

Adam Piotr Zając
Uniwersytet Warszawski

ROZWÓJ SIECI TRANSPORTOWYCH W POLSCE A ZAGRANICZNE MIGRACJE ZAROBKOWE

ABSTRAKT

W artykule podjęto analizę procesów zagranicznych migracji zarobkowych Polaków i dostosowania rynku międzynarodowego przewozu osób do potrzeb migrantów. Wykorzystując dane zastane uzyskane od przewoźników oraz wyniki badań nad migracjami przedstawiono zmiany na rynku usług transportowych wywołane nowymi strategiami migracyjnymi. Jako ramy teoretyczne wykorzystano koncepcję społeczeństwa sieciowego oraz kształtowanie się i segmentację rynku jako kategorii ekonomicznej. Analizy wykazały, że w Polsce kształtuje się dualny model rynku usług transportowych. Rozwój sieci transportowej dokonuje się w wyniku działania dwóch głównych czynników. Jednym jest wzrost dostępności komunikacyjnej Polski w wyniku realizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych, drugim zaś popyt wywołany masowymi migracjami zarobkowymi Polaków.

Słowa kluczowe: mobilność przestrzenna, migracje zarobkowe, strategie migracyjne, sieci transportowe, rynek przewozu osób, socjologia transportu

Wprowadzenie

Ważną konsekwencją akcesji Polski do UE był wzrost mobilności i nasilenie migracji zagranicznych Polaków. Jedną ze sfer, gdzie przemiany okazały się najgłębsze i najbardziej widoczne był transport ludzi. Zmiany dotyczą zarówno przemieszczania się ludzi wewnątrz kraju, jak i przewozów międzynarodowych, które zauważalnie rozwinęły się wraz z rosnącą po akcesji do Unii Europejskiej liczbą podróżnych. Otwarcie niektórych rynków pracy w krajach starej Unii i możliwość swobodnego podróżowania po Europie przyspieszyły zmiany w transporcie pasażerskim zapoczątkowane na początku lat dziewięćdziesiątych. Rozwój gospodarki rynkowej spowodował pojawienie się nowych podmiotów prywatnych na rynku usług transportowych, co wprowadziło konkurencję, z drugiej zaś strony wzrosła mobilność Polaków, którzy zaczęli przemieszczać się w poszukiwaniu pracy nie tylko po terenie Polski, ale także Europy. Rosnące zapotrzebowanie na przewozy międzynarodowe było impulsem do rozwoju połączeń z innymi krajami Europy, głównie połączeń lotniczych i autobusowych.

Deregulacja rynku przewozów autobusowych i sprzyjające warunki makroekonomiczne umożliwiły szybki rozwój sieci połączeń międzynarodowych i stworzenie przez największe firmy korzystnego dla pasażerów systemu przesiadkowego, obejmującego nie tylko punkty przesiadkowe wewnątrz kraju, ale także za granicą. Dzięki temu z większości miast powiatowych w Polsce da się obecnie wyruszyć w podróż po Europie wykorzystując zarówno połączenia autobusowe, jak

i przewozy małymi busami. Regionalne porty lotnicze uzyskały bezpośrednie połączenia z europejskimi lotniskami, notując kilkudziesięcioprocentowe wzrosty w skali roku w liczbie obsługiwanych pasażerów (*Raport roczny 2006 przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze*, 2006: 5). Do wielu miast w Europie można już polecieć nie korzystając z Okęcia, lecz z jednego z dziesięciu innych portów regionalnych. W wyniku otwarcia rynku i ekspansji tanich linii lotniczych zauważalnie spadły ceny biletów lotniczych, co umożliwiło podróżowanie większej liczbie osób.

Zniesienie barier celnych pozwoliło Polakom na szeroką skalę importować używane samochody, co przyczyniło się do zwiększenia dostępności samochodu dla przeciętnego mieszkańca Polski. Samochód stał się więc alternatywnym środkiem transportu wobec wolnych i przepelnionych pociągów, który pozwala poruszać się także na obszarach wiejskich, gdzie transport publiczny jest słabo rozwinięty.

Opisane przemiany są przejawem rosnącej mobilności Polaków, której przyczyny można podzielić na dwie grupy. Jedną tworzy kontekst instytucjonalny, działający na poziomie makrospołecznym, drugą zaś indywidualne decyzje Polaków i ich zwyczaje. Działania pojedynczych aktorów, należą do uwarunkowań o charakterze mikrospołecznym. Do uwarunkowań na poziomie makrospołecznym zalicza się takie elementy jak przepisy prawne, rozwój poszczególnych gałęzi transportu w Polsce oraz stan infrastruktury technicznej. Do uwarunkowań mikrospołecznych należą polskie tradycje migracyjne oraz indywidualne decyzje o wyborze środka transportu, będące częścią strategii migracyjnych osób decydujących się na pracę zarobkową za granicą.

W artykule opisano rozwój rynku międzynarodowego przewozu osób z wykorzystaniem wiedzy na temat polskich migracji. Zamierzeniem jest wykazanie, że rynek przewozów międzynarodowych zawdzięcza swój obecny kształt nie tylko czynnikom ekonomiczno-instytucjonalnym, ale również specyficznym cechom polskich migracji i jest w dużej mierze zależny od wyjazdów zarobkowych Polaków. Zdaniem badaczy migracji wzrost liczby osób wyjeżdżających za granicę spowodował wiele przemian ekonomicznych, społecznych i politycznych (Okólski 2009: 11). Rozwój rynku międzynarodowych przewozów osób można traktować jako jedną z takich przemian. Najbardziej rozwinęła się sieć połączeń z krajami popularnymi wśród polskich migrantów, nie zaś popularnymi wśród turystów. Dodatkowym czynnikiem jest charakter wyjazdów zarobkowych, które nie są zależne od pory roku, co pozwala utrzymać dużą liczbę połączeń także poza okresami wakacyjnymi.

Transport jako przedmiot badań socjologicznych

Tematyka transportu zajmuje w socjologii raczej ograniczone miejsce. Chociaż zdaniem Franciszka Krzykały (2004: 11) transport stał się wręcz *największym fenomenem kulturowym współczesnego społeczeństwa*, brakuje opracowań teoretycznych traktujących transport jako fakt społeczny. Wśród niemieckich badaczy powstał nawet termin *totalne społeczeństwo samochodowe* (*die totale Autogesellschaft*) określający społeczeństwo ukształtowane przez rozwój infrastruktury komunikacyjnej i przemysłu motoryzacyjnego.

Jak zauważa John Urry (2009: 75), mobilność jest współcześnie częścią rdzenia życia społecznego. Socjologia, w niewystarczającym stopniu interesując się podróżowaniem, odwraca się od bardzo ważnego aspektu współczesnego świata. Jedna dwunasta wartości światowego handlu pochodzi z międzynarodowego transportu osób, zaś każdego roku 600 milionów pasażerów korzysta z linii lotniczych (Urry 2009: 77), jak informują dane o liczbie sprzedanych biletów. W Polsce cywilne porty lotnicze obsłużyły w 2009 roku prawie 19 milionów pasażerów (*Raport*

Roczniki... 2009: 18). Te dane dowodzą, że wzrastająca mobilność, zarówno jeśli chodzi o częstotliwość, jak i odległość, stała się ważną cechą nowoczesnej gospodarki i społeczeństwa. Czynnikiem, który ją potęguje jest modernizacja (Okólski 2001: 33). Jak pisze Urry, mobilność staje się wręcz *podstawową działalnością życiową* współczesnego człowieka.

Analizując rynek przewozu osób można odwoływać się do rozmaitych pojęć i podejść teoretycznych. Najczęściej spotykanym podejściem wykorzystywanym do badania rynku transportowego jest badanie z perspektywy nauk ekonomicznych. Takie analizy koncentrują się na poszukiwaniu odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób funkcjonuje mechanizm rynkowy oraz jak można wpływać na jego kształt. Warto podkreślić, że większość ekonomicznych analiz skupia się na funkcjonowaniu przedsiębiorstw transportowych oraz na różnych aspektach ich działalności, takich jak aspekty prawno-instytucjonalne czy organizacyjne. Niewystarczające zaś są badania konsumentów usług transportowych, których decyzje oddziałują tym bardziej na rynek, im większa jest konkurencja pomiędzy przewoźnikami.

Z punktu widzenia nauk społecznych najbardziej interesujące wydają się być wzajemne oddziaływania nabywców i sprzedawców. Interakcje obu tych kategorii będą decydowały o kształcie rynku. Zdaniem A. Smitha człowiek ma naturalną skłonność do wymiany, handlu i zamiany jednej rzeczy na drugą, rynek zaś dostosowuje się do ludzkiej natury i pozwala ludziom pomnażać kapitał (Aldridge 2006: 24). Stosując to podejście do rynku przewozu osób dostrzegamy, że zależy on silnie od indywidualnych decyzji użytkowników. Od tego, w jakich kierunkach podróżują, jak często oraz jaki środek transportu preferują, będzie zależała więc opłacalność poszczególnych połączeń. Z jednej strony zatem zwyczaje podróżnych będą wpływały na decyzje biznesowe przewoźników, z drugiej zaś migranci zarobkowi będą korzystać z oferowanych połączeń, co będzie oddziaływało na ich życie. Na przykład obowiązujące limity bagażowe określają to, co i ile migranci mogą wywieźć z i przywieźć do Polski. Bezpośrednie połączenie autobusowe jest bardziej wygodne niż wymagające przesiadek i dojazdów połączenie lotnicze. Transport międzynarodowy jest bardziej podatny na zmiany niż transport krajowy, ponieważ brak jest administracji publicznej, która reguluje kształt i funkcjonowanie lokalnych rynków przewozowych (Kozek 2011: 52). Analizy techniczne podkreślają również rolę samorządów jako istotnego aktora wpływającego na kształt rynku regionalnego poprzez zamawianie usług transportowych i regulowanie możliwości wejścia na rynek nowych podmiotów (Dyr 2009: 46).

Rozwój transportu osób i mobilność przestrzenna

Migranci zarobkowi należą niewątpliwie do kategorii osób *mobilnych* zarówno w wymiarze społecznym, jak i przestrzennym. Z jednej strony to ludzie mobilni społecznie, gdyż praca za granicą jest szansą na podniesienie poziomu życia, z drugiej zaś mobilni przestrzennie. Polska emigracja jest określana przez badaczy jako wyjątkowo elastyczna i łatwo przystosowująca się do koniunktury (Okólski 2009: 8), a więc stanowi dobry przykład rosnącej mobilności społeczeństwa.

Na związek migracji z mobilnością zwracał uwagę m.in. Michael Piore (1979: 51), twierdząc, że migracje są silnie związane z mobilnością, gdyż wyjazdowi z kraju pochodzenia w większości przypadków towarzyszy chęć powrotu. Jego zdaniem powrót do kraju wysyłającego wpisany jest w większość migracji zarobkowych. Dzięki pracy za granicą możliwy jest awans społeczny i poprawa warunków życia po powrocie. Optymalnym rozwiązaniem dla migrantów czasowych jest zatem oszczędzanie pieniędzy i praca, nawet poniżej swoich kwalifikacji, w kraju oferującym wyższe wynagrodzenie i konsumpcja w kraju, z którego pochodzą i gdzie za zarobione

pieniądze można kupić więcej. W ten sposób mobilność przestrzenna staje się drogą do mobilności społecznej.

Pojęcie migracji niepełnej, wprowadzone przez Marka Okólskiego, pomaga zrozumieć ten fenomen, widoczny zwłaszcza w polskich migracjach przedakcesyjnych. Mobilność niepełna dotyczy osób, które w okresie industrializacji nie zdołały wziąć udziału w początkowym, masowym odpływie ze wsi i małych miast do wielkich miast, będących centrami rozwijającego się przemysłu (Okólski 2001: 31). W późniejszym okresie migracje cyrkulacyjne pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem pracy wykroczyły poza granice Polski, a migracje niepełne stały się charakterystyczne dla międzynarodowej mobilności Polaków lat dziewięćdziesiątych. Wraz z upływem czasu strategie migracyjne zmieniały się i obecnie badacze migracji mówią o nowych strategiach, dla których wspólna jest *trwała tymczasowość* (Okólski 2009: 13). Strategia ta jest realizowana także przez osoby wykorzystujące dotychczas inne strategie, w tym migrację niepełną. Skala odpływu osób i przywiązanie migrantów do kraju pochodzenia stanowią dwa czynniki generujące wysoki popyt na usługi transportowe.

Metody badania sieci transportowych

Ze względu na złożoność sieci transportowych badanie ich struktury, przepływów i liczby połączeń między węzłami jest zadaniem trudnym do realizacji. Obecnie nie dla wszystkich sektorów międzynarodowego rynku przewozu osób dostępne są wiarygodne dane. W przypadku kolei dane odnośnie liczby przewiezionych osób gromadzone są przez PKP, które są monopolistą na tym rynku. Dla połączeń lotniczych możliwe jest uzyskanie danych odnośnie liczby pasażerów od Polskich Portów Lotniczych, które są właścicielem bądź udziałowcem wszystkich regionalnych portów lotniczych i publikują coroczne raporty. Najbardziej skomplikowana sytuacja ma miejsce w sektorze przewozów autobusowych, ze względu na rozdrobnienie rynku i brak odpowiedniej kontroli nad firmami. W związku z tym brak nie tylko szczegółowych informacji o liczbie przewozów, ale nawet nie da się wstępnie oszacować wielkości tego rynku. Można jedynie powiedzieć, że w Polsce działa ponad 240 tysięcy podmiotów gospodarczych wykonujących transport drogowy, brak jest natomiast danych pozwalających ocenić liczbę pasażerów. Na bardzo rozdrobnionym rynku, gdzie usługi oferują zarówno mali, jak i duzi przedsiębiorcy (Bąkowski 2007), mamy do czynienia z szeroką ofertą przewoźników, którzy starają się zaspokoić oczekiwania klientów.

Głównym badaniem obrazującym zmiany natężenia ruchu na drogach jest Główny Pomiar Ruchu, badanie przeprowadzane co pięć lat na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Ostatnie badanie wykonano w 2010 w odniesieniu do dróg krajowych z wyjątkiem dróg na obszarze miast na prawach powiatu. Analizowanie sieci połączeń autobusowych naraża więc wielu problemów. Brak jest oficjalnego rejestru działających przewoźników autobusowych. Firmy takie podlegają jedynie nadzorowi Urzędu Skarbowego (Bąkowski 2007). Można mówić więc o szacunkowej liczbie podmiotów działających na tym rynku, nie wiadomo jednak, ile spośród nich świadczy usługi międzynarodowe. Na rynku przewozów funkcjonują zarówno mali przedsiębiorcy, posiadający niedużą flotę pojazdów i oferujący połączenia busami o pojemności kilkunastu osób jak i duzi przewoźnicy autobusowi posiadający ponad 100 autobusów (Sindbad, Eurolines).

Członkostwo Polski w UE zakłada przyjęcie konkretnych rozwiązań regulacyjnych, mających na celu integrację rynków poszczególnych państw. Głównym dokumentem jest biała księga *Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzję* określająca problem i wyzwania

związane z rozszerzeniem Unii Europejskiej na wschód (Danklefsen 2008). Komisja, przewiduje rozwój transportu w najbliższych latach i coraz większe korki oraz przeciążenia sieci transportowej. W związku z tym postuluje się silniejszą integrację różnych gałęzi transportu, a także wzmocnienie transportu kolejowego, morskiego oraz śródlądowego jako alternatywy dla wzrastającego udziału przewozów samochodowych.

Sektor transportu należy do najbardziej regulowanych gałęzi gospodarki (Dyr 2009: 52), co zdaniem ekspertów jest szkodliwe dla jego rozwoju. Niewątpliwie jednak unijna polityka transportowa dąży do realizacji takich celów, jak osiągnięcie jednolitego rynku, harmonizacja norm czy określenie roli państwa na rynku transportowym. Zatem pomimo wzrostu regulacji przemiany te są korzystne dla pasażerów, gdyż wymuszają otwarcie rynków i tym samym umożliwiają konkurencję. Zarówno rynek pracy, jak i rynek transportowy dążą do zniesienia ograniczeń wprowadzonych po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej.

Zmiany polskich sieci transportowych

Po II wojnie światowej rozwijały się głównie połączenia z krajami socjalistycznymi. Rozpad bloku stworzył nowe potrzeby i możliwości w tym zakresie. Likwidacja ograniczeń w przekraczaniu granic, zwłaszcza zachodnich, stworzyła impuls rozwojowy dla transportu międzynarodowego. Dlatego przemiany lat dziewięćdziesiątych oraz nasilenie się wymiany gospodarczej z Zachodnią Europą wymusiły także rozwój infrastruktury, uwzględniającej wzmożony przepływ osób i dóbr w kierunku zachodnim i południowym. Wraz z postępującą integracją z siecią europejską Polska staje się w coraz większym stopniu częścią europejskiego systemu transportowego. Sprawne połączenia komunikacyjne, zarówno transportowe jak i informatyczne, niezbędne zdaniem Castellsa dla rozwoju gospodarczego (Castells 2007: 406), umożliwią Polsce uczestnictwo w europejskim życiu gospodarczym. Polska będzie połączona z obszarem europejskiej aktywności gospodarczej dwoma korytarzami wysokiej aktywności, które obejmą Warszawę, Poznań, Łódź oraz Wrocław, aglomerację śląską i Kraków.

W raporcie *Polska 2030* na stronie 124 przedstawiono docelowy stan infrastruktury komunikacyjnej w Polsce, zakładający rozwój portów lotniczych, modernizację sieci kolejowej oraz rozbudowę sieci dróg. Jak łatwo zauważyć, regiony Polski o rzadkiej sieci planowanych połączeń to zarazem rejony ważne z punktu widzenia migracji Polaków. Województwa warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie oraz podkarpackie, posiadają rzadszą sieć transportową niż centrum Polski, gdzie przewidywana jest budowa Kolei Dużych Prędkości. W północno-wschodniej Polsce nie jest przewidziana budowa żadnego lotniska poza Lublinem, mniej jest także planowanych dróg ekspresowych i autostrad. Oznacza to, że potrzeby przewozowe generowane przez polskie migracje zostały pominięte przez tworzących plany rozwojowe ekspertów. Warto przypomnieć, że w kulminacyjnym momencie rozmiary emigracji szacowano na 2 mln osób, co stanowi ponad 5% ludności Polski. Docelowy stan infrastruktury nie przyczyni się zatem do zaniku dysproporcji w rozwoju poszczególnych regionów, a może nawet je pogłębić. Osoby z Polski Wschodniej, pracujące w tej chwili za granicą, będą nadal miały problemy ze znalezieniem pracy w rejonie pochodzenia.

Rozwój poszczególnych gałęzi transportu

Współcześnie wyróżnia się cztery główne sposoby komunikacji zbiorowej: transport autobusowy, transport morski, transport kolejowy oraz transport lotniczy. Każdy z tych sposobów transportu oferuje obecnie międzynarodowy przewóz osób. Analizując zmiany, jakie dokonały się

na rynku międzynarodowego przewozu osób, w pierwszej kolejności należy wymienić wzrost liczby podróżnych. Trudno dokładnie oszacować liczbę korzystających z międzynarodowego transportu zbiorowego. Można jednak z pewnością stwierdzić, że przeżywał on po wejściu do Unii Europejskiej żywiołowy rozwój. Rozwój nie dotyczył jednak wszystkich branż. Obok stale zwiększającej się liczby połączeń autobusowych oraz lotniczych branżą, która nie zwiększyła liczby przewozów była jedynie kolej (Bąkowski 2007). Kolejną ważną zmianą, która nastąpiła po wejściu Polski do Unii Europejskiej była z pewnością segmentacja rynku przewozów. Segmentacja rynku jest terminem zaczerpniętym z nauk ekonomicznych i oznacza proces, w ramach którego przedsiębiorcy starają się dostarczyć produkt odpowiadający potrzebom konkretnej grupy konsumentów, odróżniającej się od innych osób. Malcolm McDonald i Ian Dunbar w następujący sposób definiują segmentację rynku: „Proces podziału klientów lub potencjalnych klientów z jednego rynku na różne grupy (segmenty), w obrębie których potrzeby klientów są identyczne lub zbliżone i można je zaspokoić swoistą kompozycją marketingową” (McDonald, Dunbar 2003: 17).

W przypadku przewozu osób segmentacja oznacza specjalizację i oferowanie nowych połączeń dostosowanych do konkretnej grupy odbiorców. Charakter polskich migracji wymusił na przewoźnikach stworzenie połączeń w nowych kierunkach, jak na przykład bezpośrednie połączenia lotnicze z Norwegią. Pojawiła się też konkurencja pomiędzy poszczególnymi środkami transportu. Przewoźnicy starają się uzyskać przewagę nie tylko za pomocą ceny, ale także usługi lepiej dostosowanej do potrzeb poszczególnych kategorii klientów. Tanie linie lotnicze zaczęły zatem rozwijać połączenia obejmujące polskie porty regionalne i miasta zagraniczne w celu zapewnienia łatwiejszego i szybszego transportu. Większe linie autobusowe oferowały połączenia antenowe, polegające na skoordynowanym systemie przesiadek. Po uprzednim umówieniu się, klient jest zabierany spod domu i dostarczany wraz z bagażem do punktu przesiadkowego, skąd zabiera go autobus międzynarodowy. Jest to możliwe po wykupieniu jednego biletu, np. z Sędziszowa do Frankfurtu nad Menem. Rozwój takich połączeń sprawił, że nawet niewielkie miejscowości, o niskiej dostępności komunikacyjnej w systemie krajowym uzyskały dostęp do europejskich sieci przewozowych. Poza tym na rynku pojawiło się wielu małych przedsiębiorców świadczących usługi przewozowe niewielkimi busami,

W nowej sytuacji nie odnalazła się kolej, która nie była w stanie zaoferować nowych, atrakcyjnych połączeń, umożliwiających chociażby dojazdy do Niemiec. Wszelkie zmiany w tym sektorze były raczej wynikiem niewielkich korekt w ramach istniejącej struktury. Kolej, która znalazła się w trudnej sytuacji, nie była w stanie zaoferować ani nowych kierunków połączeń, ani też oferty mogącej konkurować z autobusami bądź liniami lotniczymi w żadnym z trzech wymiarów: cenowym, czasowym i wygody podróżowania.

Co ciekawe, także połączenia promowe wykorzystały wzrost liczby podróżujących. Większe i nowocześniejsze promy, które pływają na liniach łączących Skandynawię zwiększyły przepustowość tych połączeń i okazały się być atrakcyjne dla migrantów planujących podróż do Skandynawii własnym samochodem. Linie promowe kursujące przez Bałtyk stały się ważnym środkiem transportu łączącym Polskę z krajami skandynawskimi.

Na jednej trasie klient może wręcz skorzystać z dwóch lub trzech środków transportu, np. do Amsterdamu można dostać się korzystając z pociągu, samolotu bądź autobusu. Przewoźnicy muszą zatem aktywnie zabiegać o pasażerów i oferować im usługi, które wyróżniają się czymś na tle konkurencji. Rozwój sieci połączeń dokonuje się także we wschodnich rejonach Polski, charakteryzujących się gorzej rozwiniętą komunikacją publiczną i słabszą infrastrukturą

drogową. Wśród miast o najsłabszej dostępności transportowej wymienionych w *Raporcie Polska 2030* znalazły się Białystok i Lublin, co spowodowane jest zarówno odległością od lotnisk, jak i niedostatecznie rozwiniętą infrastrukturą drogową. Rozwój sieci połączeń międzynarodowych obejmował głównie transport autobusowy oraz lotniczy, nie miał jednak praktycznie wpływu na sieć połączeń kolejowych, zmonopolizowaną przez grupę PKP.

Mimo iż międzynarodowy i regionalny transport osób różni głównie odległość przewozów, to za sprawą działań przewoźników rynek rozwija się w odmienny sposób, przyjmując różny model budowy sieci transportowej. Wokół lokalnych centrów rozwoju wytwarza się monocentryczna sieć połączeń krajowych. Natomiast połączenia międzynarodowe, zachowują budowę policentryczną, silnie zdecentralizowaną, tworząc nowe węzły transportowe. Rozwój połączeń regionalnych wiąże się z rozwojem gospodarczym regionu, natomiast rozwój połączeń międzynarodowych będzie dokonywał się na terenach o największej liczbie migracji, uzupełniając w ten sposób strukturę połączeń komunikacyjnych na obszarach słabiej rozwiniętych o komunikację międzynarodową. Przykładem takiego zjawiska mogą być Siemiatycze, posiadające bezpośrednie połączenie autobusowe z Brukselą bądź Świdnica, która stała się centrum przesiadkowym firmy Sindbad, jednego z liderów rynku przewozów międzynarodowych.

Transport autobusowy

Na potrzeby niniejszego artykułu wykorzystano dane o połączeniach autobusowych oferowanych przez portal *biletyautobusowe.net.pl*, który posiada ofertę 70 przewoźników (dostęp: 18.04.2011), zarówno krajowych jak i zagranicznych. Na podstawie tych danych powstały mapy nr 1 i nr 2, obrazujące sieć przystanków autobusowych na terenie Polski i Europy. Na terenie Polski istnieją 272 przystanki komunikacji międzynarodowej uwzględnione w zestawieniu portalu *biletyautobusowe.net.pl*. Są rozmieszczone na terenie całego kraju, jednak ich największą koncentrację można zaobserwować na południu Polski: na Górnym i Dolnym Śląsku oraz na Podkarpaciu. W północnej części kraju jest również wiele przystanków. Przystanki są rozmieszczone regularnie zarówno na terenie Warmii i Mazur, Pomorza i Kujaw. Najmniej przystanków znajduje się zaś w środkowej Polsce.

Mapa 1. Rozmieszczenie międzynarodowych przystanków autobusowych w Polsce

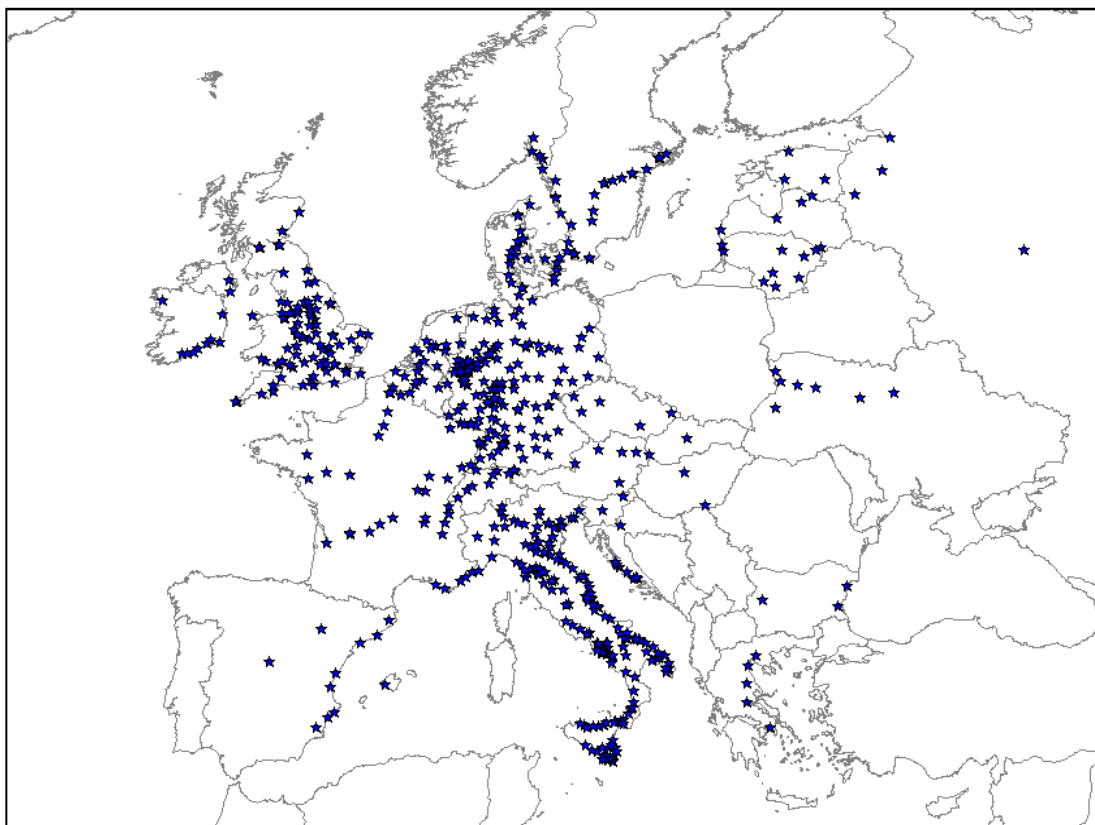


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych portalu *biletyautobusowe.net.pl*

Na mapie nr 2 zaznaczono 581 przystanków na terenie Europy. Praktycznie wszystkie znajdują się w krajach należących do Unii Europejskiej, bądź strefy Schengen (Norwegia, Szwajcaria).

Największe zagęszczenie przystanków występuje w krajach popularnych wśród polskich migrantów, takich jak Wielka Brytania, Niemcy i Włochy. Co ciekawe, istnieją także połączenia z odległymi miejscami, które wiążą się z podróżą autobusem trwającą ponad dobę, jak połączenia z Irlandią, Hiszpanią czy Sycylią. Warto dodać, że połączenia obejmujące przejazd przez morze, na przykład do Wielkiej Brytanii, nie wymagają od podróżnych kupowania dodatkowych biletów, a jedynie biletu autobusowego. Tym samym podróżny nie odczuwa niedogodności związanych z przeprawą promową. Obok połączeń w kierunkach popularnych dla polskich emigrantów, można wyróżnić także połączenia z miejscami wyjazdów turystycznych, jak Bułgaria, Grecja czy Chorwacja. Stanowią one jednak niewielki udział w ogólnej liczbie przystanków, ulokowanych głównie w Europie Zachodniej, w krajach o dużej liczbie polskich migrantów.

Mapa 2. Rozmieszczenie przystanków międzynarodowej komunikacji autobusowej posiadającej połączenia z Polską



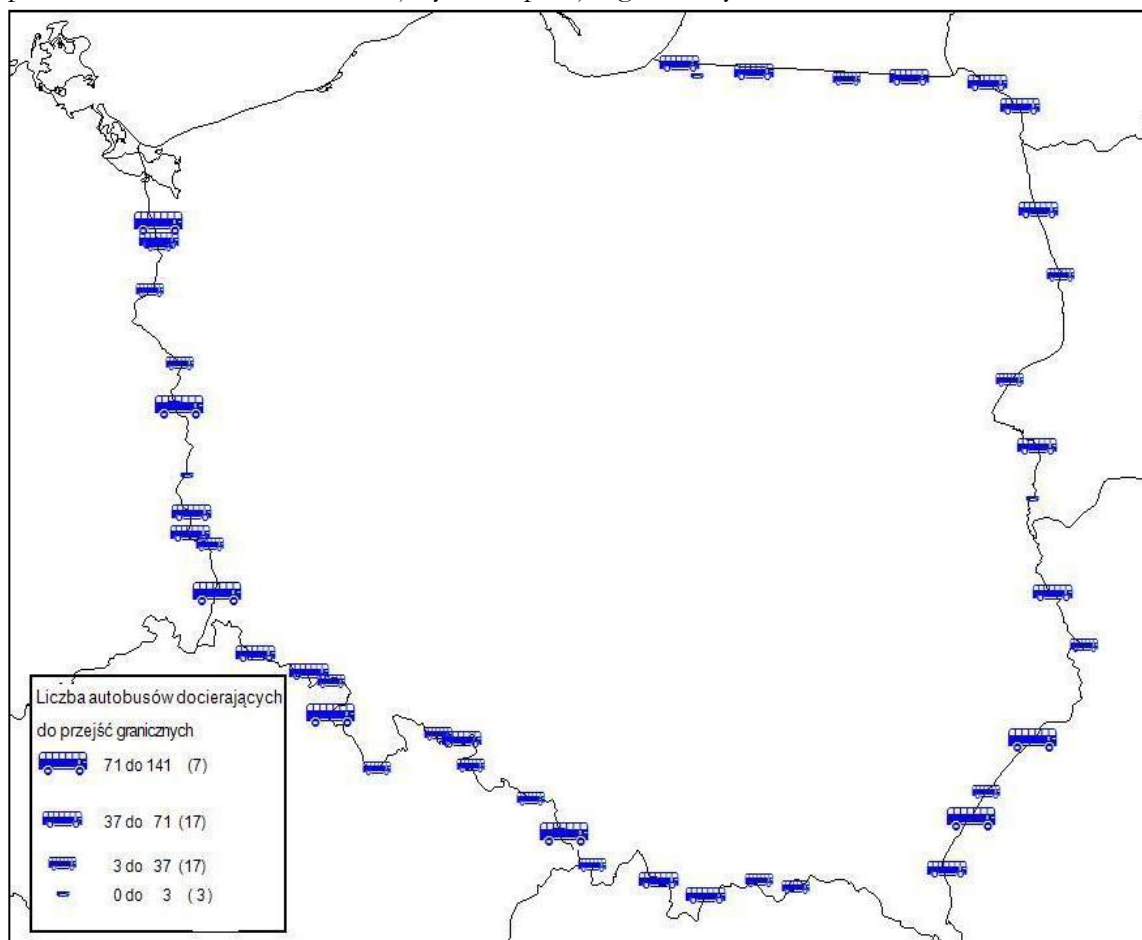
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych portalu biletyautobusowe.net.pl

Wśród najpopularniejszych kierunków w roku 2010 znalazły się takie miasta jak Londyn, Paryż, Rzym, Berlin, Bruksela, Amsterdam czy Oslo, które posiadają również bezpośrednie połączenia lotnicze. Połączenia autobusowe są zatem uzupełnieniem oferty połączeń lotniczych.

Próba oszacowania wielkości przewozów międzynarodowych realizowanych za pośrednictwem autobusów nastęrcza trudności z uwagi na dużą liczbę firm świadczących takie usługi oraz brak instytucji zbierających takie dane. Na podstawie danych z Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2010 roku na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych

i Autostrad, można oszacować, ile autobusów dociera do polskich przejść granicznych położonych przy drogach krajowych, ekspresowych oraz autostradach. Stosowne dane prezentuje Mapa nr 3.

Mapa 3. Liczba autobusów docierających do przejść granicznych



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Generalnego Pomiaru Ruchu 2010

Jak wynika z mapy, na punktach pomiarowych przy 44 drogowych przejściach granicznych zanotowano średnio 1829 autobusów na dobę. Te dane zawierają zarówno kursy międzynarodowe, jak i połączenia docierające tylko do granicy. Liczba autobusów zaobserwowana na poszczególnych przejściach bardzo się od siebie różni i waha się od 0 do 141 autobusów. Wśród krajów posiadających przejścia o największej liczbie docierających tam autobusów znalazły się Niemcy oraz Ukraina. Największe polskie przejścia graniczne, takie jak przejście autostradowe Zgorzelec-Gorlitz na granicy z Niemcami, czy Hrebenne-Rawa Ruska na granicy z Ukrainą znajdują się także wśród przejść o największej liczbie docierających autobusów. Wśród siedmiu przejść o największej liczbie autobusów znajdują się także dwa przejścia z Czechami, w Cieszynie oraz w Kudowie Zdroju. Ich wysoką pozycję można tłumaczyć położeniem na głównych europejskich szlakach tranzytowych, co umożliwia szybki przejazd przez Czechy.

Duże natężenie ruchu autobusowego przy granicy z Ukrainą nie dziwi, jeśli porówna się te dane z dostępną siecią kolejową oraz lotniczą łączącą oba kraje. Duża liczba pracujących w Polsce Ukraińców generuje wyraźny popyt na przewozy pomiędzy oboma krajami. Co istotne, korzystając z wcześniejszych analiz można stwierdzić, że połączenia te obsługiwane są

w większości przez przewoźników ukraińskich, gdyż brak tych kierunków w ofercie polskich przewoźników.

Transport lotniczy

Obecnie w Polsce działa 11 lotnisk obsługujących połączenia lotnicze, które są ulokowane w stolicach województw. Ich rozmieszczenie pokazuje mapa nr 4.

Mapa 4. Rozmieszczenie portów lotniczych w Polsce

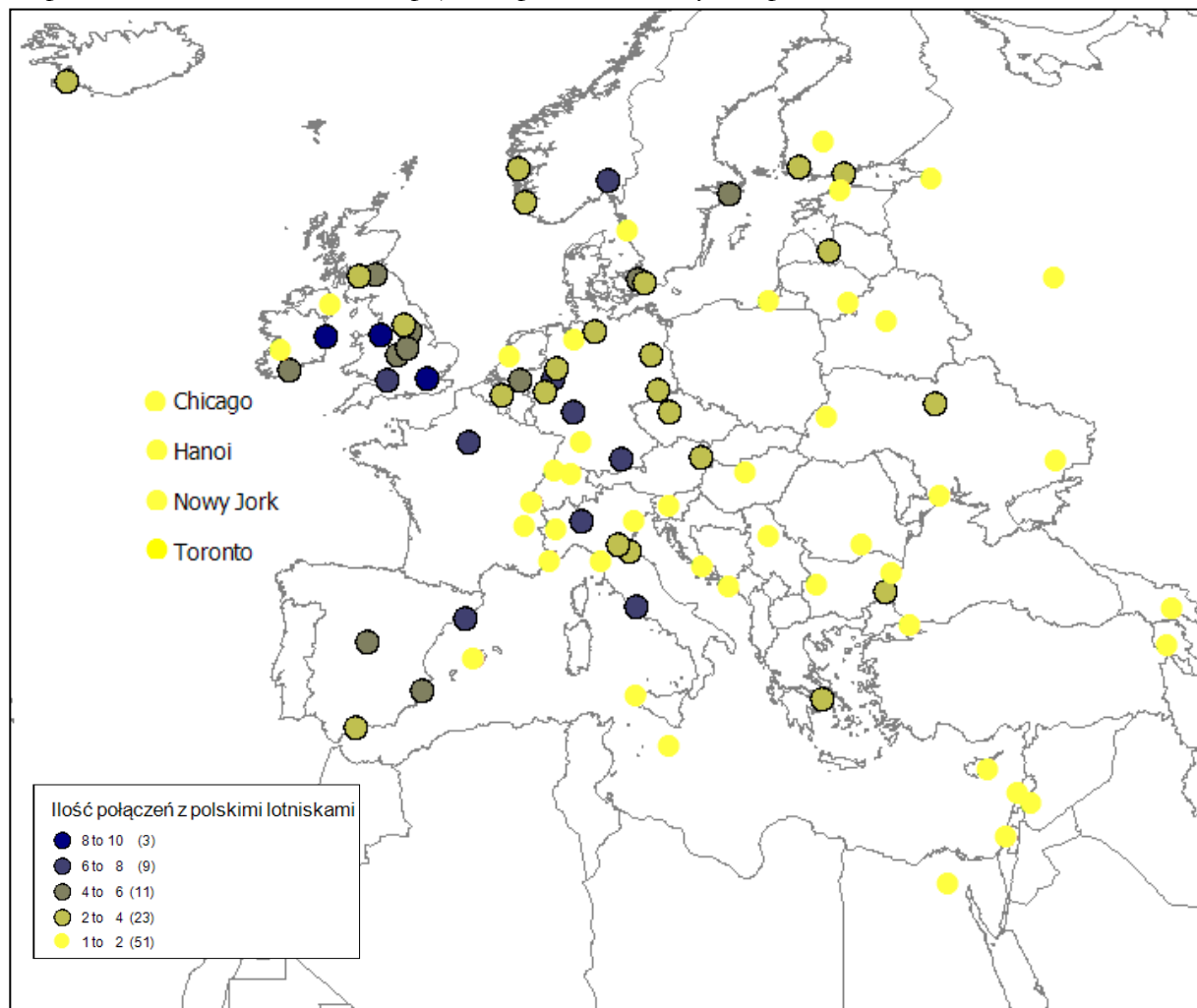


Źródło: opracowanie własne, stan na rok 2011.

Wraz z rozwojem regionalnych portów lotniczych po wejściu do Unii Europejskiej nastąpiła decentralizacja sieci połączeń lotniczych. Warszawskie lotnisko traci powoli udział w rynku przede wszystkim na rzecz takich lotnisk jak Katowice, Kraków, Gdańsk czy Wrocław i od 2007 roku obsługuje mniej niż 50% pasażerów w Polsce (*Master plan...* 2008: 38).

Na mapie nr 5 przedstawiono liczbę połączeń zagranicznych portów lotniczych z polskimi. Obejmują one 241 połączeń do 99 portów lotniczych na świecie.

Mapa 5. Połączenia lotnicze europejskich portów lotniczych z polskimi.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych polskich portów lotniczych zamieszczonych na stronach internetowych, stan na marzec 2011.

Dane prezentowane na mapie pozwalają zaobserwować, które porty lotnicze mają kluczowe znaczenie dla polskiego transportu lotniczego. Połączenia z lotniskami znajdujące się w ramach jednego miasta zostały przedstawione łącznie, pominięto zaś loty czarterowe. Część lotnisk pełni ważne funkcje jako punkty przesiadkowe. Przykładem jest Londyn, Paryż, Mediolan czy Frankfurt nad Menem. Wśród krajów o największej liczbie połączeń z Polską wyróżniają się Wielka Brytania, Niemcy oraz Włochy. Do krajów o rozwiniętej siatce połączeń lotniczych z Polską należy także Irlandia, Hiszpania i Norwegia.

Transport kolejowy

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej zmieniło warunki funkcjonowania polskich kolei. Dostępne stały się środki finansowe, które można by wykorzystać na modernizację sieci kolejowych. Jednocześnie dąży się do otwarcia polskiego rynku przewozów kolejowych i wprowadzenia konkurencji. Taka liberalizacja rynku jest jednym z elementów polityki transportowej UE (*Kierunki rozwoju...* 2010: 8).

Analizy przeprowadzone w 2006 roku (*Raport społeczny...* :66) wykazały, że większość przewozów pasażerskich koleją odbywa się na liniach łączących największe miasta. Decydujące

znaczenie ma zwłaszcza aglomeracja warszawska i konurbacja śląska oraz linie łączące Warszawę z innymi stolicami województw. Co istotne, wschodnia Polska posiada zdecydowanie słabiej rozwiniętą sieć połączeń kolejowych, a więc charakteryzuje ją mniejsza dostępność transportowa (*Raport Polska 2030*, 2009: 134).

Żadnego z kolejowych przejść granicznych nie można zaliczyć do kategorii bardzo obciążonych. Jak wynika z badań, na dystansie do 800 kilometrów szybkie pociągi mogłyby skutecznie konkurować z samolotami, zapewniając niższe ceny i porównywalny czas przejazdu (*Koleje Dużych Prędkości*, 2007: 2).

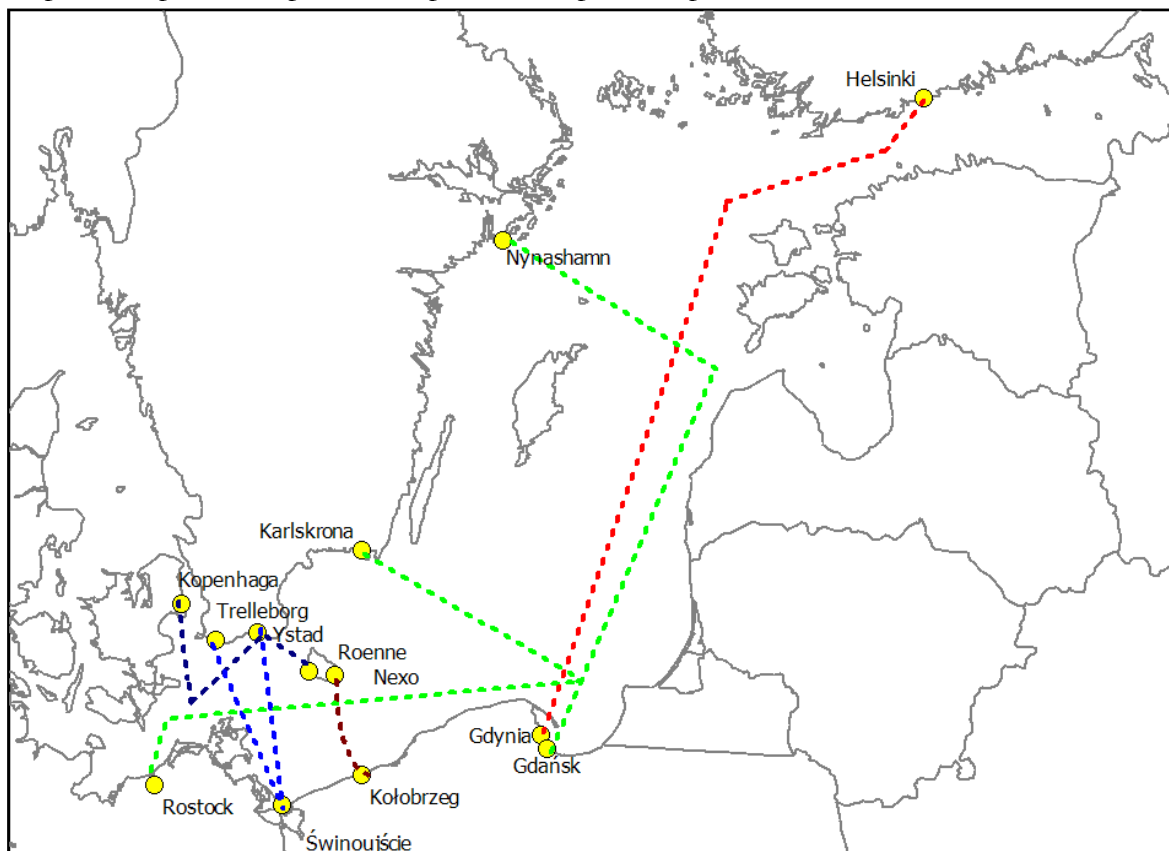
Międzynarodowe szlaki kolejowe obejmują połączenia pomiędzy głównymi miastami w Polsce. Układ sieci kolejowej jest jednak wyraźnie nastawiony na połączenia krajowe. W efekcie pociągi międzynarodowe muszą jechać określną drogą. Zły stan infrastruktury kolejowej i remonty torów wydłużają podróże (*Master plan... 2008*: 79), co powoduje, że kolej nie jest w stanie skutecznie konkurować z innymi środkami transportu. Dostęp do sieci kolejowej zapewniającej sprawne poruszanie się będą miały zatem jedynie duże ośrodki miejskie, nie ulegnie zaś poprawie dostęp do sieci połączeń międzynarodowych z mniejszych miejscowości.

Transport morski

Transport morski nie jest pozornie w stanie konkurować z innymi środkami podróżowania jeśli chodzi o przewóz osób. Niewielka w porównaniu z innymi gałęziami transportu liczba połączeń oraz mniejsza szybkość przemieszczania się ograniczają możliwości zastosowania żegluga morskiej do transportu osób. Tymczasem polski rynek przewozów promowych rozwija się dynamicznie i otwierane są nowe połączenia. Pływają większe promy, co zwiększa przepustowość szlaków. Sieć połączeń przedstawia mapa 6.

W wypowiedziach prasowych armatorzy podkreślają dynamiczny rozwój polskiego rynku i zapowiadają otwieranie w przyszłości kolejnych połączeń. Transport promowy jest wykorzystywany nie tylko do przewozu osób, ale również przewozu ciężkich samochodów ciężarowych. Wzrastająca wymiana handlowa pomiędzy Polską a krajami skandynawskimi wpływa także na rozwój tego rynku. Armatorzy promowi oferują połączenia antenowe. Na przykład połączenie Świnoujście-Ystad umożliwia przesiadki na rejs do Kopenhagi i do Roenne. Innym przykładem może być oferta *Most do Irlandii* firmy Stena Line, która składa się z dwóch rejsów umożliwiających dojazd z Polski do Irlandii samochodem. Obejmuje ona połączenie promowe przez kanał La Manche i następnie z Wielkiej Brytanii do Irlandii. Cena za taką usługę jest niższa niż w przypadku kupna dwóch oddzielnych biletów, a w materiałach promocyjnych firma wprost informuje, że osoby jadące do pracy są jedną z grup, dla których przewidziana jest ta usługa. Połączenia promowe są często jedynym rozwiązaniem dla osób, które chcą podróżować własnym autem. Z połączeń promowych korzystają także przewoźnicy autokarowi, oferujący przewozy do Szwecji bądź na Wyspy Brytyjskie.

Mapa 6. Bezpośrednie połączenia promowe z polskich portów



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych serwisu promy.pl, stan na rok 2011

Elastyczność przewoźników wobec potrzeb migrantów

Zgodnie z ujęciem ekonomicznym, podróżny (konsument usług transportowych) jest traktowany jako racjonalny aktor, działający zgodnie z własnymi preferencjami. Uwzględniając cechy konkretnych środków transportu można zatem stworzyć model konsumenta, który pozwoli zrozumieć, czym kieruje się podróżny przy wyborze środka transportu. Dyr (2009: 153), pisząc o determinantach zachowań podróżnego na rynku regionalnych przewozów pasażerskich, wyróżnił dziewięć czynników mających wpływ na wybór konkretnego środka transportu. W oparciu o tę klasyfikację da się stworzyć podobną listę tzw. *postulatów* na rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich. Pomijając kategorie mające szczególne znaczenie w przypadku regularnych dojazdów na stosunkowo małe odległości, wyróżniono czynniki decydujące o atrakcyjności oferty przewozowej. Ograniczona lista zawiera pięć zmiennych, obejmujących czas podróży, dostępność geograficzną, bezpośredniość połączeń, komfort, dostępność ekonomiczną (cenę).

Zaproponowane czynniki decydujące o atrakcyjności danej oferty transportowej można odnieść do specyficznej grupy konsumentów, jaką stanowią migranci. Opisując znaczenie poszczególnych czynników dla migrantów zarobkowych można ocenić ich ważność oraz odpowiedzieć na pytanie, co decyduje o wyborze konkretnego środka transportu. W przypadku połączeń międzynarodowych czas podróży poszczególnymi środkami transportu różni się. Zdecydowanie najszybszym sposobem przemieszczania się jest przelot samolotem. Ze względu na rozmieszczenie lotnisk, zwłaszcza migranci pochodzący ze wschodniej Polski, muszą zorganizować dojazd na lotnisko, co pochłania dodatkowy czas. Po przelocie dojazd z lotniska do

punktu docelowego również wymaga czasu i kupna dodatkowego biletu. Tym samym czas podróży jest ściśle związany z dostępnością geograficzną, czyli odległością od węzłów komunikacyjnych dla danego środka transportu. Dotyczy to w równym stopniu środków wymagających odpowiedniej infrastruktury: kolei (dworce) czy promów morskich (porty). Pod tym względem najmniej problematyczny jest transport autobusowy, który wymaga właściwie jedynie utwardzonej drogi. Dlatego też na terytorium Polski najbardziej równomiernie jest rozłożona sieć przystanków autobusowych.

Każda przesiadka oznacza wydłużenie czasu dojazdu oraz wzrost ryzyka opóźnienia któregoś ze środków transportu i tym samym możliwość utraty połączenia. Ponadto problemem jest poszukiwanie połączeń umożliwiających wygodną przesiadkę. Chociaż lotniska znajdujące się w obrębie europejskich aglomeracji posiadają wygodną komunikację z okolicznymi miastami, to wyszukanie informacji o rozkładzie jazdy wymaga specjalnych kompetencji, takich jak znajomość języków obcych czy umiejętność wyszukiwania informacji w Internecie. Konieczność zakupu dodatkowego biletu może także wydatnie zwiększyć koszty podróży tanimi liniami lotniczymi. Na przykład dojazd na lotnisko Sandefjord Airport Torp położone nieopodal Oslo i obsługiwane przez tanie linie lotnicze wiąże się z wydatkiem 320 koron norweskich (ok. 160 zł) za bilet autobusowy w obie strony i trwa 1 godzinę i 45¹. W odpowiedzi na taką sytuację powstały kursy oferowane przez przewoźników autobusowych umożliwiające dojazd bezpośrednio na lotnisko. Prywatne linie autobusowe dojeżdżające do Warszawy z Lubelszczyzny bądź Podlasia oferują za dopłatą dowóz na lotnisko, co redukuje utrudnienia związane z przesiadką.

W przypadku międzynarodowych połączeń autobusowych nie ma praktycznie możliwości oferowania bezpośrednich połączeń we wszystkich kierunkach ze względu na ograniczenia w przepustowości poszczególnych węzłów, a także zwiększenie kosztów obsługi takiej sieci połączeń. Jednak dobrze zorganizowany system przesiadek pozwala na skrócenie czasu oczekiwania na przesiadkę a także wyklucza ryzyko związane z opóźnieniem któregoś z kursów. Sieć połączeń przewoźnika autobusowego Sindbad oferuje dogodny system integrujący węzły przesiadkowe w różnych kierunkach. Pojazdy zbierające pasażerów docierają do węzła przesiadkowego o tej samej porze i następuje wymiana pasażerów, którzy przesiadają się do autobusu jadącego w określonym kierunku. Takie rozwiązanie pozwala ograniczyć niedogodności związane ze zmianą środka transportu do minimum. Dzięki funkcjonowaniu takiego węzła przewoźnik może też zaoferować połączenia pomiędzy dwoma dowolnymi przystankami. Na przykład z miasta Pisz na Mazurach da się kupić bilet na połączenie zarówno z Londynem, jak i z Barceloną. W momencie przesiadki każdy pasażer może też liczyć na pomoc kierowcy i pilota autobusu, którzy się nim opiekują. Warto wspomnieć także o oferowanej przez niektóre firmy możliwości odbioru podróżnego z miejsca zamieszkania i dowiezienia go pod konkretny adres, co możliwe jest jedynie w przypadku połączeń autobusowych.

Czas podróży wiąże się także ściśle z jej komfortem. Nowoczesne środki transportu pozwalają podwyższyć komfort podróżowania, jednak wymagają dużych inwestycji ze strony firm przewozowych. To z kolei wpływa na cenę biletu, w którą wliczone są także koszty zakupu i utrzymania tego taboru. W przypadku kolei ważnym czynnikiem decydującym o czasie i komforcie podróży jest również stan torów, których modernizacja wymaga dużych nakładów finansowych. Ze względu na ich zły stan techniczny połączenia kolejowe nie są w stanie zaoferować połączeń międzynarodowych, które byłyby szybsze niż transport drogowy.

Duża konkurencja rynku usług transportowych oraz rozwój tanich linii lotniczych spowodowały, że ceny różnych środków transportu zbliżyły się do siebie. W przypadku linii

lotniczych cena zależy ponadto od daty kupna biletu i aktualnych promocji. Kupno biletu w atrakcyjnej cenie wymaga od kupujących dodatkowych decyzji strategicznych. Pod tym względem linie autobusowe oraz połączenia promowe, posiadające w większości stałe cenniki mogą być bardziej atrakcyjne dla podróżnych. Strategie przewoźników są podporządkowane redukcji ryzyka związanego z podróżowaniem, zapewnieniu komfortu i wygody podróżowania oraz ograniczeniu dodatkowych kosztów. Taka strategia działania pozwala przewoźnikom autobusowym zaoferować usługę, która jest w gruncie rzeczy lepiej dostosowana do potrzeb klienta, chociaż charakteryzuje ją dłuższy czas podróżowania, mniejszy komfort oraz wyższa cena. O jej sukcesie przesądza elastyczność przewoźników i umiejętność modyfikowania oferty w zależności od popytu.

Podsumowanie

Przeprowadzone analizy wykazały, że rozwój sieci transportowej dokonuje się w wyniku działania dwóch głównych czynników. Jednym jest dążenie do poprawy dostępności komunikacyjnej Polski i poszczególnych regionów w wyniku realizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych, drugim zaś popyt wywołany przez masowe migracje zarobkowe Polaków. Ważnym aktorem jest w tym zakresie państwo, które planując konkretne inwestycje z wykorzystaniem unijnych funduszy, umożliwia rozwój sieci transportowej. Sieci te obejmują punkty ważne w globalnej sieci połączeń umożliwiając dotarcie do międzynarodowych centrów biznesowych, takich jak Londyn czy Frankfurt nad Menem. Drugim czynnikiem sprzyjającym rozwojowi międzynarodowych połączeń są masowe migracje zarobkowe Polaków. Ponieważ potrzeby migrantów różnią się od potrzeb innych kategorii klientów, powstały usługi dobrze odpowiadające ich specyficznym potrzebom. Tanie linie lotnicze, oferujące bezpośrednie połączenia pomiędzy Warszawą a Reykjavikiem bądź połączenia autobusowe do Danii, są dobrymi przykładami takich usług. Ponieważ skala oddziaływania państwa na międzynarodowe sieci połączeń pasażerskich jest nikła, głównym aktorem jest w tym przypadku wolny rynek reagujący na popyt na konkretne połączenia. Dzieje się tak w opozycji do rynku regionalnych przewozów autobusowych, gdzie kierunki połączeń określa dwóch aktorów, państwo oraz samorząd, zamawiając i dotując linie na konkretnych trasach (zarówno kolejowe jak i autobusowe). Co istotne, sieć połączeń dedykowanych Polakom pracującym poza granicami kraju jest bardzo elastyczna (niejednokrotnie trasa autobusu bądź busa ustalana jest w zależności od potrzeb pasażerów). Omija ona węzłowe punkty dla globalnej sieci połączeń, czego przykładem mogą być regionalne porty lotnicze, stanowiące konkurencję dla Lotniska Chopina w Warszawie i sieć przystanków międzynarodowej komunikacji autobusowej. Rozwój połączeń w relacji centrum – peryferia nie jest jednak w stanie w pełni zaspokoić potrzeb przewozowych. Potrzebne są także połączenia peryferyczne, które nigdy mogą nie stać się rentownymi. Dlatego należy wspomnieć o głównym niebezpieczeństwie związanym z takim podwójnym modelem rozwoju usług transportowych, w którym na wolnym rynku rozwijane są połączenia dochodowe, na państwie spoczywa obowiązek zagwarantowania usług przewozowych na liniach niedochodowych.

Podsumowując, można powiedzieć, że w Polsce kształtuje się dualny model rozwoju sieci komunikacyjnej. Jeden jego segment tworzą międzynarodowe sieci transportowe, które rozwijają się dynamicznie dzięki dużym inwestycjom, drugi zaś połączenia lokalne, rozwijane w odpowiedzi na istniejący popyt. W czteropolowym zestawieniu nr 1 przedstawiono charakterystykę rozwoju rynku przewozu osób, odwołując się do koncepcji dualnego rynku pracy Michaela Piore (Piore i Deoringer 1971).

Zestawienie 1. Dualny model rozwoju rynku przewozu osób

	Rynek pierwotny	Rynek wtórny
Przewozy krajowe	kolej i autobusy - stałe linie, przejazdy dotowane przez państwo i samorządy, wysokie koszty wejścia na rynek (koszty taboru, regulacje prawne), przedsiębiorstwa państwowe lub będące kiedyś w rękach państwa. połączenia centrum – centrum oraz peryferia – peryferia, także centrum – peryferia	Prywatne busy – duża konkurencja, brak regulacji oraz ewidencji świadczonych usług, niższe koszty funkcjonowania, wysoka elastyczność przewoźników względem popytu, innowacyjne usługi, połączenia centrum – peryferia, konkurencja dla wolnych połączeń na rynku wtórnym.
przewozy międzynarodowe	tradycyjni przewoźnicy samolotowi, połączenia kolejowe, rozwój dzięki dużym inwestycjom infrastrukturalnym, połączenia centrum – centrum	busy oraz autobusy (w tym np. przewoźnicy ukraińscy), tanie linie lotnicze – atrakcyjne ceny w porównaniu z rynkiem wtórnym, dostosowanie do potrzeb klientów (np. brak wyznaczonej trasy), połączenia centrum – peryferia

Źródło: opracowanie własne

Analiza wykazała, że rozwój wtórnego sektora połączeń transportowych umożliwił zaspokojenie popytu na międzynarodowe usługi przewozu osób, jaki powstał wraz z masowym wzrostem migracji po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Cyrkulacyjny charakter polskich wyjazdów zarobkowych sprzyjał rozwojowi tego sektora. Jednakże pomimo dynamicznego rozwoju segment wtórnego rynku przewozów nie jest w stanie zaspokoić wszystkich potrzeb konsumentów. Dlatego też państwo musi być aktywnym regulatorem rynku, wprowadzając odpowiednie regulacje prawne oraz dotując niedochodowe linie, ważne dla mieszkańców określonych miejscowości.

Przypisy:

¹ Dane za: <http://www.torpekspressen.no>, dostęp 18.04.2011

Bibliografia

- Aldridge A. (2006), *Rynek*, Warszawa: Wydawnictwo Sic!.
- Bąkowski W. (2007), *Liberalizacja w międzynarodowych przewozach autobusowych*, publikacja dostępna na stronie: <http://www.infobus.pl/blog.php?id=341> (dostęp: 15.05.2011).
- Boni M. (red.) (2009), *Polska 2030. Wyzwania rozwojowe*, Warszawa: Kancelaria Prezesa Rady Ministrów.
- Castells M. (2007), *Społeczeństwo sieci*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Castells M., Himanen P. (2009), *Społeczeństwo informacyjne i państwo dobrobytu*, Warszawa: Wydawnictwo Krytyki Politycznej.
- Doeringer P., Piore M. (1971), *Internal labor markets and manpower analysis*. Lexington: D.C. Heath and Company.
- Danklefsen N. (2008), *Polityka transportowa: zasady ogólne, lipiec*, publikacja dostępna na stronie: http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7262_pl.htm (dostęp: 15.05.2011).
- Dyr T. (1996), *Kształtowanie jakości pasażerskich usług transportowych*, Radom: Wyd. Politechnika Radomska.
- Dyr T. (2009), *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Radom: Wyd. Politechnika Radomska.
- Furdal A., Wysoczański W. (red.) (2006), *Migracje: dzieje, typologia, definicje*, Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego.
- Grabowska-Lusińska I., Okólski M. (2009), *Emigracja ostatnia?*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Jaźwińska E., Okólski M. (red.) (2001), *Ludzie na bułanwc. Migracje między peryferiami Polski i Zachodu*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Kozek W. (red.) (2011), *Gra o jutro usług publicznych w Polsce*, Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.
- Kaczmarczyk P. (2011), *Polska jako kraj emigracji i imigracji*. [w:] P. Kaczmarczyk (red.), *Mobilność i migracje w dobie transformacji. Wyzwania metodologiczne. Raport z realizacji projektu badawczego*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Kotowska I.E. (2006), *Kilka uwag o aspekcie demograficznym migracji*. [w:] A. Furdal, W. Wysoczański (red.), *Migracje: dzieje, typologia, definicje*, Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego.
- Krzykała F. (2004), *Socjologia transportu w zarysie*, Poznań: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu.
- McDonald M., Dunbar I. (2003), *Segmentacja Rynku. Przebieg Procesu i Wykorzystanie Wyników*, Warszawa: Wydawnictwo Oficyna Ekonomiczna Oddział PWP.
- Okólski M. (2001), *Mobilność przestrzenna z perspektywy koncepcji migracji niepełnej*. [w:] E. Jaźwińska, M. Okólski (red.), *Ludzie na bułanwc. Migracje pomiędzy peryferiami Polski i Zachodu*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Okólski M. (2009), *Polska jako aktor na europejskiej scenie migracyjnej*. [w:] *Współczesne migracje. Dylematy Europy i Polski*, Warszawa: Ośrodek Badań nad Migracjami.

Piore M.J. (1979) *Birds of passage. Migrant labor and industrial societies*, Cambridge: Cambridge University Press.

Urry J. (2009), *Socjologia mobilności*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.

Dokumenty urzędowe i raporty z badań

Masterplan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, 2008. Warszawa: Ministerstwo Infrastruktury. <http://www.infrastruktura.elamed.pl/pliki/master-plan-dla-transportu%20kolejowego.pdf> (dostęp: 15.05.2011).

Raport roczny 2006 przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, www.polish-airports.com/pl/raporty/raporty/ppl_annual_report_2006.pdf (dostęp: 15.05.2011).

Raport roczny 2009 przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, <http://www.polish-airports.com/pl/raporty/raporty/ppl-annual-report-2009> (dostęp: 15.05.2011).

Raport społeczny o stanie rynku kolejowego w Polsce, 2007 Warszawa, <http://siskom.waw.pl/komunikacja/kolej/raport-rynek-kolejowy-2007.pdf> (dostęp: 15.05.2011).

Kierunki rozwoju konkurencji i ochrony konsumentów na rynkach przewoźów kolejowych w Polsce, Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, 2010, <http://www.uokik.gov.pl/download.php?plik=8899> (dostęp: 15.05.2011).

Stan techniczny i finansowanie infrastruktury kolejowej w Polsce, Zbigniew Szafrąński, prezentacja PKP PLK S.A., Warszawa 2009 http://siskom.waw.pl/komunikacja/kolej/PLK_stan_infrastruktury.pdf (dostęp: 15.05.2011).

Wykorzystane strony internetowe

Londyn koło Gdańska, http://wyborcza.pl/1,75480,9001133,Londyn_kolo_Gdanska.html?as=1&startsz=x (dostęp: 15.05.2011).

Eksperci: zostawcie Warszawę z Mazowszem, http://wyborcza.biz/biznes/1,101562,8591558,Eksperci_zostawcie_Warszawe_razem_z_Mazowszem.html (dostęp: 15.05.2011).

Przewoźnicy na zakupach, <http://www.rp.pl/artykul/501402.html> (dostęp: 15.05.2011).

Koleje dużych prędkości, 2007. folder reklamowy PKP PLK, http://www.plk-sa.pl/fileadmin/PDF/koleje_duzych_predkosci/folder_pol.pdf (dostęp: 15.05.2011).

Informacja prasowa Stena Line, 2010 dostęp: http://media.stenaline.com/Media_PL/site/download/prasa/2011/110209-Stena-Line-liderem-w-przewozach-pasazerskich-i-samochodowych.pdf (dostęp: 15.05.2011). <http://www.torpekspressen.no> (dostęp 18.04.2011).