

# Rynek PPP w obszarze infrastruktury transportu

Beata Zagożdżon

W artykule przeprowadzono analizę i ocenę poziomu rozwoju rynku PPP w Polsce. Analiza została przeprowadzona na tle europejskiego rynku PPP, w odniesieniu do jego struktury wartościowej i ilościowej. Następnie analizę uszczegółowiono, poddając badaniom projekty PPP infrastruktury transportowej w Polsce (krajowej i regionalnej).

Podjęta analiza pozwoliła na sformułowanie następującej konkluzji: polski rynek PPP na tle rynku UE jest rynkiem o średniej wartości i liczbie realizowanych projektów. Jest to rynek, który można określić jako „rynek w budowie”. Jednocześnie jest to rynek o dużym potencjale. Dalszy jego rozwój zależy od uwarunkowań stworzonych przez państwo, przede wszystkim w kwestii regulacji prawnych oraz przygotowania organizacyjno-kompetencyjne instytucji publicznych.

Artykuł recenzowany zgodnie z wytycznymi MNiSW

data zgłoszenia do redakcji: 25.10.2012

data akceptacji do druku: 05.11.2012



dr Beata Zagożdżon  
Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny Radom,  
Wydział Transportu i Elektrotechniki, Zakład Logistyki i Marketingu  
b.zagozdzon@pr.radom.pl

Partnerstwo publiczno-prywatne przez ostatnie kilkanaście lat jest prezentowane jako dobra alternatywa dla finansowania infrastruktury transportowej przez państwo. Komisja Europejska preferuje projekty transportowe do współfinansowania ze środków UE, ponieważ infrastruktura w tym obszarze wymaga szybkiego i dużego zaangażowania kapitałowego, któremu nie może sprostać sektor publiczny [2,4,7]. Partnerstwo nabiera szczególnego znaczenia obecnie, w warunkach kryzysu gospodarczego, stanowiąc dodatkowe źródło funduszy dla przedsięwzięć publicznych, odcinając tym samym budżet państwa czy budżety samorządów lokalnych. Jednocześnie skuteczna implementacja projektów PPP wymaga określonych uwarunkowań politycznych, ekonomicznych, prawnych i społecznych [2]. Czynniki takie jak: kierunki polityki gospodarczej państwa, w szczególności zdefiniowanie miejsca i roli sektora prywatnego, wsparcie polityczne rządu dla koncepcji PPP, poziom rozwoju gospodarczego, regulacje prawne oraz przygotowanie organizacyjno-kompetencyjne instytucji publicznych determinują potencjał rynkowy przedsięwzięć i jego rozwój [19].

W Polsce współpraca sektora publicznego i prywatnego w obszarze infrastruktury transportowej rozpoczęła się w 1997 roku, kiedy przyznano pierwsze koncesje na budowę i eksploatację płatnych autostrad.

Natomiast rynek mniejszych projektów PPP, regionalnej i lokalnej infrastruktury transportowej, zaczął się kształtować dopiero w 2009 roku.

Celem artykułu jest analiza i ocena poziomu rozwoju rynku PPP w Polsce, w szczególności rynku przedsięwzięć infrastruktury transportowej. Analiza ta zostanie przeprowadzona na tle europejskiego rynku PPP, w odniesieniu do jego struktury wartościowej i ilościowej.

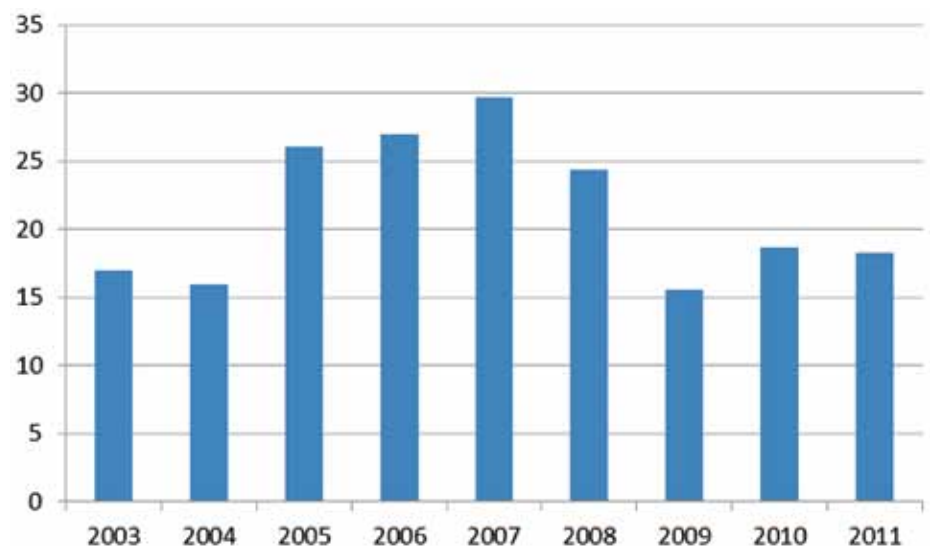
## Rynek PPP w Europie

Rynek PPP do końca XX wieku rozwijał się głównie w Wielkiej Brytanii. Jeszcze w latach 2000-2004 zdecydowana większość projektów była realizowana w tym kraju. W kolejnych latach zwiększało się zainteresowanie partnerstwem w innych państwach, a liczba projektów i ich wartość dynamicznie rosła [6]. Rozwój europejskiego rynku PPP w latach 2003-2011 został przedstawiony na wykresie 1. Wykorzystano badania prowadzone przez European PPP Expertise Centre (EPEC),

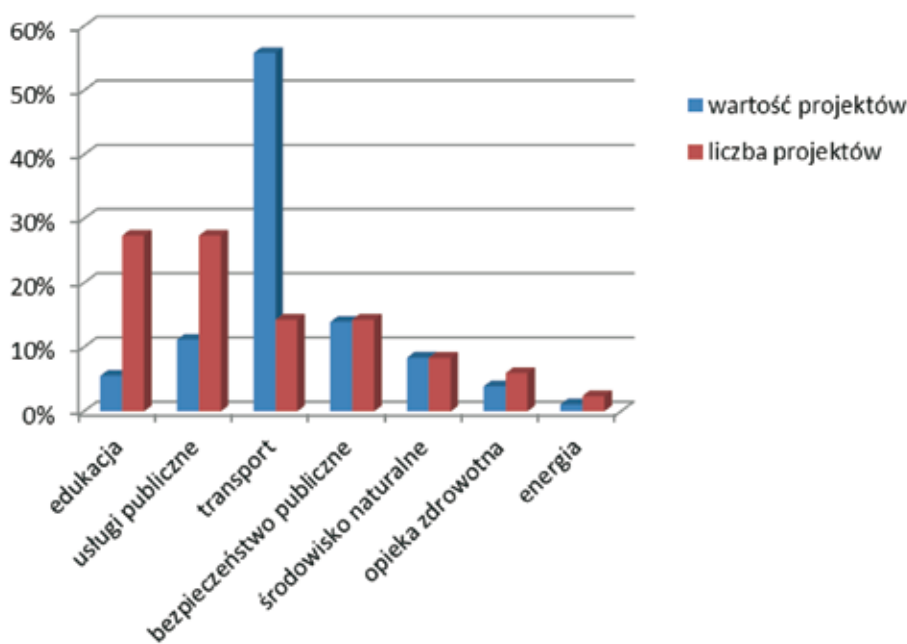
które obejmują duże projekty inwestycyjne w krajach UE - do 2010 roku były to projekty o wartości powyżej 5 mln Euro, a w 2011 roku powyżej 10 mln Euro.

Rynek projektów PPP rozwijał się bardzo dynamicznie do 2008 roku. Wartość realizowanych przedsięwzięć zwiększyła się w latach 2003-2007 prawie dwukrotnie. Natomiast w 2008 roku rynek silnie odczuł światowy kryzys gospodarczy i finansowy. Trend spadkowy został zatrzymany w 2010 r., jednak wartość projektów jest zdecydowanie poniżej rekordowych lat – 2005-2007.

Analizując zaangażowanie partnerstwa w poszczególne sektory działalności publicznej warto zaznaczyć, iż począwszy od lat 90. XX wieku największa liczba projektów w krajach UE, z wyłączeniem Wielkiej Brytanii, była realizowana w obszarze transportu. W latach 1995-2004 było to około 70% ogólnej liczby projektów. Tendencja ta utrzymywała się do 2009 roku [6]. Natomiast w 2010 roku dominował sektor edukacji i transportu, a w 2011 – edukacji i usług publicznych. Uwzględniając jednak wartość przedsię-



1. Wartość europejskiego rynku PPP w latach 2003-2011 [mld Euro] [14]



2. Udział PPP w sektorach działalności publicznej w UE w 2011 roku, według wartości i liczby projektów [w %] [13, 14]

wzięć realizowanych w poszczególnych sektorach, to największy udział w całym badanym okresie miały projekty transportowe. Środki finansowe kierowane na te przedsięwzięcia stanowiły w latach 1995-2009 średnio 75-90 % ogólnej wartości projektów [6], a w 2011 roku osiągnęły poziom 55% (wykres 2). Inwestycje transportowe cechuje wysoka kapitałochłonność, co tłumaczy ich dominujący udział wartościowy w porównaniu ze stosunkowo małą, zwłaszcza w ostatnich latach, liczbą realizowanych projektów. Nie bez znaczenie pozostaje również fakt, iż projekty PPP w sferze infrastruktury transportowej przez ostatnie kilkanaście lat pozostają obszarem preferowanym do współfinansowania z funduszy UE. W latach 1996-2011 UE przeznaczyła na współfinansowanie 11. projektów PPP kwotę 3 738 mln Euro [3].

Charakterystyczną cechą europejskiego rynku PPP jest jego duże zróżnicowanie w zależności od kraju. W tabeli 1 zaprezentowano dane kwalifikujące poszczególne kraje w ogólnej liczbie oraz ogólnej wartości projektów PPP, realizowanych w Europie w 2009 roku.

Wielka Brytania od początku lat dziewięćdziesiątych XX w. pozostaje liderem przedsięwzięć inwestycyjnych różnych form partnerstwa publicznego i prywatnego. Znaczące miejsce zajmuje PPP w takich krajach jak: Hiszpania, Francja, Niemcy czy Portugalia. Na średnim poziomie kształtuje się jego wykorzystywanie we Włoszech, Irlandii, Grecji, Belgii, Holandii, na Węgrzech czy w Polsce. Pozostałe kraje stosują je w niewielkim zakresie.

Najbardziej dojrzałym, europejskim rynkiem PPP jest rynek Wielkiej Brytanii, na-

stępnie Niemiec, Hiszpanii, Irlandii, Francji i Włoch. Niższe pozycje zajmują rynki takich krajów jak: Belgia, Dania, Czechy, Węgry, Polska, Bułgaria, Litwa (wykres 3). Także z badań prowadzonych przez K.Brzozowską wynika, że państwami o najbardziej rozwiniętym rynku PPP, pod względem instytucjonalnym i inwestycyjnym, są: Wielka Brytania, Hiszpania, Irlandia i Włochy. Średni poziom rozwoju cechuje państwa, w których PPP nabiera coraz większego znaczenia, a do których zalicza się m.in.: Portugalię, Niemcy, Francję, Belgię, Holandię oraz Polskę i Węgry. Natomiast niski poziom charakterystyczny jest dla Słowacji, Norwegii, Chorwacji, Finlandii, Szwecji [2].

Analizując europejski rynek PPP, poziom jego rozwoju i stopień dojrzałość warto zastanowić się nad przyczynami jego zróżnicowania w poszczególnych krajach. Na wstępie wskazano, iż skuteczna implementacja projektów PPP wymaga określonych uwarunkowań politycznych, ekonomicznych, prawnych, społecznych. Wydaje się, że spośród wymienionych zasadnicze znaczenie mają kwestie polityki gospodarczej, regulacje prawne oraz przygotowanie instytucjonalne.

Konsekwencją przyjętej polityki, w tym zdefiniowania miejsca i roli sektora prywatnego w gospodarce, jest obowiązujące ustawodawstwo, a w jego następstwie postawa i działania lokalnych władz publicznych. Dlatego kraje o ukształtowanej gospodarce rynkowej i ugruntowanej pozycji sektora prywatnego mają większe szanse na stworzenie dobrych warunków dla partnerstwa. Nie może zatem dziwić pozycja Wielkiej Brytanii jako lidera europejskiego rynku PPP. Pozycja ta została ugruntowana, zarówno przez

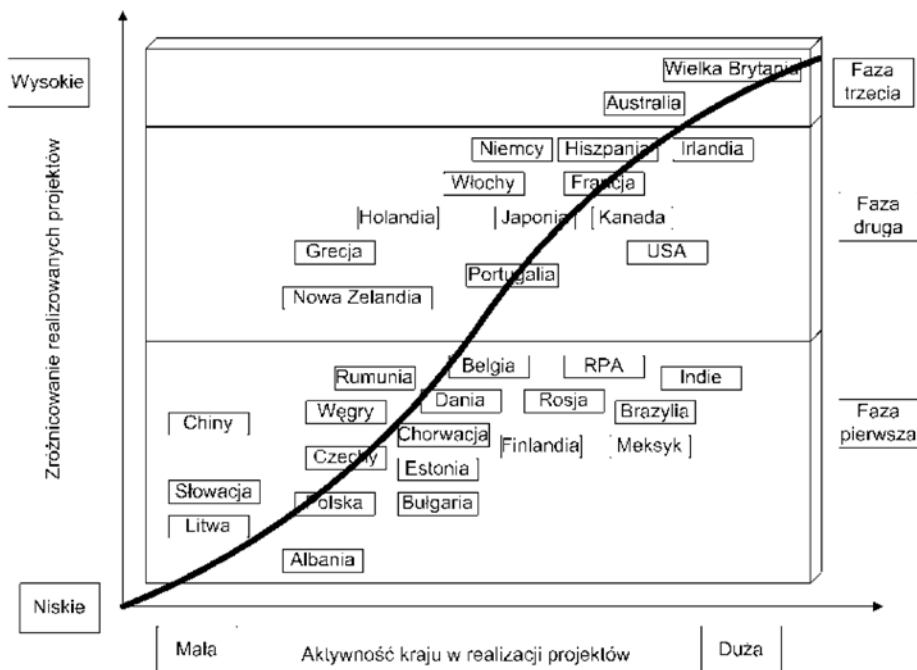
Tab.1: Udział procentowy poszczególnych krajów w projektach PPP w Europie w 2009 roku<sup>1</sup> [w %] [6]

Wyszczególnienie	Udział procentowy krajów w ogólnej liczbie projektów PPP w Europie	Udział procentowy krajów w ogólnej wartości projektów PPP w Europie
Austria	0.2	0.5
Belgia	0.9	1.3
Bułgaria	0,1	0,1
Cypr	0.2	0.3
Czechy	0.2	0.3
Niemcy	4.9	4.1
Dania	0.1	0.0
Grecja	1.0	5.5
Hiszpania	10.1	11.4
Finlandia	0.1	0.2
Francja	5.4	5.3
Węgry	0.7	2.3
Irlandia	1.3	1.6
Włochy	2.4	3.3
Litwa	0.1	0.0
Maroko	0.0	0.0
Holandia	1.2	1.8
Polska	0.4	1.7
Portugalia	3.1	7.0
Rosja	0.1	0.0
Szwecja	0.1	0.2
Słowacja	0.1	0.5
Słowenia	0.1	0.0
Wielka Brytania	67.1	52.5
<b>Ogółem</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

<sup>1</sup> – w badaniach nie uwzględniono projektów o wartości poniżej 5 mln euro

liberalny charakter rządowej polityki gospodarczej, odpowiednie regulacje prawne, jak również wieloletnie doświadczenie w implementacji PPP. Przykładem kraju o sprzyjającym klimacie politycznym oraz skutecznie wdrożonej ustawie o PPP jest Irlandia. Uwarunkowania sprzyjające partnerstwu występują również w innych krajach. Na przykład w Hiszpanii koncesje na budowę dróg głównych są wydawane prywatnym konsorcjom od 1967 roku, a w Niemczech od początku lat 90. [11]. Wysoka pozycja Hiszpanii jest konsekwencją budowy sieci autostrad i linii kolejowych w systemie PPP w ostatnich dwudziestu latach.

Jednocześnie w krajach, w których gospodarka funkcjonuje na zasadach rynkowych



3. Dojrzałość rynków PPP w wybranych krajach świata [5]

przez ostatnie stulecie, współpraca sektora prywatnego i publicznego na zasadach partnerstwa rozwija się bardzo powoli. Kraje skandynawskie zachowują dużą ostrożność we wdrażaniu PPP. Nasuwa się zatem konkluzja, iż bez woli politycznej dla procesów deregulacji i prywatyzacji, a w ich następstwie tworzenia regulacji prawnych ułatwiających dostęp sektora prywatnego do działalności w obszarach tradycyjnie uznawanych za domenę publiczną, nie można mówić o tworzeniu warunków dla PPP. Państwa takie jak Belgię, Holandię, Danię cechuje porównywalny z Polską poziom rozwoju rynku PPP.

### Rynek PPP w obszarze infrastruktury transportu w Polsce

Badając rynek PPP w obszarze infrastruktury transportu w Polsce należy wyróżnić rynek dużych projektów oraz mniejszych przedsięwzięć, które inicjują lokalne władze samorządowe.

Duże projekty obejmują odcinki autostrad zrealizowane w systemie koncesyjnym, przez prywatne konsorcja w latach 2000-2011:

- budowę i eksploatację autostrady A2 na odcinku ze Świecka do Konina o długości 255 km,
- budowę i eksploatację autostrady A1 na odcinku z Gdańska do Torunia o długości 152 km,
- oraz budowę przez przystosowanie do odpłatności i eksploatację autostrady A4 na odcinku Katowice – Kraków o długości 61 km.

Prywatne konsorcja wybudowały i eksploatują około 23% ogólnej długości sieci au-

tostrad w Polsce [15]. W niektórych krajach europejskich udział inwestycji PPP w całej sieci dróg głównych wynosi średnio ponad 50%, a w USA od 1991 roku projekty realizowane w oparciu o refinansowanie przez opłaty drogowe stanowią 30-40% wszystkich nowych autostrad [8]. Uwzględniając jednak polskie uwarunkowania gospodarcze, ekonomiczne i prawne funkcjonowania PPP można uznać poziom zaangażowania sektora prywatnego w inwestycje drogowe za porównywalny i właściwy w stosunku do krajów, charakteryzujących się sprzyjającym otoczeniem gospodarczo-prawnym oraz dużym doświadczeniem implementacyjnym.

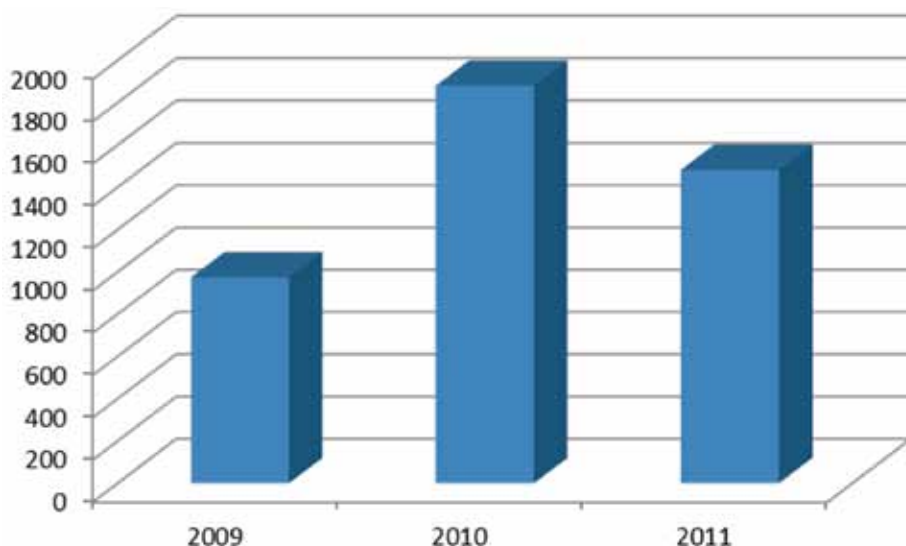
Realizacji wymienionych projektów drogowych towarzyszyło wiele problemów, a ich zasadność ekonomiczna ze względu na wysokie koszty na etapie budowy, w porównaniu z systemem finansowania ze środków publicznych, budziła wiele wątpliwości [20, 21]. Analizując jednak skuteczność systemu koncesyjnego z obecnej perspektywy pojawia się spostrzeżenie, że trudności występują nie tylko w przypadku tego systemu, ale również przy tradycyjnym finansowaniu. Chińskie konsorcjum Covec zrezygnowało z budowy odcinka autostrady A1, a polskie firmy - PGB, Polimex, Hydrobudowa ogłaszają upadłość lub zwracają się o pomoc finansową do rządu (chodzi o pożyczki i poręczenia). Przyczyną aktualnych problemów są niedoszacowane koszty po stronie wykonawców.

Polityka transportowa państwa na lata 2005-2025, w kwestii finansowania infrastruktury transportowej, określa jako podstawowe źródła fundusze publiczne oraz fundusze UE. Natomiast w systemie PPP

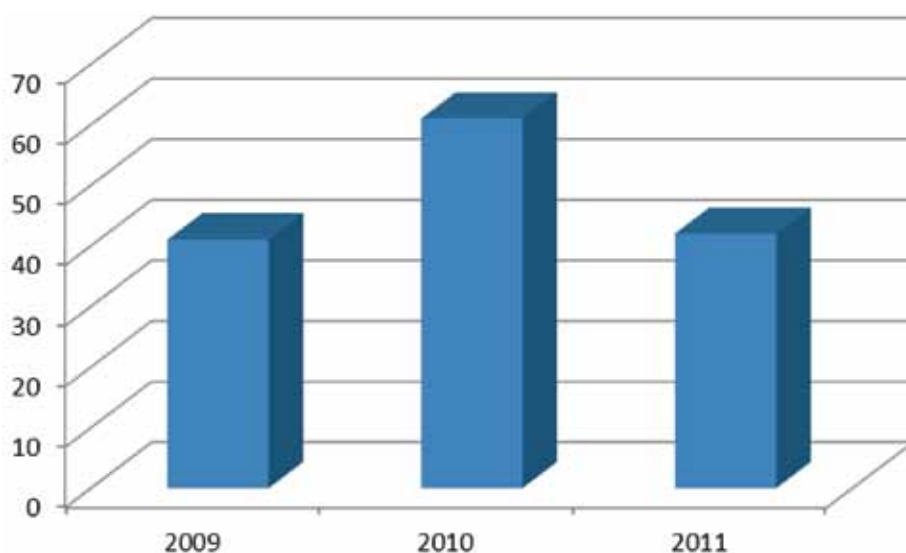
mogą być realizowane wybrane odcinki autostrad, dróg ekspresowych, kolei aglomeracyjnych i regionalnych, linie szynowego transportu miejskiego, porty morskie i lotnicze, centra logistyczne [10]. Można w tym miejscu wspomnieć o planowanych do realizacji inwestycjach w sferze infrastruktury kolejowej czy lotniczej, z udziałem partnera prywatnego (bez szczegółowego określania zasad tegoż udziału). Zaliczano do nich m.in. budowę linii kolei dużych prędkości, dla której to inwestycji obecny Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie widzi uzasadnienia. Zaangażowanie sektora prywatnego rozpatrywano także przy rozbudowie i modernizacji portów lotniczych w Warszawie, Poznaniu, Wrocławiu, Gdańsku i Katowicach. Ostatecznie inwestycje te będą finansowane ze środków UE, w ramach POIS, oraz z budżetu państwa [23]. Natomiast w obszarze infrastruktury drogowej, przy przygotowaniu kolejnych projektów PPP, rząd zakłada zachowanie dwóch priorytetów: wpływu strony publicznej na stawki opłat oraz przeniesienie większości ryzyka na partnera prywatnego, celem klasyfikacji inwestycji poza sektorem finansów publicznych. Obecna sytuacja gospodarcza w UE, a zwłaszcza koniunktura na rynkach finansowych, nie tworzą sprzyjających warunków dla tego typu rozwiązań. Jednakże, w przypadku znaczącej jej poprawy rząd planuje budowę w systemie PPP autostrady A2 na wschód od Warszawy oraz A1 - Tuszyn – Pyrzowice [12]. Zatem partnerstwo jest uzupełniającym modelem finansowania w stosunku do funduszy publicznych.

W odniesieniu do rynku mniejszych projektów PPP warto zaznaczyć, iż rynek ten zaczął się rozwijać dopiero w 2009 roku. W latach wcześniejszych rozwój ograniczały obowiązujące regulacje prawne - ustawa o PPP z 2005 roku tak bardzo sformalizowała proces przygotowania i realizacji projektów, że nie były one wykonywane.

Wartość rynku mniejszych projektów PPP oraz ich liczba w latach 2009-2011 została przedstawiona na wykresach 4 i 5. W 2009 roku ogólna wartość projektów wynosiła około 975 mln zł, w 2010 roku – 1 881 mln zł, a w 2011 roku – 1 482 mln zł [16, 17, 18]. W 2010 roku podmioty publiczne ogłosiły 61 projektów, natomiast w 2011 tylko 42. W ostatnim roku zmniejszyła się zarówno wartość, jak i liczba projektów. Zmiany te nie muszą jednak wskazywać na spadek zainteresowania samorządów tą formą realizacji przedsięwzięć publicznych. Mogą to być przejściowe problemy wynikające z braku jednoznacznych, powszechnie obowiązujących regulacji prawnych w kwestii wpływu zobowiązań z tytułu zawieranych kontraktów PPP na poziom długu publicznego, określanej przez samorządowców „hamulcowym” PPP.



4. Wartość projektów PPP w Polsce [ceny bieżące; mln zł] [16, 17, 18]



5. Liczba ogłoszonych projektów PPP w Polsce [16, 17, 18]

Analizując i oceniając poziom rozwoju rynku mniejszych projektów PPP można go porównać z ogólnymi wydatkami samorządu terytorialnego na inwestycje. W 2009 roku wydatki te kształtowały się na poziomie 41 601 mln zł, a wartość projektów PPP stanowiła w stosunku do nich około 2,3%. W kolejnych latach było to odpowiednio: w 2010 roku wydatki wyniosły 43 282 mln zł, a udział projektów PPP około 4%, w 2011 roku – wydatki 41 188 mln zł, a udział 3,4% [9]. W krajach UE w 2007 roku projekty PPP stanowiły około 4 % wszystkich inwestycji w sektorze publicznym [7]. Na tym tle wartość przedsięwzięć w Polsce jest w pełni porównywalna, zważywszy na stosunkowo krótki okres stosowania tej formuły.

Natomiast tym, co odróżnia polski rynek PPP od europejskiego jest jego struktura sektorowa. O ile w krajach UE do 2010 roku najwięcej projektów realizowanych było w sektorze transportu, o tyle w Polsce w latach 2009-2011 był to sport i rekreacja, a następnie infrastruktura miejska i komu-

nalna, parkingi, gospodarka odpadami, sektor wodno-kanalizacyjny.

Nie mniej jednak można przywołać kilka przykładów implementacji PPP na rynku mniejszych projektów PPP w obszarze infrastruktury transportowej.

Na początku 2010 roku władze Ustki ogłosiły przetarg na zaprojektowanie oraz częściowe sfinansowanie przebudowy drogi gminnej i skrzyżowania z drogą wojewódzką wraz z budową oświetlenia drogowego. Długość drogi wynosiła 1 350 mb., a koszt inwestycji około 2,2 mln zł. Zaangażowanie kapitałowe partnera prywatnego stanowiło 68% kosztów, a jego wkład finansowy będzie mu zwracany przez gminę w miesięcznych ratach przez okres 10 lat. Inwestycja została zakończona w 2012 roku [22].

Interesującym studium przypadku jest projekt, polegający na przekazaniu partnerowi prywatnemu 2 300 km dróg wojewódzkich w województwie dolnośląskim. Założono, że zadaniem prywatnego inwestora ma być remont i utrzymanie drogi w dobrym

stanie przez okres 15 lat. Środki finansowe miały pochodzić od partnera prywatnego, który mógł skorzystać z zewnętrznych źródeł finansowania, a gwarancją spłaty kredytu miał stanowić wieloletni kontrakt z jednostką budżetową. Przez kilkanaście lat trwania umowy samorząd województwa wypłacałby prywatnemu partnerowi stałe miesięczne wynagrodzenie, z którego ten ostatni spłacałby kredyt zaciągnięty na remont drogi, odsetki, finansowałby jej utrzymanie oraz osiągał zysk. Zarząd województwa 10 sierpnia 2011 roku ogłosił pierwszy przetarg, który dotyczył przebudowy i utrzymania 12 km drogi wojewódzkiej nr 342. Zainteresowanie udziałem w przetargu wyraziło trzynaście firm. Podpisanie umowy z partnerem prywatnym zaplanowano jeszcze na 2011 rok, a przebudowa drogi miała się zakończyć w 2012 roku. Jednak przetarg został unieważniony ze względu na wysokość stawek proponowanych przez firmy. Samorząd województwa planuje rozpisane nowego postępowanie oraz wybór wykonawcy na drodze tzw. dialogu konkurencyjnego. Jest to procedura długotrwała, ale bardziej elastyczna, przez co stwarza większe możliwości osiągnięcia porozumienia i kompromisu pomiędzy zarządcą drogi a wykonawcą. Ponadto zarząd województwa planuje, by pilotażowe odcinki obejmowały 200 km dróg, a nie jak pierwotnie zakładano 12 km, co zwiększy szanse na wykorzystanie efektu skali [24].

W 2012 roku władze miejskie Dąbrowy Górniczej zakończyły pierwszy etap postępowania mającego na celu wyłonienie partnera prywatnego, który wybuduje i będzie administrował odcinkiem drogi łączącej drogę krajową nr 94 z terenem inwestycyjnym „Tucznowa” (jedna z dzielnic miasta). Długość drogi wynosi 9 km, a koszt inwestycji jest szacowany na 200 mln zł. Partner prywatny ma być odpowiedzialny na sfinansowanie inwestycji a władze miejskie przez 15 lat będą płacić za dostępność trasy, zgodnie z ceną uzależnioną od utrzymania przez wykonawcę określonego standardu drogi. Po 15 latach samorząd stanie się jej właścicielem. Zainteresowanie przetargiem wyraziło 9 firm, z których 5 zostanie zaproszonych do dalszych etapów postępowania [22].

## Podsumowanie

Rynek PPP w Polsce kształtował się w warunkach formułowania priorytetów polityki gospodarczej państwa, zwłaszcza miejsca i roli sektora prywatnego, niższego w porównaniu ze „starymi” krajami UE poziomu rozwoju gospodarczego, dopracowywania regulacji prawnych oraz stosunkowo słabego przygotowania organizacyjno-kompetencyjnego instytucji publicznych. Logiczną konsekwencją tych uwarunkowań jest jego niski



stopień dojrzałości w porównaniu z rynkami wiodących państw UE, takich jak Wielka Brytania, Irlandia czy Francja. Polski rynek jest rynkiem o średniej wartości i liczbie realizowanych projektów, który można określić jako „rynek w budowie”. Jednocześnie jest to rynek o dużym potencjale i możliwościach rozwoju.

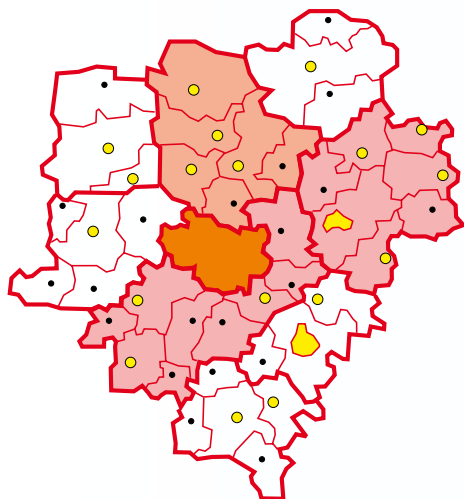
Prywatne konsorcja wybudowały przez 11 lat około ¼ długości autostrad w Polsce. Przedsięwzięcia te były krytykowane, przede wszystkim, ze względu na bardzo wysokie koszty na etapie budowy. Nie mniej należy uznać fakt, że inwestycje zostały zrealizowane, społeczeństwo z nich korzysta, a problemów przy budowie autostrad nie uniknęła także GDDKiA. Na szczególną uwagę zasługuje rynek mniejszych projektów regionalnej infrastruktury transportu, na którym począwszy od 2009 roku, pojawiają się inicjatywy PPP lokalnych samorządów. Warunki uczestnictwa partnera prywatnego w niektórych projektach są modyfikowane, a samorządy poszukują optymalnych rozwiązań, gwarantujących uzyskanie oczekiwanych efektów przez obie strony partnerstwa.

Dalszy rozwój rynku zależy od aktywności i działań państwa, zwłaszcza w sferze opracowania stabilnego i jednoznacznego prawa oraz tworzenia instytucji dedykowanych PPP, stanowiących wsparcie dla inicjatyw samorządowych. Paradoksalnie, obecny kryzys finansowy i gospodarczy, ograniczając możliwości sektora publicznego może przyspieszyć tworzenie warunków do bardziej efektywnej realizacji projektów w obszarze infrastruktury transportu. ◀

#### Materiały źródłowe

- [1] A Guide to Guidance. Sourcebook for PPPs. EPEC, EIB, 2010.
- [2] Brzozowska K.: Partnerstwo publiczno-prywatne w Europie. Cele, uwarunkowania, efekty. CeDeWu, Warszawa, 2010, s.209-211.
- [3] EU Funds in PPPs. Project Stocktake and Case Studies. EPEC, June 2012, s.9.
- [4] European Commission Green Paper on Public-Private Partnerships. Bruksels, 2004.
- [5] Instytucje i jednostki ppp w wybranych krajach Europy i świata, praca zbiorowa. Centrum PPP, 2011.
- [6] Kappeler A., Nemoz M.: Public-private partnerships in Europe – before and during the recent financial crisis. Economic and Financial Report 2010/04, EIB, July 2010, s.7-12.
- [7] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów. Wspieranie inwestycji publiczno-prywatnych krokiem w kierunku naprawy gospodarki i długoterminowej zmiany strukturalnej: zwiększanie znaczenia partnerstw publiczno-prywatnych, Komisja Europejska, Bruksela 19.11.2009, Com(2009) 615.
- [8] Kossak A.: PPP: Schlechtes Image ist hausgemacht. Internationales Verkehrswesen, 2011/3.
- [9] Mały Rocznik Statystyczny Polski 2012. GUS, Warszawa, 2012.
- [10] Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2005.
- [11] PPP Infrastructure. Ausgabe 2009. Internationales Verkehrswesen, 2009/11, s.1-16.
- [12] Program budowy dróg krajowych na lata 2011 – 2015. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2011, s.34.
- [13] Review of the European PPP Market in 2011. EPEC, 2012, s.1; s.7.
- [14] Review of the European PPP Market in 2010. EPEC, 2011, s.9.
- [15] Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Dz.U., 2009, Nr 187.
- [16] Rynek PPP w Polsce 2009. Investment Support, Warszawa, styczeń 2010.
- [17] Rynek PPP w Polsce 2010. Investment Support, Warszawa, styczeń 2011.
- [18] Rynek PPP w Polsce 2011. Investment Support, Warszawa, styczeń 2012.
- [19] Zagożdżon B.: Czynniki determinujące wykorzystanie PPP w obszarze infrastruktury transportowej. Przegląd Komunikacyjny 2012.
- [20] Zagożdżon B.: Dylematy finansowania infrastruktury transportowej w formule PPP. Logistyka 2012, nr 2 (płyta CD1).
- [21] Zagożdżon B.: Problemy integracji sektora publicznego i prywatnego przy realizacji inwestycji infrastruktury transportowej, w: Michałowska M. (red.). Procesy integracyjne wybranych systemów transportowych. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice, 2007.
- [22] www.ppportal.pl (pobrano 17.10.2012)
- [23] www.transport.gov.pl (pobrano 18.10.2012)
- [24] www.umwd.dolnyslask.pl (pobrano 16.10.2011)

## Call for Papers — zaproszenie do publikacji „Plany Transportowe”



Redakcja „Przeglądu Komunikacyjnego” planuje wydać w połowie roku 2013 numer tematyczny dotyczący zagadnień związanych z opracowywaniem „Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego” zgodnie z zakresem definiowanym w „Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym”.

Prosimy o nadsyłanie materiałów dotyczących prowadzonych prac oraz opisów wdrożonych lub planowanych rozwiązań.

Termin nadsyłania artykułów: **30.04.2013 r.**

**O zakwalifikowaniu do druku decyduje także kolejność zgłoszeń.**

Artykuły przygotowane zgodnie z wytycznymi Przeglądu Komunikacyjnego należy nadsyłać na adres: [artykuly@przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl](mailto:artykuly@przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl)

Informacje dotyczące sugerowanych obszarów tematycznych publikacji dostępne są na stronie <http://przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl/> w zakładce „Call for Papers”