

1. ROZDZIAŁ – CZĘŚĆ TEORETYCZNA

Rozdział ten przedstawia streszczoną historię polskiej motoryzacji i potencjalne wytłumaczenie dzisiejszego stanu rynku motoryzacyjnego. Przedstawiono tutaj także aktualne badania rynku samochodów używanych w Polsce. Zawarto również istotę problemu, z jakim kupujący oraz sprzedający muszą mierzyć się przy zawieraniu transakcji.

1.1 Historia rynku motoryzacyjnego w Polsce

Na kształt współczesnego rynku samochodów używanych w Polsce miało wpływ wiele czynników historycznych oraz gospodarczych. Jednym z kluczowych było znacznie późniejsze wejście Polski w erę motoryzacji w stosunku do reszty świata. W okresie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej produkcja samochodów osobowych w Polsce była ograniczona i średnio rozwinięta, co wynikało z niskiego rozwoju technologicznego oraz centralnie planowanej gospodarki. Produkcja już wtedy była znacznie niższa niż w krajach zachodu. Dla przykładu, w roku 1985 Polska wyprodukowała 283 tys. samochodów osobowych, a w tym samym czasie produkcja we Włoszech wyniosła 1,2 mln, we Francji - 2,6 mln, a w USA – 8 mln⁶. Głównymi ośrodkami produkcji w tamtych czasach były rodzime zakłady motoryzacyjne, takie jak Fabryka Samochodów Osobowych (FSO) w Warszawie (produkująca m.in.: Poloneza, Fiata 125p, Syrenkę) oraz Fabryka Samochodów Małolitrażowych (FSM) w Bielsku-Białej i Tychach (produkcja kultowego Polskiego Fiata 126p). To właśnie te fabryki odgrywały kluczową rolę w zaspokajaniu popytu na samochody osobowe. Świadczy o tym liczba zarejestrowanych w kraju samochodów osobowych w 1989 roku, która wyniosła 4,85 mln, z czego aż około 4 mln stanowiły pojazdy produkcji krajowej – w tym około 2,2 miliona Polskich Fiatów 126p oraz ponad milion Fiatów 125⁷.

Punktem zwrotnym na polskim rynku była zmiana ustroju państwa w 1989 roku. W jej wyniku zakłady produkcji samochodów zostały sprywatyzowane, co otworzyło rynek na kapitał zagraniczny. Decyzje te, postrzegane wówczas jako korzystne z punktu widzenia rozwoju rynku i jego integracji z gospodarką europejską, okazały się katastrofalne dla rodzimych producentów. Polskie fabryki zostały przejęte przez

⁶ R. Klimkowska, Przemysł samochodów osobowych w Polsce i jego uwarunkowania w latach transformacji systemowej 1990–2014, „Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy” 2015, Nr 43, s. 241–242.

⁷ M. Menes, Rozwój motoryzacji indywidualnej w Polsce w latach 1990-2015, „Przegląd Komunikacyjny” 2018, R.73, Nr 4, s.16