

Badanie wpływu kryzysów geopolitycznych na zachowania transportowe studentów

Weronika Strzezińska

Politechnika Białostocka, Wydział Inżynierii Zarządzania

e-mail: 85592@student.pb.edu.pl

Anna M. Olszewska 

Politechnika Białostocka, Wydział Inżynierii Zarządzania

e-mail: a.olszewska@pb.edu.pl

DOI: 10.65731/az-2026-0070

Streszczenie

Artykuł podejmuje problematykę wpływu zewnętrznych kryzysów geopolitycznych na nawyki transportowe polskich studentów. Celem badania było sprawdzenie, jak pandemia COVID-19, wojna w Ukrainie oraz konflikt Izrael/USA-Iran z 2026 roku wpłynęły na wybór środków transportu, koszty dojazdów i udział studentów w życiu akademickim. Badanie zrealizowano metodą ankietową w studenckich grupach w mediach społecznościowych. Wyniki pokazują, że zdecydowana większość respondentów nie zmieniła swojego głównego środka transportu pod wpływem żadnego z kryzysów. Wynika to jednak ze specyfiki próby, w której przeważały osoby mieszkające blisko uczelni. Dane wyraźnie wskazują przy tym na trend wzrostowy w wydatkach, nasilający się z każdym kolejnym wydarzeniem – blisko 85% badanych odnotowało wzrost kosztów mobilności od 2019 roku. Zewnętrzne kryzysy nie wymusiły zatem zmiany nawyków, ale mocno obciążyły studenckie portfele. Wnioski z badania wskazują na potrzebę reformy systemu zniżek studenckich oraz na konieczność objęcia dalszymi analizami osób dojeżdżających z odleglejszych miejscowości.

Słowa kluczowe

transport, komunikacja, kryzys geopolityczny

Wstęp

Mobilność transportowa stanowi jeden z fundamentalnych warunków pełnego uczestnictwa w życiu społecznym i edukacyjnym. Dla studentów jako grupy charakteryzującej się niskimi dochodami własnymi i ograniczoną elastycznością budżetową, koszty transportu stanowią istotny i nieunikniony składnik wydatków związanych ze studiowaniem. Problem ten nabiera szczególnego znaczenia w kontekście kolejnych zewnętrznych szoków geopolitycznych ostatnich lat. Pandemia COVID-19, wybuch wojny na Ukrainie w lutym 2022 roku oraz konflikt Izrael/USA-Iran zapoczątkowany w lutym 2026 roku to zdarzenia, które w różny sposób oddziaływały na koszty i zachowania transportowe, kumulując swój wpływ na budżety studenckie. Dotychczasowe badania koncentrowały się jednak przede wszystkim na ogóle społeczeństwa lub populacjach zachodnioeuropejskich, pomijając specyfikę środowiska studenckiego w Polsce oraz skumulowany wpływ kolejnych kryzysów na tę samą grupę.

Celem niniejszego artykułu jest weryfikacja wpływu wskazanych kryzysów geopolitycznych na zachowania transportowe studentów polskich uczelni wyższych, ze szczególnym uwzględnieniem zmian w wyborze środka transportu, ponoszonych kosztów mobilności oraz partycypacji w życiu akademickim. Badanie ma charakter empiryczny i ilościowy. Podstawowym narzędziem badawczym był ustrukturyzowany kwestionariusz ankiety udostępniony za pośrednictwem mediów społecznościowych w studenckich grupach i skierowany do studentów wszystkich typów polskich uczelni wyższych.

1. Przegląd literatury

Transport stanowi jeden z fundamentalnych warunków uczestnictwa w życiu społecznym, gospodarczym i edukacyjnym [Szpilko i in., 2023, s. 34–36]. W odróżnieniu od wielu innych kategorii wydatków, mobilność rzadko bywa dobrem luksusowym. Dla większości osób jest koniecznością, której nie można w prosty sposób wyeliminować z budżetu. Ubóstwo transportowe (transport poverty) oznacza sytuację, w której jednostka lub gospodarstwo domowe nie jest w stanie w pełni uczestniczyć w życiu społecznym i gospodarczym z powodu ograniczonego dostępu do środków transportu, ich wysokich kosztów lub niewystarczającej dostępności [Lucas i in., 2016, s. 353]. Ograniczenia te mogą utrudniać lub uniemożliwiać dotarcie do miejsc pracy, placówek edukacyjnych, usług ochrony zdrowia czy innych podstawowych usług, prowadząc do pogłębiania wykluczenia społecznego i przestrzennego [Andrzejewska i in., 2024, s. 3].

Parlament Europejski w swojej analizie z 2022 roku podkreśla, że pojęcie to, choć stosunkowo nowe, opisuje zjawisko dotyczące miliony ludzi w całej Europie, a jego zasięg jest szczególnie dotkliwy w przypadku grup społecznie wrażliwych – kobiet, osób starszych, młodzieży oraz osób o niskich dochodach. Dokument wskazuje ponadto, że ryzyko ubóstwa transportowego istotnie wzrasta w przypadku zamieszkiwania na obszarach peryferyjnych, wiejskich lub oddalonych od centrów miejskich, gdzie dostęp do transportu publicznego jest ograniczony lub całkowicie nieobecny [<https://www.europarl.europa.eu>, 05.06.2026].

Specyfika ubóstwa transportowego polega na jego asymetrycznym charakterze: grupy o niskich dochodach przeznaczają na transport proporcjonalnie większą część swoich budżetów, jednocześnie korzystając z systemów transportowych o niższej jakości. Osoby z niższych grup dochodowych podróżują rzadziej, częściej przemierzają się pieszo i ograniczają swoje wyjazdy wyłącznie do aktywności o charakterze obligatoryjnym, takich jak praca czy nauka. Paradoks ten wzmacnia mechanizm tzw. wymuszonej własności samochodu (forced car ownership). Gospodarstwa domowe o niskich dochodach, zamieszkające na obszarach słabo skomunikowanych, zmuszone są do utrzymania pojazdu prywatnego pomimo znacznego obciążenia finansowego, jakie to ze sobą niesie – nie z wyboru, lecz z braku alternatywy [Lucas i in., 2016, s. 354-355].

Studenci jako grupa społeczna zajmują szczególne miejsce w kontekście tej problematyki, charakteryzują się niskimi dochodami własnymi, ograniczoną elastycznością budżetową oraz brakiem możliwości zdalnego zastąpienia obecności fizycznej w pełnym zakresie obowiązków. Dojazd na uczelnię jest dla większości z nich wydatkiem nieuniknionym, a jego koszt wpisuje się w szerszy katalog obciążeń finansowych związanych ze studiowaniem. Badania nad wyborem środka transportu wskazują, że decyzje dotyczące modalności są determinowane przez kilka wzajemnie powiązanych czynników: koszt podróży, czas przejazdu, dostępność infrastruktury, nawyki oraz cechy demograficzno-społeczne podróżującego [Ranjan i in., 2025, s. 5].

Badania nad dostępnością transportową w szkolnictwie wyższym w Wielkiej Brytanii wykazały, że nieadekwatny dostęp do transportu stanowi istotną barierę w dostępie do edukacji i osiągnięciach akademickich studentów [Hine i Mitchell, 2010, s. 389]. Jakość połączeń transportowych wpływa nie tylko na możliwość dostarczenia na zajęcia, ale również na uczestnictwo w życiu społecznym i organizacjach studenckich. Analogiczne wnioski płyną z badań prowadzonych w Stanach Zjednoczonych – na podstawie ogólnokrajowego badania dobrostanu finansowego studentów wykazano, że transport jest jedną z kluczowych barier finansowych w dostępie do szkolnictwa wyższego [Schuette, 2023, s. 2]. Potwierdzają to również badania

Frenette'a, z których wynika, że studenci z rodzin o niskich dochodach zamieszkali w odległości powyżej 80 mil od uczelni charakteryzują się o 37% niższym wskaźnikiem zapisów na studia w porównaniu z tymi mieszkającymi w pobliżu kampusu [Shan, 2026, s. 4].

Istotnym elementem teorii zachowań transportowych jest rola nawyków w podejmowaniu decyzji modalnych. Badania prowadzone w nurcie teorii praktyk społecznych wskazują, że zachowania transportowe są w znacznej mierze zrutynizowane, a jednostki mają tendencję do reprodukcji wcześniejszych wyborów, dopóki kontekst nie ulega znaczącej zmianie [Cass i in., 2016, s. 3]. Model oparty na teorii oczekiwanej użyteczności subiektywnej zakłada, że korzystanie z samochodu jest wypadkową postrzeganego bilansu kosztów i korzyści, a zmiany w tym bilansie powinny przekładać się na zmianę zachowań [Bamberg i in., 2003, s. 181]. Zmiany cen paliw wywołane kryzysami geopolitycznymi [Ejdys i in., 2023] stanowią właśnie taki punkt przełomowy: badania przeprowadzone w 25 krajach UE po inwazji Rosji na Ukrainę w lutym 2022 roku wykazały istotny wzrost korzystania z transportu publicznego, przy czym wzrost cen paliw wyjaśniał około 84% zmienności w mobilności [Rodrigues i in., 2024, s. 233].

Niniejszy artykuł wpisuje się w nurt badań nad transportową wrażliwością grup społecznych o ograniczonych dochodach, przenosząc punkt ciężkości na środowisko studenckie w Polsce w okresie nasilonych turbulencji geopolitycznych i gospodarczych. Przyjęta perspektywa łączy teorię ubóstwa transportowego z analizą behawioralnych konsekwencji szoków cenowych, traktując kolejne kryzysy – pandemię COVID-19, wojnę na Ukrainie oraz konflikt izraelsko-irański z 2026 roku jako elementy narastającego kontinuum obciążeń.

2. Metodyka badań

Niniejsze badanie ma charakter ilościowy. W celu weryfikacji wpływu zewnętrznych kryzysów geopolitycznych na zachowania transportowe studentów polskich uczelni wyższych przeprowadzono badanie ankietowe z wykorzystaniem ustrukturyzowanej ankiety.

Kwestionariusz składał się z sześciu części: metryczki, oceny dostępności i warunków transportowych, zachowań transportowych w wyodrębnionych przedziałach czasowych, kosztów transportu, wpływu kryzysów na aktywność akademicką oraz strategii adaptacyjnych i opinii respondentów. Tak skonstruowana struktura narzędzia pozwoliła na uchwycenie zarówno zmian obiektywnych, takich jak wybór

środka transportu czy wysokość ponoszonych wydatków. Pozwoliła również zwerfikować subiektywne oceny respondentów dotyczących wpływu poszczególnych kryzysów na ich codzienne funkcjonowanie.

Kwestionariusz zawierał pytania czterech typów. Pierwszym były pytania jednokrotnego wyboru, w których respondent wskazywał jedną odpowiedź spośród zamkniętego zestawu opcji. Drugim typem były pytania wielokrotnego wyboru umożliwiające zaznaczenie kilku odpowiedzi jednocześnie. Trzecim typem były pytania z zastosowaniem siatki wyboru, w której respondent dokonywał odrębnych wyborów dla każdego z wyodrębnionych przedziałów czasowych, co umożliwiło bezpośrednie porównanie zachowań i kosztów transportowych między poszczególnymi etapami. Czwartym typem były pytania skalowane z zastosowaniem pięciostopniowej skali porządkowej, na której respondenci oceniali m.in. jakość połączeń transportowych oraz subiektywny wpływ poszczególnych kryzysów geopolitycznych na swoje codzienne funkcjonowanie.

Kwestionariusz został udostępniony w formie elektronicznej za pośrednictwem platformy Google Forms w czerwcu 2026 roku. Dystrybucja ankiety odbywała się przede wszystkim za pośrednictwem mediów społecznościowych. Kwestionariusz był rozpowszechniany w studenckich grupach na platformie Facebook oraz innych kanałach skierowanych do społeczności akademickiej w całej Polsce. Ankieta była skierowana do studentów wszystkich typów polskich uczelni wyższych, niezależnie od roku studiów, trybu kształcenia czy miejsca zamieszkania, co miało na celu uchwycenie możliwie szerokiego zróżnicowania doświadczeń transportowych.

Udział w badaniu był dobrowolny i anonimowy. Łącznie odpowiedzi na kwestionariusz udzieliło 70 osób. Strukturę próby badawczej pod względem podstawowych cech demograficznych i akademickich respondentów przedstawiono w tabeli 1.

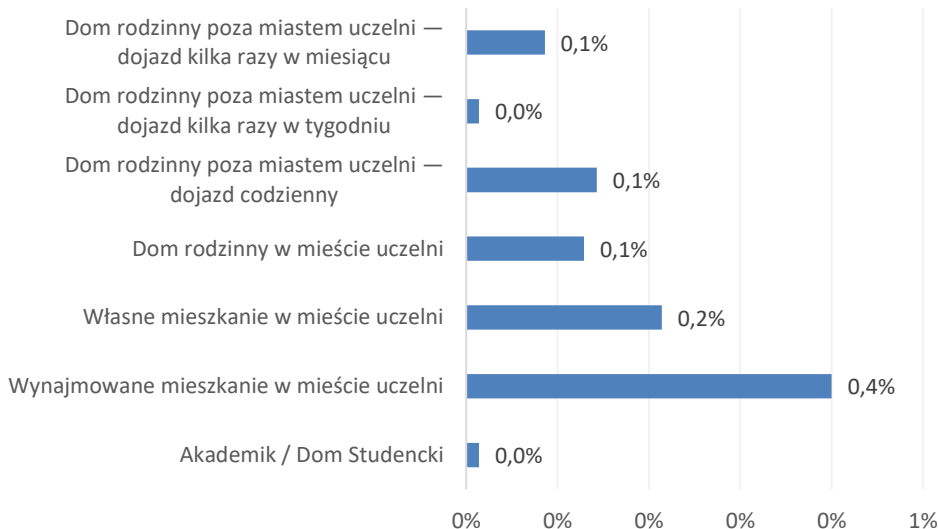
Tab. 1. Struktura próby badawczej

Cecha	Warianty odpowiedzi	Odsetek wskazań [%]
Płeć	Kobieta	58,6
	Mężczyzna	41,4
	Wolę nie podawać	0,0
Poziom studiów	Licencjackie/Inżynierskie	57,0
	Jednolite magisterskie	5,7
	Magisterskie	42,9
	Doktoranckie	1,4
Tryb studiów	Stacjonarne	80,0
	Niestacjonarne	21,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badania ankietowego.

3. Wyniki badań

Pierwszym analizowanym zagadnieniem było miejsce zamieszkania respondentów w trakcie ostatniego roku akademickiego, które stanowi kluczową zmienną różnicującą sposób i częstotliwość korzystania z transportu. Rozkład odpowiedzi przedstawiono na rysunku 1.

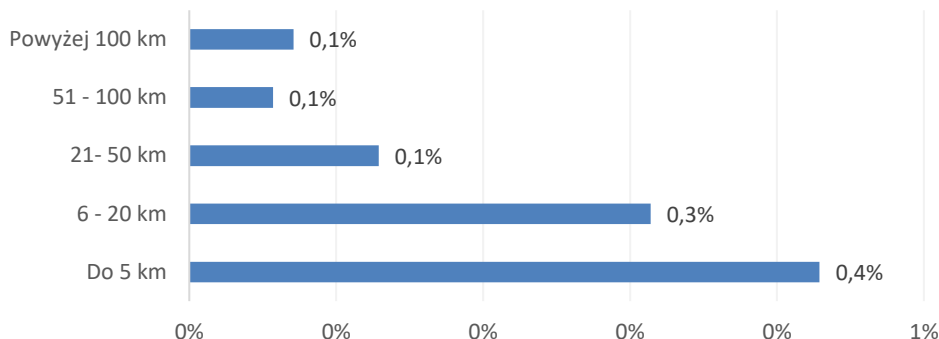


Rys. 1. Miejsce zamieszkania w trakcie roku akademickiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Największą grupę respondentów stanowią osoby wynajmujące mieszkanie w mieście uczelni (40%), a kolejną byli respondenci posiadające własne mieszkanie w mieście uczelni (21,4%). Łącznie blisko 62% badanych zamieszkuje na stałe w mieście akademickim, co oznacza, że codzienny dojazd na uczelnię nie stanowi dla nich istotnego obciążenia transportowego. Spośród osób dojeżdżających spoza miasta uczelni największy odsetek stanowią studenci dojeżdżający codziennie (14,3%), podczas gdy dojazd kilka razy w tygodniu lub w miesiącu deklaruje odpowiednio 1,4% i 8,6% badanych.

Kolejnym analizowanym aspektem była odległość między miejscem zamieszkania respondentów a uczelnią. Rozkład odpowiedzi przedstawiono na rysunku 2.



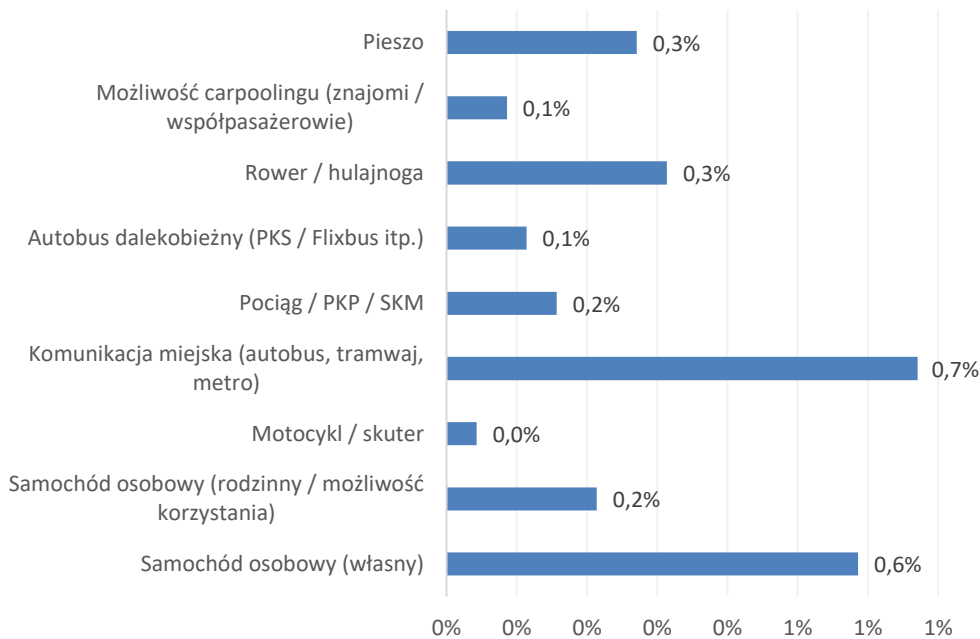
Rys. 2. Odległość między miejscem zamieszkania a uczelnią

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Zdecydowana większość badanych zamieszkuje w bliskiej odległości od uczelni – 42,9% w promieniu do 5 km, a 31,4% w odległości 6-20 km. Łącznie ponad trzy czwarte respondentów (74,3%) dzieli od uczelni nie więcej niż 20 km, co w połączeniu z wynikami poprzedniego pytania potwierdza, że dominującą grupę w próbie stanowią studenci mieszkający w mieście akademickim. Jedynie 12,8% badanych dojeżdża z odległości przekraczającej 50 km.

Kolejnym badanym zagadnieniem była dostępność środków transportu na trasie dom–uczelnia. Rozkład odpowiedzi przedstawiono na rysunku 3.

Najczęściej wskazywanym dostępnym środkiem transportu był samochód osobowy własny (58,6%) oraz komunikacja miejska (67,1%), co świadczy o tym, że większość respondentów dysponuje co najmniej dwiema realnymi opcjami dotarcia na uczelnię. Warto odnotować, że stosunkowo wysoki odsetek badanych ma dostęp do transportu aktywnego – roweru lub hulajnogi (31,4%) oraz możliwości dotarcia pieszo (27,1%), co wynika z wcześniej ustalonej dominacji osób zamieszkujących blisko uczelni. Niski odsetek wskazań na pociąg (15,7%) i autobus dalekobieżny (11,4%) potwierdza, że transport dalekodystansowy pozostaje marginalną opcją wbadanej próbie. Istotnym wnioskiem jest jednak to, że mimo szerokiej dostępności alternatyw znaczna część respondentów posiada samochód własny lub rodzinny (łącznie 80%), co może oznaczać silne przyzwyczajenie do transportu indywidualnego niezależnie od dostępności innych opcji.



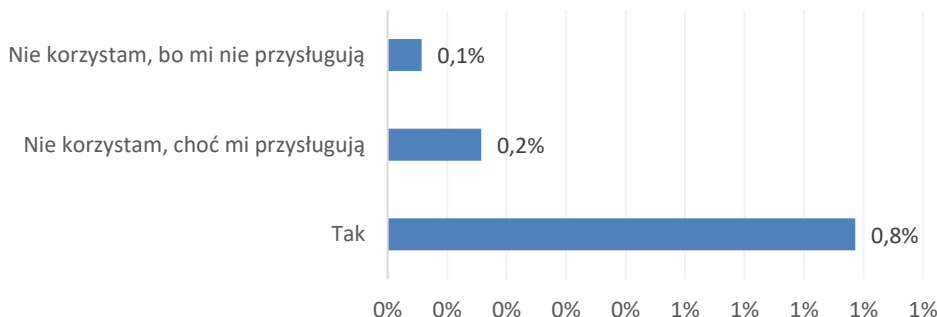
Rys. 3. Dostępne środki transportu na trasie dom – uczelnia

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Uzupełnieniem obrazu dostępności transportowej są odpowiedzi dotyczące realnej alternatywy dla głównego środka transportu w przypadku wzrostu jego kosztów. Połowa respondentów deklaruje posiadanie kilku alternatyw (50%), 37,1% dysponuje tylko jedną gorszą opcją, a 11,4% jest całkowicie uzależnionych od jednego środka transportu.

Zestawienie tych wyników z poprzednim pytaniem ujawnia istotną rozbieżność, mimo formalnego dostępu do kilku środków lokomocji, subiektywna ocena rzeczywistych możliwości wyboru jest znacznie bardziej ograniczona. Część dostępnych opcji, takich jak transport pieszy czy rower, nie jest przez respondentów traktowana jako pełnoprawna alternatywa. W kontekście szoków cenowych szczególnie narażone pozostaje łącznie blisko 50% badanych.

Kolejnym analizowanym zagadnieniem było korzystanie ze zniżek studenckich na transport. Rozkład odpowiedzi przedstawiono na rysunku 4.



Rys. 4. Korzystanie ze zniżek studenckich na transport pośród respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

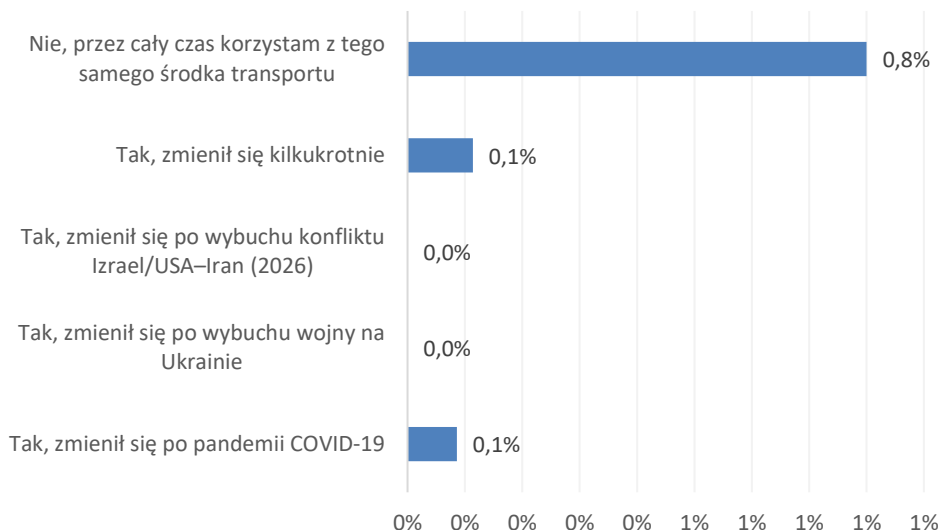
Zdecydowana większość respondentów korzysta z przysługujących im zniżek studenckich (78,6%). Uwagę zwraca jednak fakt, że 15,7% badanych, mimo że zniżki im przysługują, z nich nie korzysta – co może pośrednio wskazywać na dominację transportu indywidualnego, do którego ulgi studenckie nie mają zastosowania, co koresponduje z wcześniej odnotowanym wysokim odsetkiem posiadaczy samochodów własnych lub rodzinnych.

Uzupełnieniem powyższych danych jest ocena realnego wpływu zniżek studenckich na budżet transportowy respondentów. Choć większość badanych deklaruje korzystanie z ulg, ich rzeczywiste odciążenie finansowe okazuje się ograniczone. Niepełna połowa respondentów ocenia zniżki jako znaczące wsparcie, podczas gdy pozostali uznają je za niewystarczające lub całkowicie nieskuteczne. W połączeniu z wysokim odsetkiem użytkowników transportu indywidualnego wynik ten sugeruje, że system zniżek studenckich w obecnej formie nie stanowi wystarczającego bufora finansowego w obliczu rosnących kosztów mobilności, szczególnie w kontekście kolejnych szoków cenowych wywołanych kryzysami geopolitycznymi.

Kolejnym kluczowym zagadnieniem w kontekście prowadzonego badania była kwestia zmiany głównego środka transportu pod wpływem kolejnych kryzysów geopolitycznych. Rozkład odpowiedzi przedstawiono na rysunku 5.

Analiza odpowiedzi uzyskanych na to pytanie wskazuje, że należą one do najbardziej wymownych w całym badaniu. Zdecydowana większość respondentów (80%) deklaruje, że przez cały analizowany okres korzystała z tego samego środka transportu, co mogłoby sugerować odporność zachowań transportowych na zewnętrzne szoki cenowe. Jednak interpretacja tego wyniku wymaga ostrożności i odniesienia do wcześniejszych danych. Profil próby badawczej wskazuje bowiem, że dominującą grupę stanowią studenci mieszkający w bliskiej odległości

od uczelni, dysponujący szerokim dostępem do komunikacji miejskiej i transportu aktywnego. Dla tej grupy brak zmiany środka transportu niekoniecznie oznacza brak reakcji na kryzysy, lecz może wynikać z faktu, że już przed kryzysami korzystali z relatywnie tanich form mobilności, które nie wymagały korekty.



Rys. 5. Zmiana w korzystaniu ze środków transportu w wybranych okresach

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Spośród osób, które faktycznie zmieniły środek transportu, dominującym powodem była wygoda lub zmiana miejsca zamieszkania, co potwierdza wcześniejszą obserwację, że zmiany w badanej próbie mają charakter przede wszystkim życiowy, a nie ekonomiczny. Na drugim miejscu znalazło się zrobienie prawa jazdy, co wskazuje na naturalną trajektorię usamodzielniania się studentów w zakresie mobilności. Wzrost cen paliwa oraz ogólny wzrost kosztów życia jako powód zmiany wskazała relatywnie niewielka część respondentów, co jest wynikiem zaskakującym w kontekście skali szoków cenowych ostatnich lat.

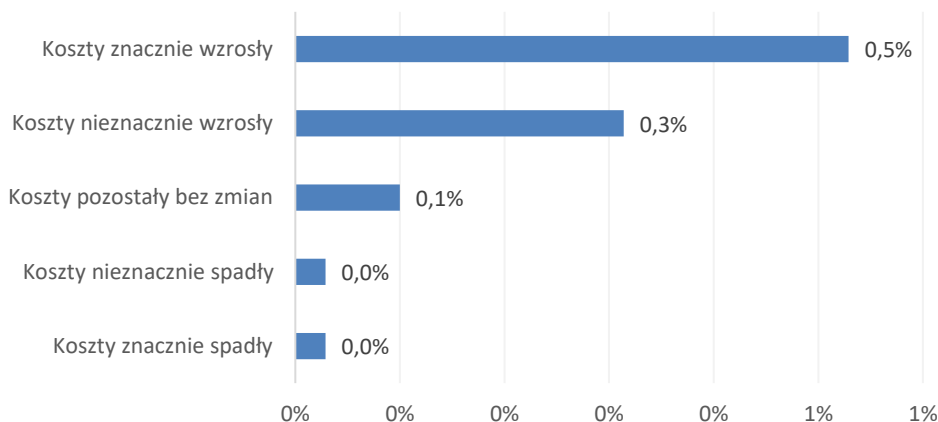
Kluczowym wnioskiem płynącym z zestawienia obu pytań jest to, że kryzysy geopolityczne nie przełożyły się w badanej próbie na masową zmianę środka transportu. Zachowania transportowe respondentów okazały się w przeważającej mierze determinowane czynnikami indywidualnymi i życiowymi, a nie zewnętrznymi szokami ekonomicznymi. Może to wynikać ze specyfiki próby, w której dominują stu-

denci mieszkający blisko uczelni, korzystający z relatywnie tanich środków transportu, dla których wzrost kosztów nie osiągnął progu wymuszającego zmianę zachowania.

Odpowiedź na pytanie o miesięczne wydatki transportowe pozwala jednak spojrzeć na tę pozorną odporność z innej perspektywy. O ile środek transportu pozostał w większości przypadków niezmienny, o tyle jego koszt rósł systematycznie z każdym kolejnym kryzysem. Przed pandemią dominowały wydatki w najniższych przedziałach kwotowych, a kwoty przekraczające 300 zł miesięcznie należały do rzadkości. Pandemia przyniosła pierwsze przesunięcie ku wyższym kosztom, częściowo związane z rezygnacją z transportu zbiorowego na rzecz droższych alternatyw indywidualnych.

Wyraźny punkt zwrotny stanowi wybuch wojny na Ukrainie, po którym struktura wydatków zmieniła się w sposób zauważalny. Trend ten nasilał się w kolejnych latach, a po wybuchu konfliktu na Bliskim Wschodzie w 2026 roku odsetek respondentów ponoszących najwyższe koszty transportu osiągnął poziom kilkakrotnie wyższy niż przed pandemią, podczas gdy grupa wydająca najmniej skurczyła się do minimum. Kryzysy geopolityczne nie wymusiły zatem zmiany modalnej, lecz przełożyły się na realne i narastające obciążenie budżetów studenckich, niewidoczne w deklaracjach dotyczących wyboru środka transportu, lecz wyraźnie uchwytnie w danych kosztowych.

Kolejnym analizowanym zagadnieniem była subiektywna ocena respondentów dotycząca zmiany kosztów transportu w okresie od 2019 roku do dnia dzisiejszego. Rozkład odpowiedzi przedstawiono na rysunku 6.

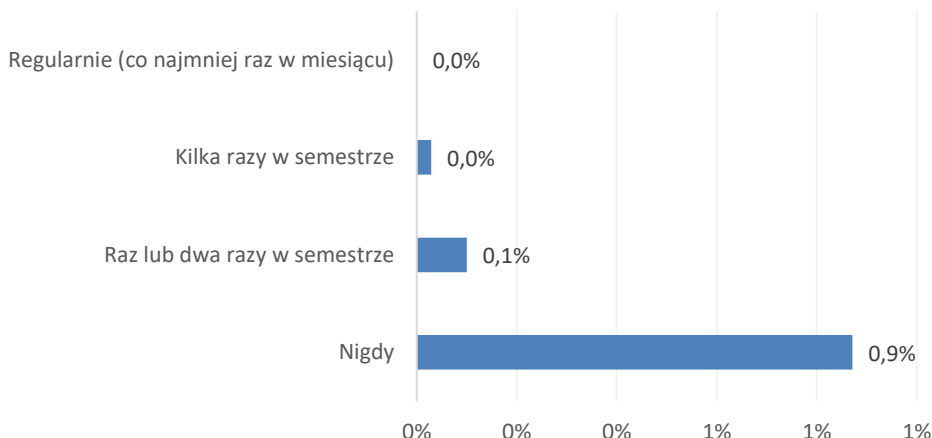


Rys. 6. Ocena zmiany kosztów transportu

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Ponad połowa respondentów ocenia, że koszty transportu znacznie wzrosły, a kolejna istotna grupa wskazuje na wzrost nieznaczny. Łącznie blisko 85% badanych odczuło wzrost kosztów mobilności w analizowanym okresie, co stanowi silne potwierdzenie trendu zaobserwowanego w danych dotyczących wydatków w poprzednim pytaniu. Jedynie marginalna część respondentów wskazuje na spadek kosztów lub ich stabilizację. Zbieżność subiektywnych ocen z obiektywnymi danymi kosztowymi potwierdza, że kolejne kryzysy geopolityczne odcisnęły wyraźne piętno na budżetach transportowych studentów, nawet jeśli nie przełożyły się na zmianę wybieranego środka lokomocji.

Kolejnym analizowanym zagadnieniem była kwestia bezpośredniego wpływu kosztów transportu na frekwencję respondentów na zajęciach. Rozkład odpowiedzi przedstawiono na rysunku 7.



Rys. 7. Odsetek respondentów, którzy nie pojechali na zajęcia z powodów finansowych związanych z transportem

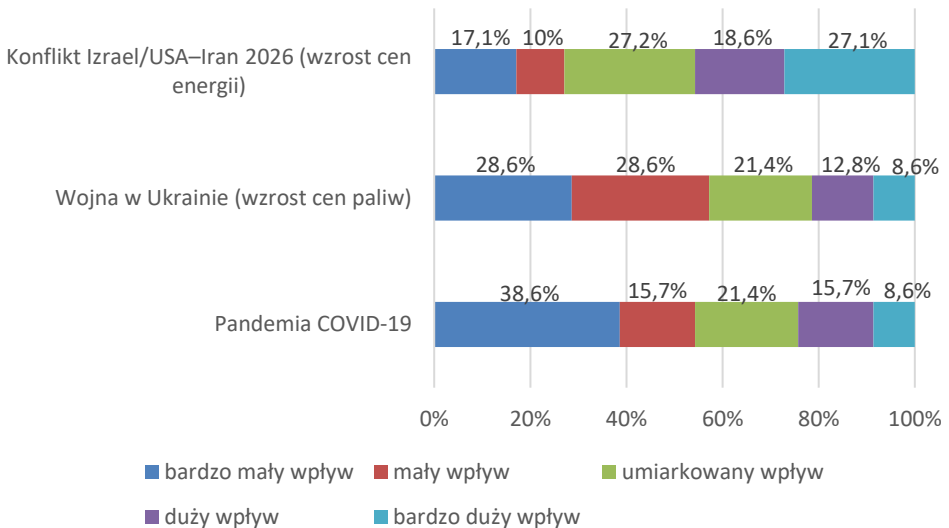
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Zdecydowana większość badanych (87,1%) nigdy nie opuściła zajęć z powodów finansowych związanych z transportem, co na pierwszy rzut oka mogłoby sugerować, że koszty mobilności nie stanowią istotnej bariery w dostępie do edukacji. Jednak niemal 13% respondentów przyznaje, że sytuacja taka miała miejsce co najmniej raz, przy czym część z nich doświadczała jej kilkakrotnie w semestrze. Wynik ten należy interpretować w kontekście profilu próby – dominacja studentów zamieszkujących blisko uczelni i korzystających z relatywnie tanich środków transportu naturalnie obniża odsetek osób dotkniętych tym problemem. Można przypuszczać,

że w próbie obejmującej większy udział studentów dojeżdżających z odległych miejscowości wynik byłby istotnie wyższy.

Warto odnotować, że blisko 22% respondentów wiąże podjęcie lub zwiększenie aktywności zawodowej bezpośrednio lub częściowo z rosnącymi kosztami transportu. Choć dla większości badanych praca zarobkowa wynika z innych przesłanek, wynik ten sygnalizuje, że dla części studentów rosnące koszty mobilności stają się czynnikiem wymuszającym dodatkowe obciążenie pracą, co może negatywnie odbijać się na czasie przeznaczanym na naukę.

Kluczowym pytaniem w kontekście całego badania była bezpośrednia ocena wpływu poszczególnych kryzysów na codzienne funkcjonowanie respondentów w zakresie transportu. Rozkład uzyskanych odpowiedzi przedstawiono na rysunku 8.



Rys. 8. Ocena wpływu poszczególnych kryzysów na codzienne funkcjonowanie

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Wyniki ukazują wyraźne zróżnicowanie w postrzeganym wpływie poszczególnych kryzysów. Pandemia COVID-19 jest przez respondentów oceniana jako wydarzenie o relatywnie małym wpływie na ich sytuację transportową – ponad połowa badanych wskazuje na bardzo mały lub mały wpływ, co jest spójne z wcześniejszą obserwacją, że dominująca część próby zamieszkuje blisko uczelni i nie była szczególnie dotknięta ograniczeniami mobilności.

Wojna na Ukrainie jest oceniana jako kryzys o bardziej zrównoważonym wpływie – odpowiedzi rozkładają się stosunkowo równomiernie między niskimi a wysokimi ocenami, przy czym odsetek wskazań na duży i bardzo duży wpływ jest wyraźnie wyższy niż w przypadku pandemii. Potwierdza to wcześniej zaobserwowany wzrost kosztów transportu po 2022 roku.

Najbardziej znaczącym wynikiem jest ocena konfliktu Izrael/USA-Iran z 2026 roku. Jest to jedyny kryzys, w przypadku którego odsetek wskazań na bardzo duży wpływ (27,1%) dorównuje odsetkowi wskazań na bardzo mały wpływ (17,1%), a łączny udział odpowiedzi sugerujących duży lub bardzo duży wpływ przekracza 45%. Wynik ten potwierdza, że każdy kolejny kryzys jest odczuwany przez studentów coraz dotkliwiej, co koresponduje z tezą o kumulatywnym charakterze obciążeń transportowych będących następstwem kolejnych kryzysów geopolitycznych.

Ostatnim analizowanym zagadnieniem był wpływ wzrostu kosztów transportu na wyniki w nauce oraz samopoczucie respondentów. Zdecydowana większość badanych nie zauważyła negatywnego wpływu rosnących kosztów transportu ani na wyniki w nauce, ani na samopoczucie. Żaden z respondentów nie wskazał na wyraźne pogorszenie wyników akademickich, a wpływ na samopoczucie lub stres zadeklarowało łącznie jedynie około 7% badanych. Wynik ten, choć pozornie optymistyczny, należy interpretować ostrożnie. Po pierwsze, jest on spójny z profilem próby – studenci mieszkający blisko uczelni i korzystający z tanich form transportu są naturalnie mniej narażeni na tego rodzaju konsekwencje. Po drugie, stosunkowo wysoki odsetek odpowiedzi „trudno powiedzieć” może sugerować, że część respondentów nie dostrzega lub nie łączy swojego samopoczucia i wyników z kosztami transportu, choć związek taki może w rzeczywistości istnieć.

Podsumowanie

Celem niniejszego artykułu była weryfikacja wpływu zewnętrznych kryzysów geopolitycznych – pandemii COVID-19, wojny na Ukrainie oraz konfliktu Izrael/USA-Iran z 2026 roku na zachowania transportowe studentów polskich uczelni wyższych. Na podstawie przeprowadzonego badania ankietowego można sformułować kilka istotnych wniosków przedstawionych poniżej.

Uzyskane wyniki częściowo potwierdzają, a częściowo rewidują ustalenia prezentowane w literaturze przedmiotu. Zgodnie z teorią zachowań transportowych, zewnętrzne szoki cenowe powinny stanowić punkt przełomowy destabilizujący dotychczasowe nawyki modalne. W badanej próbie mechanizm ten nie zadziałał jednak w oczekiwanym zakresie, gdyż zdecydowana większość respondentów nie

zmieniła środka transportu pod wpływem żadnego z analizowanych kryzysów. Wynik ten pozostaje jednak spójny z teorią ubóstwa transportowego, która wskazuje, że reakcja na szoki cenowe jest silnie uwarunkowana dostępnością alternatyw. Dominacja w próbie studentów zamieszkałych blisko uczelni, korzystających z relatywnie tanich form mobilności, oznacza, że wzrost kosztów nie osiągnął dla nich progu wymuszającego zmianę zachowania. Jednocześnie dane dotyczące wydatków jednoznacznie potwierdzają narastający trend wzrostowy kosztów transportu, kumulujący się z każdym kolejnym kryzysem, co wpisuje się w koncepcję skumulowanych obciążeń finansowych opisywaną w literaturze w kontekście grup o niskich dochodach.

ORCID iD

Anna M. Olszewska: <https://orcid.org/0000-0001-6643-1100>

Literatura

1. Ejdyś J., Czerewacz-Filipowicz K., Halicka K., Kononiuk A., Magruk A., Siderska J., Szpilko D. (2023), *A preparedness plan for Europe: Addressing food, energy and technological security*, European Parliamentary Research Service, European Union, Brussels.
2. Lucas K., Mattioli G., Verlinghieri E., Guzman A. (2016), *Transport poverty and its adverse social consequences*, Proceedings of the institution of civil engineers-transport Vol 169, s. 353-365.
3. Andrzejewska B., Jaworska G., Bartnicki R., Balcerak S. (2024), *Wykluczenie komunikacyjne wśród młodzieży w województwie mazowieckim: analiza i implikacje społeczne. Raport z badań* (pod kierunkiem dr B. Post), s. 1-26.
4. European Parliament (2022), *Understanding transport poverty*, EPRS_ATA(2022)738181, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA\(2022\)738181_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA(2022)738181_EN.pdf) [data dostępu: 05.06.2026].
5. Hine J., Mitchell F. (2010), *Transport and social exclusion: access to higher education in the UK policy context*, Journal of Transport Geography, 9(3), s. X, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.07.003>, s. 379-393.
6. Schuette A. (2023), *Transportation as a Barrier to Higher Education: Evidence from the 2022 Student Financial Wellness Survey*, Trellis Company, s. 1-2.
7. Shan K. (2026), *The influence of commuting time on students' academic performance and its internal mechanism: an empirical analysis based on CEPS data*, Frontiers in Psychology, s. 1-17.

8. Ranjan R., Sinha S. (2025) *A systematic review of mode choice behaviour in urban transportation with emphasis on individual preferences and influencing factor*, *Discover Cities* 2(1), s. 1-33.
9. Cass N., Faulconbridge J. (2016), *Commuting practices: New insights into modal shift from theories of social practice*, *Transport policy* 45, s. 1-14.
10. Bamberg S., Ajzen I., Schmidt P. (2003), *Choice of travel mode in the theory of planned behavior: The roles of past behavior, habit, and reasoned action*, *Basic and Applied Social Psychology*, 25(3), s. 175–187.
11. Rodrigues M. i in. (2024), *Changes in Fuel Prices and the Use of Public Transport: Insights from the European Union following the Invasion of Ukraine*, *European Journal of Geography*, s. 232-243.
12. Szpilko D., Budna K., Drmeyer H., Remiszewska A. (2023), *Sustainable and smart mobility – research directions. A systematic literature review*, *Economics and Environment* 86(3), s. 31–61.

A Study on the Impact of Geopolitical Crises on Student Travel Behavior

Abstract

This article examines the impact of external geopolitical crises on the travel habits of Polish university students. The study aimed to determine how the COVID-19 pandemic, the war in Ukraine, and the 2026 Israel/US-Iran conflict affected choice of transport, commuting costs, and student participation in academic life. The research was conducted using an online survey distributed across student social media groups. The findings show that the vast majority of respondents did not change their primary mode of transport as a result of any of these crises. However, this is largely due to the sample profile, which was dominated by students living close to campus. Nevertheless, cost data clearly point to an upward trend that intensified with each successive event – nearly 85% of respondents experienced an increase in mobility costs since 2019. Thus, while external crises did not force a shift in travel habits, they placed a significant financial burden on student budgets. The conclusions highlight the need to reform the student discount system and underscore the necessity of extending future research to cover students commuting from more distant locations.

Key words

transport, mobility, geopolitical crisis