

CENTRUM BADANIA OPINII SPOŁECZNEJ

SEKRETARIAT
ZESPÓŁ REALIZACJI
BADAŃ

29-35-69, 628-37-04
21-07-57, 628-90-17

UL. ŻURAWIA 4A, SKR.PT.24
00-503 W A R S Z A W A
TELEFAX: 29-40-89

BS/ 37/32/94

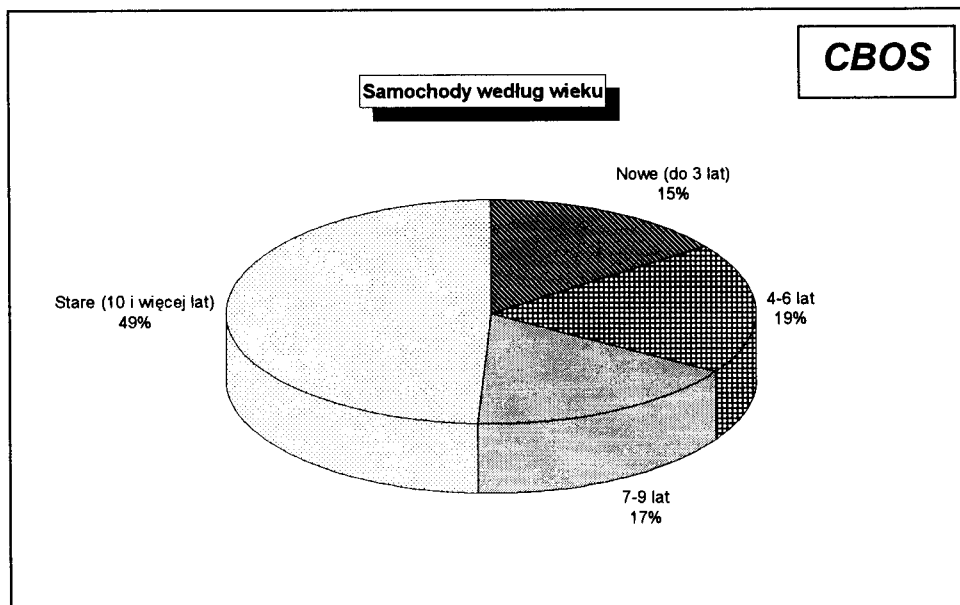
SAMOCCHODY W GOSPODARSTWACH DOMOWYCH POLAKÓW

Komunikat z badań

Warszawa, marzec '94

UWAGA: Przedruk materiałów CBOS w całości lub w części oraz wykorzystanie danych empirycznych jest dozwolone wyłącznie z podaniem źródła.

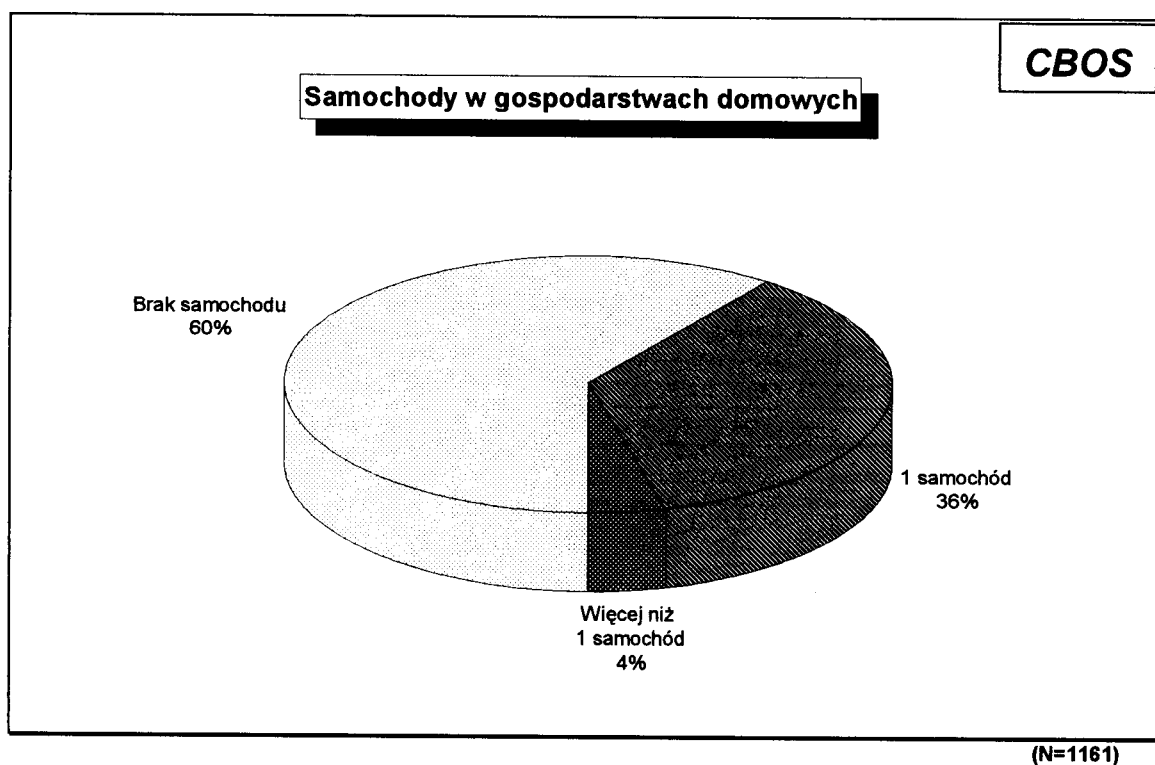
- Samochody posiada około 40% polskich gospodarstw domowych, w tym 4% ma więcej niż jedno auto.
- Polskie rodziny jeżdżą w większości samochodami polskiej produkcji. Najpopularniejszym samochodem jest mały fiat (35%), następne w kolejności to FSO (13%) i Polonez (12%). Z samochodów zagranicznych mocną pozycję zajmują nadal pojazdy z byłych krajów socjalistycznych (głównie Skody i Łady), natomiast z marek producentów zachodnich: Ford, Opel i Volkswagen.
- Jeździmy głównie starymi samochodami - średni wiek wynosi około 10 lat i to zarówno dla pojazdów produkcji krajowej, jak i zagranicznej.



- Dominują małe samochody. Około 40% to pojazdy z silnikiem o pojemności poniżej 900 cm³, a dalsze 17% z silnikiem od 900 do 1300 cm³. Jedyne 4% to samochody z silnikami powyżej 1800 cm³.
- Najpowszechniej występują samochody z silnikiem benzynowym bez katalizatora spalin (90%); tylko 5% to pojazdy z katalizatorem, jeżdżące na benzynie bezołowiowej.

W Polsce stale przybywa samochodów. Odczuwamy to coraz częściej stojąc w korkach lub mając trudności ze znalezieniem miejsca do parkowania. Sprawy motoryzacji są popularnym tematem w telewizji, prasie i dyskusjach prywatnych. W styczniowym badaniu¹ zapytaliśmy o to, czym jeżdżą polskie rodziny, gdzie ubezpieczają swoje pojazdy i co sądzą o planowanych zmianach w zasadach płacenia podatku drogowego².

Okolo 40% polskich gospodarstw domowych ma samochód osobowy, w tym 4% - więcej niż jedno auto. Nadal jednak większość polskich rodzin nie ma samochodu. Daleko jest więc nam do społeczeństw, w których samochód jest dobrem powszechnego użytku, wpływającym zasadniczo na sposób i styl życia.



Osoby nie mające samochodu, jak się wydaje, obecnie częściej niż w przeszłości napotykają trudności w pełnym uczestnictwie w życiu społecznym

¹ Badanie "Aktualne problemy i wydarzenia" (44) przeprowadzono w dniach 27-31 stycznia '94 na 1172 - osobowej reprezentatywnej próbie losowej dorosłej ludności Polski.

² W przygotowaniu komunikat: "Ubezpieczenia komunikacyjne i opinie o podatku drogowym".

i zawodowym. Dotyczyć to może na przykład sprawy podjęcia pracy oddalonej od miejsca zamieszkania, aktywnego uczestnictwa w kulturze, rekreacji i wypoczynku. W odniesieniu do zachowań konsumenckich oznacza to, że nadal wiele rodzin ma utrudnione robienie większych zakupów jednorazowo, korzystanie z supermarketów bądź hurtowni, oferujących niższe ceny, ale zlokalizowanych często na obrzeżach miast lub daleko od miejsca zamieszkania.

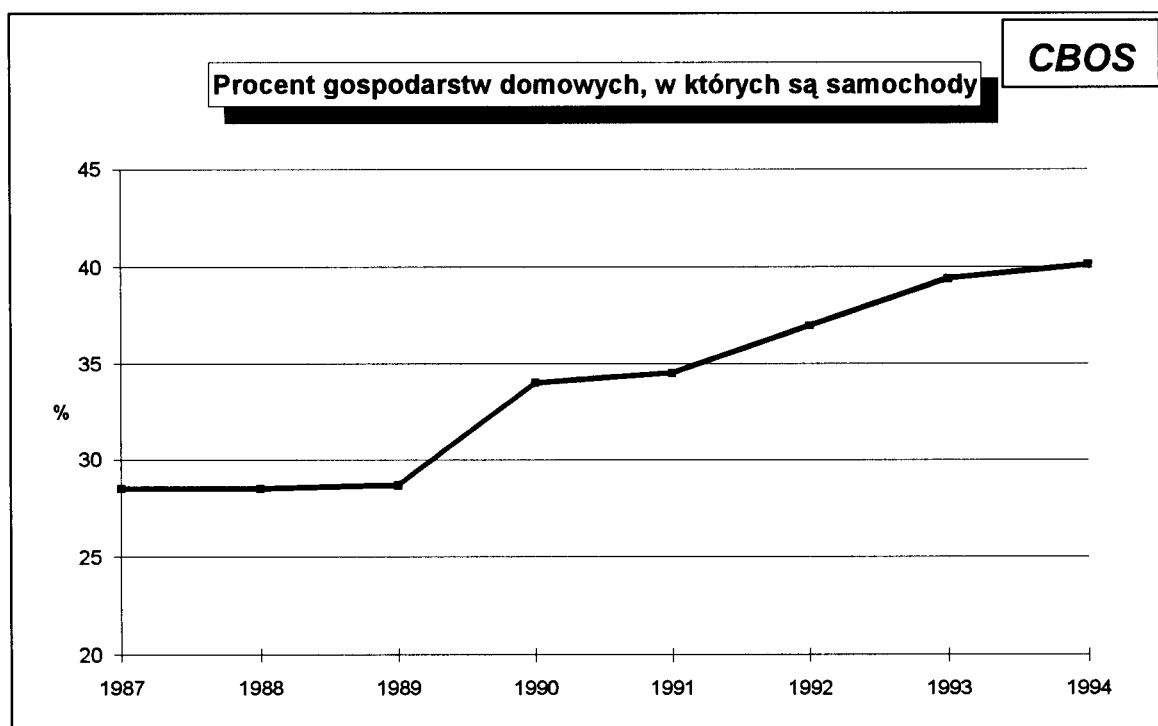
Samochód częściej występuje w rodzinach, w których są osoby lepiej wykształcone, zajmujące wyższą pozycję w hierarchii zawodowej. Najrzadziej samochody można spotkać w gospodarstwach domowych osób starszych, z niskim wykształceniem, a ze względu na sytuację zawodową - w rodzinach robotniczych i emeryckich.

Procent gospodarstw domowych mających samochód ze względu na charakterystyki respondentów		
		%
Wykształcenie:	Podstawowe	23
	Zasadnicze zawodowe	43
	Średnie	54
	Wyższe	71
Status zawodowy:	Kadra kierownicza, inteligencja	73
	Pracownicy umysłowi	68
	Prywatni przedsiębiorcy	68
	Pracownicy fizyczno-umysłowi	64
	Uczniowie i studenci	64
	Rolnicy	52
	Robotnicy wykwalifikowani	37
	Robotnicy niewykwalifikowani	31
	Bezrobotni	28
	Emeryci i renciści	22

Nie występuje natomiast wyraźne zróżnicowanie posiadaczy samochodów ze względu na ich miejsce zamieszkania - wieś/miasto. Także wielkość dochodu na osobę w rodzinie ma stosunkowo niewielki - chyba mniejszy niżby się powszechnie wydawało - wpływ na posiadanie tego środka lokomocji.

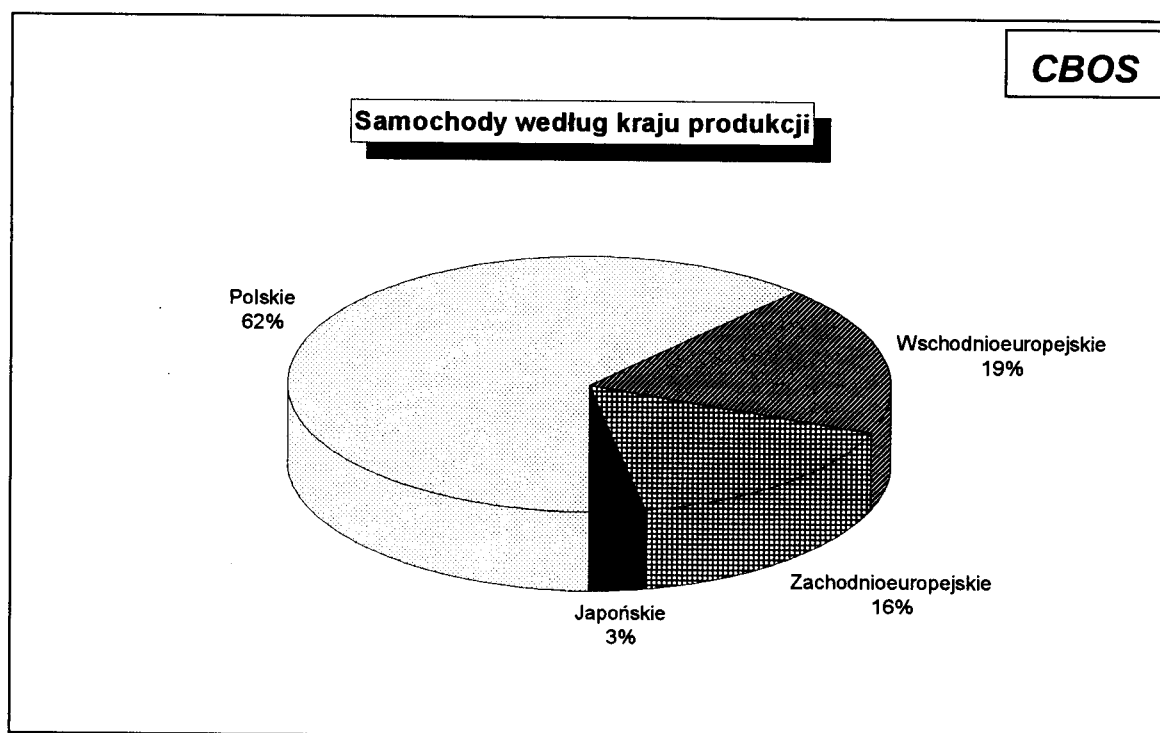
Można zaryzykować hipotezę, że zmniejsza się znaczenie zamożności jako kryterium posiadania samochodu. Nawet dla osób dysponujących skromniejszymi środkami samochód staje się coraz bardziej dostępny. To, co warunkuje posiadanie samochodu, to - prawdopodobnie - potrzeba i styl życia wynikające z pozycji społecznej, wykonywanego zawodu, wykształcenia. Różnice w dochodach wyznaczają raczej rodzaj posiadanego samochodu (nowy/stary, tańszy/droższy) i intensywność jego wykorzystywania niż sam fakt jego posiadania.

W kilku ostatnich latach CBOS notuje stały wzrost liczby samochodów. Z danych przedstawionych na poniższym wykresie wynika, że liczba samochodów zaczęła szybciej rosnąć po 1989 roku. Nastąpiło wtedy otwarcie granic i łatwiej było sprowadzać samochody osobom indywidualnym. Wzrosła również siła nabywcza ludności (w przeliczeniu na waluty obce) i przez to samochody relatywnie staniały, stały się bardziej dostępne.



W ciągu ostatnich 5 lat nastąpił ponad 10-procentowy wzrost liczby gospodarstw domowych mających samochód. Dla wielu Polaków oznacza to nowe możliwości, ale także nowe problemy. Zwiększa się także zapewne zainteresowanie sprawami motoryzacji. Ceny benzyny, wysokość opłat za samochód, stan dróg itp. nie są obojętne dla coraz większej grupy Polaków.

Polskie rodziny jeżdżą w większości samochodami krajowej produkcji. Prawdopodobnie nie wynika to jednak z patriotyzmu polskiego konsumenta, lecz podyktowane jest jego (niewielkimi) możliwościami finansowymi. Samochody rodzimej produkcji są na ogół znacznie tańsze (przy zakupie, w naprawach, w opłatach itp.) i przez to dostępne dla przeciętnego Polaka. Niższe koszty eksploatacji mają, jak się wydaje, podstawowe znaczenie także dla wytłumaczenia popularności samochodów produkcji wschodnioeuropejskiej, głównie byłych krajów socjalistycznych.



Z powodu małej liczebności próby nie jest możliwe dokładne określenie procentowego udziału poszczególnych marek/producentów w ogólnej liczbie samochodów posiadanych w gospodarstwach domowych. Poniższe zestawienie pozwala jednak na zorientowanie się, które z nich występują najczęściej.

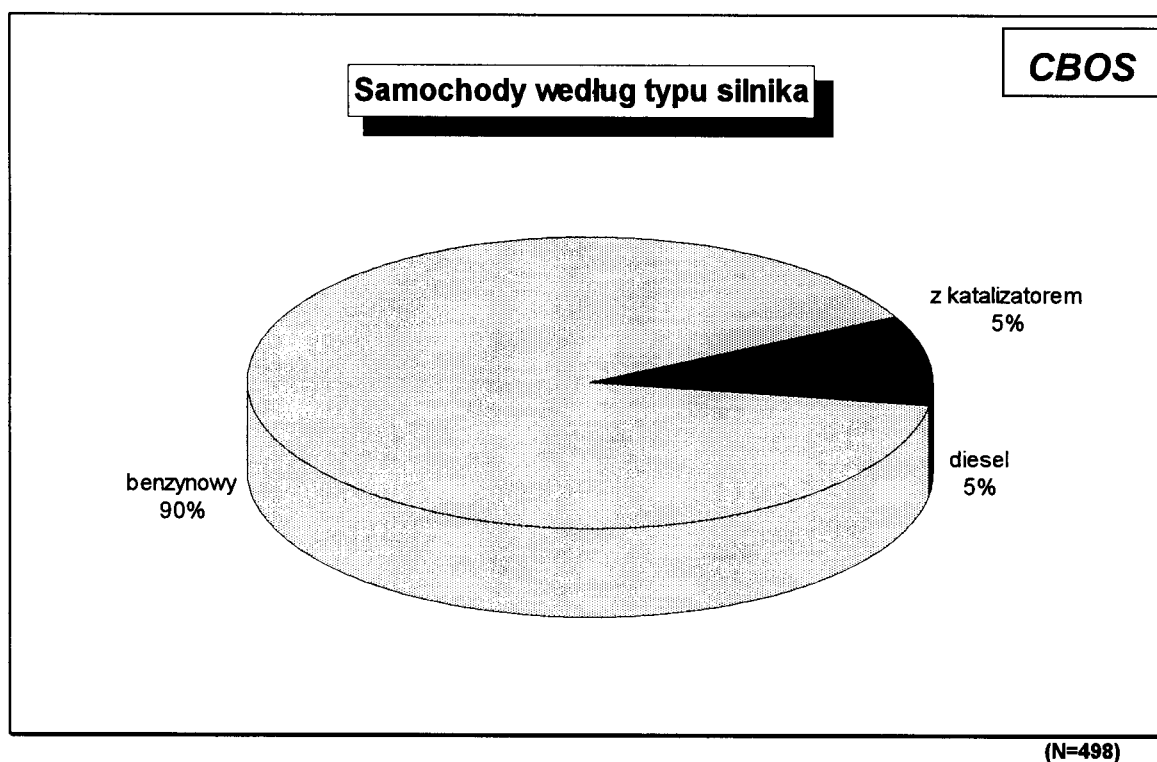
FSM, 126p	35%
FSO, 125p	13%
Polonez	12%
Skoda	8%
Ford	4%
Łada, Opel, Volkswagen	po 3%
Inne marki	19%

Najpopularniejszym samochodem jest mały fiat - auto tanie w eksploatacji, ale, w opinii ekspertów, stare konstrukcyjnie, nie zapewniające komfortu jazdy i bezpieczeństwa w razie wypadku. Następne w kolejności to FSO i Polonez. Z samochodów zagranicznych mocną pozycję zajmują nadal pojazdy z byłych krajów socjalistycznych (głównie Skody i Łady), natomiast z marek producentów zachodnich - auta od dawna popularne: Ford, Opel i Volkswagen.

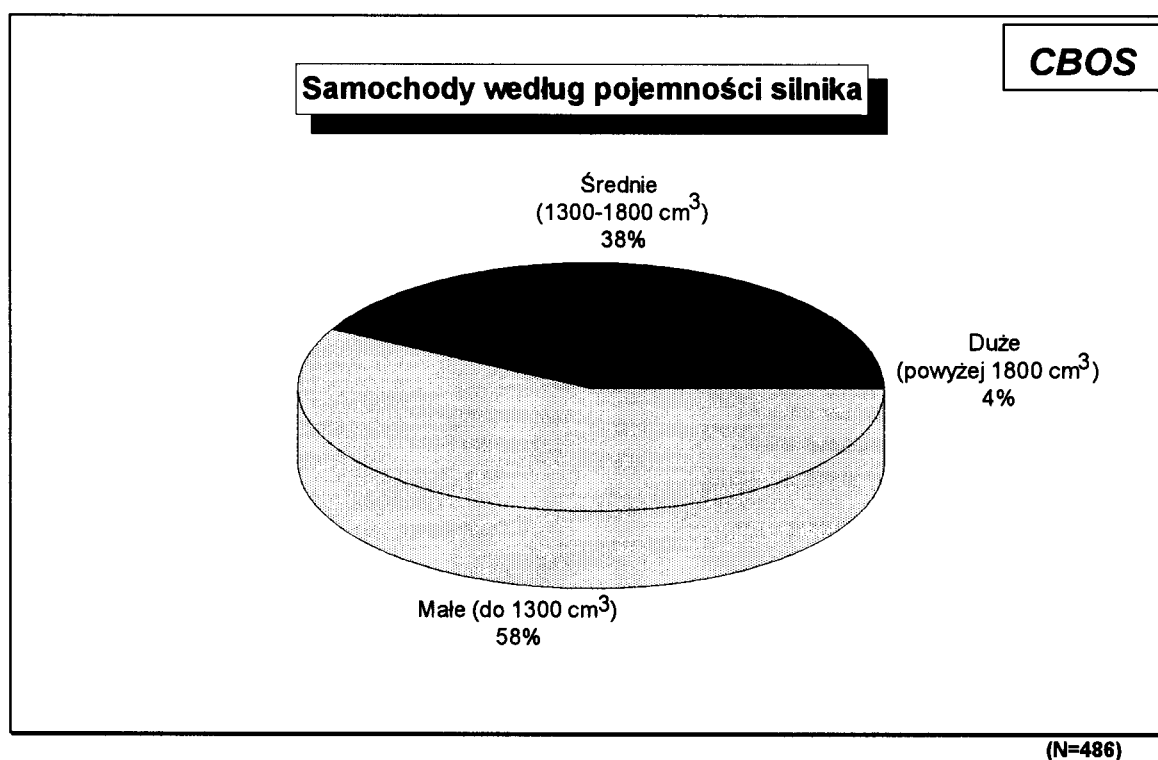
Dominują samochody z tradycyjnym silnikiem benzynowym bez katalizatora spalin. Jest ich 90% wśród samochodów posiadanych przez polskie rodziny.

Tylko 5% to samochody z katalizatorem spalin, jeżdżące na benzynie bezołowiowej. Jest więc jeszcze bardzo niewielu Polaków, którzy mają przyjemność poruszania się pojazdem przyjaznym dla środowiska. Jak można sądzić, stan ten wynika z braku proekologicznych przepisów i preferencji, zachęcających do wybierania pojazdów na benzynę bezołowiową. W Polsce sytuacja wygląda nadal inaczej niż w wielu innych krajach, w których nie produkuje się, nie sprowadza i nie rejestruje samochodów bez katalizatora, a cena bezołowiowej benzyny jest znacząco niższa od ceny benzyny tradycyjnej.

Z silnikiem diesla, na tańszy niż benzyna olej napędowy, jeździ zaledwie około 5% samochodów. Jest to spowodowane prawdopodobnie wyższą ich ceną, a przede wszystkim tym, że silniki diesla nie są seryjnie montowane w polskich samochodach.



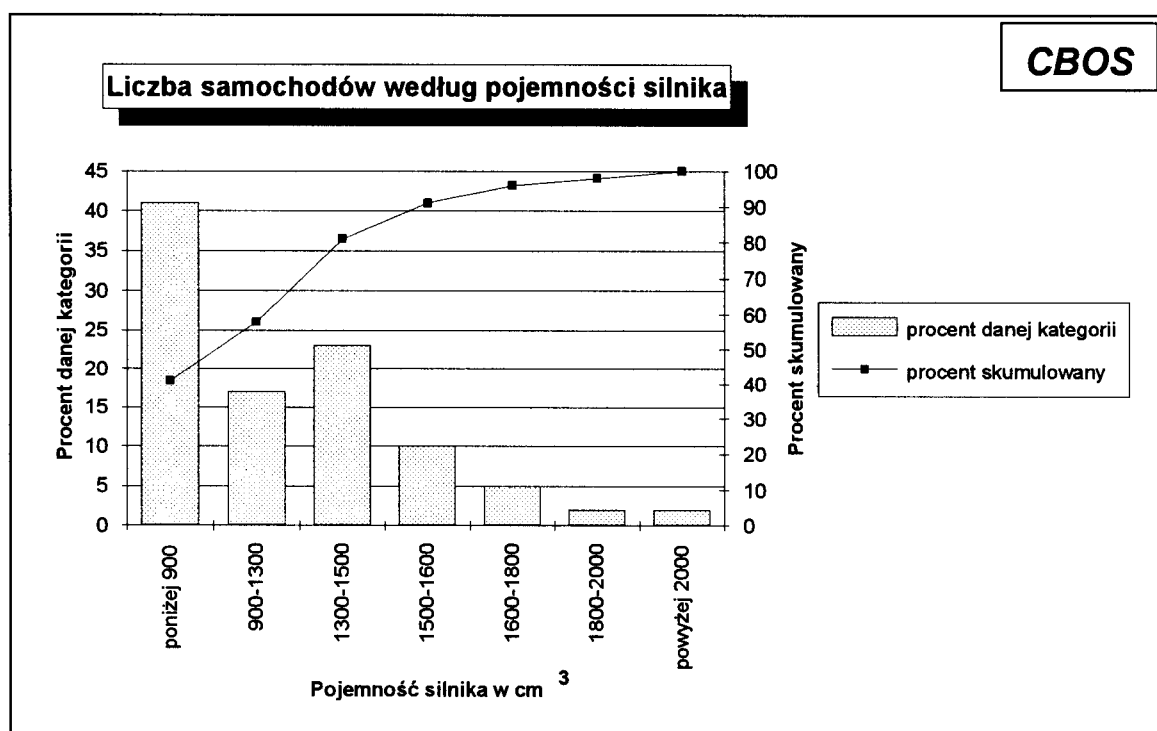
Polskie rodziny jeżdżą głównie małymi samochodami. Około 41% to pojazdy z silnikiem o pojemności poniżej 900 cm³, a dalsze 17% z silnikiem od 900 do 1300 cm³. Samochodów z silnikiem średniej wielkości (1300-1800 cm³) jest około 40%. Jedynie 4% to samochody z silnikami powyżej 1800 cm³. Są to zwykle pojazdy duże, dobrej klasy, lub sportowe wersje popularnych mniejszych modeli. Odpowiednio duża moc silnika jest uważana za ważny czynnik sprzyjający bezpieczeństwu jazdy - na przykład przy wyprzedzaniu czy unikaniu zagrożeń na drodze. Z tego punktu widzenia nasze pojazdy nie prezentują się najlepiej.



Orientacyjnie wyliczona średnia pojemność silnika samochodu polskiej rodziny wynosi 1150 cm³ i jest to znacznie mniejsza wartość niż dla krajów zachodnioeuropejskich (dla porównania: Szwecja 2012, Szwajcaria 1950, Niemcy 1776, Francja 1599, Włochy 1392, Portugalia 1282 - średnia zachodnioeuropejska 1632 cm³ - dane za "Gazetą Wyborczą" z 18.02.94).

Mała liczba samochodów z większymi silnikami jest prawdopodobnie wynikiem tego, że Polaków nie stać na większe, droższe modele. Dodatkowe obciążenie tych aut wysokimi cłami i podatkiem od luksusu często powoduje, że są one znacznie droższe dla klientów polskich niż np. dla Niemców czy Francuzów.

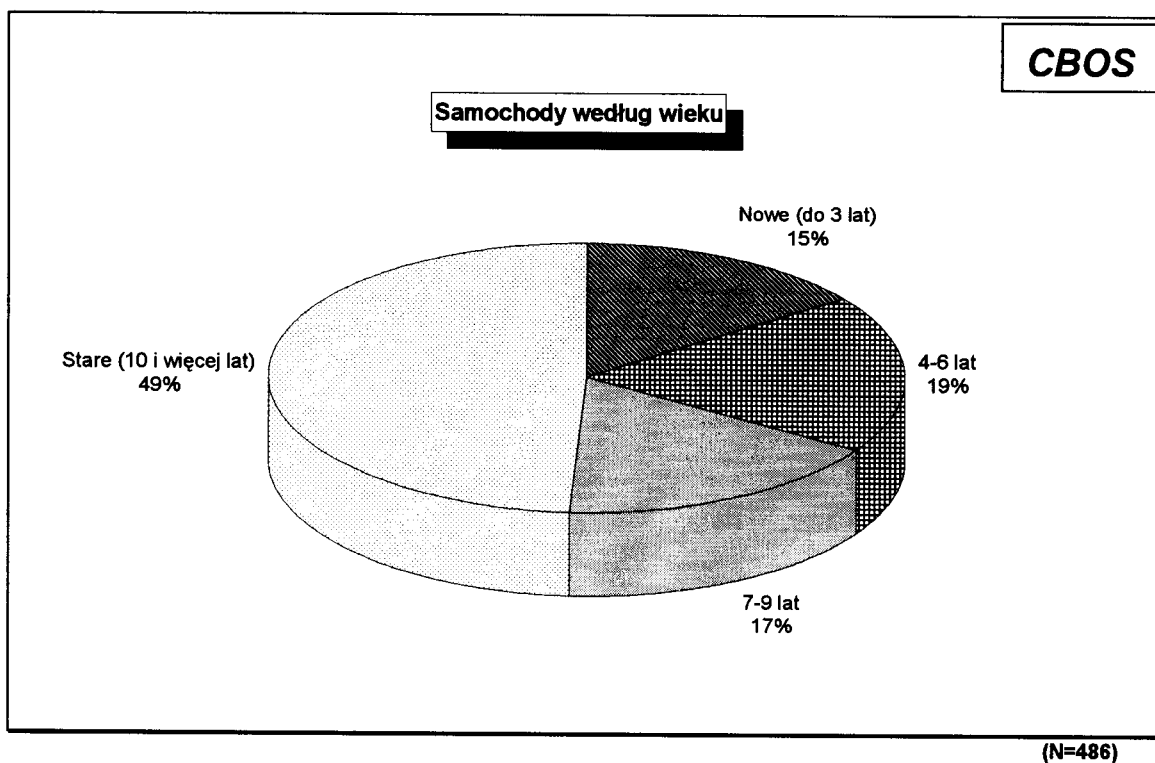
Na poniższym wykresie przedstawiono procenty dla poszczególnych kategorii pojemności silnika oraz łączną liczbę samochodów do określonej wartości pojemności silnika (procent skumulowany).



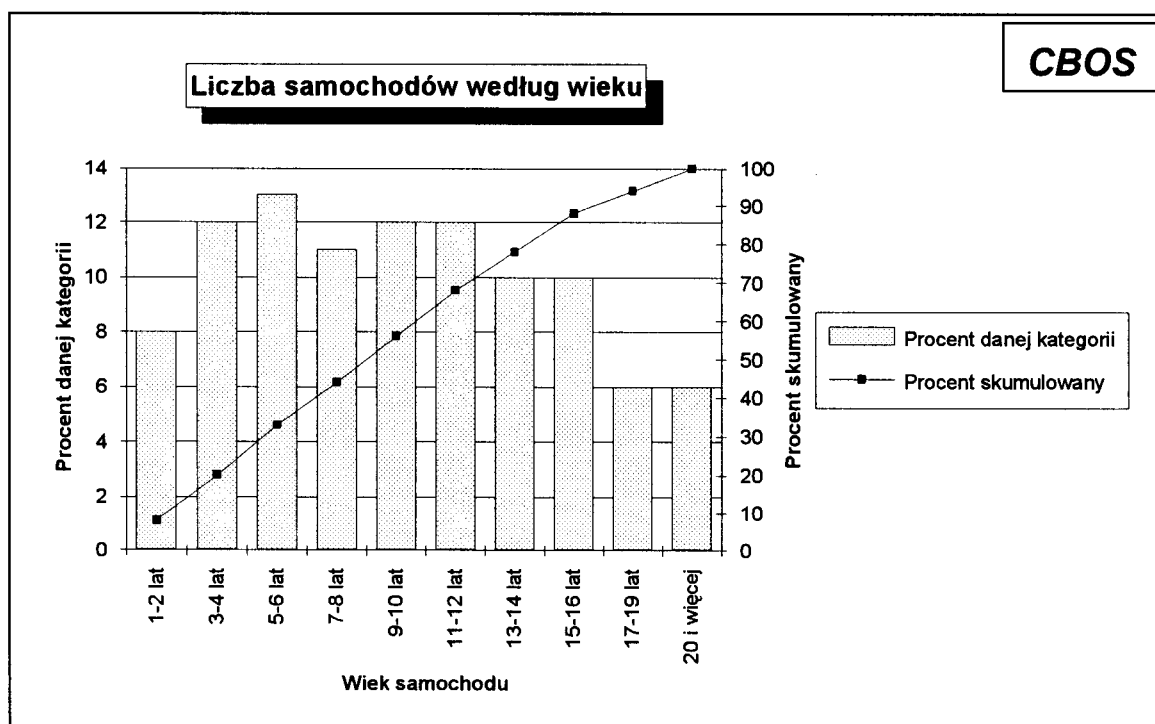
(N=486)

Na podstawie pojemności silnika wyznaczana jest stawka tzw. podatku drogowego. Jak wynika z powyższego wykresu, najwyższe składki obejmują bardzo niewielką liczbę użytkowników samochodów.

Jeździmy głównie starymi samochodami. Połowa z nich ma 10 lat lub więcej. Średni wiek samochodu wynosi około 10 lat (średnia 9.82) i to zarówno dla samochodów produkcji krajowej (średnia 9.58) jak i zagranicznej (średnia 10.21). Jest to zły prognostyk dla bezpieczeństwa na naszych drogach. Stare samochody są częściej niesprawne i powodują większe zagrożenie dla ruchu. Nie odpowiadają one także nowym normom dotyczącym zabezpieczeń dla pasażerów i przepisów ochrony środowiska.



Bardziej szczegółowe dane zawiera poniższy wykres, na którym przedstawiono procent samochodów w wyróżnionych kategoriach wieku oraz łączny procent samochodów do określonego wieku (procent skumulowany).



(N=486)

Procentowy rozkład w wyróżnionych (dwuletnich) okresach wieku samochodu jest stosunkowo równomierny w zakresie 3-16 lat. Liczba samochodów starszych niż 16 lat spada w kolejnych dwuletnich przedziałach wieku. Jest to prawdopodobnie wiek, w którym samochody "rozsypują się" i zostają częściej wycofywane z eksploatacji. Niemniej jednak jeszcze 6% to samochody w wieku 20 lat i więcej.

Dane dotyczące samochodów w polskich gospodarstwach domowych nie są zbyt optymistyczne. Pomimo stałego wzrostu ich liczby, większość rodzin nadal nie ma samochodu. Jeździmy głównie pojazdami starymi konstrukcyjnie (polskimi) i wiekowo (średnio 10-letnimi). Nie mają one katalizatorów spalin i przez to bardziej zanieczyszczają środowisko. Dominują samochody małe, z małymi silnikami - na ogół spalające mniej benzyny od dużych pojazdów, ale za to mniej bezpieczne dla pasażerów.

Współwystępowanie tylu niekorzystnych charakterystyk świadczy o wciąż dużym niedorozwoju, jeśli nie o zacofaniu polskiej motoryzacji.



A N E K S

PODZIAŁ NA REGIONY W BADANIACH CBOS

1. Region północny:

09 woj. elbląskie
10 woj. gdańskie
17 woj. koszalińskie
26 woj. olsztyńskie
39 woj. śląskie
41 woj. szczecińskie

2. Region zachodni:

11 woj. gorzowskie
12 woj. jeleniogórskie
20 woj. legnickie
45 woj. wałbrzyskie
47 woj. wrocławskie
49 woj. zielonogórskie

3. Region środkowozachodni:

05 woj. bydgoskie
13 woj. kaliskie
16 woj. konińskie
21 woj. leszczyńskie
29 woj. pilskie
32 woj. poznańskie
44 woj. toruńskie
46 woj. wrocławskie

4. Region środkowy:

01 woj. warszawskie
07 woj. ciechanowskie
24 woj. łódzkie
30 woj. piotrkowskie
31 woj. płockie
34 woj. radomskie
37 woj. sieradzkie
38 woj. skierniewickie

5. Region wschodni:

02 woj. bielsko-podlaskie
03 woj. białostockie
06 woj. chełmskie
22 woj. lubelskie
23 woj. łomżyńskie
28 woj. ostrołęckie
36 woj. siedleckie
40 woj. suwalskie
48 woj. zamojskie

6. Region południowo-wschodni:

15 woj. kieleckie
18 woj. krakowskie
19 woj. krośnieńskie
25 woj. nowosądeckie
33 woj. przemyskie
35 woj. rzeszowskie
42 woj. tarnobrzeskie
43 woj. tarnowskie

7. Region południowo-zachodni:

04 woj. bielskie
08 woj. częstochowskie
14 woj. katowickie
27 woj. opolskie

Czy posiada(ją) Pan(i)/Państwo w swym gospodarstwie
domowym samochód osobowy? (%)

	Tak	Nie	Liczba osób
Ogółem	40	60	1161
Płeć			
Mężczyźni	42	58	509
Kobiety	39	61	652
Wiek			
do 24 lat	43	57	102
25-34	52	48	182
35-44	51	49	299
45-54	50	50	172
55-64	29	71	176
65 lat i więcej	16	84	229
Miejsce zamieszkania			
Wieś	37	63	459
Miasto do 20 tys.	41	59	134
od 21 do 100 tys.	45	55	247
101-500 tys.	40	60	181
501 tys.i więcej mieszk.	40	60	139
Region			
Północny	36	64	151
Zachodni	41	59	121
Środkowozachodni	51	49	180
Środkowy	31	69	211
Wschodni	32	68	129
Południowo-wschodni	46	54	183
Południowo-zachodni	42	58	186
Wykształcenie			
Podstawowe	23	77	473
Zasadnicze zawodowe	43	57	296
Średnie	54	46	296
Wyższe	71	29	95
Grupa społ.-zaw. pracujący			
Kadra kier., inteligencja	73	27	74
Prac.umysł.niż.szczebła	68	32	92
Pracownicy fiz.- umysł.	66	34	53
Robotnicy wykwalifikowani	37	63	97
Robotnicy niewykwalifik.	31	69	55
Rolnicy	52	48	99
Prywatni przedsiębiorcy	68	32	41
Bierni zawodowo			
Renciści i emeryci	22	78	422
Uczniowie i studenci	64	36	28
Bezrobotni	28	72	109
Gospodynie domowe i inni	48	52	88
Dochody na jedną osobę			
Poniżej 750 tys.zł	34	66	222
750 tys. - 1249 tys.	41	59	300
1250 tys. - 1749 tys.	36	64	249
1750 tys. - 2249 tys.	40	60	182
2250 tys. i powyżej	50	50	196
Ocena własnych war. mater.			
Złe	33	67	609
Średnie	42	58	416
Dobre	66	34	136
Zainteresowanie polityką			
Duże	52	48	113
Średnie	47	53	470
Małe lub żadne	33	67	578
Udział w prakt. religijnych			
Kilka razy w tygodniu	35	65	49
Raz w tygodniu	43	57	683
Kilka razy w roku	37	63	306
W ogóle nie uczestniczy	36	64	121
Poglądy polityczne			
Lewica	44	56	250
Centrum	42	58	341
Prawica	45	55	245
Trudno powiedzieć	31	69	325