



Przemiany międzynarodowej mobilności Polaków

Changes in Poles' level of international mobility

Rafał Wiśniewski  Tomasz Komornicki 

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyńskiego PAN

ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa

rafwis@twarda.pan.pl • t.komorn@twarda.pan.pl

Zarys treści. Wzrost mobilności, zarówno krótko- jak i długookresowej, jest charakterystyczny dla współczesnego społeczeństwa. Dotyczy to zarówno wyjazdów krajowych jak i międzynarodowych. Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie przemian międzynarodowej mobilności Polaków w latach 2007-2017 z uwzględnieniem uwarunkowań tych przemian tj. rozwoju infrastruktury transportowej i usług transportowych. Przeprowadzone badanie wykazało, że mobilność zagraniczna Polaków zwiększa się. Głównymi motywacjami podróży są wyjazdy turystyczne, następnie cele związane z pracą zawodową oraz odwiedzić krewnych i znajomych. Najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu jest samolot i samochód osobowy, przy czym w pierwszym przypadku odnotowano duży wzrost udziału przewozów lotniczych, a w drugim niewielki spadek. Znacząco zmniejszył się udział przewozów autokarowych. Głównymi krajami docelowymi wyjazdów Polaków są (ogółem tj. wszystkie motywacje): Niemcy, Czechy i Hiszpania. Wyjazdy Polaków do wschodnich sąsiadów (szczególnie do Rosji i na Białoruś) stanowią bardzo mały odsetek wszystkich przepływów międzynarodowych.

Słowa kluczowe: mobilność, podróże międzynarodowe, przesunięcia modalne, środki transportu, motywacje podróży.

Keywords: *mobility, international travel, modal split, modes of transport, travel motivations.*

Wstęp

Ostatnie dekady (aż do początków roku 2020 i wybuchu pandemii COVID-19) były w Europie okresem szybkiego wzrostu mobilności w ruchu osobowym, zarówno w podróżach na odległości krótkie, jak i na długie dystanse. Dotyczyło to także mieszkańców Polski, gdzie dodatkowymi czynnikami intensyfikacji mobilności długodystansowej była transformacja systemowa, bogacenie się znacznej części społeczeństwa, a także akcesja do Unii Europejskiej i strefy Schengen. Istotną składową tego wzrostu była krótkotrwała mobilność międzynarodowa, będąca wynikiem zarówno migracji (często wahałkowej, a ponadto generującej wtórny ruch członków rodziny, wyjazdy urlopowe do kraju itd.), jak też rozwoju turystyki i coraz częstszych kontaktów biznesowych. Kompleksowe badania mobilności międzynarodowej (obejmujące różne motywacje podróży) nie są częste. Stwarzają także liczne wyzwania metodyczne. W Polsce formalnie międzynarodowy ruch osób odnotowywany jest obecnie (od roku 2007) tylko na zewnętrznej granicy UE oraz w portach morskich i na lotniskach. Większość innych analiz opiera się na reprezentatywnych próbach badawczych i z reguły dotyczy wybranych typów mobilności (najczęściej migracji długookresowej lub turystyki). Wyrównane badania kompleksowe prowadzone były

w niektórych miejscowościach dla okresu 1996-2001 (Komornicki, 2003), a więc już blisko 20 lat temu. Tym samym istnieje wyraźna luka w wiedzy odnośnie ogólnego obrazu mobilności międzynarodowej Polaków. Jednocześnie informacje na ten temat wydają się być coraz istotniejszą składową obrazu rzeczywistości społeczno-gospodarczej, szczególnie w wymiarze terytorialnym. Jej poznanie jest ważne m.in. z uwagi na:

- pozycję Polski i jej regionów w międzynarodowej przestrzeni przepływów, co pozwala m.in. na precyzyjną ocenę ich wrażliwości na szoki zewnętrzne (np. Brexit lub pandemia COVID-19);
- ocenę zmian modalnych w podróżach długich (*long-distance travel*), co wiąże się z analizami wpływu transportu na środowisko i zmiany klimatyczne.

Jednym z podstawowych wyzwań współczesnej polityki transportowej jest zwiększenie udziału bardziej przyjaznych środowisku form transportu. Ma to szczególne znaczenie w obliczu nowych podstaw polityki spójności oraz polityk sektorowych Unii Europejskiej (tzw. *green deal*), a także celów programu odbudowy, przyjmowanego przez Wspólnotę w odpowiedzi na pandemię COVID-19 (jednym z nich jest „zielony” transport¹). Również nowa Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2030 (EU, 2020) wskazuje na poprawę powiązań transportowych (*connectivity*) w ramach pakietu „Zielona Europa”. Zmiany modalne są obok inicjatyw technologicznych jednym z najbardziej realnych sposobów ograniczenia emisji CO₂ w transporcie. Temat przesunięć gałęziowych rozpatrywany jest najczęściej w odniesieniu do sytuacji dużych miast i obszarów metropolitalnych (transport indywidualny drogowy vs. transport publiczny, najchętniej szynowy). Często rozważany jest także w kontekście przewozów pasażerskich między metropoliami (transport lotniczy vs. transport kolejowy). Wyraźniej rzadziej poruszany jest problem podróży długich (*long-distance travel*), które można odbywać alternatywnie zarówno transportem indywidualnym, jak też zbiorowym (kolejowym, autobusowym lub lotniczym). Utrudnieniem jest tu brak odpowiednich danych, gdyż informacje o mobilności dalekobieżnej najczęściej nie są zbierane podczas kompleksowych badań ruchu, poświęconych z reguły krótkim podróżom w ramach mobilności codziennej.

Celem artykułu jest przedstawienie przemian międzynarodowej mobilności Polaków w okresie 2007-2017, ze szczególnym uwzględnieniem przesunięć modalnych w ruchu granicznym. Przemiany te zaprezentowano w kontekście podaży infrastruktury i usług transportowych. W artykule zaprezentowano przemiany mobilności w szerszym kontekście uwarunkowań społecznych, demograficznych, formalno-administracyjnych (wynikających z funkcjonowania granicy) oraz podaży infrastruktury i usług transportowych. Omówiono dostępność danych statystycznych i wykorzystane źródła danych (badania własne). W kolejnej części przedstawiono wyniki przeprowadzonych analiz według odcinków granic, motywacji podróży, wykorzystywanych środków transportu, długości pobytu czy dominujących kierunków wyjazdów. Na tej podstawie przeprowadzono dyskusję i sformułowano wnioski.

¹ Szerzej na temat perspektyw mobilności po pandemii COVID-19, szczególnie w ruchu turystycznym, w: Więckowski (2021) oraz Komornicki (2021).

Przemiany poziomu mobilności

W ciągu ostatnich dwóch dekad obserwujemy w Polsce dynamiczny wzrost ludzkiej mobilności², szczególnie długookresowej (*long-term mobility*; np. podróże w celach turystycznych, biznesowych, wyjazdy edukacyjne), w tym w ujęciu międzynarodowym. Zmiany te są związane m.in. z procesem integracji terytorialnej, umożliwiającej swobodne przepływy osób (UE, strefa Schengen), oraz dynamicznym rozwojem transportu lotniczego.

Impulsem przepływów ludności mogą być zarówno czynniki ekonomiczne (np. migracje zarobkowe, różnice w cenach towarów, Nerb, et al., 2009; Gerber, 2012; w przypadku turystyki – m.in. dochody konsumentów, ceny usług, kursy walut; Gaworecki, 2003), transportowe (np. rozwój tanich linii lotniczych umożliwiający przepływy migracyjne i turystyczne; Vera Rebollo i Ivars Baidal, 2009) czy też polityczne lub geopolityczne (np. integracja w ramach Unii Europejskiej; Komornicki i Wiśniewski, 2017; Ladino, 2017).

Jednym z czynników najsilniej wpływających na decyzję o podróży jest wielkość dochodów (osoby lub gospodarstwa domowego). Czynniki te są pozytywnie skorelowane z odległością pokonywaną zarówno w podróżach krótkich jak i długich oraz ich częstotliwością (Limtanakool et al., 2006; Holz-Rau et al., 2014). W przypadku wyboru środka transportu, użytkowanie własnego samochodu, korzystanie z połączeń kolejowych i lotniczych rośnie wraz z wysokością dochodów (Korbetis et al., 2006; Limtanakool et al., 2006), natomiast osoby o niższych dochodach są bardziej zależne od transportu publicznego (Mallett, 2001). Również wyższy poziom edukacji wiąże się z większym uczestnictwem w podróżach i pokonywaniem większych odległości (Holz-Rau et al., 2014). Gospodarstwa domowe z dziećmi bardziej skłonne są do wykorzystywania własnego samochodu, a podróże długie (*long-distance travel*) podejmowane są rzadziej niż w przypadku rodzin bez dzieci (Limtanakool et al., 2006). Również miejsce zamieszkania determinuje wybór środka transportu, ze względu na jego dostępność, jak również wpływa na częstotliwość podróży długich.

Czynniki wpływające na wybór środka transportu można podzielić na trzy grupy (Ortúzar i Willumsen 2011). Pierwsza z nich obejmuje elementy związane z charakterystyką pasażera tj. posiadanie samochodu, prawa jazdy, stan cywilny, dochody, rodzaj zatrudnienia i miejsce zamieszkania (miasto/obszar wiejski). Druga grupa zawiera czynniki, które determinują wybór środka transportu w zależności od motywacji podróży (np. codzienne dojazdy do pracy vs. wyjazd weekendowy). Trzecia grupa czynników obejmuje cechy oferty transportowej (np. czas i koszty podróży), niekiedy trudno mierzalne (np. komfort, bezpieczeństwo, niezawodność).

Opisany w literaturze wzrost mobilności oraz determinujące go czynniki dotyczą także podróży międzynarodowych. W dotychczasowych pracach mobilność międzynarodowa ludności w większości analizowana jest w kontekście określonych rodzajów podróży. Najczęściej opisywane są jednak podróże międzykontynentalne, w tym związane z wcześniejszymi migracjami (McCann et al., 2010), względnie w ruchu przygranicznym (mobilność codzienna). Wiele kolejnych opracowań dotyczy emisji CO₂ generowanych przez ruch międzynarodowy, głównie lotniczy (m.in. Smith i Rodger, 2009). Odrębne badania dotyczą turystyki międzynarodowej. Nowsze opracowania wykorzystują dane z urzędów mobilnych (telefony komórkowe; m.in. Xu et al., 2021). Są one jednak trudne w klasyfikowaniu według motywacji podróży.

² Pandemia koronawirusa pokazała, że nie musi to być proces trwały. Podróże w układzie międzynarodowym zostały ograniczone na niespotykaną dotąd skalę (por. Guillermo Ramirez, 2020; Więckowski, 2021).

Dostrzegany wzrost poziomu mobilności dotyczy przede wszystkim międzynarodowych powiązań handlowych i biznesowych, podróży turystycznych (np. w Niemczech podróże służbowe stanowią generują ok. 20% podróży długodystansowych, a podróże wakacyjne ok. 30%; Frick i Grimm, 2014) oraz migracji i powiązań migracyjnych. W strukturze podróży długodystansowych według motywacji dominują wyjazdy związane z szeroko rozumianym wypoczynkiem (42%, z czego pierwszą połowę stanowią podróże wakacyjne, a drugą – podróże rekreacyjne), w następnej kolejności odwiedziny krewnych i znajomych (28%) oraz podróże biznesowe (20%) (Dargay i Clark, 2012).

Wzrost mobilności jest też pochodną wzrostu poziomu zamożności społeczeństw czy wzrostu poziomu motoryzacji. Odpowiedzią na wzrost zamożności jest dynamiczny rozwój usług transportowych, w tym najpierw połączeń autobusowych (Komornicki, 1996), a z czasem lotniczych. Zmiany obserwuje się również w przypadku transportu indywidualnego. Korzystanie z samochodu przesunęło się z ruchu miejskiego/lokalnego również na dalekie podróże (Frick i Grimm, 2014). Co więcej, ewolucji nie podlega tylko system transportowy, ale również zachowania pasażerów, którzy stają coraz bardziej wymagający pod względem czasu i kosztów podróży, komfortu czy też wyboru najbardziej ekologicznego środka transportu. Zależność między intensywnością mobilności międzynarodowej a poziomem zamożności nie jest jednak jednoznaczna. Podstawowym czynnikiem (*push factor*) wypychającym w migracjach międzynarodowych pozostaje nadal niższy poziom dochodów. Migracje generują później ruch wahadłowy nie tylko samych migrujących, ale także odwiedzających ich rodzin. Również ruch związany z drobnym handlem i zakupami (wykraczający niekiedy poza strefę przygraniczną) wiązany bywa z niskim poziomem dochodów (Powęska, 2016).

Istotnym elementem, warunkującym przepływy transgraniczne, jest funkcjonowanie granicy państwowej i możliwości jej przekraczania. Te zaś zależą od funkcji granicy i stopnia jej przenikalności, na co składają się m.in. czynniki formalno-administracyjne, infrastrukturalne czy transportowe (w tym organizacja transportu transgranicznego) (Komornicki, 1999; Komornicki i Wiśniewski, 2017; Kolosov i Więckowski, 2018). W Polsce mamy do czynienia z dwoma rodzajami granic. Granica zachodnia i południowa, jak również granica polsko-litewska, są wewnętrznymi granicami strefy Schengen, gdzie istnieje swoboda przepływów ludności. Integracja terytorialna w ramach Unii Europejskiej (2004), a następnie strefy Schengen (2007) wywołała skokowy wzrost natężenia migracji zarobkowych ze wszystkich nowych krajów członkowskich, w tym szczególnie z Polski. Z jednej strony mamy do czynienia z przepływami samych migrantów, a z drugiej z przepływami krewnych i znajomych tych migrantów, którzy zasilają strumienie przemieszczeń transgranicznych. Ponadto rozszerzenie UE stworzyło również nowe możliwości edukacji za granicą, co również przyczyniło się do wzrostu przepływów międzynarodowych. Natomiast granica wschodnia (Białoruś, Ukraina) i północna (Rosja) nadal funkcjonuje jako bariera, gdzie na wielkość ruchu granicznego mają wpływ nie tylko czynniki ekonomiczne czy społeczne, ale również polityczne. Ma to swoje konsekwencje w wielkości ruchu granicznego Polaków na tych odcinkach granic. Na granicy z Rosją Polacy stanowią 35,4% całego ruchu (co jest wynikiem funkcjonowania drobnego handlu przygranicznego), ale na granicy z Białorusią już tylko 10,7%, a z Ukrainą 9,4%.

Tłem dla uzyskanych wyników są ogólne przemiany struktury pracy przewozowej (obejmujące zarówno podróże międzynarodowe, jak krajowe). Zmiany w udziałach poszczególnych środków transportu w ogólnej pracy przewozowej w UE-28 są powolne.

W latach 2007-2017 zaobserwowano spadek w przypadku samochodów osobowych (72,3% w 2007, 70,9% w 2017 r.) i autobusów (8,7% i 7,4%), a wzrost w przypadku przewozów kolejowych (6,3% i 6,8%) i lotniczych (9,0% i 11,2%) (EC, 2010, 2019).

Jak już wspomniano, większość opisanych w literaturze badań dotyczy ogólnej kategorii podróży długich (*long-distance travel*), a nie tylko podróży międzynarodowych. Wiele zrealizowano w Wielkiej Brytanii, gdzie wszystkie podróże zagraniczne są podróżami długimi (w rozumieniu odległości, nie czasu); inne w Stanach Zjednoczonych, gdzie długość podróży (we wszystkich motywacjach) jest najczęściej większa niż w Europie. Tym samym porównywaniami do wyników uzyskanych w Polsce muszą być realizowane bardzo ostrożnie. Badania wykonane w Wielkiej Brytanii wskazują (Dargay i Clark, 2012), że podróże długie (ponad 50 mil) realizowane są przede wszystkim samochodem (82% wszystkich podróży długich, 77% przebytej odległości w podróżach długich), następnie pociągiem (11%, 11%), autobusem (5%, 6%) i samolotem (1%, 4%). Badania w Stanach Zjednoczonych wskazują, że zdecydowana większość podróży długich realizowana jest własnym środkiem transportu (89,5% wszystkich podróży długodystansowych), następnie samolotem (7,4%), autobusem (2,1%), koleją (0,8%) i innymi środkami transportu (0,2%) (Bureau of Transportation Statistics, 2011). Dla badań przedstawianych w niniejszym artykule lepszym punktem odniesienia są wyniki pochodzące z Niemiec, gdzie ocenia się iż 85% podróży długich realizowana jest samochodem, 10% koleją, 3% autobusami, a 2% samolotami (Nordenholz et al., 2017). Natomiast wcześniejsze badania (Frei et al., 2009) wskazują na mniejsze udziały samochodu w podróżach długich (w Niemczech – 70%, Szwajcarii – 67%, Czechach – 60%, Portugalii – 51%, przy dużym udziale kolei w dwóch ostatnich krajach: odpowiednio 28 i 22%).

Podaż infrastruktury i usług transportowych

Elementem istotnie oddziałującym na skalę, a także strukturę modalną podróży zagranicznych jest podaż usług transportowych, a pośrednio także stan transgranicznej infrastruktury transportowej. W badanym okresie 2007-2017 rola tego czynnika mogła się przejawiać poprzez kilka wymienionych dalej elementów.

- Bardzo szybki rozwój sieci drogowej w Polsce (autostrady i drogi ekspresowe), w tym ukończenie istotnych tras prowadzących do granic Państwa. Dotyczy to szczególnie kierunku niemieckiego (autostrady A2 i A4 łączące polskie metropolie z europejską siecią drogową), a w mniejszym stopniu także czeskiego (autostrada A1 na odcinku z Górnego Śląska do Ostrawy) i ukraińskiego (autostrada A4). Rozbudowa infrastruktury drogowej sprzyjała podróżom z wykorzystaniem transportu samochodowego indywidualnego. Znaczne skrócenie czasu podróży do państw sąsiednich z Polski centralnej (w tym z Warszawy) przekładało się przede wszystkim na zwiększenie się liczby krótkich wyjazdów turystycznych. Można przyjąć, że rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych mógł wygenerować nową mobilność międzynarodową, szczególnie w turystyce.
- Zahamowanie regresu transportu kolejowego. Modernizacja linii kolejowej następowała w Polsce z opóźnieniem względem budowy dróg. Mimo to udało się zatrzymać wieloletni trend utraty udziału transportu szynowego w pracy przewozowej. W transporcie międzynarodowym miało to miejsce w kilku kierunkach, gdzie kolej zachowała swoje znaczenie (w pierwszej kolejności połączenia z Berlinem i Wied-

niem). Jednocześnie, poza kilkoma wyjątkami, nadal mało znaczenie lokalnych transgranicznych powiązań kolejowych. Po okresie spontanicznego reaktywowania połączeń w latach 1990-2005, kolejny okres przyniósł ich ponowne zamknięcie, m.in. na skutek dekapitalizacji sieci oraz nierentowności (Taylor, 2007). Można przyjąć, że inwestycje kolejowe nie generowały w okresie 2007-2017 nowej mobilności międzynarodowej. Modernizacja sieci przyczyniła się jednak do zahamowania wieloletniej utraty znaczenia kolei w podróżach zagranicznych.

- Modernizacja lotnisk oraz terminali w portach lotniczych pozwoliła na zwiększenie ruchu powietrznego. Zbiegło się to z deregulacją rynku, upowszechnieniem tanich linii lotniczych oraz masowymi migracjami z Polski po akcesji do Unii Europejskiej. Istotnym faktem była skala migracji do państw europejskich oddalonych geograficznie (Wielka Brytania, Irlandia, Norwegia, Islandia). Przełożyło się to na lotnicze podróże wahadłowe samych migrantów, a także odwiedzających rodzin. Transport lotniczy zyskał także na znaczeniu w podróżach turystycznych. Przejął część międzynarodowej pracy przewozowej od linii autobusowych, w mniejszym stopniu także od transportu drogowego indywidualnego. Jednocześnie tanie linie wykreowały nową mobilność międzynarodową (krótkie wyjazdy typu *city break*).

Reasumując można domniemywać, że przemiany w podaży infrastruktury i usług transportowych mogły sprzyjać wygenerowaniu nowej mobilności międzynarodowej mieszkańców Polski (transport lotniczy i indywidualny drogowy). Jednocześnie miały zapewne także wpływ na strukturę modalną tej mobilności (szczególnie wzrost znaczenia transportu lotniczego). Wart odnotowania jest także fakt, że na niektórych kierunkach mówić możemy o poprawie czasu i możliwości podróżowania różnymi środkami transportu. Oznacza to istnienie konkurencji międzygałęziowej. Przykładem jest relacja Warszawa-Berlin, gdzie w okresie 2007-2017 ukończono budowę autostrady, skrócono czas przejazdu pociągiem i zdecydowanie zwiększono podaż połączeń lotniczych (w tym niskokosztowych). Jednocześnie utrzymała się znaczna podaż liniowych połączeń autobusowych. W takich sytuacjach mamy do czynienia ze świadomymi wyborami podróżnych. Są one dokonywane w oparciu o szereg różnych motywacji. Atutem transportu lotniczego jest szybkość przemieszczania, ale negatywnie na wybór tego środka transportu wpływać może czas dotarcia do lotniska, czas konieczny na odprawę przed lotem, a ostatnio coraz częściej generowana przez lotnictwo emisja CO₂. Kolej postrzegana jest jako bardziej ekologiczny środek transportu, docierający jednocześnie bezpośrednio do centrów miast. Ograniczeniem w wielu kierunkach jest jednak brak dostatecznie rozwiniętej infrastruktury technicznej, dostosowanej do dużych prędkości. Przyjmuje się, że kolej może stanowić poważną konkurencję dla transportu lotniczego na średnie odległości (np. całkowity czas przejazdu – tzw. *door-to-door travel time* – pociągiem między San Francisco a Los Angeles wynosi 3 godz. 10 min., samolotem 5 godz. 20 min., a samochodem 7 godz. 20 min.; Nuno, 2018). Dotychczasowe badania wskazują, że tą wartością graniczną jest 700-800 km (de Rus i Nash, 2009; Button, 2012; Chen, 2017; Rodrigue, 2020; Seidenglanz et al., 2021). Przy podróżach dłuższych pasażerowie preferują transport lotniczy, chociaż i tu kolej może niekiedy skutecznie konkurować z samolotami (np. linia Pekin-Szanghaj, długość 1318 km, porównywalny czas podróży pociągiem i samolotem) (Sun et al., 2017). W Europie koleje dużych prędkości mogą konkurować z samolotami głównie w obrębie połączeń krajowych (tj. tam, gdzie istnieje rozbudowana sieć kolejowa dużych prędkości np. we Francji, Hiszpanii czy Niemczech) i na nielicznych trasach międzynarodowych, np. Budapeszt-Wiedeń-

-Monachium czy Londyn-Paryż (na tej ostatniej trasie kolej stanowi silną konkurencję dla konwencjonalnych linii lotniczych operujących z lotnisk London Heathrow i Paris Charles de Gaulle; Behrens i Pels, 2009). Generalnie obserwowany jest znaczący wpływ kolei dużych prędkości na rynek lotniczych przewozów pasażerskich w postaci zmniejszonego popytu na transport lotniczy (mniejsze wypełnienie samolotów, zmniejszenie się liczby połączeń itp.) (Clewlow et al., 2014; Dobruszkes et al., 2014; Zhang et al., 2014; Wan et al., 2016).

W warunkach polskich poza kilkoma, wspomnianymi wyżej, kierunkami, w zakresie podróży międzynarodowych konkurencja ma miejsce między komunikacją lotniczą, a popularną wcześniej autobusową (Komornicki, 1996). Jak dowodzi Bojczuk (2008) utrzymanie się roli międzynarodowych przewozów autobusowych pomimo ekspansji tanich linii lotniczych było spowodowane m.in. większą elastycznością wyboru czasu podróży, stałością ceny biletu, a także możliwością przewozu większego bagażu.

Dane statystyczne

Zasadniczym problemem w badaniu przepływów transgranicznych jest brak podstawowych danych statystycznych. Z końcem 2007 r., tj. od momentu przystąpienia Polski do strefy Schengen, zniesiono kontrole graniczne na granicy z Niemcami, Czechami, Słowacją i Litwą, czego wynikiem jest brak danych o wielkości i strukturze ruchu granicznego na tych odcinkach granicznych. Dane takie nadal są gromadzone przez Straż Graniczną dla granicy z Rosją, Białorusią i Ukrainą, a także na lotniskach (tylko przy podróżach poza strefę Schengen). Ponadto dane o całym ruchu w transporcie lotniczym zbierane są nadal przez porty oraz linie lotnicze. Jednakże zarówno dane, gromadzone do 2007 r. dla granicy zachodniej i południowej, jak również obecnie zbierane na granicy wschodniej i na lotniskach, zawierają tylko podstawowe informacje o osobach przekraczających granicę tj. obywatelstwo, środek transportu, kierunek przekroczenia granicy (wszystkie cechy według przejść granicznych). Nie ma natomiast informacji o motywacji podróży, częstotliwości, miejscu docelowym. Nie znamy również charakterystyki społeczno-demograficznej osób przekraczających granicę.

Główny Urząd Statystyczny (GUS) prowadzi cykliczne badania międzynarodowej mobilności Polaków i cudzoziemców (ostatnie w 2019 r.; GUS, 2020). Dane te odnoszą się zarówno do osób zamieszkałych na obszarach przygranicznych jak i poza nimi. Zawierają informację m.in. o motywacji podróży, częstotliwości wyjazdów oraz wydatkach, ale nie zawierają najistotniejszej z punktu widzenia celu niniejszego artykułu informacji o środku transportu i kierunku podróży (miejscu docelowym). Ponadto w chwili realizacji badań własnych dane zgromadzone przez GUS nie pozwalały na zaobserwowanie zmian w dłuższym horyzoncie czasowym. Ponadto GUS prowadzi cykliczne badanie dotyczące ruchu turystycznego. W większości poświęcone jest ono przyjazdom turystów zagranicznych do Polski i bazie noclegowej w Polsce. Niewielką część opracowania stanowią wyjazdy turystyczne Polaków w podziale na podróże krajowe i zagraniczne w podziale na podróże krótko- i długookresowe, motywacje podróży, długość pobytu i kraje docelowe wyjazdów. W obu przypadkach są to dane zagregowane, niepozwalające na identyfikację miejsca przekroczenia granicy państwowej. Ponadto dane te nie pozwalają na szczegółowe charakterystyki podróży (np. motywacje, długość pobytu) w zależności od odcinka graniczne-

go, miejsca docelowego podróży (kraju) czy też zmiennych społeczno-demograficznych uczestników wyjazdów.

Dążąc do wypełnienia tej luki przeprowadzono własne badania międzynarodowej mobilności Polaków³. Badaniami objęto reprezentatywną grupę 1000 dorosłych mieszkańców Polski (w podziale na płeć i grupy wiekowe: 18-29, 30-44, 45-59, 60 lub więcej lat, oraz miejsce zamieszkania tj. wieś, miasto do 50 tys. mieszkańców, miasto 50-200 tys., miasto powyżej 200 tys., Warszawa). Do analizy nie włączono obszarów przygranicznych ze względu na odmienną specyfikę ruchu. Zdefiniowano je w uproszczeniu jako pas powiatów leżących w odległości nie większej niż 30 km od granicy państwowej. Jeśli przynajmniej część powiatu znajdowała się w takiej odległości, wówczas cały powiat był włączany do strefy przygranicznej. Założenie wyłączenia obszarów przygranicznych pozwoliło wyeliminować dużą część ruchu codziennego (dojazdy do pracy, do szkoły, zakupy), który można utożsamiać z mobilnością krótkoterminową wewnątrz regionu zamieszkania (*daily mobility*, zgodnie z podziałem Kaufmanna, 2005). Tym samym w sferze zainteresowań opracowania pozostała, w przybliżeniu, międzynarodowa część mobilności krótkoterminowej na zewnątrz regionu zamieszkania (pozostając przy podziale Kaufmanna). Poza eliminacją obszarów przygranicznych w badaniu nie wprowadzano ograniczeń odległościowych. Mimo to, można przyjąć, że większość analizowanych przepływów odpowiada opisywanym w literaturze przedmiotu podróżom długim (*long-distance travel*; tym samym przeprowadzone badania można uznać za komplementarne względem badań GUS, które dotyczą głównie strefy przygranicznej). Wartość graniczna takich podróży jest różnorodnie określana; najczęściej przyjmowane odległości to: 50 mil w jedną stronę (Dargay i Clark, 2012), 100 km (Orfeuill i Soleyret, 2002; Frei et al, 2009; Reichert i Holz-Rau, 2015; Nordenholz et al., 2017) lub też 100 mil (Mokhtarian et. al., 2001) (szerzej o wartości granicznej w podróżach długich w: Rosik i Kowalczyk, 2015, s. 23-24). Układ jednostek przygranicznych w Polsce powoduje, że opisywane badanie obejmuje także nieco krótsze przemieszczenia, a wartość graniczna odpowiada ok. 30-50 km w jedną stronę. Badania nie obejmowały żadnej kategorii podróży krajowych, w tym również podróży długich (*long-distance travel*).

Przedmiotem badania były wybrane aspekty międzynarodowej mobilności Polaków z uwzględnieniem następujących cech: częstotliwości podróży, celu (kierunek geograficzny), miejsca przekraczania granicy państwowej (odcinek graniczny), środka transportu, motywacji podróży oraz czasu jej trwania (wyjazdy 1-dniowe, wyjazdy krótkookresowe – 2-3 dniowe, wyjazdy długookresowe – 4 dni lub więcej). W badaniu zdefiniowano kilka podstawowych motywacji podróży: podróże służbowe (związane zarówno z wykonywaniem pracy najemnej jak i na własny rachunek), wyjazdy edukacyjne (związane ze zdobywaniem kolejnych poziomów wykształcenia za granicą), podróże turystyczne (związane z rekreacją i wypoczynkiem), odwiedziny krewnych i znajomych (pochodna migracji; traktowane w literaturze jako forma podróży turystycznych, np. Ayazlar, 2019, jak i odrębna forma mobilności, np. Munoz et al., 2017) oraz zakupy (związane zazwyczaj z drobnym handlem przygranicznym i wyjazdami jednodniowymi). Badanie przeprowadzono w 2018 r. dla dwóch przekrojów czasowych: 2007 i 2017 r. Przyjęcie cezury roku 2007 jest dogodne, ponieważ jest to ostatni rok przed przystąpieniem Polski do strefy Schengen, co może mieć wpływ zarówno na wielkość, jak i strukturę mobilności międzynarodowej. Badanie zrealizowano metodą CATI (próbą losowo-kwotowa dobrana z wygenerowanych

³ Badanie zostało przeprowadzone przez IMAS International Sp. z o.o. Instytut Badania Rynku i Opinii Społecznej.

numerów telefonów komórkowych oraz losowo wybranych numerów stacjonarnych). Przedmiotem analizy jest liczba zrealizowanych podróży międzynarodowych, a nie liczba osób uczestnicząca w przepływach międzynarodowych (tab. 1).

Tabela 1. Podstawowa charakterystyka badanej próby
Basic characteristics of the studied sample

	Liczba podróży	Liczba podróżynych	Średnia liczba podróży na osobę
2007	369	312	1,18
2017	699	387	1,81
łącznie	1068	699	1,53

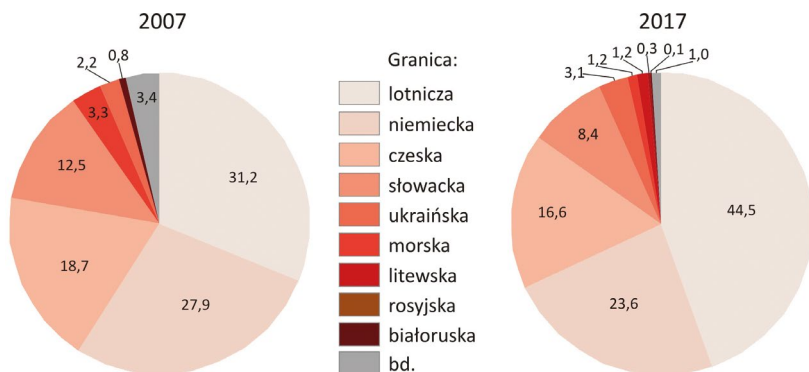
Wyniki badania mobilności

Przeprowadzone badania wykazały wzrost międzynarodowej mobilności Polaków. W 2007 r. 31% respondentów przynajmniej raz była za granicą, natomiast w 2017 r. w podróżach międzynarodowych uczestniczyło już prawie 39% respondentów. Wzrost mobilności jeszcze bardziej widoczny jest w liczbie samych podróży. W 2007 r. w badanej próbie odnotowano „tylko” 369 podróży zagranicznych, podczas gdy w 2017 r. było to 699 podróży.

Również dane GUS potwierdzają tę tendencję: w latach 2014-2018 liczba przekroczeń Polaków przez wszystkie odcinki granic (w tym przez granicę w portach lotniczych) wzrosła o ponad 14% (GUS, 2015, 2019), a liczba długookresowych (tj. 5 dni lub więcej) zagranicznych wyjazdów turystycznych zwiększyła się prawie 3-krotnie (do 10,8 mln podróży turystycznych⁴ w ciągu roku) w latach 2007-2017 (GUS, 2009, 2018). Można zatem przyjąć, że w analizowanej dekadzie wyraźnie zwiększyła się zarówno liczba osób mobilnych międzynarodowo, jak też wzrosła (w obrębie tej grupy) częstotliwość podróży zagranicznych.

Zarówno w 2007 jak i w 2017 r. osoby deklarujące mobilność międzynarodową, najczęściej przekraczały granicę w portach lotniczych (odpowiednio 31,2 i 44,5%). Znamienny jest przy tym bardzo znaczny wzrost udziału deklarowanych podróży lotniczych. Potwierdza to tezę o istotnym znaczeniu pojawienia się przewoźników niskokosztowych, jako elementu kształtującego zarówno wielkość, jak i strukturę modalną mobilności międzynarodowej Polaków. Z granic lądowych największa intensywność ruchu dotyczy wewnętrznych granic strefy Schengen (łącznie ok. 94% odnotowanych podróży w 2017 r.), pozostałe 6% przypada na granicę z Rosją, Białorusią i Ukrainą oraz granicę morską. Największą liczbę podróży międzynarodowych zrealizowano poprzez granicę niemiecką (23,6%), następnie czeską (8,4%), słowacką (8,4%) i ukraińską (3,1%) (ryc. 1). Na pozostałych odcinkach granic (w tym morskiej) udział ten oscylował w okolicy 1% lub nawet nie przekraczał tej wartości (np. Białoruś – 0,1%). W okresie 2007-2017 na zachodniej i południowej granicy odnotowano ich relatywny spadek znaczenia w zakresie przemieszczeń Polaków (Niemcy: -4,3 pp., Słowacja: -4,0 pp., Czechy: -2,1 pp.), natomiast na wschodniej granicy Polski ruch ten był tak znikomy, że trudno mówić o jakichkolwiek zmianach. Spadek udziału granic zachodniej i południowych wiązała się jednak przede wszystkim z ogromnym wzrostem

⁴ Podróże turystyczne wg GUS (2018) to iloczyn członków gospodarstwa domowego i liczby podróży np. jeden wyjazd 4-osobowej rodziny oznacza 4 podróże.



Ryc. 1. Struktura ruchu granicznego według odcinków granic (n=369 dla roku 2007 i n=699 dla roku 2017)
Border traffic structure by border sections (n = 369 for 2007 and n = 699 for 2017)

znaczenia podróży lotniczych. Nie można tego utożsamiać ze spadkiem bezwzględnej liczby podróży międzynarodowych realizowanych na tych kierunkach.

Na granicy niemieckiej w strukturze środków transportu w obydwu przekrojach czasowych, dominowały samochody osobowe. Nastąpił jednak zdecydowany wzrost ich udziału w ruchu granicznym, przy jednoczesnym dużym spadku udziału przewozów autokarowych (tab. 2). Na odcinku czeskim miała miejsce podobna sytuacja, ale o mniejszym natężeniu. Jeszcze słabsze zmniejszenie udziału autobusów w strukturze transportowej miało miejsce na granicy ze Słowacją, zmalał tu również udział podróży samochodem. Kolej na wszystkich odcinkach granicznych odgrywała marginalną rolę. Jej udział był największy na granicy z Czechami, najmniejszy na odcinku słowackim (badanie nie wykazało przekroczeń tej granicy koleją).

W motywacjach podróży międzynarodowych widoczna jest specyfika poszczególnych odcinków granic. Na granicy z Niemcami przeważają wyjazdy związane z pracą (najemną i na własny rachunek), następnie podróże turystyczne, których udział zmniejszył się znacząco w stosunku do 2007 r. Cechą charakterystyczną tego odcinka granicy jest duży udział podróży związanych z odwiedzinami krewnych lub znajomych (nie tylko w Niemczech, ale i w Belgii i Holandii), co jest pochodną procesów migracyjnych. Na granicy z Czechami ponad $\frac{3}{4}$ wszystkich wyjazdów stanowią podróże w celach turystycznych (tab. 3), których udział wzrósł o ponad 6 pp. Prawie 10% to wyjazdy do pracy, głównie najemnej. Ponad 62% osób przekraczających granicę czeską traktowało Czechy jako kraj tranzytowy (podróżni kierowali się głównie do Chorwacji – 25,0% oraz Austrii i Włoch – po 20,8%). Również Słowacja, choć w mniejszym stopniu, jest obecnie przede wszystkim krajem tranzytowym w drodze na południe Europy (54,2% ruchu to ruch tranzytowy). Na odcinku słowackim zdecydowana większość przekroczeń odbywa się w celach turystycznych (tab. 2) i udział ten pozostaje na niezmiennym poziomie w stosunku do 2007 r.

W latach 2007-2017 nastąpiły istotne przesunięcia modalne w podróżach międzynarodowych. W strukturze wykorzystywanych środków transportu zaczęły dominować podróże lotnicze (44,5%), chociaż w 2007 r. zdecydowanie jeszcze przeważały wyjazdy własnym samochodem (44,2%; wyjazdy drogą lotniczą stanowiły 31,2% ogółu podróży). Zdecydowany wzrost udziału podróży lotniczych nastąpił kosztem przede wszystkim udziału podróży autobusowych (spadek o 10,5 pp.) i własnym samochodem (spadek o 3,5 pp.).

Tabela 2. Środki transportu i motywacje według wybranych odcinków granic* (%)
Modes of transport and motivations according to selected border sections (%)

Cecha	Odcinek niemiecki		Odcinek czeski		Odcinek słowacki	
	2007 (n=103)	2017 (n=165)	2007 (n=69)	2017 (n=116)	2007 (n=46)	2017 (n=59)
Środki transportu						
Autobus	29,1	13,9	29,0	18,1	21,7	15,3
Kolej	1,0	1,8	2,9	3,4	0,0	0,0
Samochód	67,0	80,6	66,7	77,6	73,9	66,1
Pozostałe	2,9	3,7	1,4	0,9	4,4	18,6
Motywacje						
OKZ	16,5	19,4	11,6	6,0	0,0	1,7
Praca	37,9	36,4	14,5	9,5	2,2	1,7
Edukacja	3,9	3,6	2,9	5,2	0,0	1,7
Turystyka	36,9	29,7	69,6	75,9	91,3	91,5
Zakupy	1,0	3,6	1,4	0,9	0,0	0,0
Pozostałe	3,8	7,3	0,0	2,5	6,5	3,4

OKZ – odwiedziny krewnych lub/i znajomych.

* W zestawieniu nie uwzględniono odcinków granic o małej liczbie przekroczeń (por. ryc. 2). Przekroczenia na wskazanych odcinkach nie oznaczają kierunków docelowych podróży, tylko miejsce (odcinek) przekroczenia granicy.

Pozostałe środki transportu (tj. kolej, statek/prom) nie odgrywały istotnej roli w strukturze przejazdów w analizowanym okresie. Ich udział utrzymywał się na podobnym poziomie.

Struktura motywacji podróży nie uległa większym zmianom. Dominowały wyjazdy w celach turystycznych, następnie zarobkowych i w celu odwiedzin krewnych lub znajomych. W obu przekrojach czasowych udział podróży turystycznych był na podobnym poziomie (2017: 57,2%, 2007: 55,6%). Nieznacznie zmniejszył się udział wyjazdów w celu odwiedzin krewnych i znajomych (-1,5 pp.), podróży związanych z pracą zawodową (-1,2 pp.) i w celach edukacyjnych (-0,3 pp.), natomiast nieznacznie zwiększył udział podróży służbowych (0,6 pp.). Można zatem przyjąć, że motywacje wyjazdów zagranicznych pozostają stabilne. Zmiany podażowe związane z rozwojem infrastruktury i nowych form przewozu, a także zmiany wywołane otwieraniem się nowych rynków pracy dla obywateli polskich, nie wpływają bezpośrednio na strukturę motywacyjną podróży. Czynniki te oddziałują prawdopodobnie w sposób proporcjonalny (pozytywnie lub negatywnie) na wszystkie motywacje.

W obu przekrojach czasowych największym generatorem ruchu międzynarodowego (poza wyłączonymi z badania strefami przygranicznymi) były duże miasta (powyżej 200 tys. mieszkańców; ich udział w 2017 r. wynosił aż 43,1%), następnie obszary wiejskie (21,2%), miasta od 50 do 200 tys. mieszkańców (18,7%) oraz małe i średnie miasta (do 50 tys. mieszkańców; 17,0%). W porównaniu z 2007 r. relatywnie zmniejszyła się mobilność mieszkańców małych i średnich miast (-3,3 pp.), miast od 51 do 200 tys. mieszkańców (-2,9 pp.) oraz mieszkańców wsi (-1,6 pp.). Natomiast wzrost odnotowały największe miasta Polski (7,8 pp.). Wskazywałoby to pośrednio, że istotną zmienną warunkującą intensywność podróży międzynarodowych może być poziom dochodów, z reguły

wyższy w największych ośrodkach. Być może mobilność międzynarodowa wywołana niskimi dochodami (związana z migracjami) ujawniła się już wcześniej (bezpośrednio po akcesji do UE, a przed analizowanym w badaniu rokiem 2007). Powodem może być także intensyfikacja kontaktów gospodarczych (podróże biznesowe) i naukowych (w tym wymiany studenckie). W obu przypadkach koncentracja potencjalnych uczestników takich podróży występuje w dużych metropoliach.

Duże zmiany zaszły w strukturze wyjazdów międzynarodowych według wieku podróżujących. W obu przekrojach czasowych największym udziałem charakteryzowała się grupa wieku 30-44 lata (2017: 38,8%, 2007: 36,0%). Jednocześnie zaobserwowano dynamiczny wzrost udziału podróży w najmłodszej grupie wiekowej (18-29 lat, o prawie 9 pp.), a relatywny spadek udziału w najstarszej grupie tj. 60 lat lub więcej (o ponad 11 pp.).

Ponadto jeździmy częściej niż w 2007 r., ale za to nasze pobyty są krótsze (na podstawie wszystkich analizowanych motywacji), co może wynikać z jednej strony z szybkiego tempa życia (zmiany kulturowe), a z drugiej ze wzrostu poziomu zamożności społeczeństwa (możemy sobie pozwolić na krótkie, ale częste wyjazdy). W tym wypadku pewne znaczenie może mieć także poprawa infrastruktury (zwłaszcza drogowej pomiędzy polskimi i zagranicznymi metropoliami), a także zwiększona podaż tanich połączeń lotniczych. Największy wzrost udziału odnotowano w przypadku podróży 4-7-dniowych (o 10,8 pp.), a największy spadek w przypadku podróży 8-14-dniowych (o 11,7 pp.). Jednocześnie nastąpił spadek udziału wyjazdów bardzo długich (15 dni lub więcej; 9,2 pp.), a nastąpił wzrost wyjazdów weekendowych (8,9 pp.). W prawie wszystkich kategoriach długości pobytu (1 dzień, 2-3 dni, 4-7 dni, 8-14 dni) dominują wyjazdy turystyczne; udział wyjazdów turystycznych osiąga maksimum w kategorii 8-14 dni (tab. 3). Natomiast w przypadku wyjazdów długich (powyżej 2 tygodni) dominują już wyjazdy związane z pracą zawodową (zarówno najemną jak i na własny rachunek; łącznie 44,0%), a następnie wyjazdy turystyczne (27,5%). Wyjazdy krótkie (weekendowe) oraz średniokresowe (tygodniowe i dwutygodniowe) w przeważającej większości są wyjazdami turystycznymi, natomiast prawie połowa przemieszczeń na dłużej niż 2 tygodnie to już w zasadzie wahadłowe migracje krótkookresowe.

W 2017 r. dominującym celem wyjazdów były Niemcy (tab. 4) (16,9% wszystkich wyjazdów, z czego większość stanowiły wyjazdy do pracy – 32,2%, następnie odwiedziny krewnych i znajomych – 26,2%, a wyjazdy turystyczne jedynie – 22,0%), następnie Czechy (zdecydowaną większość stanowiły wyjazdy turystyczne – 66,7%, następnie w celach edukacyjnych – 9,8% oraz do pracy i w celu odwiedzin krewnych lub znajomych – po 7,8%)

Tabela 3. Motywacje podróży w zależności od długości pobytu, 2017 (%)
Travel motivations depending on the length of stay, 2017 (%)

Długość pobytu	1 dzień (n=45)	2-3 dni (n=134)	4-7 dni (n=252)	8-14 dni (n=161)	15 dni lub więcej (n=91)
Owiedziny krewnych lub znajomych	2,2	12,7	17,9	13,7	22,0
Praca zawodowa	22,2	23,1	14,7	4,3	44,0
Wyjazdy edukacyjne	0,0	8,2	1,6	0,0	4,4
Podróże turystyczne	68,9	35,8	59,9	81,4	27,5
Zakupy	2,2	5,3	0,8	0,0	0,0
Inne	4,5	14,9	5,1	0,6	2,1

oraz Hiszpania (88,8% stanowiły wyjazdy turystyczne, a do pracy 12,0%). Do popularnych celów (kierunków geograficznych) należały również Włochy (dominują wyjazdy turystyczne – 75,0% i praca – 10,4%) i Wielka Brytania (większość stanowią odwiedziny krewnych i znajomych – 55,8%, a następnie wyjazdy turystyczne 27,9%) oraz, w mniejszym już stopniu, Słowacja i Chorwacja. W przypadku Wielkiej Brytanii i Niemiec, a także Norwegii, duża część mobilności ludności jest pochodną procesów migracyjnych; stąd stosunkowo znaczny odsetek odwiedzin krewnych i znajomych. Wschodni sąsiedzi Polski odgrywają marginalną rolę w podróżach międzynarodowych Polaków.

Tabela 4. Główne kierunki wyjazdów Polaków w 2017 r. (wszystkie rodzaje motywacji) – pierwsza „20”
Main destinations of Poles' trips in 2017 (all types of motivation) – TOP 20

Kraj docelowy podróży	Udział we wszystkich podróżach (%)
Niemcy	16,9
Czechy	7,3
Hiszpania	7,2
Włochy	6,9
Wielka Brytania	6,2
Słowacja	4,7
Chorwacja	4,0
Ukraina	3,9
Austria	3,4
Grecja	3,4
Niderlandy	3,1
Węgry	2,6
Francja	2,1
Szwajcaria	1,9
Turcja	1,9
Portugalia	1,7
Szwecja	1,7
Bułgaria	1,6
Stany Zjednoczone	1,6
Norwegia	1,3

Dyskusja i podsumowanie

Głównym celem badania była charakterystyka przemian mobilności międzynarodowej. Przeprowadzone badanie wskazuje, że w okresie 2007-2017 zaszły istotne zmiany zarówno w skali, jak też w strukturze mobilności międzynarodowej Polaków. Polacy podróżują częściej w porównaniu z rokiem 2007, ale za to pobyty te są krótsze (wszystkie motywacje łącznie, jednak najbardziej dotyczy to wyjazdów turystycznych). Pośrednio dostrzegamy także zjawisko wydłużania się podróży. Dominują wyjazdy w celach turystycznych (podobnie jak w przypadku innych nacji; por. Frändberg i Vilhelmson, 2003; Dargay i Clark, 2012), chociaż motywacja jest zróżnicowana w zależności od kraju docelowego podróży (np. w przypadku najczęściej odwiedzanego kraju – Niemiec – wyjazdy turystyczne znalazły się dopiero na trzecim miejscu, po pracy i odwiedzinach krewnych i znajomych). Cechą charakterystyczną międzynarodowej mobilności Polaków jest znaczący udział odwiedzin krewnych i znajomych (15% w 2017 r.; w przypadku podróży do Wielkiej Brytanii motywacja ta stanowi 55,8% wszystkich przeptywów), co jest wynikiem zachodzących procesów migracyjnych. Odwiedziny krewnych i znajomych stanowią *de facto* przedłużenie sieci po-

wiązań migracyjnych (King i Dwyer, 2015). W badaniach Dargaya i Clarka (2012) odwiedzi-ny krewnych i znajomych stanowią 28% wszystkich przemieszczeń, ale analizowano tam tylko podróże krajowe. Międzynarodowa mobilność Polaków to wciąż kombinacja podróży turystycznych, wyjazdów związanych z pracą (w tym migracje) i handel przygraniczny (por. wcześniejsze badania Więckowskiego, 2008).

Można wyróżnić dwa dominujące środki transportu wykorzystywane w wyjazdach zagranicznych: samolot i samochód osobowy. W analizowanych latach znacząco wzrosła rola podróży lotniczych (13,3 pp.), natomiast nieznacznie zmalała rola przejazdów samochodami osobowymi (-3,1 pp.). Trend ten, nie tylko w przypadku podróży międzynarodowych, ale również podróży ogółem, jest dostrzegalny również w innych krajach, m.in. Niemczech, Wielkiej Brytanii i Norwegii (Kuhnimhof et al., 2013). Badania Kuhnimhofa et al. (2011) wykazały zmniejszenie udziału podróży samochodami (również długości tych podróży) wśród młodych Niemców i Brytyjczyków na rzecz innych środków transportu, w tym rozwiązań multimodalnych. Zachowania takie mogą wynikać ze zmiany podejścia do samochodu jako wyznacznika zamożności (przez wiele lat samochód postrzegany był jako dobro najbardziej pożądane) (Jorritsma i Immers, 2013). W obecnym „zdigitalizowanym” świecie (e-społeczeństwie) o wiele ważniejsze, szczególnie dla ludzi młodych, staje się posiadanie wirtualnych kontaktów, niż samochodu. Ponadto zmiana tradycyjnego stylu pracy w biurze i w coraz większym stopniu przechodzenie na pracę zdalną (co szczególnie można było zaobserwować podczas pandemii COVID-19) sprawia, że coraz częściej możemy obyć się bez samochodu. Pewne znaczenie może mieć tu także wzrost roli decyzji proekologicznych.

Ocena odpowiedzi dotyczących motywacji, długości oraz środka transportu podróży wskazuje, że mobilność ta wzrastała w Polsce m.in. z uwagi na:

- otwarcie kolejnych europejskich rynków pracy dla Polaków (zwłaszcza niemieckiego),
- jako echo wcześniejszych migracji (ruch wahadłowy, odwiedzi-ny krewnych i znajomych, szczególnie w krajach bardziej oddalonych, jak Wielka Brytania),
- rosnącą podaż niskokosztowych połączeń lotniczych (na kierunkach migracyjnych i turystycznych),
- rozwój infrastruktury transportowej w Polsce, pozwalający na szybszy dojazd do krajów sąsiednich z regionów Polski centralnej,
- regulacje Schengen pozwalające na swobodną turystykę pieszą lub rowerową w strefie przygranicznej.

Istotnym czynnikiem było także bogacenie się społeczeństwa, czego pośrednim dowodem mogą być m.in. zmiany w długości pobytów. Struktura przestrzenna (większa dynamika mobilności w metropoliach) świadczy pośrednio o etapie na jakim znajduje się mobilność międzynarodowa w kontekście dochodów osiąganych w miejscu zamieszkania. Polska przeszła z fazy, w której istotnym stymulatorem mobilności zagranicznej był niski dochód (chęć migracji, ewentualnie tańszych zakupów) do fazy, gdzie determinantą jest (podobnie ja w wielu innych krajach) raczej dochód wysoki (stymulujący ruch turystyczny, a także wymianę studencką oraz skorelowany z intensywności podróży służbowych).

Jak już wspomniano, jedyne, częściowo porównywalne, badanie mobilności międzynarodowej pochodzące sprzed członkostwa Polski w Unii Europejskiej miało miejsce w roku 2002 (Komornicki, 2003). Wówczas przeprowadzono je jednak w celowo wybranych 32 ośrodkach (miasta wojewódzkie i jeden w każdym regionie, celowo wybrany mały ośrodek). Pytania dotyczyły wcześniejszych 5 lat, sięgając tym samym do końcówki lat

90. XX w. (lata 1996-2001). Uzyskane wówczas wyniki sugerują, że udział wyjeżdżających zagranicę był w tym okresie wyższy (ok. 55%). Dane nie są jednak porównywalne ponieważ pytanie dotyczyło zbiorczo całego okresu 5 lat, a nie jednego roku, a ponadto wśród wybranych miast były także ośrodki z obszarów przygranicznych (obecnie wykluczone z badania). Pomijając te rozbieżności metodyczne, jako stabilną (względem sytuacji w latach 1996-2001) uznać możemy strukturę przestrzenną wskaźników mobilności międzynarodowej. Już wówczas wskazywano na zdecydowanie wyższą mobilność mieszkańców większych miast (ośrodków wojewódzkich). Ranking najpopularniejszych kierunków (krajów docelowych) był także podobny (ogółem tj. wszystkie motywacje). Odnotować jednak należy spadek znaczenia podróży na Słowację i do Włoch, przy jednoczesnym wzroście wyjazdów do Wielkiej Brytanii i Hiszpanii (wszystkie motywacje). Zmiany te są wynikiem intensywnych migracji na Wyspy Brytyjskie, a także pewnymi przekształceniami w zakresie popularności destynacji turystycznych (zmniejszenie znaczenia bariery odległości po pojawieniu się tanich linii lotniczych, wzrost cen na bardzo popularnej w latach 90. Słowacji, a także zmniejszenie się popularności masowych pielgrzymek autokarowych do Włoch po śmierci papieża Jana Pawła II).

Porównanie wyników w zakresie struktury modalnej mobilności międzynarodowej, z wynikami innych badań dotyczących wszystkich „podróży długich” wskazuje na relatywnie mniejszy udział samochodów osobowych, zwłaszcza na kierunkach typowo turystycznych. Udział ten jednak rośnie, szczególnie w relacjach z państwami „migracyjnymi”. Tym samym upodabnia się do struktury podróży długich notowanej w Unii Europejskiej łącznie, a także rejestrowanej w Niemczech. Specyfiką polskiej mobilności międzynarodowej pozostaje duży odsetek podróżujących autobusami i bardzo małe znaczenie kolei. Rola autobusów wprawdzie szybko spada, ale głównie na rzecz samolotów oraz mobilności indywidualnej. Na granicy niemieckiej i czeskiej, kolej jest także pewnym beneficjentem zachodzących zmian. Zmiany te są jednak niewielkie w wartościach bezwzględnych. Tym samym, z punktu widzenia redukcji emisji CO₂, inwestycje transportowe o znaczeniu międzynarodowym nie wygenerowały w Polsce pozytywnych zmian modalnych w mobilności zagranicznej. Mogły co najwyżej do pewnego stopnia ograniczyć wcześniej negatywne trendy w tym zakresie.

Uzyskane wyniki mogą także prowadzić do kilku wniosków praktycznych, istotnych z punktu widzenia europejskiej i krajowej polityki transportowej. Biorąc pod uwagę zmiany w odległości oraz w długości wyjazdów zagranicznych Polaków, wsparcie dla międzynarodowego transportu kolejowego powinno raczej koncentrować się na głównych korytarzach transportowych, a nie na kosztownej niekiedy reaktywacji transgranicznych linii lokalnych. Możliwość uzyskania efektu zmian modalnych dotyczy przede wszystkim dłuższych podróży klasy *intercity*, gdzie kolej może konkurować zarówno z liniami lotniczymi, jak i autobusowymi. Potencjalnymi kierunkami, gdzie liczba podróżujących wzrasta, a odległość mogłaby pozwolić na konkurowanie transportu szynowego i lotniczego jest Austria (część alpejska), Chorwacja i północne Włochy. Jest to argumentem za budową połączeń kolei dużych prędkości także w układzie południkowym. Istotne wydaje się także usprawnienie komunikacji kolejowej na kierunku niemieckim (także na trasach innych niż do Berlina), gdzie liczba wyjazdów jest bardzo duża, a struktura motywacji (duże znaczenie podróży do pracy) może świadczyć o ich koncentracji przestrzennej.

Dynamikę rozkładu kierunkowego podróży zagranicznych Polaków można także odnieść do rozmieszczenia portów lotniczych. Koncentracja wyjeżdżających w dużych me-

tropiach oraz istotny udział ruchów pomigracyjnych (odwiedziny krewnych i znajomych) wskazują na duże znaczenie istnienia i rozwoju portów regionalnych. Są uzasadnieniem dla poniesionych tam w ostatnich dekadach kosztów modernizacyjnych. Skala wyjazdów międzykontynentalnych nie usprawiedliwia priorytetu dla infrastruktury obsługującej bardzo odległe połączenia lotnicze. Tym samym przedsięwzięcia takie jak Centralny Port Komunikacyjny (CPK) muszą być oceniane głównie przez pryzmat obsługi tranzytowego pasażera zagranicznego. Potrzeby pasażera krajowego nie są dla nich, w chwili obecnej, wystarczającym uzasadnieniem.

Rycina i tabele, pod którymi nie zamieszczono źródła, są opracowaniami własnymi autorów artykułu.

Artykuł powstał w ramach grantu badawczego pt. *Ekonomiczne, społeczne i geopolityczne uwarunkowania ruchu granicznego – podstawy dla modelowania i prognozowania na przykładzie Polski (BORDER-TRAF)*, finansowanego przez Narodowe Centrum Nauki na podstawie umowy nr UMO-2016-21/B/HS4/03019.

Piśmiennictwo

- Ayazlar, R.A. (2019). Entertaining Visiting Friends and Relatives (VRF) in Destination Settings: a Cross-cultural Host Comparison. *Tourism Culture & Communication*, 19(1), 31-42. <https://doi.org/10.3727/109830419X15489421397237>
- Behrens, C., & Pels, E. (2009). *Intermodal Competition in The London-Paris Passenger Market: High-Speed Rail and Air Transport*. Tinbergen Institute Discussion Paper, TI 2009-051/3. Amsterdam-Rotterdam: Tinbergen Institute. Pobrane z: <https://papers.tinbergen.nl/09051.pdf> (12.01.2021).
- Bojczuk, J. (2008). The impact of low-cost airlines on the international coach market between Poland and the UK. *Geographia Polonica*, 81(2), 79-96.
- Bureau of Transportation Statistics. (2011). *Annual Long-Distance Trips by Mode*. Pobrane z: https://www.bts.gov/archive/publications/america_on_the_go/long_distance_transportation_patterns/table_01 (14.01.2021).
- Button, K. (2012). Is there any economic justification for high-speed railways in the United States?. *Journal of Transport Geography*, 22, 300-302. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.025>
- Chen., Z. (2017). Impacts of high-speed rail on domestic air transportation in China. *Journal of Transport Geography*, 62, 184-196. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.04.002>
- Clewlow, R.R., Sussman, J.M., & Balakrishnan, H. (2014). The impact of high-speed rail and low-cost carriers on European air passenger traffic. *Transport Policy*, 33, 136-143. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.01.015>
- Dargay, J.M., & Clark, S. (2012). The determinants of long distance travel in Great Britain. *Transportation Research Part A*, 46, 576-587. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2011.11.016>
- de Rus, G., & Nash, C. (2009). In What Circumstances is Investment in HSR Worthwhile. W: G. de Rus, C. Nash, *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe* (s. 51-70). Bilbao: Fundación BBVA.
- Dobruszkes, F., Dehon, C., & Givoni, M. (2014). Does European high-speed rail affect the current level of air services? An EU-wide analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 69, 461-475. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.09.004>

- EC. (2010). *EU Energy and transport in figures, Statistical Pocketbook*. Luxembourg: European Commission.
- EC. (2019). *EU Transport in figures, Statistical Pocketbook*. Luxembourg: European Commission.
- EU. (2020). *Territorial Agenda 2030. A future for all places*. Pobrane z: <https://www.territorialagenda.eu/home.html> (18.01.2021).
- Frändberg, L., & Vilhelmson, B. (2003). Personal mobility: a corporeal dimension of transnationalisation. The case of long-distance travel from Sweden. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 35(10), 1751-1768. <https://doi.org/10.1068/a35315>
- Frei, A., Kuhnimhof, T., & Axhausen, K.W. (2009). *Long distance travel in Europe today: Experiences with a new survey*. Pobrane z: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.624.4140&rep=rep1&type=pdf> (14.01.2021).
- Frick, R., & Grimm, B. (2014). *Long-distance Mobility. Current Trends and Future Perspectives*. Zurich: Institute for Mobility Research.
- Gaworecki, W.W. (2003). *Turystyka*. Warszawa: PWE.
- Gerber, P. (2012). Advancement in Conceptualizing Cross-Border Daily Mobility: the Benelux Context in the European Union. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 12(3), 178-197. <https://doi.org/10.18757/ejtir.2012.12.3.2980>
- Guillermo Ramírez, M. (2020). Debating real integrated territorial cooperation approaches to post-2020 EU policies: the challenges arising from COVID-19 from the perspective of the Association of European Border Regions (AEBR). *Europa XXI*, 38, 119-137. <https://doi.org/10.7163/Eu21.2020.38.7>
- GUS. (2009). *Turystyka w 2008 r.* Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
- GUS. (2015). *Ruch graniczny oraz wydatki cudzoziemców w Polsce i Polaków za granicą w 2014 r.* Warszawa-Rzeszów: Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Rzeszowie.
- GUS. (2018). *Turystyka w 2017 r.* Warszawa-Rzeszów: Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Rzeszowie.
- GUS. (2019). *Ruch graniczny oraz wydatki cudzoziemców w Polsce i Polaków za granicą w 2018 r.* Warszawa-Rzeszów: Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Rzeszowie.
- GUS. (2020). *Ruch graniczny oraz wydatki cudzoziemców w Polsce i Polaków za granicą w 2019 r.* Warszawa-Rzeszów: Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Rzeszowie.
- Holz-Rau, C., Scheiner, J., & Sicks, K. (2014). Travel distances in daily travel and long-distance travel: Which role is played by urban form? *Environment and Planning A*, 46, 488-507. <https://doi.org/10.1068/a4640>
- Jorritsma, P., & Immers, B. (2013). New Drivers in Mobility; What Moves the Dutch in 2012?. *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 33(3), 343-359. <https://doi.org/10.1080/01441647.2013.801046>
- Kaufmann, V. (2005). *Re-Thinking mobility*. Aldershot: Ashgate.
- King, B., & Dwyer, L. (2015). The VFR and Migration Nexus – The Impact of Migration on Inbound and Outbound Australian VFR Travel. W: E. Backer, B. King, *VFR Travel Research. International Perspectives* (s. 46-58). Bristol-Buffalo-Toronto: Channel View Publications.
- Kolosov, V., & Więckowski, M. (2018) Border changes in Central and Eastern Europe: An introduction. *Geographia Polonica*, 91(1), 5-16. <https://doi.org/10.7163/GPol.0106>
- Komornicki, T. (1996). Bus connections between Poland and other European countries. *Transport Reviews*, 16(2), 99-108. <https://doi.org/10.1080/01441649608716939>
- Komornicki, T. (1999). *Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990-1996*, Geopolitical Studies, 5. Warsaw: IGIPIZ PAN.

- Komornicki, T. (2003). *Przestrzenne zróżnicowanie międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych w Polsce*, Prace Geograficzne, 190. Warszawa: IGIPZ PAN.
- Komornicki, T. (2021). Zmiany w mobilności Polaków związane z pandemią COVID-19 oraz ich konsekwencje przestrzenne. W: M. Nowak (red.), *Polityka przestrzenna w czasie kryzysu* (s. 155-171). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Komornicki, T., & Wiśniewski, R. (2017). Border traffic as a measure of trans-border relations. *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft*, 159, 151-172.
<https://doi.org/10.1553/moegg159s151>
- Korbets, M., Reay, D.S., & Grace, J. (2006). New directions: Rich in CO₂. *Atmospheric Environment*, 40, 3219-3220. <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2006.01.032>
- Kuhnimhof, T., Buehler, R., & Dargay, J. (2011). A New Generation: Travel Trends for Young Germans and Britons. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2230(1), 58-67, <https://doi.org/10.3141/2230-07>
- Kuhnimhof, T., Zumkeller, D., & Chlond, B. (2013). Who Are the Drivers of Peak Car Use?: A Decomposition of Recent Car Travel Trends for Six Industrialized Countries. *Transportation Research Record*, 2383(1), 53-61. <https://doi.org/10.3141/2383-07>
- Ladino, M.T. (2017). Borders, mobility and the transborder space: Reflections for a discussion. *Estudios Fronterizos*, 18(37), 61-80. <https://doi.org/10.21670/ref.2017.37.a04>
- Limtanakool, N., Dijst, M., & Schwanen, T. (2006). On the participation in medium- and long-distance travel: A decomposition analysis for the UK and the Netherlands. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 97(4), 389-404. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2006.00347.x>
- Mallett, W.J. (2001). Long-distance travel by low-income households. *Transportation Research Circular*, E-C026, 169-177. Pobrane z: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/circulars/ec026/04_mallet.pdf (14.01.2021).
- McCann, P., Poot, J., & Sanderson, L. (2010). Migration, relationship capital and international travel: theory and evidence, *Journal of Economic Geography*, 10(3), 361-387.
<https://doi.org/10.1093/jeg/lbp044>
- Mokhtarian, P.L., Salomon, I., & Redmond, L.S. (2001). Understanding the demand for travel: it's not purely 'derived'. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 14(4), 355-380.
<https://doi.org/10.1080/13511610120106147>
- Munoz, J.R., Griffin, T., & Humbracht, M. (2017). Towards a new definition for "visiting friends and relatives". *International Journal of Tourism Research*, 19(5), 477-485. <https://doi.org/10.1002/jtr.2110>
- Nerb, G., Hitzelsberg, F., Woidich, A., Pommer, S., Hammer, S., & Heczko, P. (2009). *Scientific report on the mobility of cross-border workers within the EU-27/EEA/EFTA countries*. Munich-Sopron: MKW Wirtschaftsforschung GmbH, Empirica Kft. Pobrane z: https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/mkw_workers_mobility.pdf (12.01.2021).
- Nordenholz, F., Winkler, C., & Knörr, W. (2017). Analysing the modal shift to rail potential within the long-distance passenger travel market in Germany. *Transportation Research Procedia*, 26, 81-91. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.07.010>
- Nunno, R. (2018). *High Speed Rail Development Worldwide*. *Environmental and Energy Study Institute*. Pobrane z: <https://www.eesi.org/papers/view/fact-sheet-high-speed-rail-development-worldwide> (11.01.2021).
- Orfeuil, J.P., & Soleyret, D. (2002). Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et à longue distance? *Recherche – Transports – Sécurité*, 76, 208-221.
[https://doi.org/10.1016/S0761-8980\(02\)00013-4](https://doi.org/10.1016/S0761-8980(02)00013-4)
- Ortúzar, J. de D., & Willumsen, L.G. (2011). *Modelling transport*. Chichester: Wiley.

- Powęska, H. (2016). *Handel przygraniczny w warunkach zmian przenikalności granicy*. Warszawa: Wydawnictwo SGGW.
- Reichert, A., & Holz-Rau, C. (2015). Mode use in long-distance travel. *Journal of Transport and Land Use*, 8(2), 87-105. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2015.576>
- Rodrigue, J.-P. (2020). *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge.
- Rosik, P., & Kowalczyk, K. (2015). Rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej a przesunięcie modalne w Polsce w latach 2000-2010, *Prace Geograficzne*, 248. Warszawa: IGIPIZ PAN.
- Seidenglanz, D., Taczanowski, J., Król, M., Horňák, M., & Nigrin, T. (2021). Quo vadis, international long-distance railway services? Evidence from Central Europe. *Journal of Transport Geography*, 92, 102998. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.102998>
- Smith, I.J., & Rodger, C.J. (2009). Carbon emission offsets for aviation-generated emissions due to international travel to and from New Zealand. *Energy Policy*, 37(9), 3438-3447. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2008.10.046>
- Sun, X., Zhang, Y., & Wandelt, S. (2017). Air Transport versus High-Speed Rail: An Overview and Research Agenda. *Journal of Advanced Transportation*, Article ID 8426926, <https://doi.org/10.1155/2017/8426926>
- Taylor, Z. (2007). *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Monografia, 7. IGIPIZ PAN: Warszawa.
- Vera Rebollo, J.F., & Ivars Baidal, J. (2009). Spread of Low-Cost Carriers: Tourism and Regional Policy Effects in Spain. *Regional Studies*, 43(4), 559-570. <https://doi.org/10.1080/00343400701874164>
- Wan, Y., Ha, H.K., Yoshida, Y., & Zhang, A. (2016). Airlines' reaction to high-speed rail entries: empirical study of the Northeast Asian market. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 94, 532-557. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.10.014>
- Więckowski, M. (2008). New International Mobility of Poles. *Espace, Populations, Sociétés*, 2, 261-270. <https://doi.org/10.4000/eps.2509>
- Więckowski, M. (2021). Will the Consequences of Covid-19 Trigger a Redefining of the Role of Transport in the Development of Sustainable Tourism? *Sustainability*, 13(4), 1887. <https://doi.org/10.3390/su13041887>
- Xu, Y., Li, J., Belyi, A., & Park, S. (2021). Characterizing destination networks through mobility traces of international tourists — A case study using a nationwide mobile positioning dataset. *Tourism Management*, 82, 104195, <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2020.104195>
- Zhang, Q., Yang, H., Wang, Q., & Zhang, A. (2014). Market power and its determinants in the Chinese airline industry. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 64, 1-13. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.03.003>

Summary

Until very recently at least, modern society has been characterised by its increased mobility in both the short and long terms. Furthermore, this has been true of both domestic and international trips. The latter kind of mobility is addressed in the present article, which aims to cover relevant changes as they affected Polish people through the 2007-2017 period. Against that background, particular attention has been paid to modal split in border traffic, with the changes involved presented in relation to supply with infrastructure and transport services.

The article uses author's own data, from research taking in a representative group of 1000 Polish adults (with the sample adjusted appropriately in relation to gender, and

membership of the 18-29, 30-44, 45-59 and 60 and over age groups, as well as place of residence: be that village, town of up to 50,000 inhabitants, city of 50-200,000 inhabitants, city of more than 200,000 inhabitants, and Warsaw). The analysis did not encompass border areas, given the specific nature of the traffic there (and in this way it was possible to eliminate a large part of the daily movement taking place internationally (for the purposes of work, shopping, etc.), but in truth now representing short-term mobility within a region resided in (or else daily mobility using the classification after Kaufmann, 2005). At the same time, by imposing no distance limitations except those relating to border areas, the study retained a capacity to approximate the international part of genuine short-term mobility beyond the region inhabited. Nevertheless, most of the flows under analysis can be regarded as corresponding with the long-distance travel documented in the subject literature. However, the limit value for this kind of journey is set variously, e.g. at 50 miles one-way (Dargay and Clark, 2012), 100 km (Nordenholz et al., 2017), or 100 miles (Mokhtarian et. al., 2001). The configuration of near-border units in Poland is such that the research detailed also takes in slightly shorter transfers, given a limit values of around 30-50 km in one direction.

The aforementioned consideration of changes affecting Poles' international mobility took in: frequency of travel, target destination (direction), place of crossing of the state border (section of border crossed), modes of transport, motivation, and duration. The work took account of a few basic categories of motivations for travel, i.e. on business (in relation to both hired labour and work on a person's own account), for the purposes of education, tourism and holiday-related, visits to family and friends (thus treated as a motivation distinct from tourism) and shopping-related (usually in connection with small-scale border trade based around single-day visits). The work was carried out in 2018, but in relation to the years 2007 and 2017. 2007 is a targeted choice, with this being the last year before Poland's Schengen Zone accession, hence a likely influence on both the dimensions and structure characterising international mobility. Research was done using the CATI method. The subjects of analysis were numbers of instances of international travel engaged in (as opposed to the numbers of people participating in transboundary flows).

The work revealed an increase in the foreign mobility of Poles. The main motivator here was tourist travel and visits, as followed by goals associated with professional work and the visiting of family and friends. The modes of transport utilised most frequently were the aeroplane or private car, albeit with the former the subject of a major increase in share, even as the latter declined slightly in proportionate terms. There was a considerable reduction in the amount of travel achieved by coach (bus). At the time of study, Poles' main destination countries for trips taken (under all motivations combined) were Germany, Czechia and Spain. Travel by Poles to eastern neighbour countries accounts for a very small share of all movement.