



## INWESTYCJE TRANSPORTOWE POLSKI Z PROJEKTÓW UNII EUROPEJSKIEJ A SPOŁECZNA ODPOWIEDZIALNOŚĆ

Marta Edyta Kaczyńska<sup>1</sup>

Politechnika Częstochowska  
Wydział Zarządzania

**Streszczenie:** Od momentu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej jednym z najważniejszych źródeł finansowania inwestycji w kraju stały się fundusze unijne. Decyzje dotyczące właściwego ich inwestowania i zarządzania znacząco wpływają na rozwój gospodarczy, w szczególności w procesie rozwoju polityki transportowej. Celem artykułu jest przedstawienie dotychczas wykorzystanych aktywów unijnych do finansowania inwestycji w obszarze transportu i związanego z nim bezpośrednio zarządzania infrastrukturą transportu w Polsce oraz strategii rozwoju transportu na najbliższe lata przy uwzględnieniu projektów unijnych. W świetle zaprezentowanej problematyki na podstawie przeglądu literatury opartej na źródłach wtórnych dokonano oceny projektów unijnych w inwestycjach transportowych.

**Słowa kluczowe:** fundusze unijne, infrastruktura transportu, inwestycje, zarządzanie projektami

**DOI:** 10.17512/znpcz.2019.4.04

### Wprowadzenie

Transport jest tą gałęzią gospodarki, która ma na celu zwiększenie mobilności przemieszczania się ludzi oraz różnego rodzaju towarów. Nowoczesna infrastruktura oraz dynamicznie funkcjonujący system transportowy sprzyjają proliferacji wzrostu gospodarczego. Solidnie rozwinięta infrastruktura drogowa intensyfikuje spójność społeczną, przestrzenną i ekonomiczną oraz przyczynia się do wzmocnienia konkurencyjności gospodarki Polski.

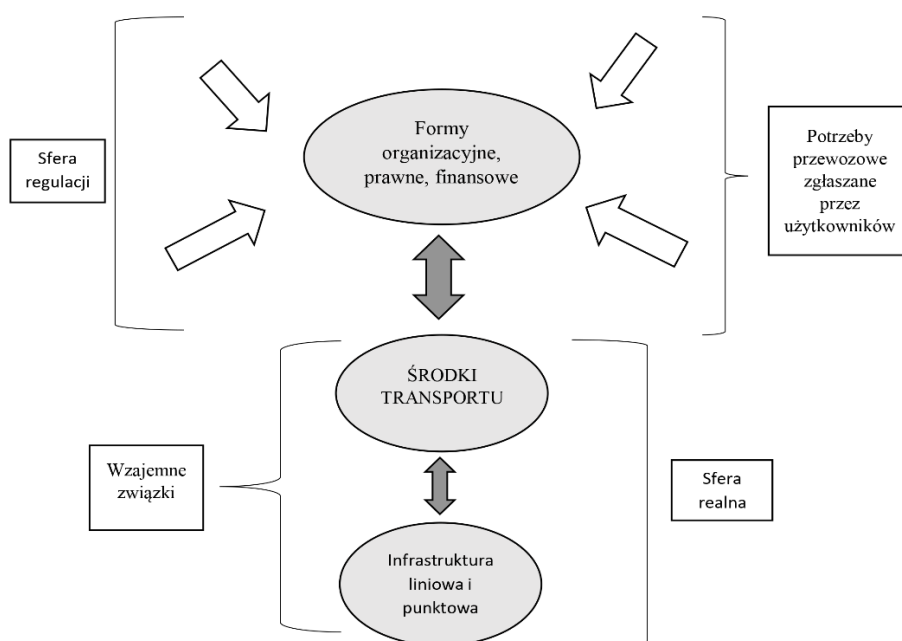
Inwestycje w infrastrukturę transportu stanowią ważny element wyrównywania różnic w rozwoju regionów. Infrastruktura transportowa stanowiąca bazowy element systemów transportowych wymaga ciągłych nakładów, zarówno na jej modernizację, jak i budowę nowych obiektów. Stała się więc obiektem zainteresowania funduszy inwestycyjnych, które poszukują nowych możliwości zarobkowania, inwestują w majątek, jak i w przedsiębiorstwa, które budują, operują lub świadczą usługi na rzecz infrastruktury transportowej (Matczak 2014, s. 178). Współfinansowane ze środków unijnych, ogólnokrajowe, jak również regionalne programy inwestycyjne zauważalnie polepszyły stan polskiej infrastruktury transportowej (Tyc 2017, s. 1286).

---

<sup>1</sup> Marta Edyta Kaczyńska, mgr, [martinez.82@o2.pl](mailto:martinez.82@o2.pl), ORCID: 0000-0002-6000-0526

## Kierunki rozwoju transportu drogowego

Intensywny rozwój transportu drogowego w ostatnich latach spowodował, że tworzone są projekty dotyczące rozbudowy infrastruktury transportu. Zatem zapewnienie dostępności transportowej wymaga sprawnego zarządzania systemem transportowym, harmonizując popyt na usługi transportu pasażerskiego i usługi transportu ładunków z podażą rozumianą jako dostępność do infrastruktury transportowej (Nowakowska-Grunt, Strzelczyk, Sałek 2017, s. 26). Infrastrukturę transportu tworzą środki transportu, ludzie, ustalone zasady oraz urządzenia służące do bezpośredniej obsługi dróg i punktów transportowych (Jaśkiewicz 2013, s. 11). System transportowy obejmuje infrastrukturę liniową: drogi samochodowe, mosty, tunele oraz infrastrukturę punktową: dworce, place składowe, punkty przeładunkowe (Kozłowski, Sikorski (red.) 2013, s. 57). Zarządzanie systemem transportowym wraz z jego otoczeniem przedstawiono na *Rysunku 1*. Infrastruktura transportu samochodowego ma za zadanie wspierać realizację transportu, choć sama jej nie wykonuje (Hajdul 2015, s. 11, 29).



**Rysunek 1. Schemat systemu transportowego**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie (Brach 2012, s. 16)

Ze względu na niesłabnącą popularność transportu drogowego (transportu samochodowego), zarówno w przewozach pasażerskich, jak i w transporcie towarowym (Skowron-Grabowska, Sukiennik, Szczepanik 2015), zasadnym staje się skupienie w pierwszej kolejności na modernizacji i rozbudowie infrastruktury transportu drogowego. Rozbudowa tego obszaru tym samym wywiera korzystny wpływ na rozwój

miast, regionów i kraju (Mesjasz-Lech, Nowicka-Skowron 2013). Działania w kwestii poprawy infrastruktury transportu drogowego powinny obejmować m.in. takie obszary jak (Płowiec 2010, s. 492):

- rozwój sieci drogowej, szczególnie dróg szybkiego ruchu i autostrad;
- poprawę bezpieczeństwa;
- włączanie sieci dróg i linii kolejowych do europejskiej sieci TEN-T;
- przestrzeganie warunków ekologicznych;
- budowanie terminali kontenerowych;
- uruchamianie kolejowych tras szybkiego ruchu do prędkości 160 km/h i 200 km/h.

W Polsce w przewozach dominującą rolę odgrywa transport samochodowy – zarówno pod względem wykonanej pracy przewozowej, jak i przewiezionej masy ładunków. Jak wynika z poniższych zestawień, w analizowanym okresie wszystkimi środkami transportu publicznego przewieziono więcej pasażerów niż przed rokiem 2016, z wyjątkiem transportu samochodowego. Znaczenie żeglugi śródlądowej w przewozach krajowych jest niewielkie (*Tabela 1*).

**Tabela 1. Przewozy pasażerów w 2017 roku**

Lp.	Rodzaj transportu	2016	2017
	<b>Razem w tys. osób</b>	<b>693 826</b>	<b>696 178</b>
1.	Transport samochodowy	390 410	378 610
2.	Transport kolejowy	291 981	303 001
3.	Transport morski	632	644
4.	Śródlądowy transport wodny	2 024	2 077
5.	Transport lotniczy	8 779	11 846

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych 2017, GUS

Natomiast w 2017 roku dynamika przewozów ładunków w większości rodzajów transportów sukcesywnie wzrasta. Transport samochodowy odgrywa w przewozach ładunków najistotniejszą rolę. Na drugim miejscu znajduje się transport rurociągowy, a następnie transport kolejowy i transport morski (*Tabela 2*).

**Tabela 2. Przewozy ładunków w 2017 roku**

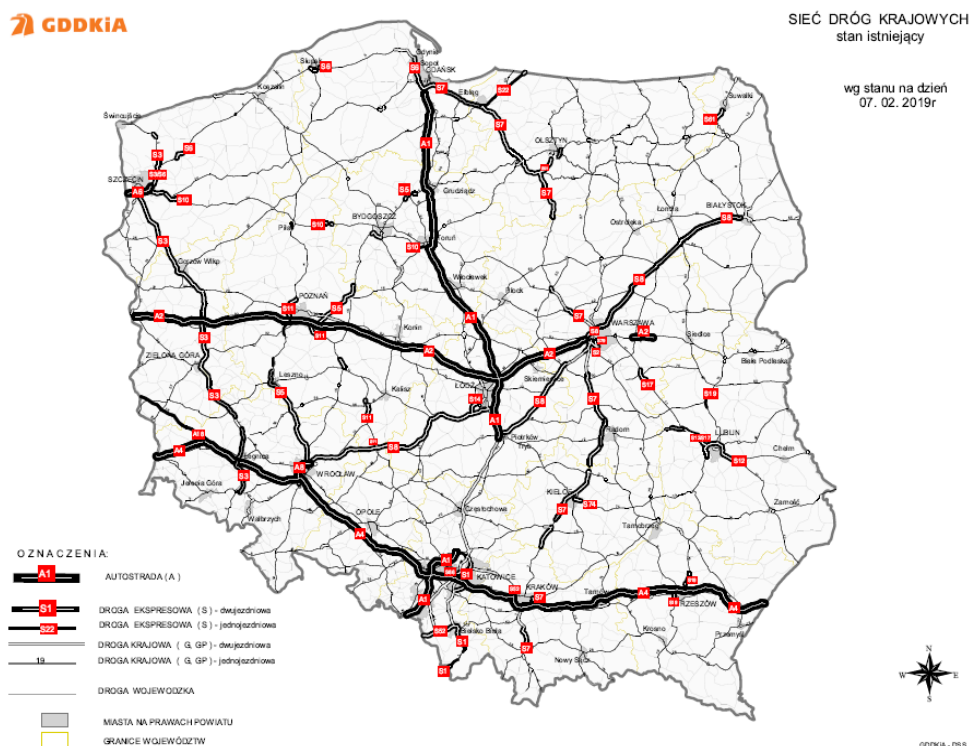
Lp.	Rodzaj transportu	2016	2017
	<b>Razem w tys. ton</b>	<b>1 836 652</b>	<b>2 053 244</b>
1.	Transport samochodowy	1 715 619	1 972 025
	w tym zarobkowy	954 459	1 104 209
	w tym przedsiębiorstwa transportu samochodowego	761 160	867 816
2.	Transport kolejowy	53 476	14 742
3.	Transport rurociągowy	54 058	52 393
4.	Transport morski	7 248	8 254
5.	Śródlądowy transport wodny	6 210	5 777
6.	Transport lotniczy	41	53

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych 2017, GUS

Charakteryzując infrastrukturę transportu samochodowego, nie sposób pominąć infrastruktury drogowej. Oddawanie do użytku kolejnych odcinków dróg o podwyższonej jakości przynosi wiele efektów, wśród których najważniejszymi są (Paprocki 2015, s. 492):

- podwyższenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i znaczne wyeliminowanie ryzyka kolizji pojazdów z innymi użytkownikami dróg;
- skrócenie czasu jazdy samochodami osobowymi i ciężarowymi;
- znaczne podwyższenie efektywności wykorzystania taboru u przewoźników zarobkowych;
- obniżenie zużycia paliwa i tym samym obniżenie emisji zanieczyszczeń przez pojazdy z napędem spalinowym.

W Polsce wyodrębniamy cztery kategorie dróg: drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne (Rysunek 2). Rozbudowa sieci drogowej w Polsce i jej modernizacja jest konieczna. Wynika to z kilku przyczyn. Jedną z przesłanek jest potrzeba przystosowania infrastruktury drogowej do standardów Unii Europejskiej. Modernizacja sieci drogowej w Polsce przyczynia się do obniżenia kongestii na krajowych drogach. Z rozwoju i przebudowy dróg wynika także poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania te również wpływają na gospodarczy rozwój kraju (Wróblewska-Kazakin, Szulc, Żal 2014, s. 95).



**Rysunek 2.** Sieć dróg krajowych i wojewódzkich w Polsce

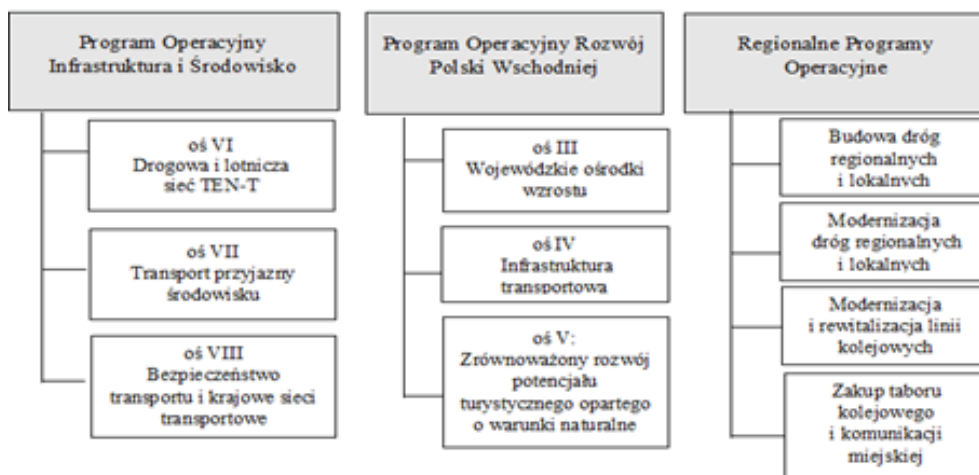
Źródło: ([https://www.gddkia.gov.pl/...](https://www.gddkia.gov.pl/))

## Korzyści dla Polski wynikające z polityki transportowej Unii Europejskiej

Po akcesie Polski do Unii Europejskiej zarysowały się nowe możliwości mogące przyczynić się do rozwiązania problemu inwestycji transportowych, tj. pojawiły się nowe źródła finansowania wydatków majątkowych (Zachorowska, Łukomska-Szarek 2011, s. 125). Polska uzyskała prawo do bezzwrotnych dotacji w ramach programów operacyjnych, na które składają się zestawienia priorytetów oraz wieloletnie działania (projekty, przedsięwzięcia), które mogą być wdrażane poprzez jeden lub kilka funduszy Unii. Projekt oznacza więc najmniejszy element operacyjny, przygotowany i wdrożony jako odrębna całość w ramach planu lub programu narodowego. W kontekście realizacji celów UE projekt jest interpretowany jako „najmniejsza, dająca się logicznie wydzielić jednostka stanowiąca przedmiot pomocy, opisana za pomocą harmonogramu i budżetu” (Trocki 2015, s. 23). Dla właściwego funkcjonowania projektu niezbędne jest odpowiednie nim zarządzanie, czyli zastosowanie szerokiej gamy umiejętności do prawidłowego zainicjowania, zaplanowania, realizacji, kontrolowania i zamknięcia (Regulski 2009, s. 207). Perspektywa zarządzania projektem determinuje dążenie do elastyczności działania w warunkach pewnych ograniczeń czasowych, dotyczy ona także planowania zasobów, budżetu, cyklu projektowego oraz harmonogramu działań (Pachura (red.) 2016, s. 16).

W perspektywie finansowej 2004-2006 środki pomocowe dla Polski pochodziły z Funduszu Spójności i Funduszy Strukturalnych, w tym Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu Społecznego, Europejskiego Funduszu Orientacji i Gwarancji Rolnej oraz Finansowego Instrumentu Wspierania Rybołówstwa. Łączna suma środków przyznanych Polsce przez Unię Europejską wyniosła ponad 13,1 mld EUR.

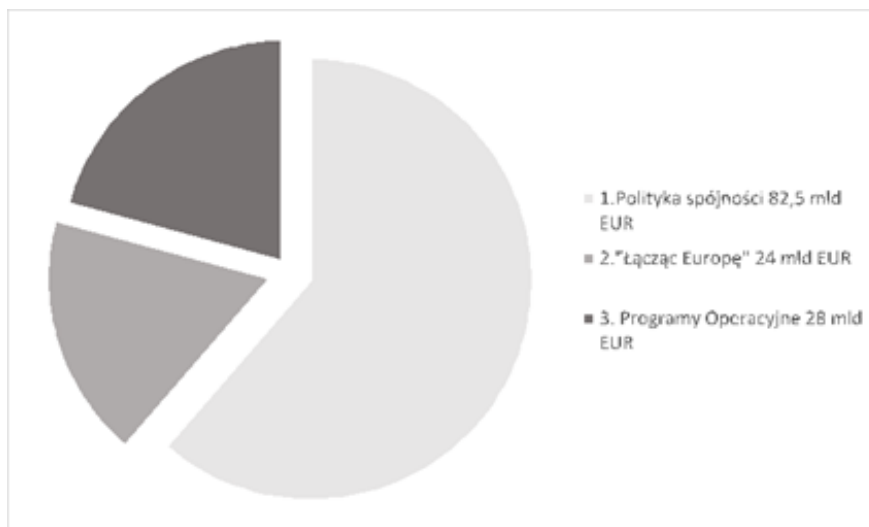
W kolejnym okresie finansowania na lata 2007-2013 Polska otrzymała pomoc w kwocie 47,6 mld EUR. W perspektywie finansowej 2007-2013 podstawowym dokumentem określającym zasady i kierunki alokacji środków funduszy strukturalnych była Narodowa Strategia Spójności. Wśród nich znalazły się (Nowakowska-Grunt, Strzelczyk, Sałek 2017, s. 28): Fundusz Spójności i Fundusze Europejskie z zakresu polityki strukturalnej, tj. Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Europejski Fundusz Społeczny (EFS). Transportowe inwestycje infrastrukturalne, współfinansowane z funduszy UE, realizowane były w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej (PORPW) regionalnych programów operacyjnych (Dyr, Ziółkowska 2014, s. 44). Poniższy schemat (*Rysunek 3*) szczegółowo ukazuje realizowane inwestycje z zakresu infrastruktury transportu.



**Rysunek 3. Inwestycje unijne w ramach programów w latach 2007-2013**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie (Dyr, Ziółkowska 2014, s. 44)

Obecnie punktem wyjścia do negocjacji z Unią Europejską mających na celu poprawę infrastruktury transportowej są dokumenty: Strategia Rozwoju Kraju 2020 i Umowa Partnerstwa „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020”. Najważniejszymi źródłami finansowania transportowych projektów infrastrukturalnych pozostają w szczególności: Instrument Łączący Europę (*Connecting Europe Facility* – CEF), środki strukturalne oraz Fundusz Spójności. Udział alokacji Funduszy Europejskich przedstawiono na *Rysunku 4*.



**Rysunek 4. Udział alokacji Funduszy Europejskich w programach na lata 2014-2020**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie ([https://www.cupt.gov.pl/...](https://www.cupt.gov.pl/))

Polska w latach 2014-2020 w przypadku sieci transportowych może skorzystać ze środków w wysokości ok. 24 mld EUR (Tyc 2017, s. 1286). Podstawowym narzędziem wspierania kredytowego projektów infrastruktury transportowej staną się instrumenty „obligacje projektowe”. Głównym motywem jest tu chęć wykorzystania zasobów pozostających w dyspozycji określonych grup inwestorów na rynkach kapitałowych (Liberadzki 2014, s. 78).

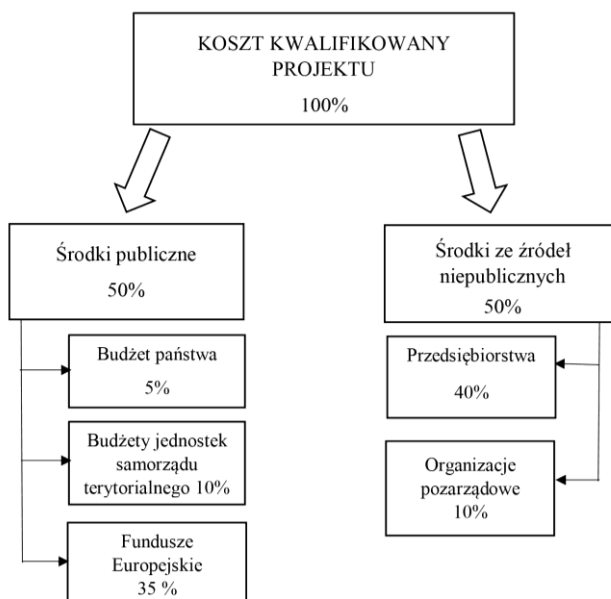
Podobnie jak we wcześniejszym okresie, fundusze strukturalne stanowią ważne źródło finansowania projektów infrastrukturalnych w Polsce w skali kraju. Już w okresie od 2014 roku do końca roku 2017 podpisano aż 33 tys. (w tym 461 bezpośrednio dotyczących infrastruktury transportowej) umów o dofinansowanie projektów współfinansowanych ze środków funduszy strukturalnych w Polsce. W przypadku programów inwestycyjnych zarządzanych centralnie większość zaplanowanych środków znajduje się Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. W ramach tego programu główne obszary, na które przekazywane są środki, to: gospodarka niskoemisyjna, ochrona środowiska, przeciwdziałanie i adaptacja do zmian klimatu, transport i bezpieczeństwo energetyczne. Dodatkowo projekty będą finansowane w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020. Program wspiera powstawanie i rozwój start-upów, międzynarodową działalność małych i średnich przedsiębiorstw, tworzenie innowacyjnych produktów lub usług, umiejętne zarządzanie wzornictwem w firmie, komunikację miejską, drogi i kolej.

Fundusz Spójności jest nierozzerwalnie związany z projektami o znaczeniu ogólnoeuropejskim, a więc do uzyskania wsparcia finansowego kwalifikują się projekty, które są przedmiotem wspólnego zainteresowania, czyli takie, które przyczyniają się m.in. do zapewnienia spójności przez dostęp i łączność wszystkich regionów Unii, w tym obszarów słabo zaludnionych, zwiększenia wydajności, np. w drodze wzajemnego łączenia i zapewniania interoperacyjności krajowych sieci transportowych czy zwiększania korzyści dla użytkowników przez zaspokajanie potrzeb w zakresie mobilności i transportu w obrębie Unii (Piekutowska 2014, s. 102-103).

## **Inwestycja w transport a społeczna odpowiedzialność**

Istotne znaczenie dla rozwoju infrastruktury transportowej ma jej dostosowanie do wymogów Unii Europejskiej. W tej sytuacji konieczna stała się poprawa dostępności przestrzennej i zwiększenie płynności ruchu, bezpieczeństwa i jakości oferowanych usług oraz usprawnienie systemów organizacyjno-zarządczych (Musiał-Malago' 2013, s. 103).

Najczęściej w literaturze inwestycje określane są jako wyrzeczenie się bieżącej konsumpcji w celu osiągnięcia przyszłych korzyści (Chudzicki 2016, s. 109). Potrzeby inwestycyjne do odpowiedniego zarządzania infrastrukturą transportową w Polsce są znaczne. Źródłem ich finansowania są środki budżetu państwa, ale również środki pochodzące z funduszy Unii Europejskiej (Musiał-Malago' 2013, s. 105) (*Rysunek 5*).



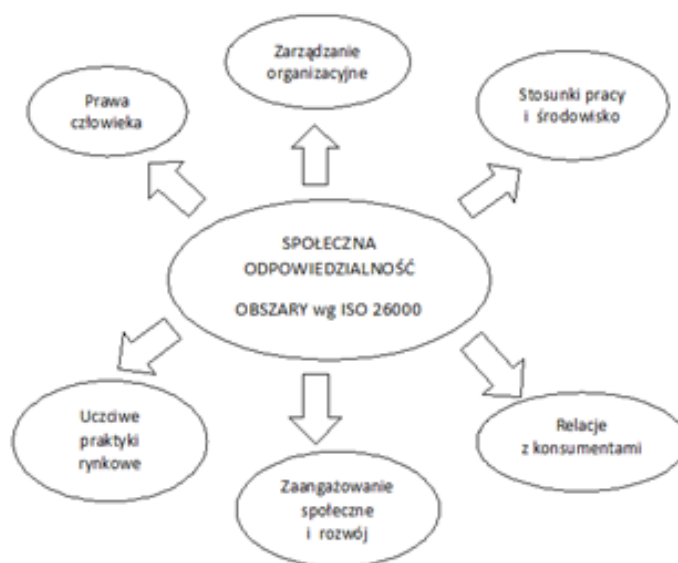
**Rysunek 5. Przykład montażu finansowego projektu europejskiego**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie (Grzeszczyk 2006, s. 19)

Jednym z ważniejszych zagadnień w obecnej rzeczywistości stanowi koncepcja społecznej odpowiedzialności, która jest odpowiedzią na obowiązki człowieka gospodarującego wobec ujawniających się ułomności funkcjonowania rynku, powodujących konflikty i zagrożenia dla jego uczestników. Termin ten odnosi się do społecznej odpowiedzialności biznesu (*Corporate Responsibility – CSR*). To koncepcja, w myśl której aspekt społeczeństwa, ochrony środowiska naturalnego oraz poszanowania postulatów interesariuszy oddziałuje na kształt strategii zarządzania podmiotów gospodarczych (Idasiak 2018, s. 280). W literaturze przedmiotu odnaleźć można wiele definicji społecznej odpowiedzialności biznesu. Poniżej przedstawiono termin ten w ujęciu norm ISO (*Rysunek 6*). Zmieniające się otoczenie ulega wpływom, traktowanie swoistych zachowań w sposób mechaniczny nie zawsze jest miarą sukcesu. Z tego też względu istotne jest włączenie kwestii etycznych, a wraz z nimi odpowiedzialności, która staje się warunkiem koniecznym do przetrwania (Dratwa, Olejniczak 2015, s. 43-44).

Inwestycje transportowe UE w aspekcie społecznej odpowiedzialności związane są z zarządzaniem, które zakłada odpowiednie i proporcjonalne wykorzystanie swoich zasobów z jednoczesnym uwzględnieniem potrzeb wszystkich interesariuszy – godzenie i harmonizowanie ich potrzeb oraz redukcja niekorzystnego wpływu na środowisko naturalne. Co więcej – zakłada orientację na ewolucyjną i efektywną wprowadzenie zmian, które będą miały na celu wyeliminowanie nieodpowiednich działań (Skrobich 2015, s. 35). Zastosowanie mogą znaleźć przede wszystkim te aspekty działania, które pozwalają przynieść zamierzone efekty i korzyści w perspektywie długofalowej (Matuszczak, Myszak 2014, s. 226).





**Rysunek 6. Obszary społecznej odpowiedzialności**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie (Skrobich 2015, s. 37)

Inwestycją kluczową dla Polski, uwzględniającą społeczną odpowiedzialność, jest m.in. Via Carpatia, międzynarodowa trasa relacji północ-południe, łącząca Kłajpedę na Litwie z Salonikami w Grecji. W Polsce przebiegać będzie przez Białystok, Lublin i Rzeszów, dzięki czemu podróżowanie w tym regionie i do innych krajów Inicjatywy Trójmorza stanie się bardziej komfortowe. Inwestycja ma zwiększyć mobilność polskich przedsiębiorców oraz podnieść atrakcyjność inwestycyjną Polski Wschodniej. Przedsiębiorstwo odpowiedzialne społecznie powinno przynosić zysk, przestrzegać prawa i być etyczne w znaczeniu troski o społeczeństwo (Wojan 2010, s. 264).

## Podsumowanie

Polska odniosła bardzo wiele znaczących korzyści w ciągu ostatnich lat. Pozyskiwanie środków finansowych pochodzących z Unii Europejskiej przyczyniło się do wprowadzenia wielu inwestycji, które niewątpliwie wyznaczyły nowe kierunki funkcjonowania społeczeństwa. Implementacja projektów uwzględniających transport, realizowanych w ramach programów unijnych w znacznym stopniu przyczyniła się do podniesienia jakości zarządzania systemem transportowego. Zaprezentowane rozważania empiryczne oparte na źródłach wtórnych wskazują, że stopień implementacji projektów UE w inwestycjach transportowych sukcesywnie się zwiększa. Niewątpliwie należałoby tak dysponować i zarządzać nowymi funduszami, aby samorządy miały możliwość ich jeszcze lepszego wykorzystania. Istotne przy tym jest, aby działania te korelowały ze sobą w zakresie społecznej odpowiedzialności.

## Literatura

1. Brach J. (2012), *Internacjonalizacja polskich przedsiębiorstw międzynarodowego drogowego transportu ładunków*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Wrocław.
2. Chudzicki M. (2016), *Analiza opłacalności inwestycji w branży transportowej*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej. Zarządzanie”, nr 24, t. 1.
3. Dratwa M., Olejniczak K. (2015), *Społeczna odpowiedzialność biznesu (CSR) jako inwestycja w kapitał ludzki*, [w:] Krawczyk-Sokołowska I., Lemańska-Majdzik A., Ziółkowska B. (red.), *Zrównoważony rozwój w zarządzaniu*, Wydawnictwo Wydziału Zarządzania Politechniki Częstochowskiej, Częstochowa.
4. Dyr T., Ziółkowska K. (2014), *Wsparcie inwestycji infrastrukturalnych w sektorze transportu z funduszy Unii Europejskiej*, „Prawo i Finanse”, nr 4.
5. Grzeszczyk T. (2006), *Metody oceny projektów z dofinansowaniem Unii Europejskiej*, Agencja Wydawnicza Placet, Warszawa.
6. Hajdul M., Stajniak M., Foltiński M., Koliński A., Andrzejczyk P. (2015), *Organizacja i monitorowanie procesów transportowych*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań.
7. [https://www.cupt.gov.pl/images/publikacje/Fundusze\\_europejskie\\_dla\\_transportu.pdf](https://www.cupt.gov.pl/images/publikacje/Fundusze_europejskie_dla_transportu.pdf) (dostęp: 17.03.2019).
8. <https://www.gddkia.gov.pl/pl/927/drogi-krajowe> (dostęp: 20.03.2019).
9. Idasiak M. (2018), *Społeczna odpowiedzialność biznesu w strategii zarządzania przedsiębiorstw przemysłu piwowarskiego w Polsce*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej. Zarządzanie”, nr 29.
10. Jaśkiewicz M. (2013), *Wprowadzenie do systemów transportowych*, Wydawnictwo Politechniki Świętokrzyskiej, Kielce.
11. Kozłowski R., Sikorski A. (red.) (2013), *Nowoczesne rozwiązania w logistyce*, Wolters Kluwer, Warszawa.
12. Liberadzki M. (2014), *Finansowanie infrastruktury drogowej w Polsce*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa.
13. Matczak M. (2014), *Fundusze inwestycyjne w finansowaniu infrastruktury transportowej*, „Problemy Transportu i Logistyki. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego”, nr 28.
14. Matuszczak E. Myszak J. (2014), *Koncepcja CSR w transporcie publicznym – dobry zwyczaj, konieczność czy przyszłość funkcjonowania miast*, „Zeszyty Naukowe WSH. Zarządzanie”, nr 1.
15. Mesjasz-Lech A., Nowicka-Skowron M. (2013), *Globalization and the Development of Logistics Infrastructure of the Freight Transport by Road*, [w:] 53rd Congress of the European Regional Science Association: „Regional Integration: Europe, the Mediterranean and the World Economy”, Palermo, Italy.
16. Musiał-Malago' M. (2013), *Stan i kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie”, nr 914.
17. Nowakowska-Grunt J., Strzelczyk M., Sałek R. (2017), *Inwestycje transportowe a projekty unijne miasta Częstochowy*, [w:] Jelonek D., Byłok F. (red.), *Wielowymiarowość współczesnego zarządzania organizacjami*, Wydawnictwo Wydziału Zarządzania Politechniki Częstochowskiej, Częstochowa.
18. Pachura A. (red.) (2016), *Integracja – Dezintegracja – Entropia. Wyzwania dla zarządzania przedsiębiorstwem*, Wydawnictwo Wydziału Zarządzania Politechniki Częstochowskiej, Częstochowa.
19. Paprocki W. (2015), *Transport drogowy*, [w:] Pieriegud J. (red.), *System transportowy Polski. 10 lat w Unii Europejskiej*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa.
20. Piekutowska A. (2014), *Fundusze unijne jako źródło finansowania infrastruktury transportowej*, „Zarządzanie i Finanse. Journal of Management and Finance”, Vol. 12, No. 3/2.
21. Płowiec U. (2010), *Innowacyjna Polska w Europie 2020. Szanse i zagrożenia trwałego rozwoju*, PWE, Warszawa.

22. Reguński L. (2009), *Wykorzystanie zarządzania projektami w procesach rozwojowych przedsiębiorstw*, [w:] Nowicka-Skowron M. (red.), *Zarządzanie sieciami współdziałania w procesie budowy innowacyjnej organizacji i regionu*, Wydawnictwo Wydziału Zarządzania Politechniki Częstochowskiej, Częstochowa.
23. Skowron-Grabowska B., Sukiennik K., Szczepanik T. (2015), *Growth of Transport Industry and Economic Development in Poland*, The Publications of the MultiScience – XXIX MicrCAD International Multidisciplinary Scientific Conference (CD-ROM), Miskolc.
24. Skrobich L. (2015), *Spoleczna odpowiedzialność biznesu (CSR) jako wyraz zrównoważonego zarządzania organizacją*, [w:] Krawczyk-Sokołowska I., Lemańska-Majdzik A., Ziółkowska B. (red.), *Zrównoważony rozwój w zarządzaniu*, Wydawnictwo Wydziału Zarządzania Politechniki Częstochowskiej.
25. Trocki M. (2015), *Zarządzanie projektem europejskim*, PWE, Warszawa.
26. Tyc T. (2017), *Finansowanie infrastruktury transportowej w Polsce z wykorzystaniem europejskich funduszy inwestycyjnych i strukturalnych*, „Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe”, nr 6.
27. Wojan W. (2010), *Nowoczesne technologie transportowe jako czynnik kształtujący społeczną odpowiedzialność biznesu i reputację przedsiębiorstwa*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Usług”, nr 603.
28. Wróblewska-Kazakin A., Szulc P., Żal S. (2014), *Bezpieczeństwo transportu drogowego i rozwój sieci TEN-T w oparciu o Narodową Strategię Spójności w latach 2007-2013*, [w:] Kadłubek M. (red.), *Komplementarność koncepcji zarządzania i logistyki. Strategia i dystrybucja w logistyce produkcji usług*, t. 1, Wydawnictwo Wydziału Zarządzania Politechniki Częstochowskiej, Częstochowa.
29. Zachorowska A., Łukomska-Szarek J. (2011), *Ocena działalności inwestycyjnej samorządów terytorialnych*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej. Zarządzanie”, nr 2.

## **POLISH TRANSPORT INVESTMENTS FROM EUROPEAN UNION PROJECTS AND SOCIAL RESPONSIBILITY**

**Abstract:** When Poland joined the European Union, EU funds became one of the most important sources of financing investment in the country. Decisions concerning proper investment and management have a huge impact on economic development, especially in the process of developing a transport policy. The purpose of the article is to present the EU funds used so far to finance investments in transport and in the directly related management of transport infrastructure in Poland, as well as transport development strategies for the next few years. The article presents the evaluation of European Union projects in transport investment financing prepared on the basis of a literature review of secondary sources.

**Keywords:** European Union funds, transport infrastructure, investments, project management