-Gorywoda K., Oręziak L., Teichman E., *Unia Europejska*, PWE, Warszawa 1998.
14. Chmielak A., *Instytucjonalne podstawy trwałości rozwoju gospodarczego*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Finansów i Zarządzania w Białymstoku, Białystok 2002.
15. Ciesielski M., Szudrowicz A., *Ekonomika transportu*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2000.

16. Ćwikliński H. (red.), *Polityka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1997.
17. Dembińska-Cyran I., Jedliński M., Milewska B., *Logistyka*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2001.
18. Dobrska Z., *Pojęcie rozwoju gospodarczego – analiza wstępna*, [w:] Bąkiewicz A., Żuławska U. (red.), *Rozwój w dobie globalizacji*, PWE, Warszawa 2010.
19. Dyr. T., Kozubek P. R., *Ocena transportowych inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej*, Instytut Naukowo-Wydawniczy „SPATIUM”, Radom 2013.
20. *Encyklopedia Powszechna PWN*, T. II, Kolej, PWN, Warszawa 1984.
21. *Encyklopedyczny słownik techniczny*, Warszawa 1967.
22. *Evaluating the operations of PFI in Road and hospitals*, The ACCA Research Programme, London 2004.
23. Frąckowiak M. (red.), *Kolejnictwo Polskie*, Wydawnictwo Quixi Media Sp. z o.o., Bydgoszcz 2013.
24. Frey R. L., *Infrastruktur. Grundlagen der Planung öffentlicher Investitionen*, Tübingen 1972.
25. Freeman E. R i inni, *Stakeholder Theory, the State of the Art.*, Cambridge University Press, Cambridge 2010.
26. Friedman M i R., *Wolny wybór*, Wyd. Aspekt, Sosnowiec 2006
27. Gajda J. (red.), *Ekonomia i programowanie rozwoju przemysłu*, PWE, Warszawa 1982.
28. Gabara W., *Nauka o organizacji i zarządzaniu. Kierunki i tendencje*, PWE, Warszawa 1981.
29. Gierczycka J., Goryczka M., Kowalczyk A., Szura-Olesińska O., *Fundusze strukturalne i programy pomocowe Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2008,
30. Ghyczy T., Oetinger B., Bassford Ch., *Clausewitz o strategii*, The Strategy Institute of the Boston Consulting Group, PWE, Warszawa 2002.
31. Grzelakowski A. S. (red), *Formy i metody finansowania infrastruktury transportu w Polsce. Problemy optymalizacji systemu finansowania infrastruktury transportu*, Praca monograficzna, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2005.
32. Górniak J, Mazur S. (red.), *Zarządzanie strategiczne rozwojem*, Wydawnictwo Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2012.
33. Gryffin R.W., *Podstawy zarządzania organizacjami*, PWN, Warszawa 1996.
34. Grzywacz W., *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwa KiŁ, Warszawa 1982.
35. Hawlena J., *Transport lotniczy a koncepcja zrównoważonego rozwoju*, [w:] J. Hawlena (red.), *Transport a strategia zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej*, Instytut Naukowo-Wydawniczy „SPATIUM”, Radom-Katowice 2011.
36. Hayden C., *Handbook of Strategies Expertis*, McGraw-Hill, New York 1985.
37. Hertogh M., Baker S., Staal-Ong P. L., Westerveld E., *Managing Large Infrastructure Projects*, Baarn 2008.
38. Holstein-Beck M., *Być albo nie być menedżerem*, Infor, Warszawa 1997
39. Huff A. S., Floyd S. W., Sherman H. D., Terjesen S., *Zarządzanie strategiczne. Podejście zasobowe*, Wydawnictwo Oficyna Wolters Kluwer Business, Warszawa 2011.
40. Karst Z., *Techniczno-ekonomiczna infrastruktura gospodarki narodowej*, PWN, Warszawa, Wrocław 1986.
41. Kawa P., *Rola państwa w stymulowaniu wzrostu gospodarczego w świetle nowych modeli wzrostu*, [w:] D. Kopycińska (red.), *Problemy wzrostu gospodarczego we współczesnych gospodarkach*, Print Group Sp. z o.o., Szczecin 2006.

42. Kawa P., *Rola wiedzy i innowacji w stymulowaniu wzrostu gospodarczego*, [w:] Piech K., Skrzypek E. (red.), *Wiedza w gospodarce, społeczeństwie i przedsiębiorstwach: pomiary, charakterystyka, zarządzanie*, Instytut Wiedzy i Innowacji, Warszawa 2007.
43. Kleinerman J., *Własność publiczna*, [w:] Cybichowski Z. (red.), *Encyklopedia prawa publicznego*, t. II, Warszawa 1930.
44. Krupski R. (red.), *Zarządzanie strategiczne, koncepcje – metody*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 1998.
45. Kieżun W., *Podstawy organizacji i zarządzania*, Książka i Wiedza, Warszawa 1980.
46. Kopaliński W., *Słownik Wyrazów Obcych*, PWN, Kraków 2009.
47. Kotowska-Jelonek M., *Rola infrastruktury transportowej w procesie rynkowej transformacji polskiej gospodarki*, Wydawnictwo WSI im. K. Pułaskiego w Radomiu, Seria: Monografie, Radom 1994, nr 11.
48. Kozubek P. R., *Efektywność inwestycji infrastrukturalnych w transporcie kolejowym analiza i ocena*, Wyd. Politechniki Świętokrzyskiej, Kielce 2012.
49. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2007.
50. Koźlak A., Pawłowska B., *Wpływ transportowych inwestycji infrastrukturalnych na podnoszenie konkurencyjności regionów*, [w:] Michałowska M. (red.), *Efektywny transport – konkurencyjna gospodarka*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2008.
51. Koźmiński A. K., Zawisłak A. M., *O organizacji. Dwugłos względnie uporządkowany*, PWE, Warszawa 1982.
52. Krawiec F., *Strategiczne myślenie w firmie*, Difin, Warszawa 2003.
53. Kuc B. R., Gliński B., *Zarządzanie strategiczne: geneza, rozwój, priorytety*, Wydawnictwo Key Text, Warszawa 1996.
54. Lijewski T., *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa 1986.
55. Lisiński M., *Metody planowania strategicznego*, PWE, Warszawa 2004.
56. *Mała encyklopedia PWE*, Warszawa 1974.
57. Marchesnay M., *Zarządzanie strategiczne. Geneza i rozwój*, Poltext, Warszawa 1994.
58. Mazur J. (red.), *Decyzje marketingowe w przedsiębiorstwie*, Difin, Warszawa 2002.
59. Mead R., Andrews T. G., *Zarządzanie międzynarodowe*, Wyd. Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2011.
60. *Meyers Kleines Lexikon*, Leipzig 1968.
61. Mołęda-Zdziech M., *Komunikowanie w perspektywie ekonomicznej i społecznej*, Oficyna Wydawnicza Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, Warszawa 2001.
62. Moszkowicz M. (red.), *Zarządzanie strategiczne. Systemowa koncepcja biznesu*, PWE, Warszawa 2005.
63. Nazarczuk J. M., Marks-Bielska R., *Wzrost i rozwój gospodarczy*, [w:] Kisiel R., Marks-Bielska R. (red.), *Polityka gospodarcza (zagadnienia wybrane)*, EXPOL, R. Rybiński, J. Dąbek, Sp. j., Olsztyn 2013.
64. Nasiłowski M. Nasiłowski, *System rynkowy. Podstawy mikro- i makroekonomii*, Wydawnictwo Key Text, Warszawa 2004, *System rynkowy. Podstawy mikro- i makroekonomii*, Wydawnictwo Key Text, Warszawa 2004.
65. Nowicki P., *Efektywne zamówienia publiczne jako rezultat stosowania nowego podejścia do zamówień publicznych*, Wyd. Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, Warszawa 2013.
66. *Ökonomisches Lexikon*, Wiesbaden 1966.
67. Olszewska G. A., *Egzogeniczne i endogeniczne modele wzrostu gospodarczego a transformacja gospodarcza*, [w:] Bednarczyk J. L., Bukowski S. I., Przybylska-

- Kapuścińska W. (red.), *Mechanizmy i źródła wzrostu gospodarczego. Polityka ekonomiczna a wzrost gospodarczy*, CeDeWu, Warszawa 2008.
68. Owsiak S., *Finanse publiczne. Teoria i praktyka*, PWN, Warszawa 2002.
 69. Paprocki W., *Bariery rewitalizacji kolei*, [w:] M. Gwiazdowicz, J. Krzak (red.), *Infrastruktura – uwarunkowania rozwoju*, Studia BAS , 2012, nr 4, Wyd. Biura Analiz Sejmowych Kancelarii Sejmu, Warszawa 2012.
 70. Penc J., *Strategie zarządzania. Perspektywiczne myślenie, systemowe działanie*, Placet, Warszawa 1999.
 71. Pieriegud J., *Transport kolejowy*, [w:] J. Pieriegud (red.) *System transportowy Polski 10 lat w Unii Europejskiej*, Oficyna Wydawnicza, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2015.
 72. Pietrzakiewicz T., *Zasady programowania rozwoju przemysłu*, Instytut Planowania, Dział Dokumentacji i Wydawnictw, Warszawa 1974.
 73. Piskozub A., *Ekonomika transportu – podstawy metodologiczne*, Wydawnictwa KiŁ, Warszawa 1975.
 74. *Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.
 75. Poszewiecki A., *Relacje pomiędzy innowacjami a wzrostem gospodarczym*, [w:] Kulawczyk P., Kwella E. (red.), *Stymulowanie wzrostu społeczno-gospodarczego. Teoria i praktyka*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Sopot 2008.
 76. Ratajczak M., *Infrastruktura w gospodarce rynkowej*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 1999.
 77. Richardson B., Richardson R., *Business planning. An approach to strategic management*, Second edition, Pitman Publishing, London 1992.
 78. Rietveld P., Bruinsma F., *Is transport infrastructure effective?: Transport infrastructure and accessibility impacts on the space economy*. Springer, Berlin 1998.
 79. Rokita J., *Zarządzanie strategiczne*, PWE, Warszawa 2005.
 80. Rosik P., Szuster M., *Rozbudowa infrastruktury transportowej a gospodarka regionów*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań 2008.
 81. Simon H. A., *Działanie administracji*, PWN, Warszawa 1976, s. 163, cyt. za: Koźmiński A. K., Piotrowski W. (red.), *Zarządzanie. Teoria i praktyka*, PWN, Warszawa 1995.
 82. Skawińska E., Sobiech K. G., Nawrot K. A., *Makroekonomia*, PWE, Warszawa 2008.
 83. *Słownik Wyrazów Obcych*, PWN, Warszawa 1971.
 84. Stabryła A., *Zarządzanie strategiczne w teorii i praktyce firmy*, PWN, Warszawa-Kraków 2005.
 85. Stoner J. A. F., Wankel Ch., *Kierowanie*, PWE, Warszawa 1996.
 86. Stoner J. A., Freeman R. E., Gilbert D. R. Jr., *Kierowanie*, PWE, Warszawa 1997.
 87. *Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2006.
 88. *The New Lexicon Webster's Encyclopedic Dictionary of the English Language*, Lexicon Publications Inc., New York 1988.
 89. Tokarski T., *Matematyczne modele wzrostu gospodarczego ujęcie neoklasyczne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie, Kraków 2009.
 90. Tokarski T., *Wybrane modele podażowych czynników wzrostu gospodarczego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie, Kraków 2005.
 91. Urbanowska-Sojkin E., Banaszyk P., Witczak H., *Zarządzanie strategiczne przedsiębiorstwem*, PWE, Warszawa 2007.
 92. *Verkehrs Lexikon*, Berlin 1966.
 93. *Wielka encyklopedia powszechna*, Warszawa 1965.

94. Wasilewski A., *Administracja wobec prawa własności nieruchomości gruntowych. Rozważania z zakresu nauki prawa administracyjnego*, PWN, Kraków 1972.
95. *Wörterbuch für Recht, Wirtschaft und Politik*, Hamburg 1964.
96. Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010.
97. Woźniak M., *Wzrost gospodarczy. Podstawy teoretyczne*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Krakowie, Kraków 2008.
98. Wysokińska Z. (red.), *Polska w procesie integracji ze Wspólnotami Europejskimi*, PWN, Warszawa-Łódź, 1994.
99. Zamkowska S., *Problemy mobilności w obszarach miejskich*, [w:] Filipiak B., Panasiuk A. (red.), *Współczesne problemy badawcze ekonomiki transportu*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2006.
100. Zaręba T., *Inwestycje infrastrukturalne w teorii makroekonomii i badaniach ekonometrycznych*, [w:] Gajewski J., Paprocki W. (red.), *Dylematy rozwoju infrastruktury*, Wydawnictwo Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową – Gdańska Akademia Bankowa, Gdańsk 2014.
101. Zelek A., *Źródła i objawy kryzysów przedsiębiorstw raport z badań*, [w:] Kozyra B., Zelek A. (red.), *Praktyka zarządzania kryzysem w przedsiębiorstwie*, Wydawnictwo Zachodniopomorskiej Szkoły Biznesu w Szczecinie, Szczecin 2002.
102. Zielińska-Głębocka A., *Współczesna gospodarka światowa. Przemiany, innowacje, kryzysy, rozwiązania regionalne*, Oficyna Kluwer Polska Sp. z o.o., Warszawa 2012.

Wydawnictwa ciągłe

1. Ambroziak T., Pyza D., *Rola infrastruktury w aspekcie zrównoważonego rozwoju transportu*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport, 2012, nr 86.
2. Aschauer D., *Is Public Expenditure Productive?*, Journal of Monetary Economics, 1986, Vol. 23.
3. Bąk M., Burnewicz J., *Innowacyjne finansowanie transportu*, Problemy Ekonomiki Transportu, 2004, nr 2.
4. Bocian A. F., *Makroekonomia wzrostu – uwarunkowania globalne*, Optimum. Studia ekonomiczne, 2011, nr 1.
5. Bojarski W., *Niepewna przyszłość polskich kolei. Uwagi metodyczno-organizacyjne do Master Planu 2030*, Transport i Komunikacja, 2009, nr 1.
6. Bonnard R., *Précis élémentaire de droit administratif*, Paris 1926, p. 289.
7. Brzozowska K., *Infrastruktura publiczna jako kategoria ekonomiczna*, Ekonomista, 2002, nr 1.
8. Brzozowska K., *Znaczenie rynku kapitałowego w finansowaniu inwestycji infrastruktury transportu*, II European Financial Congress, Sopot 23–25.05.2012.
9. Burnewicz J., *Strategia rozwoju transportu Polski do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Europejski Kongres Finansowy, Sopot 2012.
10. Cholewa A., *Modele finansowania infrastruktury kolejowej w Europie a systemowe podejście do jej budowy*, Infrastruktura Transportu, 2010, nr 3.
11. Csernok A., Ehrlich E., Szilágyi G., *A Hundred Year of Infrastructural Development: An International Comparison*, Acta Oeconomica Vol. 9, 1972.
12. Dembińska I., *Transport i infrastruktura transportowa w gospodarce. Podejście funkcjonalne i dynamiczne*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 565, Problemy Transportu i Logistyki, 2008, nr 8.

13. Dembińska-Cyran I., Perenc J., *Transport jako czynnik integracji regionów*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 452, Problemy Transportu i Logistyki, 2007, nr 4.
14. Dyduch J., Cholewa A., *Tendencje rozwojowe kolejnictwa polskiego*, Transport i Komunikacja, 2009, nr 6.
15. Dyr T., *Fundusz Spójności jako instrument finansowania rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce*, Technika Transportu Szynowego, 2004, nr 11.
16. Dyr T., *Kierunki rozwoju transportu w Unii Europejskiej w drugiej dekadzie XXI w.*, Technika Transportu Szynowego, 2010, nr 10.
17. Dyr T., *Strategia rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej*, Technika Transportu Szynowego, 2012, nr 1–2.
18. Dyr T., *Infrastruktura transportu w koncepcji zagospodarowanie przestrzennego kraju*, Technika Transportu Szynowego, 2013, nr 9.
19. Dyr T., *Nie zrównoważony rozwój infrastruktury transportu w Polsce*, Technika Transportu Szynowego, 2015, nr 5.
20. Dyr T., A. Pomykała, *Plan strategiczny dla Europy*, Technika Transportu Szynowego, 2015, nr 1–2.
21. Dyr T., *Polityka transportowa a strategia zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej*, [w:] J. Hawlena (red.), *Transport a strategia zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej*, Instytut Naukowo-Wydawniczy „SPATIUM”, Radom-Katowice 2011.
22. Dyr T., Ożóg M., *Uwarunkowania rozwoju transportu w Unii Europejskiej*, Technika Transportu Szynowego, 2010, nr 3.
23. Dyr T., *Strategia rozwoju transportu do 2020 r.*, Technika Transportu Szynowego, 2013, nr 1.
24. Dyr T., Ziółkowska K., *Wsparcie inwestycji infrastrukturalnych w sektorze transportu z funduszy Unii Europejskiej*, Technika Transportu Szynowego, 2014, nr 9.
25. Dyr T., A. Pomykała, J. Raczyński, *Finansowanie rozwoju sieci TEN-T z instrumentu finansowego CEF*, Technika Transportu Szynowego, 2015, nr 4.
26. Dziembowski Z., *Infrastruktura jako kategoria ekonomiczna*, Ekonomista, 1985.
27. Dziembowski Z., *Pojęcie infrastruktury i jej charakterystyka*, Miasto, 1966, nr 2.
28. *Economic implications of Inland waterway development*, PIANC, Brussels 1984, Supplement to Bulletin N° 47 (1984).
29. Engelhard J., *Czy Polska potrzebuje Kolei Dużych Prędkości?*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu, Marketing i Zarządzanie, 2016, nr 1.
30. Engelhardt J., *Problemy metodyczne kalkulacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej*, Technika Transportu Szynowego, 2013, nr 4.
31. Fiedorowicz K., *Możliwości realizacji master planu dla transportu kolejowego*, Transport i Komunikacja, 2009, nr 1.
32. Flyvbjerg B., Garbuio M., Loyallo D., *Delusion and Deception in Large Infrastructure Projects: Two Models for Explaining and Preventing Executive Disaster*, California Management Review, 2009, Vol 3, No. 2.
33. Ginsbert-Gebert A., *Infrastruktura i jej rola w rozwoju miast*, Miasto, 1966.
34. Grad B., *Koncepcja rozwiązań organizacyjno-zarządczych regionalnego transportu publicznego w innowacyjnym regionie – aspekt konkurencyjności*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 602, Problemy Transportu i Logistyki, 2010, nr 12.
35. Gramlich E., *Infrastructure investment. A review Essay*, Journal of Economic Literature 1994, No. 32.
36. Grzelakowski A. S., *50 lat budowy jednolitego rynku WE i wspólnego rynku transportowego*, Przegląd Komunikacyjny, 2007, nr 8.

37. Grzelakowski A. S., *Polityka transportowa UE na II dekadę XXI w. Kontynuacja strategii zrównoważonego rozwoju transportu*, Przegląd Komunikacyjny, 2010, nr 1–2.
38. Grzelakowski A. S., *Strategia zrównoważonego rozwoju transportu w UE oraz formy, metody i instrumenty jej realizacji*, Transport i Komunikacja, 2008, nr 4.
39. Harrasek A., *Rozwój kolei dużych prędkości w Europie*, Technika Transportu Szynowego, 2015, nr 4.
40. Hawlena J., *Turystyka kolejowa – luksusowe pociągi (2). Elitarna turystyka kolejowa w Europie*, Technika Transportu Szynowego, 2014, nr 1–2.
41. Henner H. F., *Infrastructure et Developpement*, Mondes en Developpement 2000, No. 109.
42. Hirschman A. O., *Stratégie du développement économique*, Les éditions ouvrières, Paris 1964.
43. Hirschman A. O., *The Strategy of Economic Development*, New Haven, London, 1958.
44. Hughes M., *Capacity crunch driver long-term*, Railway Gazette International, 2011, nr 4.
45. Kane T., Wilkinson S., *Jak zapewnić skuteczność kolejowych projektów infrastrukturalnych?*, Rynek Kolejowy, 2010, nr 12.
46. Kaszubowski D., *Infrastruktura transportu w procesie zjednoczenia Niemiec po 1990 r. – cz. I*, Infrastruktura Transportu, 2009, nr 2.
47. Kaszubowski D., *Infrastruktura transportu w procesie zjednoczenia Niemiec po 1990 r. – cz. II*, Infrastruktura Transportu, 2009, nr 3.
48. Kawa P., *Uwarunkowania wzrostu gospodarczego w świetle wniosków płynących z nowych modeli wzrostu*, Polskie Towarzystwo Naukowe, Zeszyty Naukowe Nr 2, Kraków 2004.
49. Klimkiewicz H., Paprocki W., *Nieustająca katastrofa kolejowa*, Rzeczpospolita, 2000, nr 58.
50. Konopka P., *Koleje Wielkiej Brytanii*, Rynek Kolejowy, 2005, nr 2.
51. Kos B., *Znaczenie łańcuchów dostaw we współczesnej gospodarce*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 751, Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu, 2013, nr 29.
52. Kotowska-Jelonek M., Dyr T., Zagożdżon B., Kozubek P. R., *Problemy oceny efektywności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych przez Unię Europejską*, Przegląd Komunikacyjny, 2008, nr 1.
53. Kotowska-Jelonek M., *Oplaty za dostęp do infrastruktury kolejowej jako determinanta wyników finansowych zarządcy sieci kolejowej w Polsce*, Studia Ekonomiczne, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, 2016, nr
54. Kotter J. P., *Przewodzenie procesowi zmian: przyczyny niepowodzeń*, Harvard Business Review Polska, 2004, nr 7.
55. Kozubek P., *Ekonomiczny cykl życia kolejowych inwestycji infrastrukturalnych*, Technika Transportu Szynowego, 2008, nr 4.
56. Krasnowolski A., *Koleje francuskie a polityka prywatyzacyjna Unii Europejskiej*, Przegląd Komunikacyjny, 2008, nr 3.
57. Litman T., Burwell D., *Issues in Sustainable Transportation*, International Journal of Global Environmental Issues, 2006, No. 4.
58. Lipińska-Słota A., *Polityka transportowa w kształtowaniu systemów transportowych*, Studia Ekonomiczne, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, 2014, nr 165.
59. Massel A., Raczyński J., *Czy kolejowe przewozy międzyregionalne mają przyszłość w Polsce?*, Technika Transportu Szynowego, 2003, nr 10.
60. Massel A., Rydzyński P., *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, Transport Szynowy – Statystyki i Analizy, 2008, nr 4.

61. Massel A., *Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce*, Technika Transportu Szynowego, 2014, nr 1–2.
62. Massel A., *Rozwój sieci TEN-T w Polsce*, Technika Transportu Szynowego, 2016, nr 9.
63. Mężyk A., *Ewolucja struktur i systemu regulacji kolei brytyjskich*, Technika Transportu szynowego, 2007, nr 1–2.
64. Mężyk A., *Transport kolejowy a strategia zrównoważonego rozwoju*, Problemy Kolejnictwa, 2006, Z. 142.
65. Miłaszewicz D., Ostapowicz B., *Warunki zrównoważonego rozwoju transportu w świetle dokumentów UE*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania, 2011, nr 24.
66. Moszkowicz M., *Konceptualne podstawy strategii przedsiębiorstwa*, Organizacja i Kierowanie, 1994, nr 4.
67. Muszyński T., *Zagadnienia komunikacyjne w Polsce*, Inżynier Kolejowy, 1936, nr 12.
68. Nazarczuk J. M., Marks-Bielska R., *Czynniki wzrostu gospodarczego Polski w świetle neoklasycznego modelu wzrostu*, [w:] Sokołowski J. (red.), *Problemy ekonomii, polityki ekonomicznej i finansów publicznych*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 2009, T. 1, nr 39.
69. Pieriegud J., *Analiza dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju transportu kolejowego w Polsce – założenia a realia*, Przegląd Komunikacyjny, 2012, nr 7–8.
70. Pieriegud J., *Wieloletnie programy rozwoju i finansowanie inwestycji drogowych i kolejowych w Polsce*, Infrastruktura Transportu, 2011, nr 2.
71. Pieriegud J., *Wieloletnie Programy rozwoju i finansowania infrastruktury kolejowej w Niemczech*, Infrastruktura Transportu, 2010, nr 5.
72. Pieriegud J., *Wieloletnie programy rozwoju i finansowania infrastruktury kolejowej w Hiszpanii*, Infrastruktura Transportu, 2010, nr 6.
73. Pieriegud J., *Wieloletnie programy rozwoju i finansowania infrastruktury kolejowej w Austrii*, Infrastruktura Transportu, 2011, nr 1.
74. Piskozub A., *Funkcja przemieszczania jako cecha wspólna infrastruktury*, Problemy Ekonomiki Transportu, 1977, nr 2.
75. Poliński J., *Determinanty zrównoważonego rozwoju transportu*, Problemy Kolejnictwa, 2012, Z. 155.
76. Prokopowicz A., *Stan wyjątkowy dla polskiej kolei*, Rynek Kolejowy, 2005, nr 7–8.
77. *Prywatyzacja kolei W. Brytanii w ocenie publikacji*, Rynek Kolejowy, 2006, nr 3.
78. Raczyński J., *Linie dla dużych prędkości a restrukturyzacja polskiej sieci kolejowej*, Przegląd Komunikacyjny, 2007, nr 9.
79. Raczyński J., *Rządowy program budowy linii dużych prędkości w Polsce*, Technika Transportu Szynowego, 2009, nr 9.
80. Ratajczak M., *Infrastruktura a wzrost i rozwój gospodarczy*. Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny, 2000, Z. 4.
81. Rietveld P., *Infrastructure and regional development*, The Annals of Regional Science, Vol. 23, 1989.
82. Rosenstein-Rodan P. N., *Uwagi o teorii „wielkiego pchnięcia”*, Ekonomista, 1959, nr 2.
83. Rosik P., *Infrastruktura transportu w Hiszpanii*, Przegląd Komunikacyjny, 2006, nr 12.
84. Samuelson P., *A diagrammatic exposition a theory of public expenditure*, Review of Economics and Statistics, 1955, Vol. 37, No. 4.
85. Samuelson P., *The pure theory of public expenditures*, Review of Economics and Statistics, 1954, Vol. 36, No. 4.
86. Schmidt-Hebbel K., Servén L., Solimano A., *Epargne, investissement et croissance*, Problèmes économiques 1997.

87. Sierpowska I., *Pojęcie własności publicznej w prawie administracyjnym*, Kwartalnik Prawa Publicznego, 2006, nr 1.
88. Sulmicki M., *Znaczenie transportu kolejowego w długofalowym zrównoważonym rozwoju*, Przegląd Komunikacyjny, 2008, nr 5.
89. Szafranski B., *Usamodzielniona PLK i ratunek dla inwestycji ze środków UE*, Rynek Kolejowy, 2011, nr 4.
90. Szaruga E., *Zastosowanie programowania liniowego w ocenie efektywności zrównoważonego transportu*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania, 2012, nr 30.
91. Szczepaniak T., *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, PWE, Warszawa 2002
92. Wojewódzka A., *Infrastruktura jako czynnik rozwoju lokalnego i regionalnego*, Logistyka, 2010, nr 3.
93. Wojewódzka-Król K., *Problemy rozwoju infrastruktury dróg wodnych śródlądowych w Polsce w świetle tendencji europejskich*, Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego, Ekonomia Transportu Lądowego, 2011, nr 41.
94. Wojewódzka-Król K., *Problemy rozwoju infrastruktury transportu w Polsce w świetle tendencji unijnych*, Logistyka, 2010, nr 3.
95. Wojewódzka-Król K., *Zrównoważony rozwój infrastruktury transportu w Białej Księdze z 2011 r.*, Logistyka, 2012, nr 2.
96. Wolański M., *Możliwe kierunki zmian w systemie organizacji i finansowania kolei pasażerskich w Polsce*, Rynek Kolejowy, 2011, nr 7.
97. Wolfram T., *Prywatyzacja kolei W. Brytanii w ocenie publikacji*, Rynek Kolejowy, 2006, nr 3.
98. *W Szwecji oddzielenie infrastruktury od przewozów funkcjonuje, ale z pomocą Państwa*, Technika Transportu Szynowego, 2002, nr 1-2.

Akty prawne

1. Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r., Dz. U. 2007, nr 16, poz. 94 z późn. zm.
2. Decyzja nr 1692/96/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wytycznych Wspólnoty dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, Dz. U. WE 228 z 09.09.1996.
3. Ustawa nr 97–135 z 13 lutego 1997 r. w sprawie utworzenia Réseau Ferré de France – RFF.
4. Decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, Dz. U. WE 167 z 30.04.2004.
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 lipca 2004 r. w sprawie przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004–2006, Dz. U. 2004, nr 177, poz. 1828 z dnia 12 sierpnia 2004 r.
6. Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym, Dz. U. 2006 r. nr 12, poz. 61, z późn. zm.
7. Zarządzenie nr 5 Ministra Transportu z dnia 29 marca 2007 r. w sprawie utworzenia państwowej jednostki budżetowej Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Dz. Urz. MT, 2007, nr 3, poz. 8.
8. Ustawa z 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, Dz. U. Nr 157, poz. 1240 z późn. zm.

9. Rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie warunków i trybu udzielania i rozliczania zaliczek oraz zakresu i terminów składania wniosków o płatność w ramach programów finansowanych z udziałem środków europejskich, Dz. U. z 2009 r., nr 223, poz. 1786, z późn. zm.
10. Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, Dz. U. WE 204 z 05.08.2010.
11. Ustawa w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa, Dz. U. z 2010 r., poz. 1579.
12. *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, Załącznik do uchwały nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r., M. P. 2012, poz. 252.
13. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 24 kwietnia 2012 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, Dz. U. 2012, poz. 674.
14. *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku*, Dz. U. z 2015 r., poz. 1297.
15. Dyrektywa 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury.
16. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. *Prawo zamówień publicznych*, Dz. U. z 2013 r. poz. 907, tekst jednolity.
17. Ustawa z dnia 29 sierpnia 2014 r. *o zmianie ustawy – Prawo zamówień publicznych*, Dz. U. z 2014 r., poz. 1232, z późn. zm.
18. Wniosek Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych oraz zmieniające rozporządzenie UE nr 1291/2013 i UE nr 1316/2013, KOM(2015) 10.

Raporty i opracowania

1. *Biała Księga 2013. Kolej na działania – mapa problemów polskiego kolejnictwa*, Wydawnictwo Forum Kolejowe – Railway Business Forum, Kraków 2013.
2. *Biała Księga Infrastruktury*, www.inicjatywadlainfrastruktury.pl/pliki/IDI_Biala_Ksiega.PDF (dostęp 16.12.2015).
3. Boni M. (red.), *Raport Polska 2030. Wyzwania rozwojowe*, Zespół Doradców Strategicznych Prezesa Rady Ministrów, Warszawa 2009.
4. Borys T. (red.), *Analiza istniejących danych statystycznych pod kątem ich użyteczności dla określenia poziomu zrównoważonego rozwoju transportu wraz z propozycją ich rozszerzenia. Raport z realizacji ekspertyzy*, Jelenia Góra – Warszawa, listopad 2008.
5. *Competition Report 2011*, Deutsche Bahn AG.
6. <http://www.jaspers-europa-info.org> (dostęp 29.10.2016).
7. *Inwestycje infrastrukturalne PKP PLK S.A.*, <https://www.nik.gov.pl/plik/id,4754,vp,6154> (dostęp 25.02.2016).
8. *Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego: Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.*, Bruksela 22.06.2006 r. SEC(2006) 768.
9. *Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego, Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu*, Bruksela 17.6.2009, COM(2009) 279, wersja ostateczna COM(2009) 400.

10. Komunikat Komisji *Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, KOM(2010) 2020.
11. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Banku Centralnego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, Komitetu Regionów oraz Europejskiego Banku Inwestycyjnego, *Plan inwestycyjny dla Europy*, KOM(2014) 903.
12. *Konkluzja prezydencji Rady Europejskiej obradującej w Brukseli w dniach 8 i 9 marca 2007 r.*, za: *Komunikat Komisji: Agenda UE w sprawie transportu towarowego: Poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie*, Komisja Europejska, Bruksela, 18.10.2007, s. 2, COM(2007) 606 wersja ostateczna.
13. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – *Budżet z perspektywy „Europy 2020”*, KOM(2011) 500
14. Kusek J. Z., Rist R. C., *Ten Steps to a Results-Based Monitoring and Evaluation System. A Handbook for Development Practitioners*, The International Bank for Reconstruction and Development/ The World Bank, Washington, 2004, <http://www.oecd.org/dataoecd/23/27/35281194.pdf> (dostęp 28.02.2015).
15. *Linie kolejowe eksploatowane*, <http://stat.gov.pl/statystyka-miedzynarodowa/porownania> (dostęp 11.10.2016).
15. *Memorandum on the general lines of the common transport policy*. Komisja Europejska, 10.4.1961, COM(61) 50 final.
16. *Nasza Wspólna Przyszłość*, Raport Światowej Komisji Środowiska i Rozwoju ONZ, Oxford 1987.
17. *Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa kolejowego w 2012 roku*, UTK, Warszawa 2013.
18. *Ocena rządowych dokumentów strategicznych przyjętych w latach 1989–2006*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, lipiec 2007.
19. *Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego: Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.*, Komisja Europejska, Bruksela 2007, pkt. 1.1, COM(2006) 314 wersja ostateczna (2007/C161/23).
20. *Opinia o przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 5 września 1995 r. raporcie z wykonania programu działań dostosowujących polską gospodarkę oraz system prawny do wymagań Układu Europejskiego*, Kancelaria Sejmu Biuro Studiów i Ekspertyz, Raport nr 80, Warszawa, listopad 1995.
21. *Pakiet ekologicznego transportu*, http://ec.europa.eu.transport/strategies/2008_greening (dostęp 21.01.2017).
22. *Polityka transportowa państwa na lata 2001–2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju*, Pierwszy Serwis Międzynarodowy Transportu i Spedycji, <http://www.psm.pl/informacje>
23. *Prognoza przewozów ładunków i pasażerów do 2035 r.*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2008.
24. *Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2010.
25. *Raport jaka kolej dla Polski?*, http://houseofsolutions.pl/raport_jaka_kolej.pdf (dostęp 20.06.2016).
26. Raport (98/C 129/14) Opinia Komitetu Ekonomiczno – Społecznego: Komunikat Komisji skierowany do Urzędu Parlamentu Europejskiego, Komitetu Ekonomiczno – Społecznego i Komitetu Regionów na temat Spółek Państwowo-Prywatnych w projektach Sieci Transportowych TEN (raport Kinnocka).

27. *Raport Polska 2030. Transport*, zds.kprm.gov.pl/sites/default/files/pliki/07_transport.pdf (dostęp 16.12.2015).
28. Raporty roczne PKP PLK S.A.
29. *Raport w sprawie bezpieczeństwa na kolei w Polsce za rok 2012*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, wrzesień 2013 r.
30. *Realizacja Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych – informacja o wynikach kontroli NIK z dnia 16.12.2016 r.*, <https://www.nik.gov.pl/plik/id,12696,vp,15094.pdf> (dostęp 30.03.2016).
31. *Regulamin organizacyjny PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz z załącznikami*, przyjęty uchwałą nr 537/2013 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 25 czerwca 2013 r. Dokument udostępniony przez Biuro Zarządu Centrali PKP PLK S.A. w Warszawie.
32. *Resource Book on PPP Case Studies*, European Commission, Directorate-General Regional Policy, Bruksels, June 2004.
33. *Rozwój wspólnej polityki transportowej z 1972 r.*, COM(73) 850 final.
34. Schultz D. F., *What is infrastructure*, http://iti.acns.nwu.edu/def_infr.html (dostęp 20.03.2015).
35. Smolarek L., *Modelowanie procesów transportowych*, Prezentacja, Akademia Morska w Gdyni 2005/2006, slideplayer.pl/slide/12248/ (dostęp 12.12.2016).
36. *Sprawiedliwe opłaty za korzystanie z infrastruktury: etapowe podejście do wspólnego ładowania Framework infrastruktury transportowej w UE - Biała księga*, Komisja Europejska, Bruksela lipiec 1998, COM(98) 466.
37. *Sprawozdanie z wykonania w 2012 roku Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013.
38. *Sprawozdanie krajowe – Polska 2015 r.*, Dokument roboczy służb Komisji, COM(2015) 85 final, Bruksela, 26.02.2015 r.
39. *Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013*, Ministerstwo Transportu, Warszawa 2007.
40. *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, 22 lipca 2014 r.
41. *Sprawozdanie Specjalne – Polska 2016*, Europejski Trybunał Obrachunkowy, Bruksela 2016, http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_P
42. Stajniak M., *Logistyka międzynarodowa*, https://wsl-online.pl/udostepnione_pliki/1181/Logistyka_miedzynarodowa_stud.pdf (dostęp 15.12.2016).
43. *Statistical pocketbook 2016*, <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics> (dostęp 24.05.2017).
44. *Transport – wyniki działalności*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
45. Szafranski Z., *Stan techniczny i finansowanie infrastruktury kolejowej*, PKP PLK S.A., Warszawa 2009.
46. *Szanse i bariery utrzymania i rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce*, PKP PLK S.A., Warszawa 2010.
47. *Szczegółowy opis osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko*, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 17 marca 2017.
48. *Trzeba myśleć strategicznie*, www.strategia.wrotapodlasia.pl/pl/Aktualnosci (dostęp 30.06.2016).
49. *Usunięcie przeszkód prawnych do korzystania z ECU – Biała Księga Komisji dla Rady*, Komisja Europejska, Bruksela grudzień 1992, SEC(92) 2492.
50. *Uzupełnienie rynku wewnętrznego: Biała Księga Komisji dla Rady Europejskiej*, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela lipiec 1985, COM(85) 310.

51. Wagenwoort R., Nicola C., Kappeler A., *Infrastructure finance in Europe: Composition, evolution and crisis impact*. European Investment Bank, EIB Papers, Volume 15, No 1/2010.
52. White Paper, *European transport policy for 2010: time to decide*, The European Commission, Brussels September 2001, COM(2001) 370 final.
53. *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do 2015 roku*, Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013.
54. *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do 2013 roku z perspektywą 2015*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2011.
55. Zarządcy infrastruktury <http://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktury/zarzadcy-infrastruktury/3573,Zarzadcy-infrastruktury.html> (dostęp 28.02.2015).
56. *Zarządzanie infrastrukturą kolejową w Polsce – na podstawie polskiego prawa i wspólnotowego*, Prezentacja, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 30.01.2012.
57. *Zielona Księga – W kierunku uczciwych i efektywnych cen w polityce transportowej – Opcje dotyczące internalizacji zewnętrznych kosztów transportu w Unii Europejskiej*, Komisja Europejska, Bruksela grudzień 1995, COM(95) 691.

Zdzisław Woźny