

Wymiar przestrzenny (r)ewolucji na rynku samochodowym w Polsce

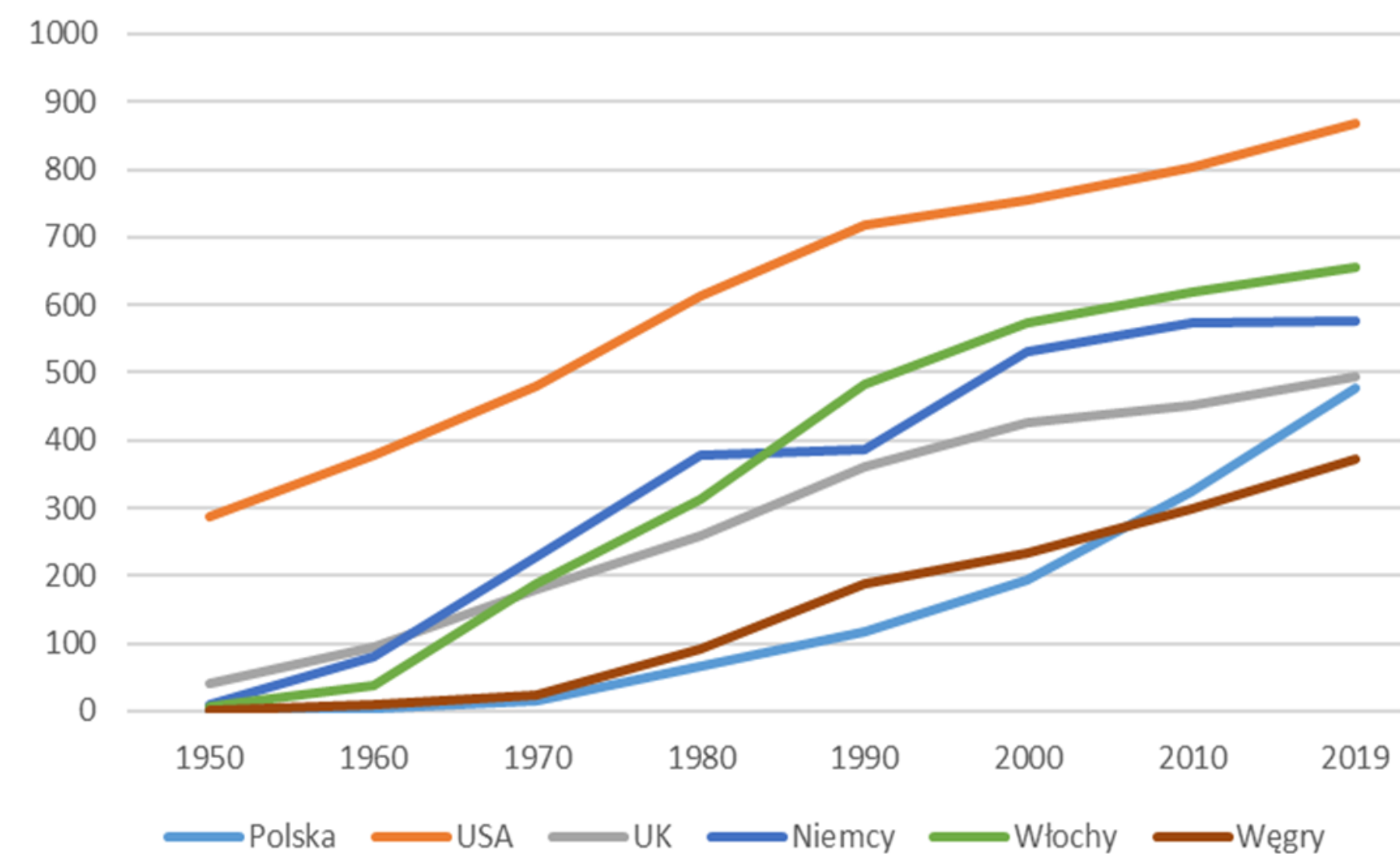
moto.abresolutions.com

www.moto.amu.edu.pl

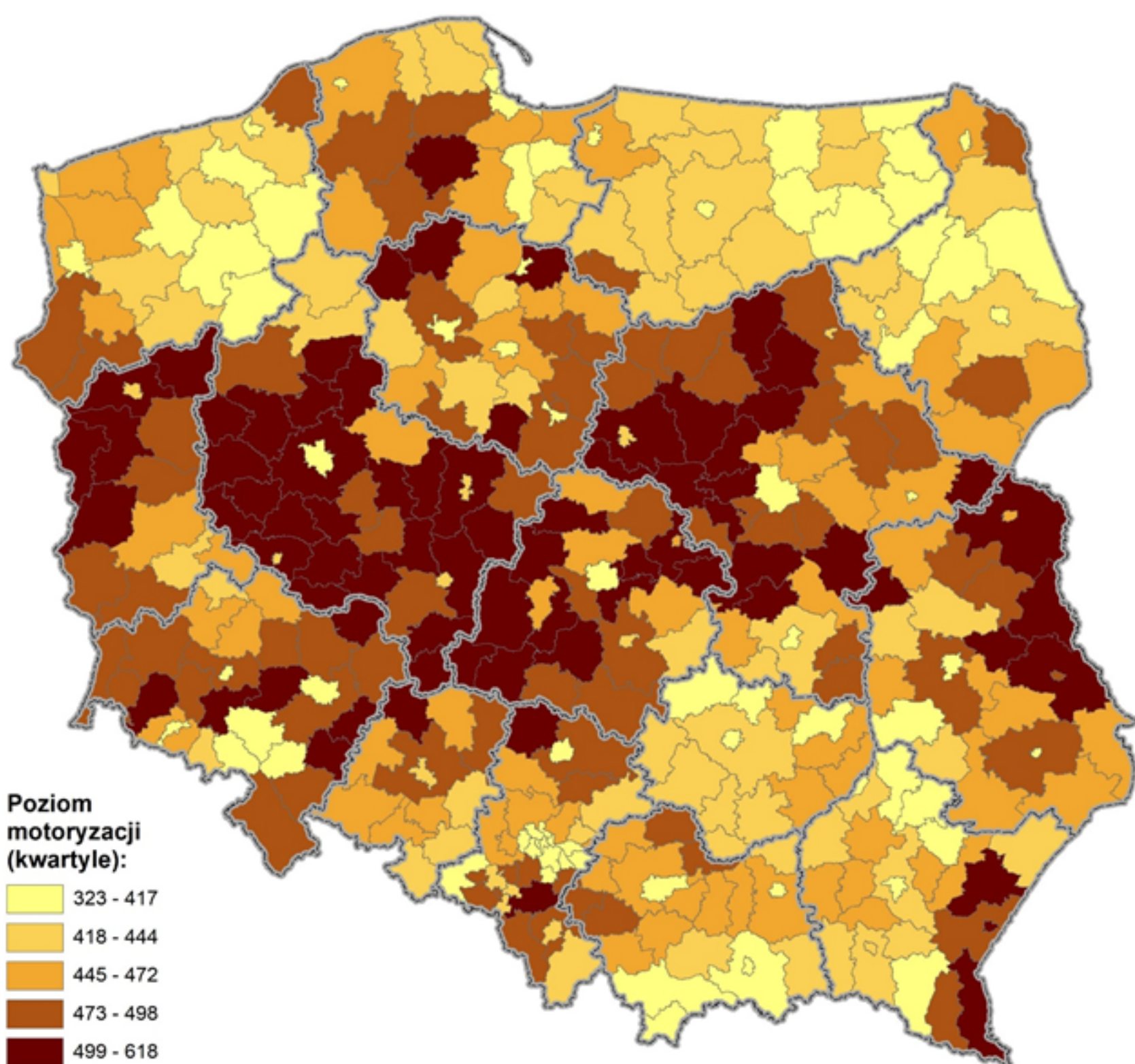
Najważniejsze wyniki badań

1. Polska jest unikatowym "laboratorium rewolucji" motoryzacyjnej na przełomie XX i XXI wieku. Zmiany zachodzące na rynku samochodów osobowych w Polsce po 1990 r. miały charakter bardziej skokowy (rewolucyjny) niż ewolucyjny. Proces ten przypominał, choć z dużym opóźnieniem czasowym, tzw. pierwszą rewolucję motoryzacyjną w krajach wysoko rozwiniętych, a jego konsekwencją był szybki wzrost poziomu motoryzacji i użytkowania samochodów osobowych.

Zmiany poziomu motoryzacji w Polsce i wybranych państwach (liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców)

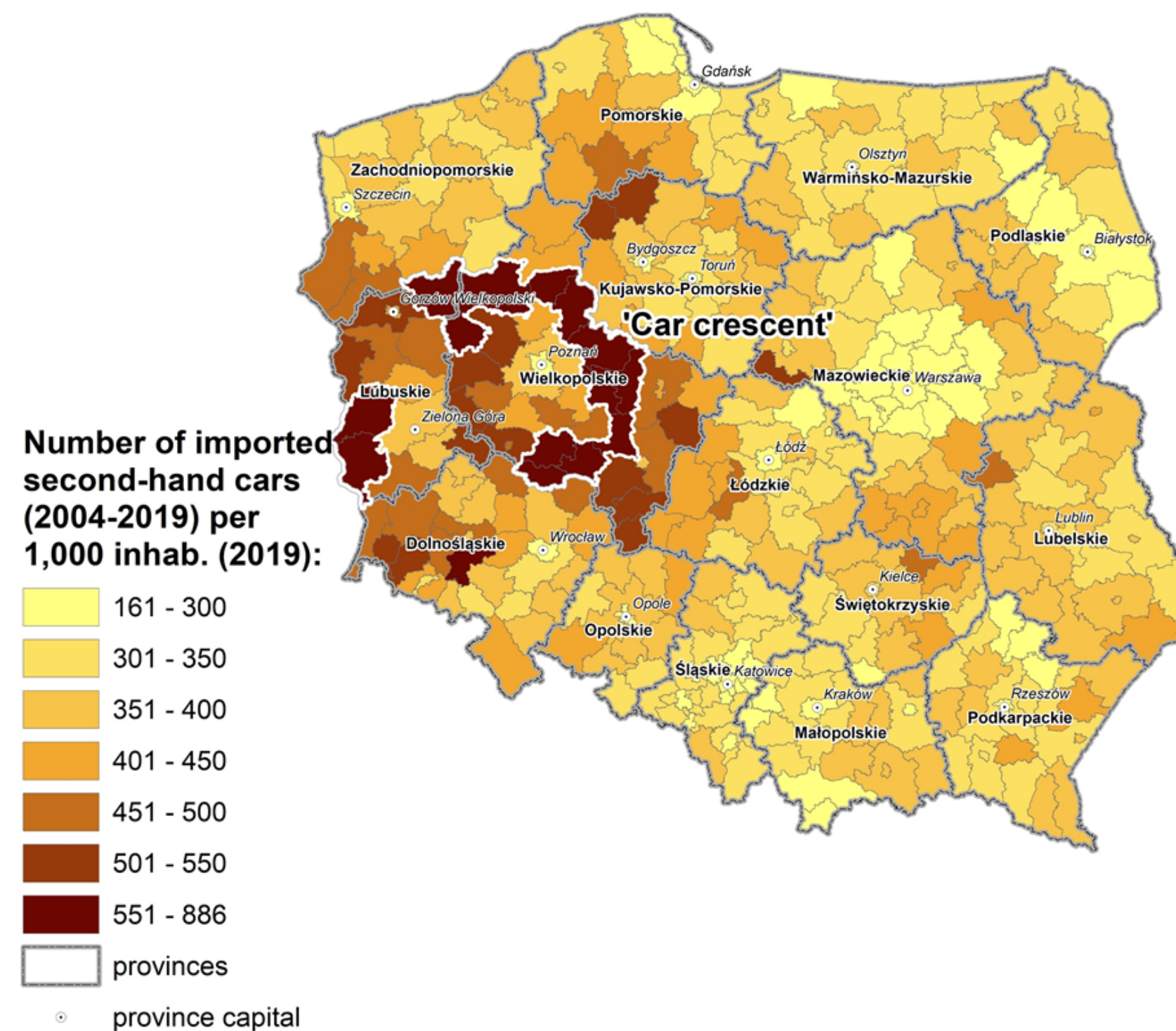


Poziom motoryzacji w Polsce w 2019 r. (liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców)



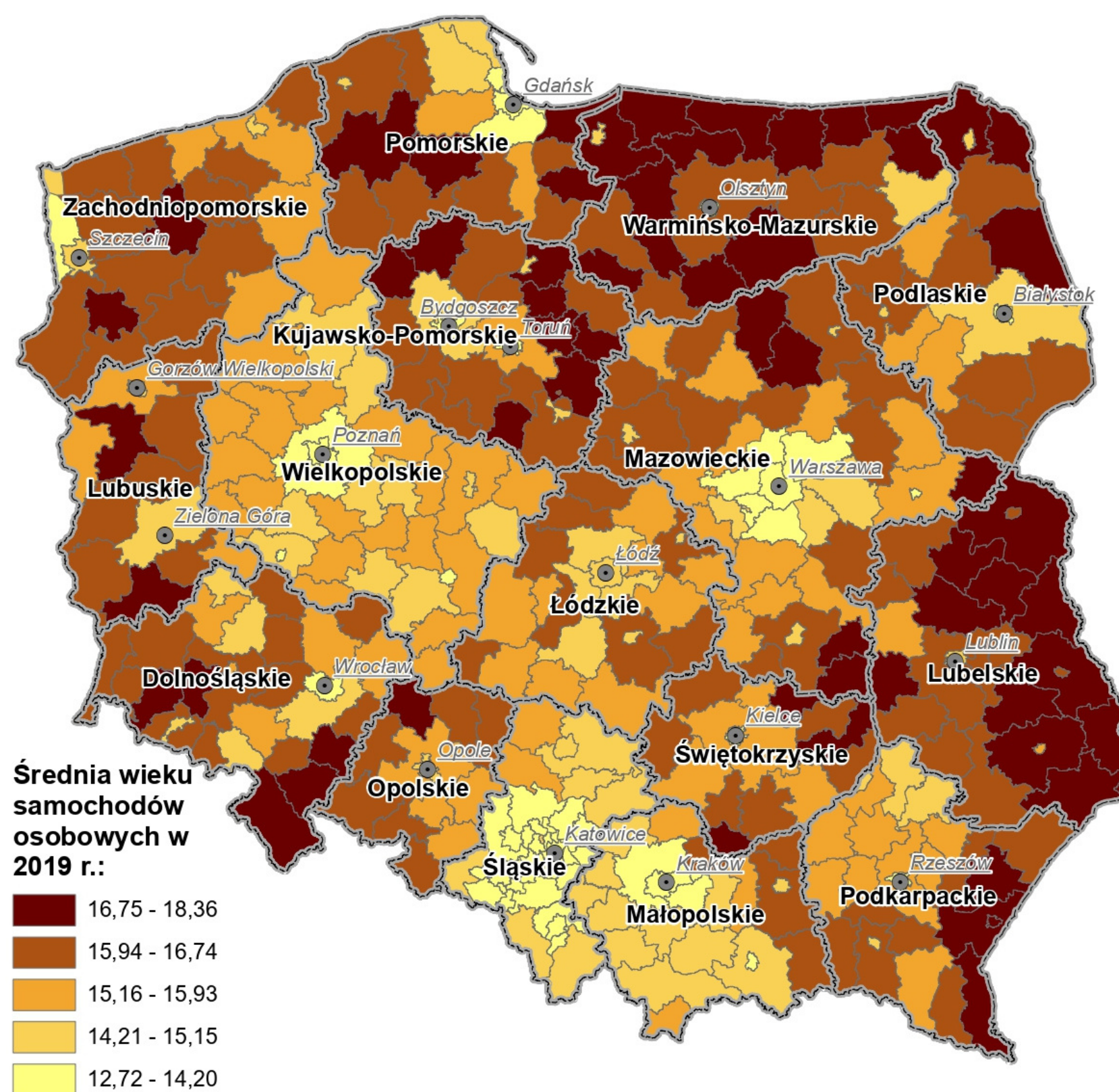
3. Najważniejszym 'motorem' wzrostu poziomu motoryzacji w okresie postsocjalistycznej transformacji był import samochodów używanych. Polska stała się liderem w skali światowej. Import ten przyczynił się także do wzrostu przedsiębiorczości lokalnej, przede wszystkim w północnej i wschodniej części województwa wielkopolskiego.

Import używanych samochodów w Polsce w latach 2004-2019 (liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców)



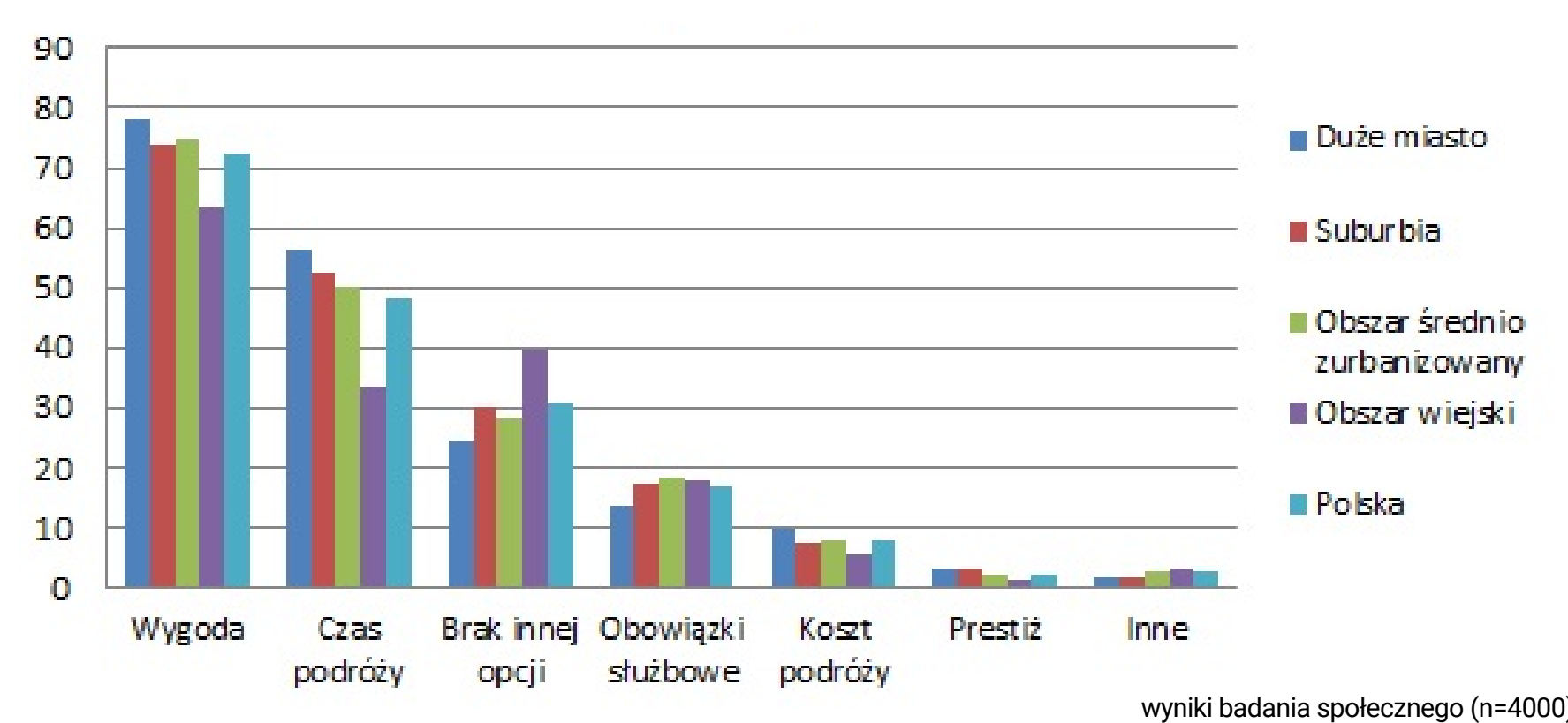
4. Geografia rynku samochodów osobowych wykazuje związek z takimi cechami przestrzeni społeczno-ekonomicznej jak: poziom życia ludności, peryferyzacja gospodarcza i wykluczenie transportowe oraz stopień zaawansowania procesów suburbanizacji.

Średni wiek samochodów osobowych w Polsce w 2019 r.



5. Motywacja korzystania z samochodu jako środka transportu różni się w zależności od typu funkcjonalnego obszaru.

Powody korzystania z samochodu jako środka transportu



6. Rzeczywista liczba samochodów osobowych jeżdżących po polskich drogach jest o ponad 25% niższa, niż wynika to z danych podawanych przez GUS i Komisję Europejską.

O projekcie

Głównym celem naukowym projektu jest analiza zmian na rynku samochodowym w ujęciu przestrzennym, które zachodzą w Polsce od roku 1990 (tj. od początku transformacji systemowej) w efekcie oddziaływania czynników globalnych, krajowych, regionalnych i lokalnych.

Projekt opiera się z jednej strony na solidnych podstawach teoretycznych (osadzonych w literaturze międzynarodowej), a z drugiej strony na wynikach badań empirycznych, które obejmowały m.in. opracowanie bazy danych o ponad 35 milionach pojazdów (8 miliardów komórek informacyjnych) oraz wywiady kwestionariuszowe przeprowadzone na próbie 4000 respondentów – kierowców w różnych typach obszarów.

Nowatorstwo projektu wyraża się w przyjęciu geograficznej perspektywy analizy przemian, która odnosi się do dwóch skal przestrzennych:

- a) Polska na tle innych państw;
- b) zróżnicowanie regionalne rynku wewnątrz kraju.

Zespół projektowy



(od lewej)

- Dr inż. Wojciech Dyba
- Dr Wojciech Kisiało
- Prof. dr hab. Tadeusz Strykiewicz (kierownik projektu)
- Dr Bartłomiej Kolsut (koordynator prac zespołu)
- Dr hab. Robert Kudlak, prof. UAM
- Inż. Bartosz Doszczeczko

- † Dr Jędrzej Gadziński
- † Dr inż. Bartosz Wojtyra

Najważniejsze publikacje

