



Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej  
Zakład Geografii Ekonomicznej

### Zespół autorski:

Jakub Domagalski  
Bartosz Doszczeczko  
Wojciech Dyba  
Bartłomiej Kołsut  
Robert Kudłak  
Michał Męczyński  
Bartosz Stępiński  
Tadeusz Stryjakiewicz

Współpraca w przygotowaniu treści publikacji:

Aleksander Bejma, Adrian Fojud, Wojciech Kisiąła, Przemysław Królak, Radosław Kulupa,  
Joachim Łyskawka, Leonard Osiadło, Kamil Pajewski, Bartosz Pluciński

Recenzent: Tomasz Komornicki

Korekta językowa: Marta Sałapata-Doskocz

Skład graficzny i projekt okładki: Grawika Kamil Sakowski

Copyright © by authors 2024

ISBN 978-83-7986-501-7

Bogucki Wydawnictwo Naukowe  
ul. Górna Wilda 90, 61-576 Poznań  
biuro@bogucki.com.pl | www.bogucki.com.pl

Publikacja wydana pod patronatem:



## SPIS TREŚCI

4 | Wprowadzenie

### Część I. Rynek samochodów osobowych w Polsce i jego przemiany

- 10 **Ułomności statystyki motoryzacji**  
– czy liczby mogą kłamać?
- 40 **Poziom motoryzacji,**  
czyli ile samochodów jeździ  
po polskich drogach?
- 54 **Rynek nowych samochodów osobowych**
- 72 **Import samochodów używanych**  
– Polska globalnym liderem
- 100 **Od diesli po auta hybrydowe i elektryczne,**  
czyli jakie paliwa napędzają  
samochody w Polsce?
- 112 **Trochę futurologii:**  
jaka przyszłość czeka  
samochody osobowe?

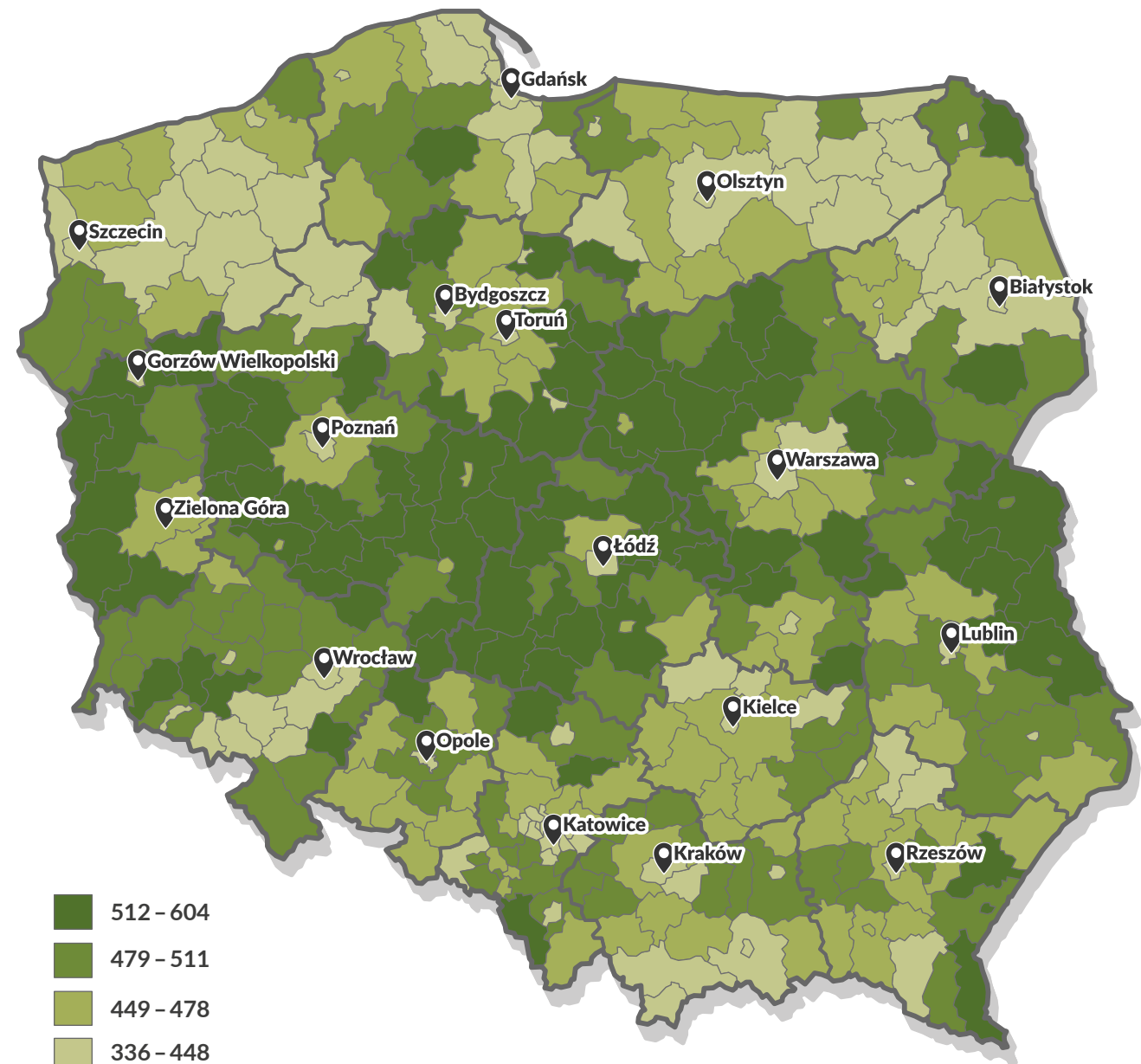
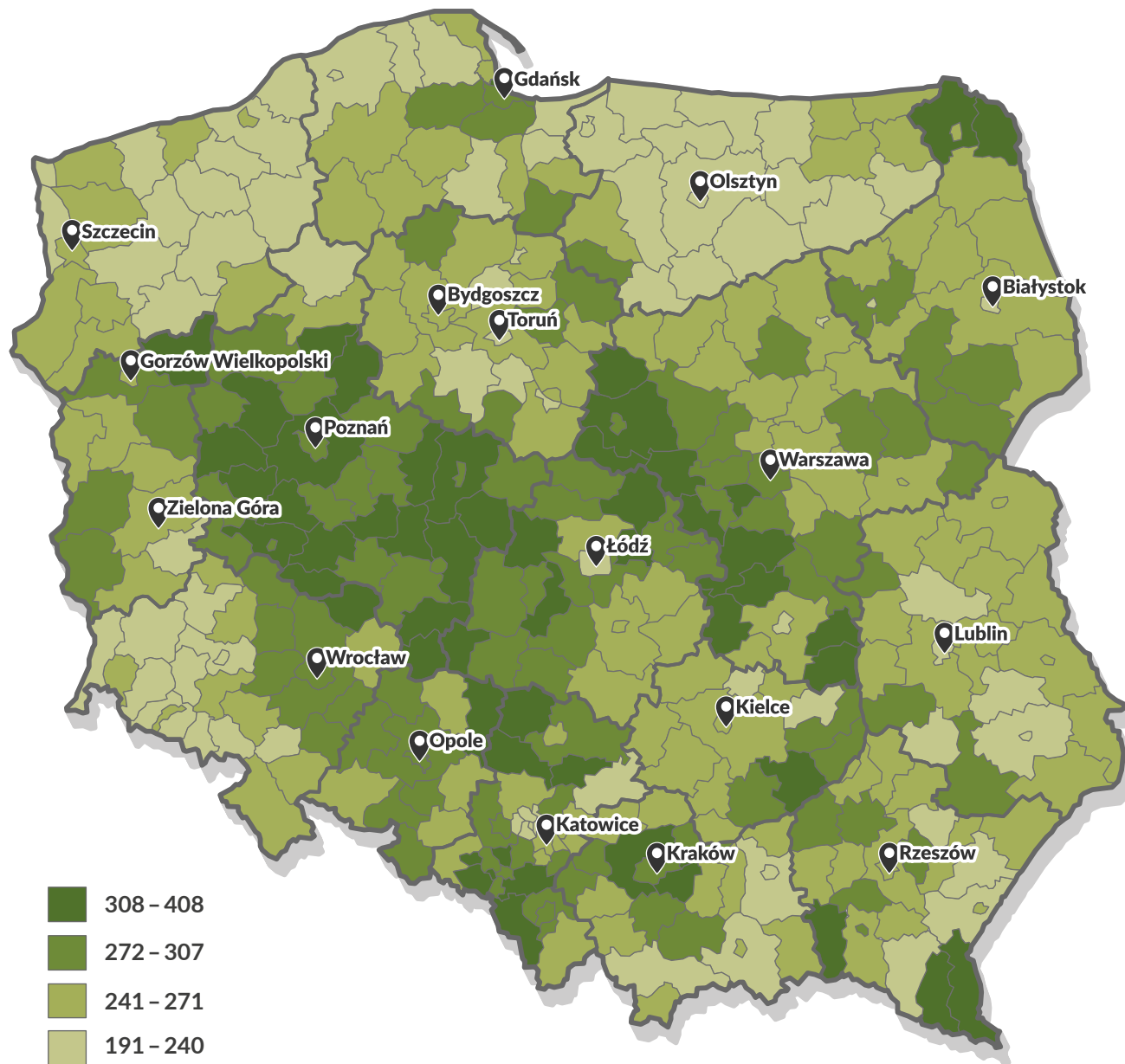
### Część II. Geografia marek samochodów osobowych w Polsce

- Marki niemieckie**  
130 Volkswagen  
144 Opel  
154 Audi  
166 BMW  
176 Mercedes-Benz
- Marki francuskie i włoskie**  
188 Renault  
198 Fiat  
210 Peugeot  
220 Citroën  
232 Alfa Romeo
- Inne marki europejskie**  
244 Škoda  
256 SEAT  
266 Volvo  
278 Dacia
- Marki azjatyckie**  
290 Toyota  
300 Hyundai  
310 Nissan  
322 Kia  
332 Honda  
344 Mazda  
354 Suzuki  
366 Mitsubishi  
376 Daewoo
- Marki amerykańskie**  
390 Ford  
402 Chevrolet  
414 Jeep  
424 Chrysler

436 **Bibliografia i źródła informacji**  
441 **Źródła i autorzy fotografii oraz grafik**

**Poziom motoryzacji w Polsce według powiatów w 2004 r.**  
(liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców)

**Poziom motoryzacji w Polsce według powiatów w 2021 r.**  
(liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców)



- 308 - 408
- 272 - 307
- 241 - 271
- 191 - 240

- stolice województw
- granice powiatów
- granice województw

1. sierpecki	408
2. m. Sopot	364
3. grójecki	362
4. pleszewski	358
5. myszkowski	344
6. plocki	343
7. żyrardowski	343
8. gostyński	340
9. leszczyński	339
10. rawicki	338

**Powiaty z najwyższym poziomem motoryzacji w 2004 r.**

- 512 - 604
- 479 - 511
- 449 - 478
- 336 - 448

- stolice województw
- granice powiatów
- granice województw

1. m. Przemyśl	604
2. wieruszowski	582
3. ostrzeszowski	579
4. słupecki	579
5. nowotomyski	579
6. łosicki	569
7. chełmski	567
8. makowski	566
9. wolsztyński	565
10. grodzki (wielkopolskie)	564

**Powiaty z najwyższym poziomem motoryzacji w 2021 r.**



## Import z Belgii w 2021 r.



Liczba samochodów importowanych w 2021 r.: **54 tys.**



Udział w ogólnej liczbie samochodów importowanych w 2021 r.: **6,3%**



Średni wiek samochodów importowanych w 2021 r.: **11,1 roku**

Z Belgii sprowadzono w 2021 r. ok. 54 tys. samochodów używanych, co stanowiło 6,3% całego importu do Polski w tym roku. Belgia przez wiele lat była trzecim najczęściej wybieranym przez Polaków motoryzacyjnym rynkiem wtórnym. Przeciętny wiek aut pochodzących z tego kraju (ok. 11,1 roku) był o mniej więcej 1,5 roku niższy od średniej dla wszystkich państw (12,6). Wśród pięciu najpopularniejszych marek są trzy niemieckie: Opel (10%), Audi (10%) i BMW (7%). Oprócz nich ważną rolę w imporcie z Belgii odgrywa również Ford (7%) i – co ciekawe – Volvo (7%). Szwedzka marka jest dopiero na 19. miejscu w rankingu popularności w Polsce, ale w Belgii jej auta występują dość często w związku z tym, że w Gent mieści się jedyna

poza Szwecją fabryka Volvo. Wśród najpopularniejszych modeli sprowadzanych z Belgii zdecydowanym liderem było w 2021 r. Audi A4 (ok. 2,4 tys.), które wyprzedziło Oplę Astrę (1,4 tys.) i BMW serii 3 (1,3 tys.). Struktura przestrzenna importu aut używanych z Belgii pokazuje wyraźną dominację trzech obszarów, położonych w okolicach Siemiatycz (woj. podlaskie), Płocka i Gostynina (woj. mazowieckie) oraz Zamościa (woj. lubelskie). Szczególnie duża koncentracja tych aut (ok. 37% samochodów importowanych pochodzi z Belgii) występuje w powiecie siemiatyckim, który jest znany z dużej emigracji zarobkowej do Brukseli i innych belgijskich miast.

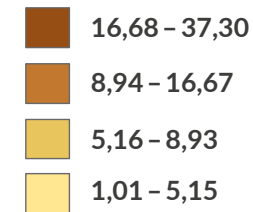
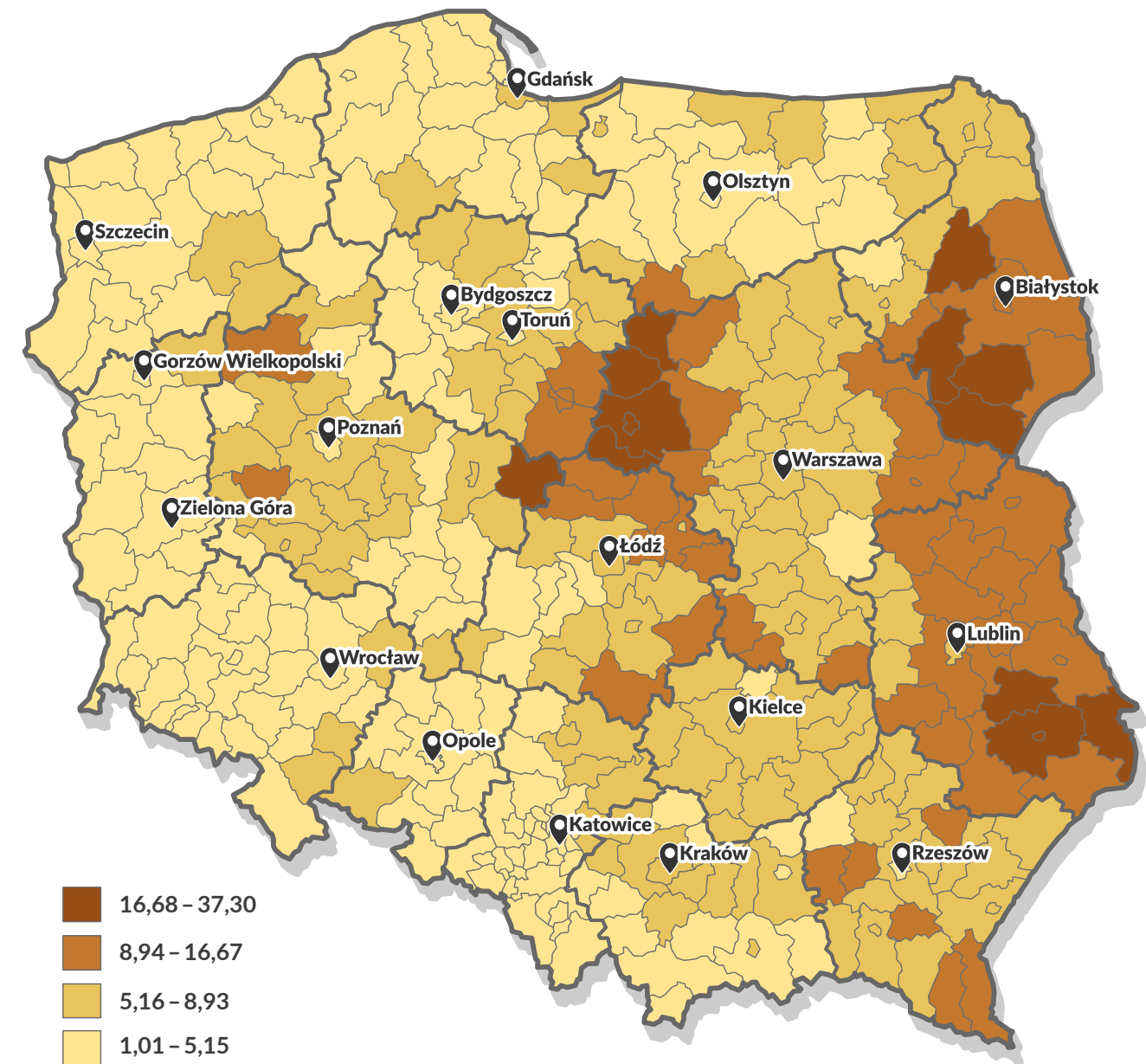


Fot. 15. Bruksela jest jednym z najbardziej zmotoryzowanych belgijskich miast. W parku samochodowym tego państwa istotną rolę odgrywają niemieckie marki premium (BMW, Mercedes i Audi), w mniejszym stopniu także francuskie (Renault, Peugeot i Citroën) oraz szwedzkie Volvo. Z kolei w imporcie aut z tego kraju do Polski w 2021 r. dominowały takie modele, jak: Audi A4, Opel Astra i Kia Sportage.

**Najpopularniejsze marki samochodów**  
(udział % w liczbie wszystkich aut importowanych z Belgii w 2021 r.)

1. Opel	10
2. Audi	10
3. Ford	9
4. BMW	7
5. Volvo	7

## Udział samochodów używanych importowanych z Belgii w ogólnej liczbie importowanych samochodów używanych w 2021 r. (w %)



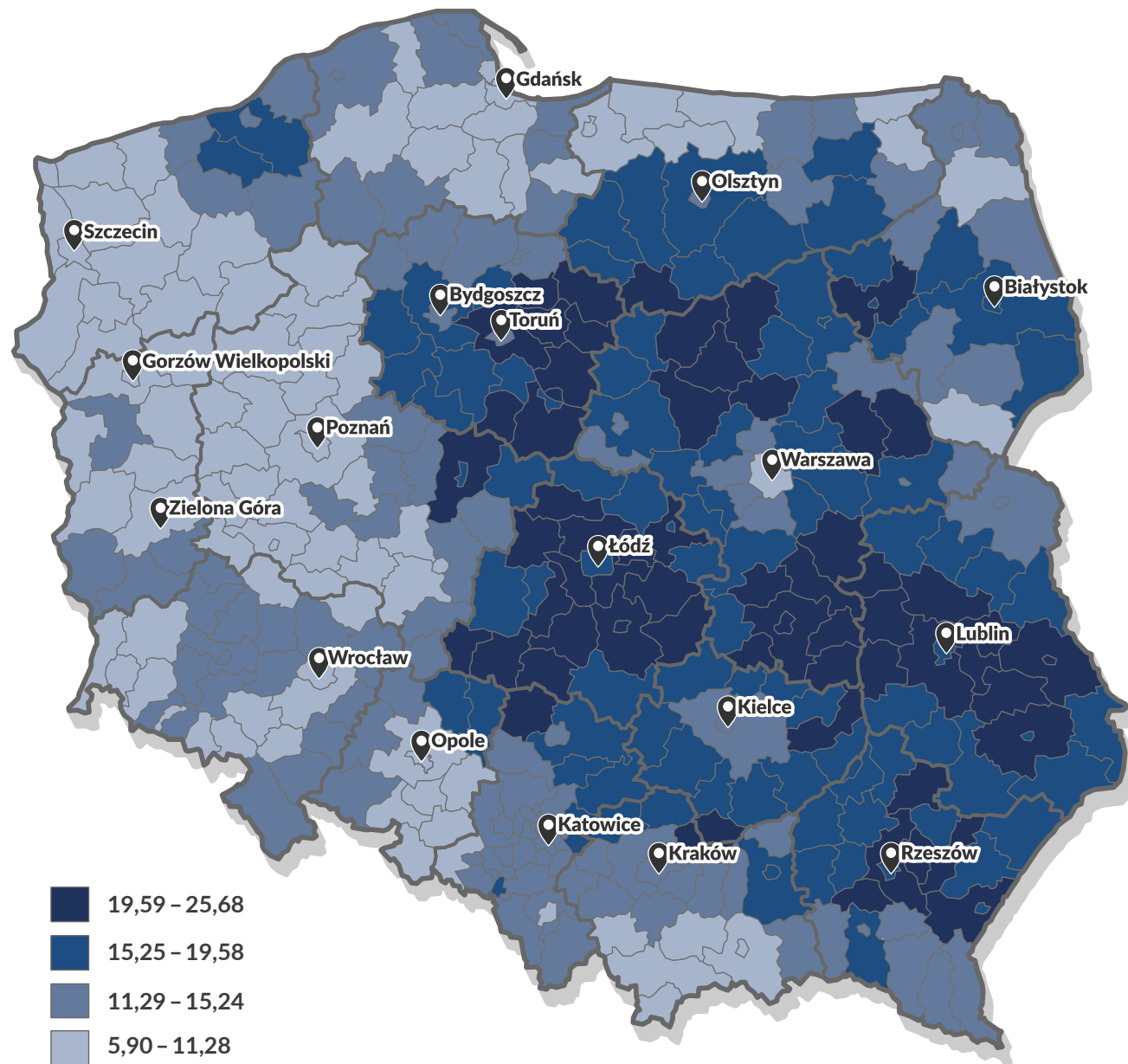
- stolice województw
- granice powiatów
- granice województw

**Powiaty z największym udziałem (w %)**

1. siemiatycki	37,30
2. gostyniński	32,93
3. m. Płock	23,21
4. m. Zamość	22,88
5. bielski (podlaskie)	22,33
6. moniecki	20,62
7. zamojski	20,54
8. żuromiński	20,50
9. płocki	20,19
10. kolski	20,06



### Udział samochodów napędzanych LPG w ogólnej liczbie samochodów osobowych w 2021 r. według powiatów (w %)



- 19,59 - 25,68
- 15,25 - 19,58
- 11,29 - 15,24
- 5,90 - 11,28
- stolice województw
- granice powiatów
- granice województw

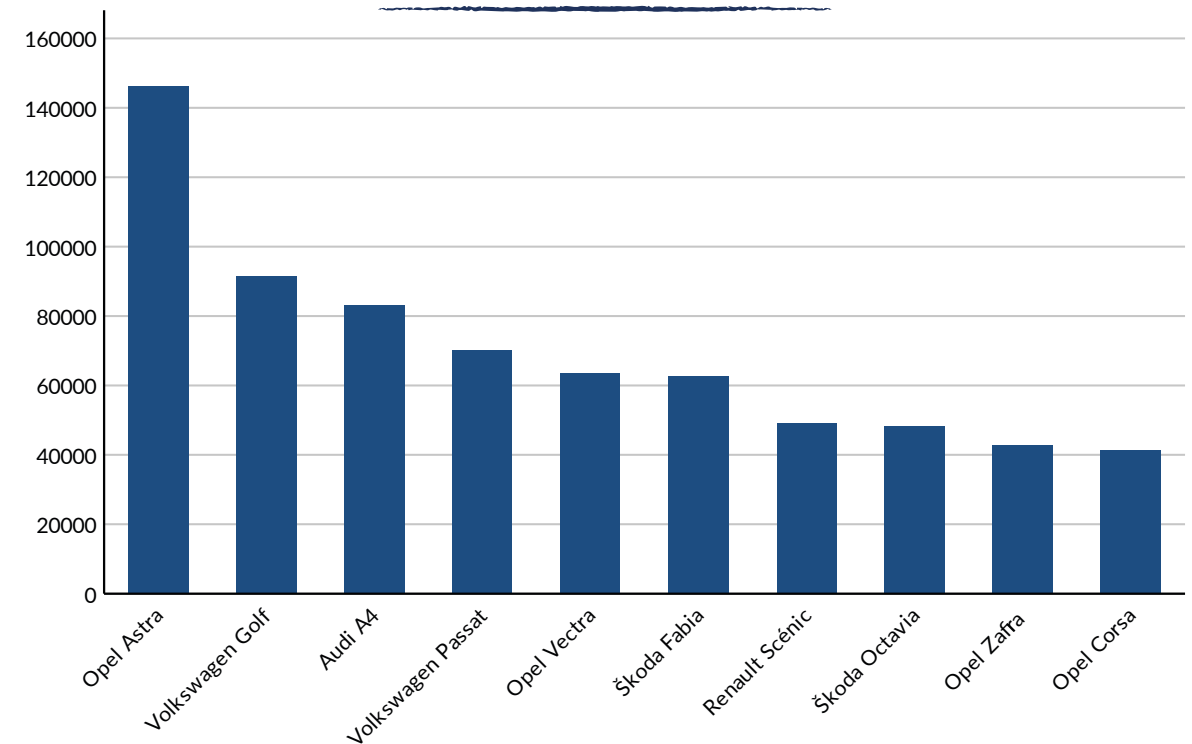
1. lubartowski	25,68
2. piotrkowski	25,29
3. garwoliński	25,04
4. zwoleński	25,04
5. łęczyński	24,52
6. lipski	24,24
7. pączęcański	24,19
8. radomski	23,89
9. radziejowski	23,88
10. krasnostawski	23,26

**Powiaty z największym udziałem w 2021 r. (w %)**

Powiaty z największym udziałem aut zasilanych LPG znajdują się we wschodniej i centralnej części kraju. W zakresie wykorzystania tego paliwa zarysowuje się wyraźny podział wschód-zachód, który odzwierciedla zróżnicowanie poziomu rozwoju ekonomicznego Polski. W czterech powiatach: lubartowskim, piotrkowskim, garwolińskim i zwoleńskim udział samochodów z instalacją LPG wynosi ponad 25%. Dla wielu kierowców zakup instalacji

LPG jest optymalny i szybko się amortyzuje, co więcej, paliwo to uznawane jest też za mniej szkodliwe dla środowiska w porównaniu do innych konwencjonalnych źródeł napędu. Co prawda samochody z silnikami napędzanymi LPG są mniej wydajne energetycznie niż pojazdy zasilane benzyną lub olejem napędowym, jednak duże różnice w cenach benzyny i LPG skłaniają konsumentów do korzystania z tego rodzaju paliwa.

### Pierwsza dziesiątka modeli samochodów najczęściej wykorzystujących LPG w Polsce w 2021 r.



Według szacunków The World LPG Association (WLPGA) za około połowę światowego zapotrzebowania na autogaz odpowiada pięć krajów: Rosja, Turcja, Korea Południowa, Polska i Ukraina. Polska posiada również jeden z najstarszych i najlepiej rozwiniętych systemów dystrybucji tego paliwa w Europie (prawie 7,5 tys. stacji oferujących LPG), a także jest drugim na świecie krajem pod względem liczby samochodów nim zasilanych – wyprzedza nas jedynie Turcja. Od 2013 r. ma miejsce stopniowy spadek udziału tych pojazdów w rynku motoryzacyjnym w naszym kraju. Może to wynikać przede wszystkim ze wzrostu dochodów per capita, co powoduje, że mniejsza grupa użytkowników jest skłonna do wykorzystywania LPG w celu obniżenia kosztów użytkowania samochodu.



Fot. 9. Za wzrost liczby samochodów napędzanych LPG w Polsce odpowiada m.in. bardzo duża dostępność tego paliwa, które niekiedy dystrybuowane jest przez małe, lokalne przedsiębiorstwa, a nie tylko sieci stacji paliw. Obecnie rola takich punktów tankowania się zmniejsza, jednak przyczyniły się one do popularyzacji instalacji LPG w zarejestrowanych w kraju samochodach.

# VOLKSWAGEN



Liczba samochodów:  
**2 401 tys.**



Udział w parku samochodowym:  
**12,6%**



Średni wiek:  
**17,9 roku**

## O MARCE

Początki grupy Volkswagen sięgają lat 30. XX w., kiedy to organizacja Niemiecki Front Pracy (Deutsche Arbeitsfront) została powołana przez rząd do stworzenia niedrogiego i produkowanego na wielką skalę „samochodu dla ludu”. Za oryginalny projekt samochodu odpowiedzialny był austriacki inżynier motoryzacyjny, Ferdynand Porsche. Budowę fabryki, z której miały wyjechać pierwsze volkswageny, rozpoczęto w 1938 r. w Dolnej Saksonii. Wybuch II wojny światowej w 1939 r. uniemożliwił jednak rozpoczęcie masowej produkcji, a fabryka została przeznaczona do produkcji pojazdów i sprzętu wojskowego. Zaangażowanie w wojnę sprawiło, że zakład stał się celem dla alianckich bombowców, co doprowadziło fabrykę do ruiny. Została jednak odbudowana pod nadzorem brytyjskim i masowa produkcja Volkswagena rozpoczęła się wraz z nadejściem zimy w 1945 r. Niedługo po

II wojnie światowej przeszło połowę samochodów osobowych produkowanych w Niemczech stanowiły volkswageny.

Produkcja Volkswagena szybko się rozwijała, a niemiecka marka zaczęła zyskiwać akceptację za granicą – również w Stanach Zjednoczonych. To właśnie za oceanem przełomowa kampania reklamowa pomogła spopularyzować model Beetle (o pierwotnej nazwie Typ 1), promując jego nieduży rozmiar i niekonwencjonalny projekt jako zalety dla użytkownika. Przez wiele lat był to najpopularniejszy importowany samochód w Stanach. Firma opracowała inne generacje modelu, o bardziej nowoczesnej stylistyce i ulepszonej konstrukcji, ale żaden z nich nie odniósł takiego sukcesu jak pierwowzór, którego niepowtarzalny kształt został zachowany aż do zakończenia produkcji w 2019 r.



Fot. 1. Pochodzący z okolic dzisiejszego Liberca Ferdynand Porsche to twórca popularnego garbusa, czyli Volkswagena Typ 1. Ten niezwykle uzdolniony projektant został uznany przez ekspertów z branży motoryzacyjnej za najważniejszego inżyniera motoryzacyjnego XX w. (The Car Engineer of the Century).

Na początku lat 70. popyt na garbusa spadał, a większe modele VW 1500/1600 i VW 411/412, oparte na tej samej koncepcji, nie rekompensowały słabych wyników sprzedażowych. Konkurencja ze strony małych samochodów o nowocześniejszej konstrukcji i coraz większe problemy finansowe firmy wymusiły zmianę strategii rozwoju w kierunku tworzenia bardziej współczesnych modeli. W rezultacie koncern zaczął w latach 70. wycofywać swoje samochody z silnikiem umiejscowionym z tyłu, zastępując je konstrukcjami z silnikiem z przodu i napędem na przednie koła. Nowa generacja pojazdów pojawiła się w idealnym momencie – pomogła Volkswagenowi wyjść z trudnej sytuacji, pogłębionej dodatkowo przez kryzys naftowy na przełomie lat 1973/1974 i globalną recesję, która poważnie zagroziła płynności finansowej firmy. Aby zwolnić moce produkcyjne dla dobrze prosperującego, nowego modelu Passat, w 1978 r. produkcja garbusa została przeniesiona z fabryki w Emden do zakładu w Puebla, w Meksyku. Gamę marki wzbogacił w tamtym okresie również Volkswagen Polo – jeden z pierwszych zagranicznych małych samochodów, które zyskały popularność w Wielkiej Brytanii. Ale to Golf odniósł natychmiastowy, globalny sukces sprzedażowy, skutecznie zastąpił Beetle'a w ofercie firmy i stał się najlepiej sprzedającym się modelem Volkswagena na świecie.

## Portfolio marek wchodzących w skład grupy Volkswagen

Budowana przez dziesięciolecia pozycja świadczy o różnorodności i wielkości koncernu – oto najważniejsze wydarzenia w drodze grupy Volkswagen do pozycji globalnego lidera.



**1937**

Założenie przedsiębiorstwa Volkswagen Aktiengesellschaft



**1986**

Przejęcie SEAT-a, hiszpańskiego producenta samochodów



**1998**

Poszerzenie portfolio Volkswagena o marki luksusowe – nabycie Bentley Motors, Lamborghini i Bugatti



**2012**

Przejęcie 100% udziałów w Porsche AG



**1969**

Koncern tworzy markę Audi poprzez połączenie Auto Union i NSU Motorenwerke



**1991**

Zakup marki Škoda od czeskiego rządu

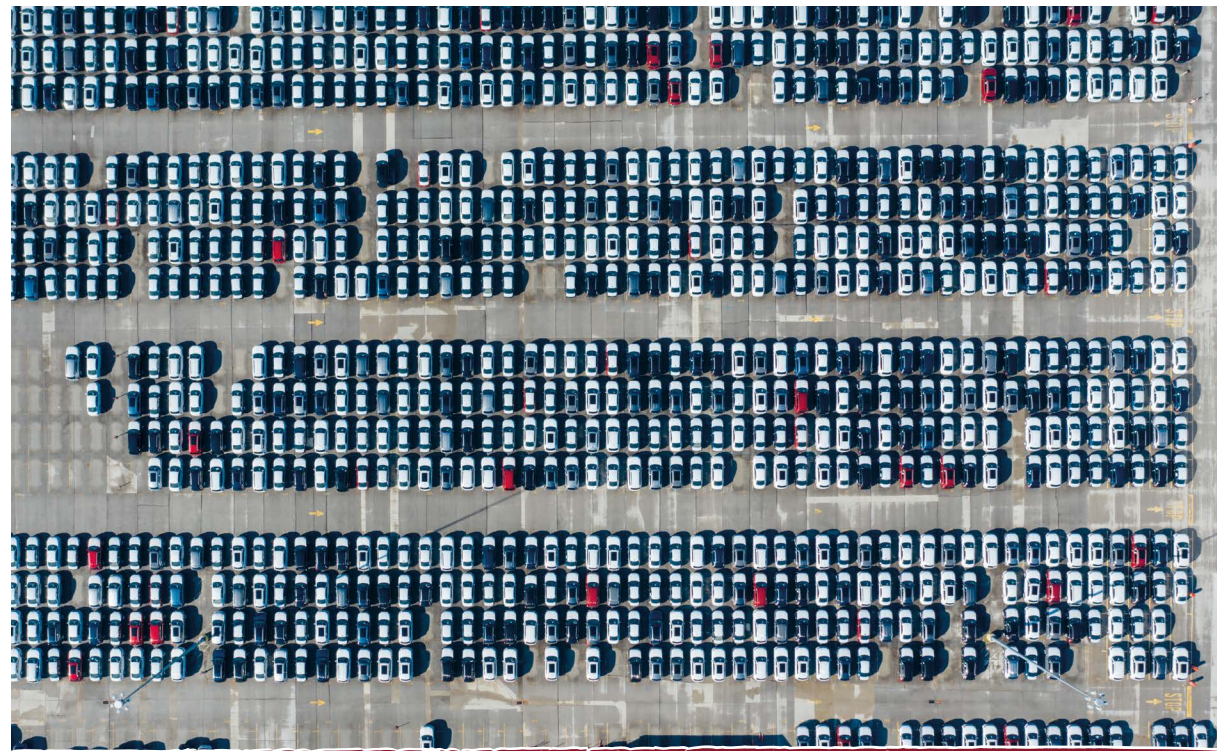


**2008 | 2011**

Volkswagen zostaje większościowym udziałowcem firm produkujących auta ciężarowe – Scania, a następnie Man







Fot. 5. Grupa Volkswagen od lat jest jednym z największych producentów nowych samochodów na świecie. W 2022 r. cała grupa wyprodukowała ponad 8,7 mln pojazdów (o 5% więcej niż w 2021 r.), z czego ok. 1,6 mln w Niemczech.

Tarpanów (polski samochód dostawczy produkowany od 1973 r.). W latach 1993–1996 Volkswagen stopniowo przejmował wielkopolską fabrykę, montując w niej dostawcze transportery, a następnie także Škodę Favorit i Felicia. W tym czasie polską część wspólnego przedsięwzięcia reprezentowała firma Tarpan Sp. z o.o., która jeszcze do początku 1996 r. produkowała samochody terenowe Tarpan Honker. W drugiej połowie lat 90. (gdy niemiecki koncern przejął 100% udziałów w spółce) rozpoczęto w poznańskiej fabryce montaż samochodów marek: Volkswagen (Polo, LT, Passat i Bora), SEAT (Inca, Córdoba i Córdoba Vario), Audi (A6) oraz Škoda (Octavia). Volkswagen Poznań konsekwentnie i skutecznie rozwijał produkcję i inwestował w Polsce kolejne środki. Na poznańskiej Wildzie (w dawnej hali fabryki H. Cegielskiego) zlokalizowano drugą największą odlewnię w koncernie, w Swarzędzu pod Poznaniem Zakład Zabudów Specjalnych oraz park dostawców, a w Białyżycach koło Wrześni nowy duży zakład produkujący modele Volkswagen Crafter oraz MAN TGE. Ponadto niemiecki koncern poprzez spółkę Volkswagen Motor Polska rozpoczął w 1999 r. w Polkowicach (województwo dolnośląskie) wytwarzanie silników wysokoprężnych.



Fot. 6. W 1993 r. powstała spółka Volkswagen Poznań. Do dziś produkuje ona samochody i części w wielkopolskich zakładach w Poznaniu, Swarzędzu i Wrześni. Na zdjęciu logo marki umieszczone na kominie fabryki w poznańskim Antoninku.

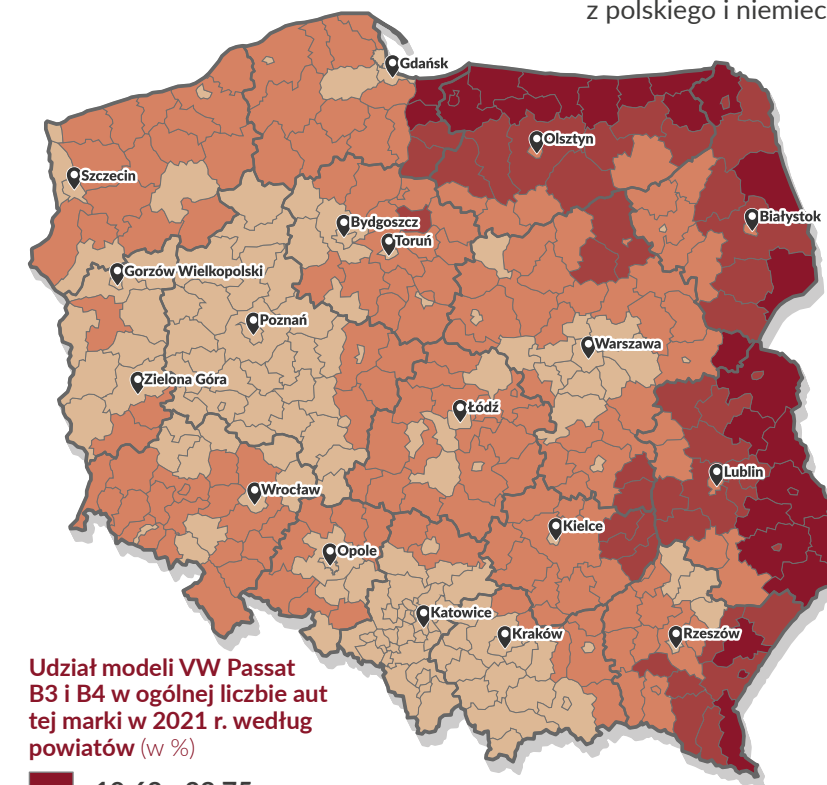
CIEKAWOSTKA

Volkswagen Passat w roli „tankowozu”

Do 2016 r. Volkswagen Passat w wersji B3 i B4 był jednym z najczęściej spotykanych aut na granicy polsko-rosyjskiej, polsko-białoruskiej i polsko-ukraińskiej. Na przejściu w Grzechotkach (gmina Braniewo) w pewnym okresie samochody te stanowiły nawet 90% pojazdów przekraczających granicę. Skąd wzięła się tak duża popularność niemieckiej marki wśród mieszkańców przygranicznych powiatów?

można było przewieźć do kraju sporą ilość oleju napędowego lub benzyny, która np. w obwodzie królewieckim (kaliningradzkim) była nawet dwukrotnie tańsza. Modelem samochodu idealnie pasującym do tego zadania był Volkswagen Passat (szczególnie wersje B3 i B4), ponieważ jego zbiornik po zastosowaniu pewnych zabiegów (odpowietrzenie układu i wjechanie na specjalnie przygotowane na stacjach benzynowych pochylnie) mieścił nawet 100 litrów paliwa. Z tego powodu mieszkańcy powiatów przygranicznych (szczególnie z okolic Braniewa, Elbląga i Bartoszyca w północnej oraz Chełma, Zamościa i Hrubieszowa we wschodniej części kraju) kupili znaczną część passatów z polskiego i niemieckiego rynku wtórnego.

Zgodnie z przepisami paliwo przywożone przez granicę Unii Europejskiej w bakach samochodów jest zwolnione z podatku VAT i akcyzy. Posiadając więc samochód z odpowiednio dużym zbiornikiem paliwa,



Udział modeli VW Passat B3 i B4 w ogólnej liczbie aut tej marki w 2021 r. według powiatów (w %)

- 10,62 – 23,75
- 6,21 – 10,61
- 3,72 – 6,20
- 0,98 – 3,71

- 📍 stolice województw
- granice powiatów
- granice województw

