

National car fleet in the context of changes taking place on the automotive market

Abstract: The article discusses changes having taken place during the recent years in the numbers and structure of national fleet of passenger cars, trucks, semi-trailer tractors, buses, motorcycles and mopeds, taking into account makes, models, age, total admissible mass, engine capacity and the number of seats.

Key words: car fleet, vehicle makes

Krajowy park samochodowy w aspekcie zmian zachodzących na rynku motoryzacyjnym

Streszczenie: Artykuł dotyczy zmian w ostatnich latach w liczebności i strukturze krajowego parku samochodów osobowych, samochodów ciężarowych, ciągników siodłowych, autobusów, motocykli i motorowerów, z uwzględnieniem marek, modeli, wieku, dopuszczalnej masy całkowitej, pojemności skokowej silnika i liczby miejsc siedzących.

Słowa kluczowe: park samochodowy, marki pojazdów

Wprowadzenie

Liczba pojazdów, zarejestrowanych w Polsce zwiększa się stopniowo z roku na rok. W ciągu ostatnich 15 lat odnotowany wzrost był prawie dwukrotny. W 1995 r. zarejestrowanych było 11,2 mln pojazdów samochodowych (samochodów osobowych, samochodów ciężarowych, ciągników siodłowych, autobusów, motocykli), łącznie z ciągnikami rolniczymi. W 2009 r. ich liczba wzrosła do 22,0 mln.

Liczba pierwszych rejestracji pojazdów w Polsce w roku 2004 zwiększyła się dwukrotnie w porównaniu z rokiem poprzednim, co związane było z akcesją Polski do Unii Europejskiej i znacznym wzrostem liczby pojazdów używanych, sprowadzonych do Polski. W kolejnych latach tendencja rosnąca utrzymała się. W 2008 r. zarejestrowano po raz pierwszy 1.553,9 tys., a w 2009 r. 1.109,2 tys. pojazdów.

1. Samochody osobowe

Pod względem liczby, samochody osobowe zdecydowanie dominują w ogólnej liczbie wszystkich zarejestrowanych w Polsce pojazdów. W połowie lat 90-tych ubiegłego wieku w Polsce zarejestrowanych było 7,5 mln samochodów osobowych (70% wszystkich pojazdów). W 2009 r. ich liczba wzrosła do 16,5 mln, a udział w liczbie pojazdów ogółem, do 75%.

1.1. Sprzedaż nowych oraz sprowadzanie do Polski używanych samochodów osobowych

W latach 1992-2009 na krajowy rynek trafiło 6,1 mln nowych i 6,5 mln używanych samochodów osobowych. Od przystąpienia Polski do Unii europejskiej w 2004 do 2009 r. sprzedaż nowych samochodów osobowych w Polsce wyniosła 1,7 mln. W tym samym okresie sprowadzono do Polski 5,3 mln szt. (rys. 1)

Od 2004 r. wśród sprowadzanych do kraju samochodów osobowych dominowały z ponad 70% udziałem pojazdy w wieku powyżej 10 lat. W kolejnych latach ta niekorzystna tendencja uległa zmianie i w 2009 r. stanowiły one niewiele ponad 41%. Stosunkowo wysokie, dla dużej części polskiego społeczeństwa, ceny samochodów nowych, wpływają na to, że atrakcyjniejszą alternatywę stanowi zakup samochodów używanych.

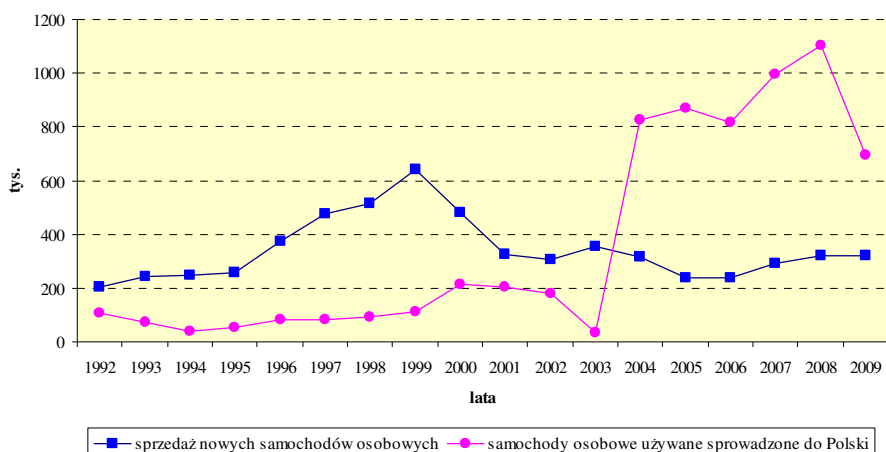
1.2. Pierwsze rejestracje samochodów osobowych według wieku

W 2006 r. liczba pierwszych rejestracji samochodów osobowych w Polsce przekroczyła milion, a w 2008 r. wyniosła niemal 1,4 mln. W latach 2006-2008 nastąpił spadek liczby zaawansowanych wiekowo samochodów osobowych, rejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Polski. Udział pojazdów w wieku powyżej 15 lat w 2006 r. wynosił 4,4%, a w 2008 r. zmniejszył się do 3,0%.(tabl. 1).

W Polsce nie są stosowane rozwiązania, które skłaniałyby do zakupu nowych samochodów, lub analogicznie, zniechęcałyby do zakupu zaawansowanych wiekowo pojazdów (np. stawki opodatkowania uzależnione od parametrów ekologicznych, czy dopłaty do zakupu nowych samochodów, stosowane w innych krajach Unii Europejskiej).

Średni wiek samochodu osobowego zarejestrowanego po raz pierwszy w Polsce w 2006 i 2007 r.

wynosił odpowiednio 8 lat i 7,5 lat, a w 2008 r. 6,8 lat.



Rys. 1. Sprzedaż nowych samochodów osobowych w Polsce oraz samochody używane sprowadzone do Polski w latach 1992-2009 [1, 4]

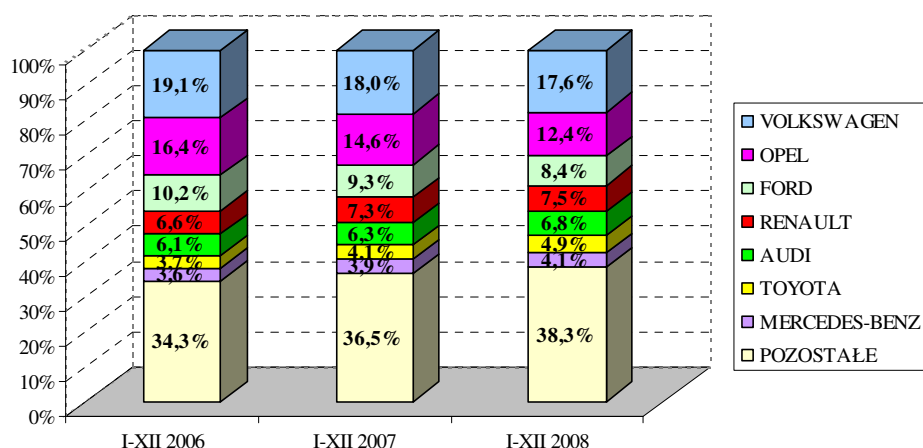
Tabl. 1. Samochody osobowe według wieku. Pierwsze rejestracje w Polsce w 2006, 2007 i 2008 r. [2]

Wiek	Samochody osobowe zarejestrowane po raz pierwszy w Polsce					
	I-XII 2006		I-XII 2007		I-XII 2008	
	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)
do 2 lat	260,4	25,3	347,6	25,5	399,3	28,9
3-5 lat	74,3	7,2	138,9	10,2	178,6	12,8
6-10 lat	303,8	29,5	436,5	31,9	457,2	33,1
11-15 lat	347,0	33,6	391,7	28,6	306,5	22,2
16 lat i więcej	46,2	4,4	52,9	3,8	41,3	3,0
Razem	1.031,7	100,0	1.367,6	100,0	1.382,9	100,0

1.3. Pierwsze rejestracje samochodów osobowych według marek

Najpopularniejszą marką samochodów osobowych rejestrowanych po raz pierwszy w Polsce,

była w minionych latach marka Volkswagen. W 2006 r. zarejestrowano 196,9 tys. pojazdów tej marki, w 2007 r. 246,1 tys., a w 2008 r. 242,6 tys. Popularne były również pojazdy marek: Opel, Ford, Renault, Audi i Toyota (rys. 2).



Rys. 2. Struktura samochodów osobowych według marek. Pierwsze rejestracje w Polsce w latach 2006-2008 [2]

W strukturze marek samochodów osobowych rejestrowanych po raz pierwszy w Polsce, w badanym okresie dominowały marki niemieckie, które stanowiły aż pięć spośród dziesięciu najliczniejszych marek.

Pojazdy dziesięciu najliczniejszych marek stanowiły około 3/4 ogółu samochodów osobowych rejestrowanych po raz pierwszy w Polsce w 2006, 2007 i 2008 r.

1.4. Pierwsze rejestracje samochodów osobowych według modeli

Najpopularniejsze modele samochodów osobowych rejestrowanych po raz pierwszy w Polsce w 2006, 2007 i 2008 r. wykazują zbieżność z najczęściej występującymi w kraju markami. W latach 2006-2008, wśród samochodów osobowych reje-

strowanych po raz pierwszy w Polsce, dominował Volkswagen Golf (6,3% w 2008 r.), a także z ponad 5% udziałem, drugi model tej samej marki – Passat. Znaczący odsetek charakteryzował również bardzo popularne modele marki Opel – Astra, Vectra i Corsa (tabl. 2).

Tabl. 2. Samochody osobowe według modeli. Pierwsze rejestracje w 2006, 2007 i 2008 r. [2]

Marka i model	Samochody osobowe zarejestrowane po raz pierwszy w Polsce					
	I-XII 2006		I-XII 2007		I-XII 2008	
	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)
VOLKSWAGEN GOLF	92,2	8,9	102,4	7,5	87,8	6,3
VOLKSWAGEN PASSAT	54,4	5,3	70,9	5,2	75,7	5,5
OPEL ASTRA	69,4	6,7	76,3	5,6	62,0	4,5
AUDI A4	21,4	2,1	34,5	2,5	42,3	3,0
OPEL VECTRA	38,4	3,7	45,3	3,3	40,2	2,9
OPEL CORSA	31,9	3,1	41,8	3,1	35,8	2,6
FORD MONDEO	29,1	2,8	38,6	2,8	35,7	2,6
POZOSTAŁE	694,9	67,4	957,8	70,0	1.003,4	72,6
RAZEM	1.031,7	100,0	1.367,6	100,0	1.382,9	100,0

1.5. Park samochodów osobowych według wieku

W latach 2006-2008 liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych w Polsce cechowała

dynamika wzrostu rzędu 19%, jednak ich struktura wieku nie uległa znaczącym zmianom (tabl. 3).

Tabl. 3. Samochody osobowe zarejestrowane w Polsce według wieku. Stan na koniec 2006, 2007 i 2008 r. [2]

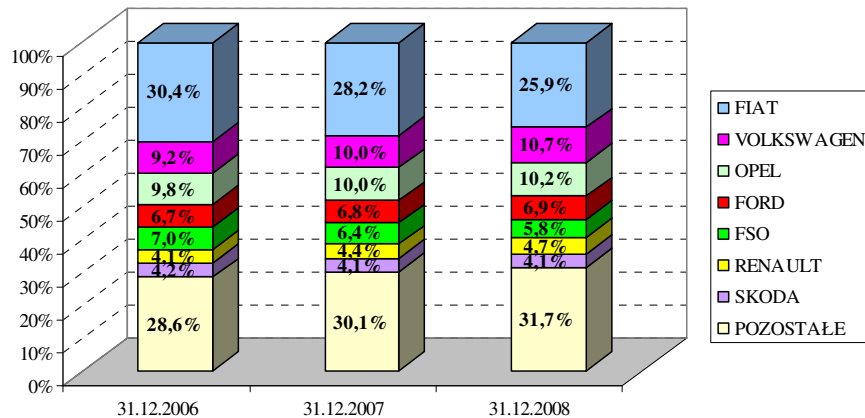
Wiek	Samochody osobowe zarejestrowane w Polsce					
	Stan na 31.12.2006		Stan na 31.12.2007		Stan na 31.12.2008	
	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)
do 2 lat	682,3	5,1	718,5	4,9	877,1	5,5
3-5 lat	904,6	6,7	1.040,4	7,0	1.123,3	7,0
6-10 lat	3.393,4	25,2	3.324,3	22,5	3.238,4	20,3
11-15 lat	3.508,8	26,1	3.920,1	26,6	4.383,5	27,4
16 lat i więcej	4.979,6	36,9	5.749,9	39,0	6.353,5	39,8
Razem	13.468,7	100,0	14.753,2	100,0	15.975,8	100,0

Największym, niemal 40% udziałem w ogólnej liczbie zarejestrowanych w Polsce samochodów osobowych, charakteryzowały się pojazdy w wieku powyżej 15 lat. Udział parku w wieku do 5 lat zwiększył się z 11,8% w 2006 r. do 12,5% w 2008 r. Obserwowany wzrost średniego wieku samochodu osobowego zarejestrowanego w Polsce (w 2006 r. 14,4 lat, w 2007 r. 14,8 lat, a w 2008 r. 14,9 lat), był rezultatem sprowadzania do Polski samochodów używanych i stosunkowo niewielkim udziałem w pierwszych rejestracjach, pojazdów nowych.

1.6. Park samochodów osobowych według marek

Najliczniejszą w Polsce marką samochodów osobowych w rozpatrywanych latach był Fiat. Udział pojazdów tej marki zmniejszał się, czego powodem były eliminacje zużytych technicznie przedstawicieli tej marki.

Udział samochodów osobowych marki Volkswagen wynosił odpowiednio: 9,2%, 10,0% i 10,7%, a aut marki Opel: 9,8%, 10,0% i 10,2%. Na kolejnych miejscach uplasowały się marki: Ford, FSO, Renault i Skoda. Pojazdy pozostałych marek samochodów osobowych stanowiły ok. 30% (rys. 3).



Rys. 3. Struktura samochodów osobowych według marek. Stan na koniec 2006, 2007 i 2008 r. [2]

1.7. Park samochodów osobowych według pojemności skokowej silnika

W 2008 r. 64,1% pierwszych rejestracji w Polsce samochodów osobowych dotyczyła pojazdów o pojemności skokowej 1401-2000 cm³. W przypadku samochodów o pojemności silnika z przedziału 1001-1400 cm³, pierwsze rejestracje stanowiły 19,3%, a z przedziału powyżej 2000 cm³ 14,3% (tabl. 4).

Według stanu na koniec 2008 r. w strukturze samochodów osobowych zarejestrowanych w Polsce 45,4% udziałem charakteryzowały się pojazdy o pojemności skokowej silnika z przedziału 1401-2000 cm³. Samochody osobowe o pojemności 1001-1400 cm³, stanowiły 24,0%, a w przedziale do 1000 cm³ 23,3%.

Tabl. 4. Samochody osobowe według pojemności skokowej silnika zarejestrowane w Polsce. Pierwsze rejestracje w 2008 r. oraz stan na koniec 2008 r. [2]

Pojemność skokowa silnika (cm ³)	Samochody osobowe zarejestrowane po raz pierwszy w Polsce w 2008 r.		Samochody osobowe zarejestrowane w Polsce. Stan na koniec 2008 r.	
	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)
do 1000	31,3	2,3	3.718,3	23,3
1001-1400	266,8	19,3	3.831,0	24,0
1401-2000	887,0	64,1	7.250,8	45,4
powyżej 2000	197,8	14,3	121,1	0,7
Brak danych	0,0	0,0	1.054,6	6,6
Razem	1.382,9	100,0	15.975,8	100,0

2. Samochody ciężarowe

Okres gwałtownego ożywienia na rynku samochodów ciężarowych odnotowany w Polsce w 2007 r. (186,4 tys. pierwszych rejestracji), został przerwany za sprawą odczuwanego szczególnie od 2008 r. pogorszenia sytuacji gospodarczej, zarówno w kraju, jak i na świecie. Spadło zainteresowanie zakupem samochodów ciężarowych, w wyniku czego w 2008 r. liczba pierwszych rejestracji zmniejszyła się do 174,6 tys., z czego 85% stanowiły pojazdy do 3,5 t dmc, 5% pojazdy powyżej 3,5 do 12,0 t dmc, a 10% pojazdy powyżej 12,0 t dmc.

Według stanu na koniec 2008 r. ogółem zarejestrowanych było niemal 2,0 mln samochodów ciężarowych do 3,5 t dmc, ponad 263 tys. pojazdów powyżej 3,5 do 12,0 t dmc oraz 173 tys. pojazdów

powyżej 12,0 t dmc.

2.1. Struktura samochodów ciężarowych według wieku

Struktura wieku samochodów ciężarowych zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce w 2008 r. kształtowała się korzystnie, z uwagi na znaczący udział pojazdów w wieku do 5 lat w ogólnej liczbie pierwszych rejestracji. Łączny udział w strukturze pierwszych rejestracji, samochodów ciężarowych do 3,5 t dmc w wieku do 5 lat, wyniósł 58,1%, samochodów powyżej 3,5 do 12,0 t dmc 44,5%, a w grupie powyżej 12,0 t dmc 51,9% (tabl. 5).

Tabl. 5. Samochody ciężarowe według wieku, pierwsze rejestracje w Polsce w 2008 r. [2]

Wiek pojazdów	Samochody ciężarowe zarejestrowane po raz pierwszy w Polsce w 2008 r.					
	do 3,5 t dmc		powyżej 3,5 do 12,0 t dmc		powyżej 12,0 t dmc	
	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)
do 2 lat	65,9	44,3	3,1	36,6	7,9	45,8
3-5 lat	20,5	13,8	0,7	7,9	1,1	6,1
6-10 lat	36,4	24,4	2,1	25,5	4,3	25,1
11-15 lat	19,8	13,3	1,4	16,4	2,6	15,3
16 lat i więcej	6,3	4,2	1,2	13,6	1,3	7,7
Razem	148,9	100,0	8,5	100,0	17,2	100,0

Park samochodów ciężarowych, według stanu na koniec 2008 r., charakteryzował się przewagą pojazdów raczej zaawansowanych wiekowo. Pojazdy w wieku powyżej 15 lat stanowiły w grupie do 3,5 t dmc 33,6% ogółu, w przedziale powyżej 3,5 do 12,0 t dmc 67,8%, a w grupie powyżej 12,0 t dmc 54,9% (tabl. 6).

Średni wiek samochodu ciężarowego do 3,5 tony dmc zarejestrowanego po raz pierwszy w Polsce

w 2008 r. wynosił 5,2 lat, a według stanu rejestracji na koniec 2008 r. 13,7 lat. W grupie powyżej 3,5 do 12,0 t dmc średni wiek wynosił 7,3 lat, a według stanu rejestracji na koniec 2008 r. 21,2 lat, natomiast w grupie powyżej 12,0 t dmc w pierwszych rejestracjach w 2008 r. wynosił 5,9 lat, a według stanu rejestracji na koniec 2008 r. 17,2 lat.

Tabl. 6. Samochody ciężarowe według wieku, stan na koniec 2008 r. [2]

Wiek pojazdów	Samochody ciężarowe zarejestrowane w Polsce. Stan na koniec 2008 r.					
	do 3,5 t dmc		powyżej 3,5 do 12,0 t dmc		powyżej 12,0 t dmc	
	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)
do 2 lat	153,9	7,7	8,1	3,0	13,2	7,7
3-5 lat	262,2	13,2	8,5	3,3	8,3	4,8
6-10 lat	542,1	27,2	26,6	10,1	25,3	14,7
11-15 lat	365,1	18,3	41,6	15,8	31,0	17,9
16 lat i więcej	670,2	33,6	178,3	67,8	95,1	54,9
Razem	1.993,5	100,0	263,1	100,0	172,9	100,0

2.2. Struktura samochodów ciężarowych według marek

W 2008 r. wśród samochodów ciężarowych do 3,5 t dmc, rejestrowanych po raz pierwszy w Polsce, najpopularniejsze były marki: Volkswagen (19,5%), Mercedes-Benz (14,6%), Fiat (11,9%), Renault (10,6%), a także Ford, Peugeot i Citroen. Pojazdy dwunastu najliczniejszych marek, z niemal 90% udziałem dominowały w strukturze pierwszych rejestracji.

Według stanu na koniec 2008 r. najliczniej reprezentowaną marką samochodów ciężarowych do 3,5 t dmc zarejestrowanych w Polsce był Fs-Lublin z 17,2% udziałem w ogólnej liczbie pojazdów. Wysoko uplasowały się pojazdy marek: Volkswagen (10,7%), Mercedes-Benz (9,3%), Ford (8,4%), a także Fiat (7,6%). Dalsze pozycje zajęły marki Renault, FSO, Citroen, Peugeot, Nysa i Opel. Pojazdy pozostałych marek stanowiły 19,0%.

W grupie samochodów ciężarowych powyżej 3,5 do 12,0 t dmc, rejestrowanych po raz pierwszy w Polsce w 2008 r., 96% stanowiły pojazdy marek: Mercedes-Benz (33,4%), MAN (26,1%), Iveco (15,7%), Renault (7,4%), a także DAF, Volvo, Volkswagen i Mitsubishi.

Najliczniej reprezentowaną marką parku samochodów ciężarowych powyżej 3,5 do 12,0 t dmc zarejestrowanych w Polsce według stanu na koniec

2008 r. był STAR z 46,4% udziałem. Dalsze pozycje zajęły marki: Mercedes-Benz (17,5%), MAN (6,1%), Robur (5,5%) i Iveco (5,2%), a także AVIA, Renault, ZIL i DAF.

W 2008 r. wśród samochodów ciężarowych powyżej 12,0 t dmc, rejestrowanych po raz pierwszy w Polsce, najpopularniejsze były marki: MAN (36,3%), Mercedes-Benz (17,8%), Scania (13,0%), Volvo (10,0%) oraz Iveco, DAF i Renault. Z 97% udziałem, dominowały one w strukturze pierwszych rejestracji pojazdów tej grupy.

Według stanu rejestracji na koniec 2008 r. najliczniej reprezentowaną w Polsce marką samochodów ciężarowych o dmc powyżej 12,0 ton był JELCZ z udziałem w ogólnej liczbie zarejestrowanych pojazdów 18,9%. Wysoko uplasowały się pojazdy marek: MAN (14,2%), Mercedes-Benz (12,2%), Kamaz (11,3%), Volvo (7,5%) i Scania (6,5%). Dalsze pozycje zajęły marki TATRA, DAF, Iveco i Renault.

3. Ciągniki samochodowe – siodłowe

Liczbę ciągników siodłowych w Polsce w ostatnich latach cechowała wysoka dynamika wzrostu. Wynikało to z korzystnej koniunktury na rynku przewozów, szczególnie w 2007 r. Natomiast rok 2008 okazał się dość trudnym dla firm transportu drogowego. Ograniczenie dynamiki międzynarodowej wymiany towarów, a przez to także popytu

na usługi transportowe, skutkowało podejmowaniem przez przedsiębiorstwa różnego rodzaju działań oszczędnościowych. Spadło zainteresowanie zakupem ciągników siodłowych, a przedsiębiorstwa skupiły się na redukcji kosztów lub podejmowaniu działań mających na celu ich optymalizację.

3.1. Pierwsze rejestracje ciągników siodłowych według wieku

Liczba ciągników siodłowych zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce wyniosła w 2006 r. 24,2 tys., a w 2007 r. 37,5 tys. W 2008 r. nastąpił znaczny spadek liczby pierwszych rejestracji do 26 tys. (tabl. 7).

Tabl. 7. Ciągniki siodłowe według wieku, pierwsze rejestracje w Polsce w 2006, 2007 i 2008 r.[2]

Wiek	Ciągniki siodłowe zarejestrowane po raz pierwszy w Polsce					
	I-XII 2006 r.		I-XII 2007 r.		I-XII 2008 r.	
	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)
do 2 lat	10,2	42,1	18,2	48,3	15,2	58,5
3-5 lat	7,8	32,2	8,0	21,3	4,7	18,1
6-10 lat	5,8	24,0	10,6	28,1	5,6	21,5
11 lat i więcej	0,4	1,7	0,8	2,3	0,5	1,9
Razem	24,2	100,0	37,6	100,0	26,0	100,0

Dynamika wzrostu zdolności przewozowej przedsiębiorstw transportu samochodowego w Polsce, przewyższała dynamikę wzrostu zapotrzebowania na przewozy, czego powodem było „re-inwestowanie” w tabor samochodowy. Trudności ekonomiczne potęgował fakt umacniania się złotego w 2008 r., co skutkowało zmniejszaniem się zysku przewoźników międzynarodowych. Wzrost cen paliw w latach 2006-2008 również oddziaływał niekorzystnie, a rezultatem tego był spadek sprzedaży nowych ciągników siodłowych w roku 2008.

W latach 2006, 2007 i 2008, udział pojazdów w wieku do 5 lat, utrzymywał się na wysokim poziomie, około 70-76% wszystkich pierwszych rejestracji ciągników siodłowych. W efekcie wprowadzenia na krajowy rynek stosunkowo nowych ciągników siodłowych, struktura wieku tego rodzaju pojazdów w Polsce ulegała poprawie.

Średni wiek statystycznego ciągnika siodłowego zarejestrowanego po raz pierwszy w Polsce w latach 2005-2007 wynosił odpowiednio 3,8 lat, 3,6 lat, 3,5 lat, a w 2008 r. był niższy i wyniósł 2,9 lat.

3.2. Pierwsze rejestracje ciągników siodłowych według marek

W 2006 i 2007 r. największy udział wśród zarejestrowanych po raz pierwszy ciągników siodłowych miała Scania (22,6% i 22,4%). Pojazdy marek Renault, DAF, Volvo i MAN charakteryzowały się udziałem na poziomie 13-19%, a Mercedes 7-8%. W 2008 r. największy udział w pierwszych rejestracjach miały pojazdy marki MAN (25,3%). Ciągniki DAF, Scania i Volvo charakteryzowały się udziałem na poziomie 16-18%, Renault 10,9%, Mercedes 7,1%, a Iveco 4,3%. Park ciągników siodłowych rejestrowanych po raz pierwszy był niemal w 100% zdominowany przez siedem wymienionych marek.

3.3. Park ciągników siodłowych według wieku

Według stanu na koniec 2006 r. w Polsce zarejestrowanych było niemal 168 tys. ciągników siodłowych. W 2007 r. liczba ta uległa zwiększeniu do ponad 202 tys. W roku 2008, w stosunku do roku poprzedniego, przybyło niemal 19 tys. ciągników siodłowych, co stanowiło wzrost o ponad 9% w stosunku do roku 2007 (tabl. 8).

Tabl. 8. Ciągniki siodłowe zarejestrowane w Polsce według wieku, stan na koniec 2006, 2007 i 2008 [2]

Wiek	Ciągniki siodłowe zarejestrowane w Polsce					
	Stan na 31.12.2006 r.		Stan na 31.12.2007 r.		Stan na 31.12.2008 r.	
	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)
do 2 lat	22,3	13,2	31,1	15,3	34,8	15,7
3-5 lat	21,1	12,6	28,4	14,0	30,5	13,8
6-10 lat	54,1	32,3	64,0	31,6	66,2	29,9
11-15 lat	30,4	18,1	31,6	15,6	37,5	16,9
16 lat i więcej	39,8	23,8	47,5	23,5	52,2	23,7
Razem	167,7	100,0	202,6	100,0	221,2	100,0

W ogólnej liczbie ciągników siodłowych zarejestrowanych w Polsce według stanu na koniec 2006, 2007 i 2008 r. dominowały pojazdy w wieku 6-10

lat (30-32%). Obserwuje się tendencję poprawy struktury wiekowej ciągników siodłowych. Na koniec 2006 r. ciągniki siodłowe w wieku do 5 lat

stanowiły 25,9%. W 2007 r. ich udział uległ zwiększeniu do 29,3%, a w kolejnym 2008 r. zwiększył się do 29,6%. Porównanie udziału pojazdów w wieku do 10 lat wskazuje, że badane lata charakteryzowały się dość stabilnym ich odsetkiem, tj. około 60%.

Według stanu na koniec 2005 r. średni wiek statystycznego ciągnika siodłowego zarejestrowanego w Polsce ukształtował się na poziomie 11 lat. W kolejnych latach wynosił on 10,7, 10,4, a na koniec 2008 r. 10,6 lat.

3.4. Park ciągników siodłowych według marek

Pojazdy ośmiu najpopularniejszych marek dominowały swoim ponad 90% udziałem w strukturze stanu rejestracji ciągników siodłowych w Polsce. Najpopularniejsze w latach 2006-2008 marki ciągników siodłowych w Polsce, to Scania (17-18%), Volvo (16-17%) i Renault (15-16%). Ciągniki siodłowe marki DAF stanowiły 10-12%, MAN 11-12%, Mercedes-Benz ok. 8%, Iveco ok. 5% oraz Jelcz, ok. 5%.

4. Autobusy

W ostatnich latach obserwujemy stosunkowo korzystne zmiany na krajowym rynku autobusów. Większa, w porównaniu z pierwszą połową dekady, liczba pierwszych rejestracji nowych autobusów związana była m.in. z modernizacją taboru autobusów miejskich, realizowaną zwłaszcza w dużych miastach polskich (Warszawa, Kraków, Wrocław, Łódź, Gdańsk). Odzwierciedlenie w pierwszych rejestracjach znalazła również odnowa parku autobusów szkolnych oraz autobusów turystycznych.

4.1. Pierwsze rejestracje autobusów według wieku

W 2008 r. dokonano w Polsce prawie 7,4 tys. pierwszych rejestracji autobusów, z czego 50,1% stanowiły autobusy w wieku do 2 lat, a 31,3% autobusy w wieku powyżej 10 lat. Średni wiek autobusu zarejestrowanego po raz pierwszy w Polsce w 2007 r. wynosił 7,3 lat, a w 2008 r. 6,5 lat (tabl. 9).

Tabl. 9. Autobusy według wieku zarejestrowane po raz pierwszy w Polsce w 2007 i w 2008 r. [2]

Wiek	Autobusy zarejestrowane po raz pierwszy w Polsce			
	I-XII 2007		I-XII 2008	
	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)
do 2 lat	4,2	45,4	3,7	50,1
3-5 lat	0,5	5,7	0,5	5,9
6-10 lat	1,2	12,8	0,9	12,7
11-15 lat	1,6	17,1	1,1	15,0
16 lat i więcej	1,7	19,0	1,2	16,3
Razem	9,2	100,0	7,4	100,0

4.2. Pierwsze rejestracje autobusów według marek

W 2008 r. najczęściej, tj. 1,9 tys., zarejestrowano po raz pierwszy na terytorium Polski, autobusów marki Mercedes (25,9% wszystkich pierwszych rejestracji), a także autobusów marki MAN 1,6 tys. (22,3%). Na trzeciej pozycji pod względem liczebności uplasował się w 2008 r. Solaris z prawie 0,6 tys. zarejestrowanych pojazdów (7,8% ogółu), a na kolejnych miejscach Setra (6,7%), Renault (6,6%) oraz Neoplan (4,6%). Autobusy trzynastu najliczniej reprezentowanych marek stanowiły około 88% autobusów zarejestrowanych po raz pierwszy.

4.3. Park autobusów według wieku

Według stanu na koniec 2007 r. w Polsce zarejestrowanych było 91,6 tys. autobusów, przy czym zaledwie 10,5% parku było w wieku do 5 lat. Na koniec 2008 r. liczba zarejestrowanych w Polsce autobusów zwiększyła się do 94,8 tys., ale ich struktura wiekowa nie zmieniła się w istotny sposób. Park w wieku do 5 lat stanowił niecałe 11%. Udział autobusów w wieku 6-10 lat wyniósł 14,3%, a 10-letnich i starszych 74,8% (tabl. 10).

Tabl. 10. Autobusy według wieku zarejestrowane w Polsce, stan na koniec 2007 i 2008 r. [2]

Wiek	Autobusy zarejestrowane w Polsce			
	Stan na 31.12.2007 r.		Stan na 31.12.2008 r.	
	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)
do 2 lat	4,6	5,0	5,1	5,4
3-5 lat	5,0	5,5	5,3	5,5
6-10 lat	14,2	15,5	13,6	14,3
11-15 lat	14,0	15,3	15,9	16,7
16 lat i więcej	53,8	58,7	54,9	58,1
Razem	91,6	100,0	94,8	100,0

Tak wysoki odsetek „starych” autobusów w strukturze parku w Polsce jest wynikiem bardzo małej odnowy tego parku w okresie ostatnich kilkunastu lat. Średni wiek autobusu zarejestrowanego w Polsce według stanu na koniec 2007 r. wynosił 17,1 lat, a według stanu na koniec 2008 r. 17,3 lat.

4.4. Park autobusów według marek

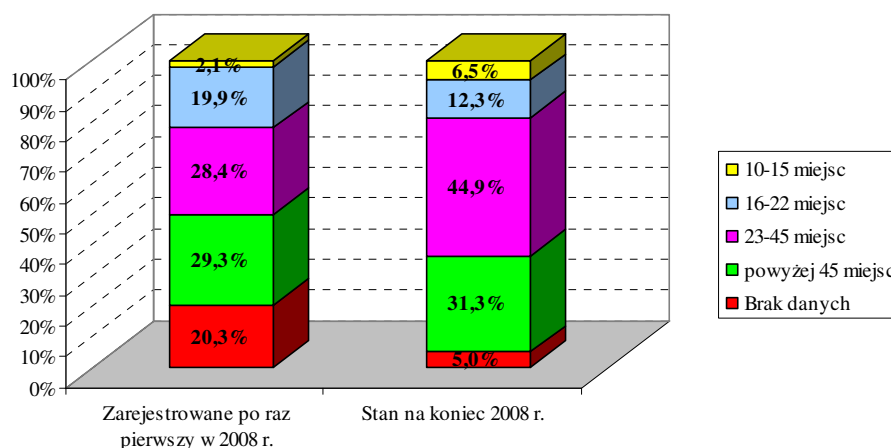
Najliczniej reprezentowaną marką wśród autobusów, według stanu na koniec 2007 r., był Autosan. Zarejestrowanych było 29,2 tys. autobusów tej marki (31,9% wszystkich autobusów). Według stanu na koniec 2008 r. udział autobusów tej marki zmniejszył się do 29,8%. W 2008 r. autobusy marki Mercedes-Benz, w liczbie 13,9 tys. stanowiły 14,7%, Jelcz 9,5%, Jelcz-Berliet 4,6%, Ikarus 4,6%, MAN 3,8%, Setra 3,2%, Nysa 3,1%, Neoplan 2,6% oraz Volkswagen 1,9%.

Autobusy dziewięciu najliczniej reprezentowanych marek stanowiły około 3/4 liczby wszystkich autobusów zarejestrowanych w Polsce według stanu na koniec 2007 i 2008 r.

4.5. Park autobusów według liczby miejsc siedzących

Na koniec 2008 r. w Polsce było zarejestrowanych 42,6 tys. autobusów o liczbie miejsc siedzących od 23 do 45 (44,9% wszystkich autobusów). Pojazdy w tej grupie, w liczbie 2,1 tys. i z 28,4% udziałem plasowały się wysoko również wśród rejestrowanych po raz pierwszy.

Autobusy o liczbie miejsc siedzących powyżej 45 stanowiły 29,3% w strukturze pierwszych rejestracji, a według stanu pojazdów zarejestrowanych na koniec 2008 r. było ich 29,6 tys., tj. 31,3% (rys. 5).



Rys. 5. Struktura autobusów według liczby miejsc siedzących zarejestrowanych w Polsce; stan na koniec 2008 r. oraz zarejestrowane po raz pierwszy w 2008 r. [2]

4.6. Park autobusów według dopuszczalnej masy całkowitej

W roku 2008 po raz pierwszy na terytorium Polski zarejestrowano 4,4 tys. autobusów powyżej 5 t dmc (59,5% wszystkich autobusów). Pojazdy w tej grupie dmc, w liczbie 72,5 tys. i z udziałem 76,5% dominowały również w strukturze parku według dmc. Autobusy do 5 t dmc stanowiły 20,6% w strukturze pierwszych rejestracji, a w strukturze pojazdów zarejestrowanych według stanu na koniec 2008 r. stanowiły 19,2% (rys. 4).

5. Motocykle

Jednoślady stają się od kilku lat coraz bardziej popularnym środkiem transportu w Polsce.in. ze

względu na koszty utrzymania. Niekwestionowaną zaletą jest możliwość sprawniejszego przemieszczania się po zatłoczonych ulicach miast i parkowania, a dzięki temu szybsze docieranie do celu. Coraz bardziej popularne jest także wykorzystywanie jednośladów na potrzeby prowadzonej działalności gospodarczej, np. usługi gastronomiczne, kurierskie, pocztowe, ochroniarskie. Jednoślady są także coraz częściej stosowane w Polsce przez służby publiczne np. Policję.

5.1. Pierwsze rejestracje motocykli według wieku

W 2007 r. zarejestrowano po raz pierwszy w Polsce prawie 48 tys. motocykli, a ich struktura według wieku wskazuje, że niemal 40% stanowiły motocykle w wieku do 5 lat. W 2008 r. liczba

pierwszych rejestracji zwiększyła się do prawie 61 tys., a udział pojazdów w wieku do 5 lat wzrósł do ponad 42% (tabl. 11).

Średni wiek motocykla zarejestrowanego po raz pierwszy w 2007 r. wyniósł 8,5 lat, a w 2008 r. 7,9 lat.

Tabl. 11. Motocykle według wieku zarejestrowane po raz pierwszy w Polsce w 2007 i 2008 r. [2]

Wiek	Motocykle zarejestrowane po raz pierwszy w Polsce			
	I-XII 2007		I-XII 2008	
	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)
do 2 lat	12,5	26,1	16,9	27,7
3-5 lat	6,4	13,4	9,0	14,9
6-10 lat	13,0	27,2	17,0	28,0
11-15 lat	9,1	18,9	10,4	17,0
16 lat i więcej	6,9	14,4	7,5	12,4
Razem	47,9	100,0	60,8	100,0

5.2. Pierwsze rejestracje motocykli według marek

Na 48 tys. motocykli zarejestrowanych po raz pierwszy, w 2007 r. dominowały pojazdy czterech najpopularniejszych marek: Yamacha/MBK (24,1%), Honda (24,0%), Suzuki (19,8%) i Kawasaki (10,3%).

W 2008 r. najczęściej zarejestrowano motocykli marki Honda (25,0%), a także Yamacha/MBK (23,9%), Suzuki (19,9%) i Kawasaki (9,3%). Na dalszych pozycjach znalazły się motocykle marek:

Harley-Davidson, BMW, Senke, Romet Motors, Aprilia, Piaggio i KTM.

5.3. Park motocykli według wieku

Park motocykli zarejestrowanych w Polsce według stanu na koniec 2008 roku cechowała ponad 6% dynamika wzrostu w stosunku do roku poprzedniego (874,4 tys. motocykli według stanu na koniec 2007 r. i 928,4 tys. na koniec 2008 r.) (tabl. 12).

Tabl. 12. Motocykle według wieku zarejestrowane w Polsce; stan na koniec 2007 i 2008 r. [2]

Wiek	Motocykle zarejestrowane w Polsce			
	Stan na 31.12.2007 r.		Stan na 31.12.2008 r.	
	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)
do 2 lat	18,9	2,2	28,8	3,1
3-5 lat	21,2	2,4	30,7	3,3
6-10 lat	41,7	4,8	55,3	5,9
11-15 lat	44,5	5,1	50,3	5,4
16 lat i więcej	748,1	85,5	763,3	82,3
Razem	874,4	100,0	928,4	100,0

Na koniec 2008 r. w Polsce było zarejestrowanych 763,3 tys. motocykli w wieku 16 lat i starszych. Z 82,3% udziałem, pojazdy te zdecydowanie dominowały w populacji wszystkich zarejestrowanych w kraju motocykli. Tak wysoki udział zaawansowanych wiekowo motocykli w strukturze pojazdów tego rodzaju w Polsce, czyni prawdopodobną tezę, o nie eksploataowaniu pewnej liczby motocykli znajdujących się w ewidencji MSWiA.

Średni wiek statystycznego motocykla zarejestrowanego w Polsce według stanu na koniec 2007 r. wyniósł 25,5 lat, a na koniec 2008 r. 25,3 lat.

5.4. Park motocykli według marek

Dominującą w strukturze motocykli, według stanu na koniec 2008 r. była, z udziałem 34,7%, marka WSK (321,6 tys.). Na drugim miejscu pod względem liczebności uplasowały się pojazdy marki MZ (147,9 tys.), co stanowiło 16,0%. Motocykle

marki Jawa stanowiły 10,4% ogółu, a na dalszych pozycjach znalazły się pojazdy marek: Yamaha/MBK, Honda, Suzuki, CZ, SHL, Kawasaki i Junak.

5.5. Park motocykli według pojemności skokowej silnika

W 2008 r. po raz pierwszy w Polsce zarejestrowano 19,6 tys. (32,3%) motocykli o pojemności skokowej silnika w przedziale 601-1000 cm³ oraz 19,1 tys. (31,5%), z przedziału 251-600 cm³.

Według stanu na koniec 2008 r. wśród motocykli zarejestrowanych w Polsce najczęściej, 314,3 tys. było pojazdów o pojemności skokowej z przedziału 126-250 cm³, co stanowiło 33,9% ogółu. Motocykle o pojemności w przedziale 51-125 cm³ stanowiły 29,5%. (tabl. 13).

Tabl. 13. Motocykle według pojemności skokowej silnika zarejestrowane w Polsce
Pierwsze rejestracje w 2008 r. oraz stan na koniec 2008 r. [2]

Pojemność skokowa silnika (cm ³)	Motocykle zarejestrowane po raz pierwszy w Polsce w 2008 r.		Motocykle zarejestrowane w Polsce. Stan na koniec 2008 r.	
	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)
51-125	8,3	13,6	274,2	29,5
126-250	4,6	7,6	314,3	33,9
251-600	19,1	31,5	199,0	21,4
601-1000	19,6	32,2	77,3	8,3
powyżej 1000	9,1	15,0	31,5	3,4
Brak danych	0,1	0,1	32,1	3,5
Razem	60,8	100,0	928,4	100,0

6. Motorowery

6.1. Pierwsze rejestracje motorowerów według wieku

W 2007 r. w Polsce zarejestrowano ponad 120 tys. motorowerów. W kolejnym roku liczba ta zwiększyła się do ponad 159 tys. Zjawisko wzrostu zainteresowania zakupem motorowerów, obserwowane w Polsce od kilku lat, znajduje odzwiercicie-

lenie w poprawie struktury wieku motorowerów. Pojazdów w wieku do 2 lat zarejestrowano w 2008 r. 137,9 tys., co stanowiło 86,5% wszystkich pierwszych rejestracji (tabl. 14).

Średni wiek motoroweru zarejestrowanego po raz pierwszy w 2007 r. wynosił 2,3 lata, a w 2008 r. 1,8 lat.

Tabl. 14. Motorowery według wieku zarejestrowane po raz pierwszy w Polsce w 2007 i w 2008 r. [2]

Wiek	Motorowery zarejestrowane po raz pierwszy w Polsce			
	I-XII 2007		I-XII 2008	
	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)
do 2 lat	96,6	80,5	137,9	86,5
3-5 lat	5,6	4,6	6,4	4,0
6-10 lat	10,1	8,4	8,2	5,1
11-15 lat	6,1	5,1	5,6	3,5
16 lat i więcej	1,7	1,4	1,3	0,9
Razem	120,1	100,0	159,4	100,0

6.2. Pierwsze rejestracje motorowerów według marek

Na polskim rynku motorowerów coraz większe znaczenie mają marki chińskie. Wśród motorowerów rejestrowanych po raz pierwszy w Polsce w 2008 r. największym udziałem charakteryzowała się chińska marka Baotian (8,0%). Na drugiej pozycji pod względem liczebności uplasował się bydgoski Romet (7,8%), produkujący motorowery z chińskich podzespołów, a na trzeciej ZIPP (5,7%).

6.3. Park motorowerów według wieku

Park motorowerów zarejestrowanych w Polsce według stanu na koniec 2008 roku cechowała ponad 27% dynamika wzrostu w stosunku do roku poprzedniego (577,2 tys. motorowerów według stanu na koniec 2007 r. i 734,1 tys. na koniec 2008 r.) (tabl. 15).

Tabl. 15. Motorowery według wieku zarejestrowane w Polsce, stan na koniec 2007 i 2008 r. [2]

Wiek	Motorowery zarejestrowane w Polsce			
	Stan na 31.12.2007 r.		Stan na 31.12.2008 r.	
	Liczba (szt.)	Udział (%)	Liczba (szt.)	Udział (%)
do 2 lat	156,2	27,1	265,0	36,1
3-5 lat	36,3	6,3	63,7	8,7
6-10 lat	45,8	7,9	51,8	7,1
11-15 lat	41,0	7,1	48,6	6,6
16 lat i więcej	297,9	51,6	305,0	41,5
Razem	577,2	100,0	734,1	100,0

Motorowery w wieku do 5 lat stanowiły na koniec 2008 r. 44,8% (według stanu na 31.12.2007 r. 33,4%), przy czym pojazdy w wieku do 2 lat sta-

nowiły 36,1% wszystkich zarejestrowanych motorowerów. Motorowery w wieku 16 lat i więcej stanowiły 41,5% całej populacji. Wysoki udział

zaawansowanych wiekowo motorowerów wśród pojazdów tego rodzaju znajdujących się w ewidencji MSWiA, pozwala przypuszczać, że może istnieć rozbieżność pomiędzy liczbą pojazdów w eksploatacji a liczbą pojazdów w ewidencji.

Średni wiek statystycznego motoroweru zarejestrowanego w Polsce według stanu na koniec 2007 r. wynosił 14,2 lata, a według stanu na koniec 2008 r. 12,2 lata.

6.4. Park motorowerów według marek

Motorowery dziesięciu najliczniejszych marek zarejestrowanych w Polsce według stanu na koniec 2008 r. stanowiły 58,5% wszystkich zarejestrowanych motorowerów.

Według stanu na koniec 2008 r. najwięcej (13,5%) było w Polsce zarejestrowanych motorowerów niemieckiej marki Simson. Kolejne miejsca zajęły motorowery produkcji krajowej. Marka Ogar stanowiła 10,2% ogółu, Romet 9,9%, a Komar 4,2%. Chiński Baotian uplasował się na czwartej pozycji z 5,2% udziałem w rynku. Na dalszych pozycjach znalazły się: Komar, Jawa, Keeway, Jamaha/MBK, Piaggio i Zipp.

Podsumowanie

Celowość monitorowania struktury markowo-wiekowej pojazdów jest uzasadniona zmianami zachodzącymi na rynku samochodowym oraz potrzebą ich oceny. Przedmiotowe dane powinny być gromadzone w sposób systematyczny. Cykliczność badań daje możliwość pozyskiwania wartościowego materiału dokumentującego zachodzące procesy i obserwowane tendencje, a przez to pełnego obrazu rynku samochodowego w Polsce. Takie informacje mogą być przyczynkiem do analizy sytuacji w przedmiotowym zakresie, jak również do prognozowania zmian struktury krajowego parku samochodowego.

Prezentowane w niniejszym artykule dane są wynikiem badań przeprowadzonych w Instytucie Transportu Samochodowego, na podstawie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, o zarejestrowanych pojazdach. Dane te nieznacznie różnią się od wyników publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny, a ponadto część z pojazdów ujętych w bazie CEP jako zarejestrowane, nie jest już eksploatowanych, właściciele nie dokonali ich wyrejestrowania i przez to pojazdy te mogą zawyżać statystyki.

Literatura

- [1] Balke I., Waśkiewicz J., Balke M., *Badanie struktury parku samochodowego w Polsce z uwzględnieniem marek i wieku wybranych rodzajów pojazdów według stanu na koniec 2008 roku*, Praca ITS 6904/ZBE, Warszawa 2010.
- [2] Opracowanie własne na podstawie *Centralnej Ewidencji Pojazdów*, MSWiA.
- [3] *Centralny Katalog ITS Marek i Typów Pojazdów*.
- [4] <http://www.mf.gov.pl>
- [5] *Transport – Wyniki Działalności (za lata 1995-2009)*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

Autorzy:

mgr Iwona Balke – Asystent w Zakładzie Badań Ekonomicznych Instytutu Transportu Samochodowego
e-mail: iwona.balke@its.waw.pl

mgr inż. Marcin Balke – Asystent w Zakładzie Procesów Diagnostyczno-Obługowych Instytutu Transportu Samochodowego
e-mail: marcin.balke@its.waw.pl

dr inż. Jerzy Waśkiewicz – Adiunkt, Kierownik Zakładu Badań Ekonomicznych w Instytucie Transportu Samochodowego
e-mail: jerzy.waskiewicz@its.waw.pl