



Centrum Badania Opinii Społecznej

ul. ŻURAWIA 4 skr. pt. 24 00-955 WARSZAWA 15

SEKRETARIAT: 28-37-04, 29-35-69
ZESPÓŁ REALIZACJI BADAŃ: 40-56-41
TELEFON DYŻURNY: 21-34-34

BDF/314/18/87

CZYM CHCEMY JEŹDZIC?

/Komunikat z badania/

Listopad 1987 r.

W okresie, kiedy środki masowego przekazu relacjonowały ożywione dyskusje nad kierunkami rozwoju polskiego przemysłu samochodowego, w ankiecie pod hasłem "Aktualne problemy"¹ zadaliśmy serię pytań zmierzających do ustalenia społecznych preferencji w tej kwestii.

Badanym przedstawiono kilka propozycji dyskutowanych rozwiązań z prośbą o wybór jednej z nich. Preferencje badanych rozłożyły się następująco /według wielkości odsetka wskazań/:

- przygotować produkcję nowego modelu samochodu według własnych krajowych rozwiązań - 30,2%,
 - zakupić licencję od któregoś z państw kapitalistycznych - 27,5%,
 - nawiązać współpracę z którymś z państw socjalistycznych i wspólnie przygotować produkcję nowego modelu samochodu - 4,4%,
 - zrezygnować z produkcji samochodów - 3,9%,
 - inne wypowiedzi - 0,7%
- /31,7% respondentów wybrało odpowiedź "trudno powiedzieć, 1,6% - brak danych/.

O samochodzie rodzimej konstrukcji najczęściej myślą rolnicy i ludzie młodzi. Wydaje się, że opowiadając się za polskim samochodem, przedkładają oni względy praktyczne nad wygodę i komfort jazdy, po krajowych rozwiązaniach technicznych można bowiem spodziewać się lepszego dostosowania pojazdu do naszych warunków oraz łatwiejszego dostępu do części zamiennych i serwisu. Optowanie młodych za modelem samochodu naszej produkcji może być też podsygnowane względami ambicjonalnymi - mamy przecież wielu zdolnych inżynierów i konstruktorów i w związku z tym stać nas na wyprodukowanie dobrego samochodu według własnej myśli technicznej.

Badani przywiązujący większą wagę do standardu samochodu skłaniają się do nawiązania współpracy z firmami kapitalistycznymi. Najczęściej opowiadają się za takim rozwiązaniem: mieszkańcy dużych miast, przedstawiciele inteligencji i prywatnej inicjatywy,

¹ Szczegółowe dane, termin, wielkość próby, jej charakterystyka w aneksie.

respondenci o wyższym poziomie wykształcenia, rekrutujący się ze średnich grup wieku, a także zasobniejsi finansowo i posiadający samochód.

Lokowanie się osób o niskim statusie materialnym oraz większości emerytów i ludzi starszych w grupie respondentów nie potrafiących zająć stanowiska w sprawie przyszłości polskiej motoryzacji wynika zapewne z braku zainteresowania tą sprawą, gdyż nie czują się oni potencjalnymi użytkownikami samochodów.

Poziom wykształcenia, status materialny oraz fakt posiadania bądź nieposiadania pojazdu nie różnicuje opinii w tej sprawie.

Szczegółowy rozkład opinii badanych na temat przyszłości polskiego przemysłu samochodowego w zależności od omówionych cech demograficzno-społecznych przedstawiono w aneksie /tab.1/.

Respondenci, którzy opowiedzieli się za wariantem produkowania samochodu na zachodniej licencji /421 osób/, mieli możliwość zaproponowania konkretnego kontrahenta - państwa lub firmy samochodowej. Najbardziej pożądanym partnerem handlowym dla naszego przemysłu samochodowego okazała się Japonia /73,9% wszystkich propozycji/. Spośród licznych firm samochodowych tego kraju największe uznanie badanych zyskały: Toyota /14,5% wskazań/ i Daihatsu /10,5% wskazań/. Włoski Fiat zdobył o wiele mniejsze uznanie badanych /20,4% wskazań/, a renomowane firmy zachodniemieckie /np. Volkswagen, Mercedes/ pojawiały się jeszcze rzadziej /6,1%/ wśród zgłaszanych propozycji.

Wybór państwa /lub firmy/, z którym należałoby kooperować przy produkcji nowego samochodu, respondenci motywowali najczęściej oczekiwanymi zaletami przyszłego wozu, takimi jak: nowoczesność, wysoka jakość, komfort jazdy, trwałość, solidność itp. /60,5% wypowiedzi/. Argumenty podkreślające zalety proponowanej firmy samochodowej /dobra, solidna, znana na świecie/ lub nawet całego przemysłu samochodowego kraju, od którego powinniśmy kupić licencję /np. kraj znany z produkcji dobrych samochodów, kraj wysoko uprzemysłowiony/, pojawiły się w 29% wypowiedzi. Względy ekonomiczne, takie jak np. oszczędność eksploatacji, małe zużycie paliwa nowego modelu samochodu, były wymieniane nieco rzadziej /24%/. Do doświadczeń i tradycji współpracy z włoską firmą przy produkcji

samochodu marki Fiat nawiązywano w niewielu wypowiedziach /8,6%/. Ci, którzy o tym mówili, podkreślali dobrą znajomość tego samochodu przez polskich mechaników, a także fakt posiadania przez nas zaplecza technicznego /serwis, maszyny, narzędzia itp./.

Oto najczęściej używane przez respondentów argumenty przy dokonywaniu wyboru najlepszego, ich zdaniem, partnera dla naszego przemysłu samochodowego:

Japonia

Nie ma lepszych samochodów niż japońskie.

Japońskie samochody są solidne, zużywają mało paliwa, są oszczędne.

Wyroby japońskie mają swoją markę na całym świecie.

Japonia jest przodującym krajem w produkcji samochodów.

Japonia gwarantuje najlepsze rozwiązania światowe i dobrą jakość.

Od Japończyków można się wiele nauczyć i wdrożyć do naszych fabryk.

To co dobre i najnowocześniejsze.

Japonia proponuje najlepsze warunki finansowe, również jakość.

Włochy

W przypadku włoskiego Fiata istnieje już baza i łatwiej będzie przystosować taśmy produkcyjne.

We współpracy z Fiatem mamy wieloletnie tradycje.

Fiaty się już sprawdziły w naszym kraju.

Z Fiatem mamy dobre doświadczenia.

Ludzie przyzwyczaili się już do Fiatów.

Z Fiatem łączą nas długoletnie powiązania gospodarcze, wypracowane zostały już pewne formy współpracy. Jest to partner europejski, a więc bliski sąsiedzko, co ułatwia wspólną działalność.

Pracownicy Fiata znają nasz przemysł, mają doświadczenia w pracy z nami i nie będzie kłopotu z wdrażaniem nowego wozu.

Dużo istniejących części zamiennych będzie pasować do nowego modelu.

Respondenci opowiadający się za związaniem przyszłości polskiej motoryzacji z państwami socjalistycznymi najczęściej wymieniali jako kraje partnerskie Związek Radziecki oraz Czechosłowację.

ANEKS

Badanie "Aktualne problemy /7/" zrealizowano w terminie 27 lipca - 20 sierpnia 1987 r. na ogólnopolskiej losowej próbie udziałowej, reprezentatywnej ze względu na płeć, wiek, miejsce zamieszkania i wykształcenie /N=1493 osoby/.

1. Podstawowe dane o zbiorowości badanych

Płeć

Mężczyzna - 47,4%

Kobieta - 52,3%

Wiek

Do 25 - 14,5%

26-40 - 37,6%

41-60 - 27,5%

Powyżej 60 lat - 19,2%

Miejsce zamieszkania

Wieś - 39,2%

Miasto:

do 49 - 22,0%

50-199 - 14,6%

powyżej 199 tys.
mieszkańców - 22,2%

Wykształcenie

Niepełne podstawowe i podstawowe - 36,7%

Zasadnicze zawodowe i niepełne średnie - 30,2%

Średnie - 23,7%

Niepełne wyższe i wyższe - 8,7%

Grupy społeczno-zawodowe

Inteligencja - 4,3%

Pracownicy umysłowi średniego szczebla - 23,7%

Robotnicy

- wykwalifikowani - 17,0%

- niewykwalifikowani - 8,5%

Rolnicy - 15,5%

Prywatna inicjatywa - 1,5%

Emeryci i renciści - 18,2%

Inni niepracujący - 10,6%

Sytuacja materialna /w ocenie respondentów/

Dobra	43,5%
Średnia	39,1%
Zła	16,9%

Samochód posiada 30,2% respondentów.

2. Propozycje badanych dotyczące kierunku dalszego rozwoju polskiego przemysłu samochodowego według wybranych cech demograficzno-społecznych

Tabela 1

w procentach

Cechy badanych	Kierunki dalszego rozwoju polskiego przemysłu samochodowego		
	zakup licencji od państw zachodnich	produkcja samochodu według krajowych rozwiązań	trudno powiedzieć
<u>Miejsce zamieszkania</u>			
Wieś	23,2	33,5	35,0
Miasto			
do 49	28,9	29,2	32,6
50-199	31,2	34,4	26,6
powyżej 199 tys. mieszkańców	32,6	23,8	28,4
<u>Wiek</u>			
Do 25	26,9	38,4	20,8
26-40	37,1	30,3	23,5
41-60	27,7	31,3	31,1
Ponad 60 lat	10,0	22,8	57,2
<u>Wykształcenie</u>			
Niepełne podstawowe i podstawowe	16,5	27,0	47,7
Zasadnicze zawodowe i niepełne średnie	33,2	31,0	26,4
Średnie	31,0	34,8	21,3
Niepełne wyższe i wyższe	44,6	30,0	13,8
<u>Przynależność do grupy społeczno-zawodowej</u>			
Inteligencja	52,3	27,7	12,3
Pracownicy umysłowi średniego szczebla	34,5	30,5	22,3
Robotnicy:			
- wykwalifikowani	40,2	31,9	19,3
- niewykwalifikowani	20,6	31,7	41,3
Rolnicy	20,8	36,8	33,3
Prywatna inicjatywa	54,5	27,3	13,6
Emeryci i renciści	12,3	23,9	54,9
Inni niepracujący	18,6	30,1	37,2
<u>Sytuacja materialna według własnej oceny</u>			
Dobra	36,1	28,9	24,7
Średnia	26,7	32,6	31,5
Zła	23,0	26,8	37,8
<u>Posiadanie samochodu</u>			
Posiadający	41,5	29,0	19,0
Nie posiadający	21,7	31,0	37,3