

500 plus samochód

27 września 2016

Co zmusiło Polaków do wydania pieniędzy z programu „Rodzina 500 plus” na zakup samochodu?

„Wszystko wskazuje na to, że w tym roku po raz pierwszy w dziedzinie importu aut używanych pęknie milion” – powiedział „Rzeczpospolitej” Dariusz Balcerzyk z Instytutu Badania Rynku Motoryzacyjnego Samar. Od stycznia do czerwca 2016 r. sprowadzono do Polski 453 tys. używanych aut – to o 16% więcej niż w pierwszych sześciu miesiącach 2015 r.

STARE I MAŁE

Dealerzy samochodów i analitycy rynku wiążą boom na używane auta z wejściem w życie rządowego programu „Rodzina 500 plus”, w ramach którego polskie rodziny co miesiąc otrzymują po 500 zł na drugie i każde kolejne dziecko. – „Wszystko wskazuje na to, że właśnie te 500 zł dało bodziec do sprowadzania używanych aut. Taka kwota wystarczy na spłatę rat, tym bardziej, że są to pieniądze gwarantowane” – twierdzi Jakub Faryś, prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

Handlująca samochodami używanymi firma AAA Auto w maju i czerwcu 2016 r. przeprowadziła badania wśród swoich klientów, pytając ich, z czego chcą sfinansować zakup auta. Spośród 2 tys. ankietowanych aż 78 proc. odpowiedziało, że za samochód przynajmniej w części zapłacą pieniędzmi otrzymanymi w ramach programu 500 plus. Większość zamierza przeznaczyć te środki na spłacanie comiesięcznych rat.

W ramach tegorocznej fali ściągane są do Polski głównie samochody najtańsze. Aż 64 proc. używanych aut sprowadzonych z zagranicy w pierwszym półroczu 2016 r. to pojazdy co najmniej dziesięcioletnie (jedynie co dwudziesty sprowadzany w ostatnim czasie samochód ma trzy lata lub mniej). Największy wzrost sprzedaży – przekraczający poziom 20 proc. – dotyczy

samochodów Opel Corsa i Ford Fiesta, czyli aut niewielkich i dość tanich w eksploatacji.

WYMUSZONA MOTORYZACJA

Tegoroczny boom na używane samochody sprowadzane z zagranicy to kolejny etap wyraźnie widocznego od kilkunastu lat trendu wymuszonej motoryzacji. Wymuszonej z jednej strony słabym dostępem do pracy i usług na wsi i w mniejszych miastach, a z drugiej – fatalną ofertą transportu publicznego, która na wielu obszarach Polski nie zaspokaja nawet podstawowych potrzeb.

W 2002 r. na 1000 mieszkańców naszego kraju przypadało 288,6 samochodów osobowych. Do 2014 r. wskaźnik ten wzrósł do poziomu 519,9 (dane Głównego Urzędu Statystycznego). „Niektórzy wspominają o silnej fascynacji motoryzacją wśród społeczeństwa, które jest na dorobku, aczkolwiek w chwili obecnej fascynację zastępuje konieczność korzystania z własnego samochodu” – podkreślali w 2014 r. autorzy raportu „Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi” Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie.

Jak prognozuje Centrum Zrównoważonego Transportu, rok 2016 Polska zamknie wynikiem 612 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, znacznie przekraczając poziom „usamochodowienia” Czech, Francji, Niemiec, Szwajcarii czy Wielkiej Brytanii.

Aktualnie w Polsce – w ramach nowego etapu wymuszonej motoryzacji – decyzję o wejściu w posiadanie samochodu podejmują ludzie, których dotyczył problem wykluczenia transportowego, ale dotychczas nie było ich stać na wydatki związane z zakupem i utrzymaniem choćby skromnego auta.

ENKLAWY BEZ KOMUNIKACJI

Po latach likwidacji połączeń kolejowych i autobusowych, w wielu miejscach kraju już tylko samochód daje możliwość dotarcia do pracy, na większe zakupy czy do urzędów.

O wytworzeniu się enklaw, w których nie ma żadnej komunikacji, piszą autorzy wspomnianego badania „Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi”. W ramach tego projektu badawczego przyjrano się sytuacji komunikacyjnej w dziewięciu powiatach z różnych części Polski.

Z badania wynika, że charakterystyczną tendencją ostatnich kilkunastu lat jest problem wykluczenia transportowego, dotyczący sporych obszarów: przewoźnicy koncentrują się na obsłudze głównych arterii, jednocześnie wycofując komunikację z wielu mniejszych miejscowości.

Potwierdzają to badania przeprowadzane w 2011 r. przez Centrum Studiów Regionalnych UniRegio na temat dostępności komunikacyjnej w województwie pomorskim. Spośród 1753 sołectw tego regionu, transport publiczny nie dociera do 429 – z tego z 45 sołectw do najbliższego przystanku trzeba iść przynajmniej godzinę.

BRAK DOJAZDU

W wielu miejscowościach transport publiczny, choć funkcjonuje, to ogranicza się do kursów dostosowanych do potrzeb uczniów. „Kursuje w dni nauki szkolnej” – to powszechne oznaczenie w rozkładach jazdy oznacza, że do tysięcy polskich miejscowości autobusy nie docierają od końca czerwca do początku września.

Z wielu tras całkowicie wycofano kursy międzyszczytowe – które zapewniały dojazd do urzędów, przychodni i na zakupy – oraz kursy popołudniowe. W 2011 r. Federacja Inicjatyw Oświatowych alarmowała, że: „rodziny wymagające największego wsparcia na ogół nie mają samochodów, w związku z tym ich możliwości uczestniczenia w szkolnych zebraniach rodziców są minimalne – komunikacja publiczna nie zapewnia połączeń pozwalających na dotarcie po południu na zebranie i wieczorny powrót do domu.”

Wycięcie kursów realizowanych wieczorami zmniejszyło dostęp do miejsc pracy. Uwagę na ten problem zwrócili pracownicy urzędu pracy w Nowym Sączu podczas badania realizowanego przez SGH w

2014 r.: „Najwięcej ofert pracy pojawia się w gastronomii i handlu, gdzie pracę kończy się o godz. 21.00-22.00. Pracownicy nie mają później możliwości powrotu do miejscowości na terenie powiatu. Urzędnicy zauważają także problemy w weekendy, gdy nasilenie pracy w gastronomii jest większe, a kursowanie autobusów znacznie ograniczone lub zupełnie zawieszone. Urząd, gdy kieruje bezrobotnych do pracodawców z ofert, często otrzymuje odpowiedź »brak dojazdu«.”

Już w 2003 r. prof. Zbigniew Taylor z Polskiej Akademii Nauk, badając konsekwencje zamykania połączeń kolejowych, wskazał miejscowości – takie jak Przybroda w Wielkopolsce czy Olbrachtowice na Dolnym Śląsku – których mieszkańcy po likwidacji pociągów całkowicie utracili możliwość dojazdu do pracy i zmuszeni byli z niej zrezygnować.

To polska polityka transportowa zmusiła rodziny do wydania pieniędzy z programu „Rodzina 500 plus” na zakup samochodu.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 5 \(85\) 2016](#)