

+



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΣΤΕΛΕΧΗ
(EXECUTIVE MBA)

Διπλωματική Εργασία

Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
«ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ»

Πουλάκη Μαρία του Νικολάου

Επιβλέπων καθηγητής: Νταλιάνης Φιλόθεος

Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής: Καθηγητές

1. Γεωργόπουλος Νικόλαος

2. Κοπανάκη Ευαγγελία

Πειραιάς, 12 Μαρτίου 2021

Παράρτημα Β: Βεβαίωση Εκπόνησης Διπλωματικής Εργασίας



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΣΤΕΛΕΧΗ

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

(περιλαμβάνεται ως ξεχωριστή (δεύτερη) σελίδα στο σώμα της διπλωματικής εργασίας)

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στη Διοίκηση Επιχειρήσεων για Στελέχη : E-MBA» με τίτλο

Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
« ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ »

έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτητή/ τριας.....

Όνοματεπώνυμο.....

Μαρία Πουχάκη

Ημερομηνία.....

12 Μαρτίου 2021

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	2
<i>ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ</i>	3
Περίληψη	4-5
<u>1° ΚΕΦΑΛΑΙΟ:</u> Ιστορική ανασκόπηση της Ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας	6-23
<u>2° ΚΕΦΑΛΑΙΟ:</u> Φιλοσοφία και Αρχιτεκτονική Κατασκευής των Αυτοκινήτων στην Ευρώπη και Ελλάδα – Τεχνολογίες HYBRID, E-TECH	
2.1: Επικρατούσες Τάσεις από πλευράς αρχιτεκτονικής στην Κατασκευή του Αυτοκινήτου	24-25
2.2: Εξηλεκτρισμένα Οχήματα – Εξηλεκτρισμένα Οχήματα	26-31
<u>3° ΚΕΦΑΛΑΙΟ:</u> Θεσμικό Πλαίσιο της Αγοράς Αυτοκινήτου	
3.1: Ευρωπαϊκό Θεσμικό Πλαίσιο	32-34
3.2: Το Θεσμικό Πλαίσιο στην Ελλάδα	35-36
3.3: Θεσμικοί Παράγοντες	37-39
<u>4° ΚΕΦΑΛΑΙΟ:</u> Η Επικρατούσα κατάσταση του κλάδου αυτοκινήτων	
4.1: Η Ελληνική Οικονομία	40-41
4.2: Επεξηγήσεις στην τμηματοποίηση (Segmentation) των κατηγοριών Αυτοκινήτου	42-43
4.3: Ανάλυση και Καταγραφή Στοιχείων Πωλήσεων Καινούργιων Αυτοκινήτων κατά την Περίοδο 2010 – 2019	44-58
4.4: Η αγορά των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων	59
4.5: Ανάλυση Porter	60-63
4.6: Προβλήματα – προβληματισμοί Κλάδου Αυτοκινήτων	64-66
<u>5° ΚΕΦΑΛΑΙΟ:</u> Προκλήσεις και Προοπτικές Κλάδου Αυτοκινήτων	
5.1: Σημαντικές παρατηρήσεις που απορρέουν από την ανάλυση των πωλήσεων της τελευταίας δεκαετίας	67-68
5.2: Προκλήσεις και προοπτικές κλάδου βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα	69-72
<u>6° ΚΕΦΑΛΑΙΟ:</u> ΣΥΖΗΤΗΣΗ	73-75
Βιβλιογραφία	76-78

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

I. Φτάνοντας στο τέλος αυτής της προσπάθειας θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα της πτυχιακής μου εργασίας καθηγητή Νταλιάνη Φιλόθεο, γιατί μου έδωσε την ευκαιρία να κινηθώ ευέλικτα και να επιλέξω ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον για μένα θέμα, το οποίο με αφορά άμεσα, επειδή ανήκω στη νέα γενιά των επιχειρηματιών, που δραστηριοποιείται στον κλάδο του αυτοκινήτου, καθώς και για την αμέριστη και ουσιαστική επιστημονική βοήθεια και καθοδήγηση που μου παρείχε.

II. Θα ήθελα, επίσης, να ευχαριστήσω όλους τους διδάσκοντες καθηγητές του μεταπτυχιακού τμήματος Ε-ΜΒΑ για την ουσιαστική συμβολή τους στην διαμόρφωση της επιχειρηματικής μου σκέψης.

III. Τέλος, νιώθω και την ανάγκη να ευχαριστήσω τον πατέρα μου Νίκο Πουλάκη, ο οποίος με ενθάρρυνε, με στήριξε και γενικότερα με βοήθησε να στέκομαι «αξιοπρεπώς» στον επιχειρηματικό χώρο, την μητέρα μου Αγγελική Χρηστάκη καθώς και την υπόλοιπη οικογένεια μου για την πολύτιμη ηθική υποστήριξη που μου παρείχαν όλο αυτό το διάστημα.

Περίληψη

Το αυτοκίνητο, για πολλά χρόνια υπήρξε το μέσον που αντικατόπτριζε το επίπεδο των ανθρώπων, σχετικά με την οικονομική τους κατάσταση και την κοινωνική τους θέση. Επίσης, σημειώνεται ότι αποτελεί για τον σύγχρονο κόσμο, «απαραίτητο» πλέον μέσο μετακίνησης, αφού το εύρος των δραστηριοτήτων του καλύπτει καθημερινά μεγάλες αποστάσεις. Επιπρόσθετα, σημειώνεται ότι ο κλάδος του αυτοκινήτου έχει χαρακτηριστεί ως «ζωτικός» για την Ελληνική οικονομία και την κοινωνία.

Η σύντομη ιστορική αναδρομή στην Ελληνική αυτοκινητοβιομηχανία και η παράθεση των στοιχείων της τελευταίας δεκαετίας, τα οποία απεικονίζουν την επικρατούσα κατάσταση του κλάδου, συνθέτουν την χρησιμότητα της εργασίας. Γενικότερα, σημειώνεται ότι τόσο τα ιστορικά δεδομένα, όσο και η εικόνα από την έρευνα για την καταγραφή των δεδομένων (data) του κλάδου κατά την τελευταία δεκαετία, δύναται να αποτελέσουν για τους ενδιαφερόμενους και ιδιαίτερα αυτούς που δραστηριοποιούνται στον χώρο του αυτοκινήτου, βασικό μοχλό αξιολόγησης, αξιοποίησης και ενδεχομένως περαιτέρω ανάλυσης τους.

Σε ότι αφορά τη διάρθρωση της εργασίας, σημειώνεται ότι αυτή αποτελείται από έξι κεφάλαια και η δομή της περιλαμβάνει, την ιστορική ανασκόπηση από τη λήξη του Β'ΠΠ μέχρι σήμερα, την έρευνα και την καταγραφή των στοιχείων της τελευταίας δεκαετίας (2010 – 2019) καθώς και την απεικόνιση της επικρατούσας κατάστασης με τα προβλήματα, τους προβληματισμούς και τις προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπίσει, τις προοπτικές βραχυχρόνια και μεσοπρόθεσμα και τέλος τα βασικά σημεία συζήτησης τα οποία απαιτούν περαιτέρω εμβριθή εξέταση και ανάλυση στο μέλλον.

Ειδικότερα, σημειώνεται ότι στο [πρώτο κεφάλαιο](#), επιχειρήθηκε μια ιστορική ανασκόπηση της Ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας, από την οποία διαπιστώθηκε το άδοξο τέλος της όλης προσπάθειας των τότε διακεκριμένων επιχειρηματιών να κάνουν το όνειρο τους πράξη, το οποίο δεν ήταν τίποτα άλλο από το να πετύχουν να κατασκευάσουν το Ελληνικό αυτοκίνητο.

Στο [δεύτερο κεφάλαιο](#), καταγράφεται η τότε επικρατούσα φιλοσοφία και η αρχιτεκτονική στις οποίες στηρίχθηκαν οι τάσεις για την κατασκευή του αυτοκινήτου, στην Ευρώπη και στη χώρα μας. Επισημαίνεται, ότι η επικράτηση στις προτιμήσεις του αγοραστικού κοινού, της Ευρωπαϊκής φιλοσοφίας, αντί της Αμερικανικής, προέκυψε επειδή ο σχεδιασμός επέτρεπε μεγαλύτερη άνεση, αξιοπιστία και οικονομία. Τέλος, στο ίδιο κεφάλαιο, γίνεται ανάλυση της τεχνολογίας [HYBRID, E-](#)

TECH (υβριδική τεχνολογία – ηλεκτροκίνηση), η οποία θεωρείται βέβαιο ότι θα κυριαρχήσει στην αγορά τα επόμενα χρόνια.

Στο **τρίτο κεφάλαιο**, αναλύεται το θεσμικό πλαίσιο της αγοράς αυτοκινήτου στην Ευρώπη και στην Ελλάδα, το οποίο διέπει τη λειτουργία του κλάδου αυτοκινήτων. Σημειώνεται, ότι η χώρα μας, ως πλήρες μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης-ΕΕ, έχει τη δέσμευση και την υποχρέωση να συμμορφώνεται πλήρως με τους κανονισμούς που έχουν θεσπιστεί. Ειδικότερα, επισημαίνεται ότι η ΕΕ έχει ήδη εκσυγχρονίσει τον μηχανισμό έγκρισης εισόδου των νέων αυτοκινήτων στην αγορά, ενισχύοντας την ποιότητα των ελέγχων, την εποπτεία της αγοράς καθώς και της διακυβέρνησης του συστήματος έγκρισης τύπου. Εν κατακλείδι, τονίζεται ότι έχει ήδη σχεδιάσει νέες στρατηγικές, οι οποίες στοχεύουν στην αποτελεσματική αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών και κοινωνικοοικονομικών προκλήσεων.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο**, επιχειρείται η απεικόνιση της κατάστασης της τελευταίας δεκαετίας (2010 – 2019), η οποία προέκυψε ύστερα από την έρευνα καταγραφής των στοιχείων που μας παρασχέθηκαν από τον ΣΕΑΑ (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων) και ακολουθεί η καταγραφή των προβλημάτων και των προβληματισμών, τα οποία θα πρέπει να επιλύσει ο κλάδος, στο άμεσο και απώτερο μέλλον, για να συνεχίσει να λειτουργεί βιώσιμα.

Στο **πέμπτο κεφάλαιο** αναλύονται οι προκλήσεις και οι προοπτικές του κλάδου βραχυχρόνια και μεσοπρόθεσμα και ακολουθεί η καταγραφή βασικών σημείων, τα οποία θα πρέπει να αποτελέσουν “feedback” για περαιτέρω αξιοποίηση.

Στο **έκτο κεφάλαιο** καταγράφονται τα σημεία τα οποία εκτιμάται ότι θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο περαιτέρω ευρύτερης συζήτησης και εμβριθούς ανάλυσης στο μέλλον.

1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: Ιστορική ανασκόπηση της Ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας

Η Ελληνική αυτοκινητοβιομηχανία, η οποία ξεκίνησε στην πράξη από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, στηρίζονταν πάντα στα Ευρωπαϊκά σχεδιαστικά πρότυπα της εποχής, τα οποία καθιέρωναν την σχεδίαση και την κατασκευή μικρών, οικονομικών, απλών και φθηνών επιβατικών αυτοκινήτων, καθώς και των λεγόμενων «αυτοκινήτων εργαλείων», που ήταν τα φορτηγά, τα αγροτικά κ.α.). (Λεονάρδος 2011).

Σημειώνεται ότι την περίοδο εκείνη, η Ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία στην οποία στηριζόταν σε μεγάλο βαθμό η Ελλάδα, αντιμετώπιζε πάρα πολλά προβλήματα που της δημιούργησε ο Β' ΠΠ και ήταν αναγκασμένη να ξεκινήσει σχεδόν από μηδενική βάση. Για να ορθοποδήσει έπρεπε να βελτιώσει την οικονομία της, η οποία ήταν σχεδόν κατεστραμμένη, να χτίσει νέες εγκαταστάσεις, αφού οι υπάρχουσες ήταν βομβαρδισμένες και να προσλάβει εξειδικευμένο επιστημονικό και εργατικό προσωπικό, που ήταν σχεδόν ανύπαρκτο. (Λεονάρδος 2011).

Σε ότι αφορά τους Έλληνες κατασκευαστές, αξίζει να σημειωθεί ότι ήταν άνθρωποι με επιχειρηματικό δαιμόνιο, που σημαίνει ότι γνώριζαν πως να κερδίζουν χρήματα και διαθέτοντας την υλικοτεχνική υποδομή, αξιοποιούσαν με τον καλύτερο τρόπο τις ιδέες που τις περισσότερες φορές αντέγραφαν από τους Ευρωπαίους. (Λεονάρδος 2011).

Στα πλαίσια αυτά, θεωρώντας ως αξιοσημείωτο γεγονός τον επί σειρά ετών πρωταγωνιστικό ρόλο που έπαιξε η Ελληνική αυτοκινητοβιομηχανία στον κλάδο του αυτοκινήτου και αποτίοντας φόρο τιμής στην προσπάθεια των τότε διακεκριμένων επιχειρηματιών του κλάδου, θα προβούμε σε μια ιστορική ανασκόπηση:

1. ΝΙΚΟΣ ΘΕΟΛΟΓΟΣ

Η εταιρεία ιδρύθηκε από τον Νίκο Θεολόγο, οποίος ήταν μηχανικός αυτοκινήτων, μόλις επέστρεψε από τις ΗΠΑ το 1914. Από το 1916 έως το 1920, σχεδιάζει και κατασκευάζει, ένα ελαφρύ όχημα, που χρησιμοποιεί κινητήρα μοτοσυκλέτας. Το 1920, εισάγει στην Ελλάδα σασί από FORD και κατασκευάζει φορτηγά και λεωφορεία. Στα μέσα της δεκαετίας του '20, η εταιρεία, μη αντέχοντας τον ισχυρό ανταγωνισμό κλείνει. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)



Εικόνα 1 Ν ΘΕΟΛΟΓΟΥ ΠΗΓΗ: www.el.wikipedia.org

2. BIOPLASTIC S.A. – μετονομάστηκε αργότερα D.I.M.

Ιδρύθηκε από τον Γεώργιο Δημητριάδη, ο οποίος ήταν μια σημαντική μορφή στην Ελληνική βιομηχανία και είχε την έδρα του στο Μοσχάτο, Αττικής.

Το εμπορικό σήμα των αυτοκινήτων που παράγονταν από την εταιρεία BIOPLASTIC S.A. ήταν «Attica».

Ο Γεώργιος Δημητριάδης, ύστερα από μία άκαρπη προσπάθεια να προωθήσει στην αγορά ένα ελαφρύ τετράτροχο επιβατηγό αυτοκίνητο (Mod 505), που είχε σχεδιάσει και κατασκευάσει το 1958, στράφηκε, για φορολογικούς λόγους, στην κατασκευή τρίκυκλων μεταφορικών οχημάτων, επειδή υπάγονταν στην κατηγορία των μοτοσυκλετών και η απόκτηση άδειας τύπου ήταν εύκολη. Έτσι το 1962 άρχισε την παραγωγή ενός μοντέλου κάτω από άδεια της FULDAMOBIL της Γερμανίας, με το όνομα ATTICA 200. Το μοντέλο ήταν σχετικά φθινό και είχε αρκετή επιτυχία στην Ελληνική αγορά.

Το 1977 η εταιρεία μετονομάστηκε σε DIM MOTOR για να κατασκευάσει το DIM 652, ένα εντελώς καινούργιο επιβατικό αυτοκίνητο που σχεδιάστηκε και αναπτύχθηκε από την εταιρεία. Δυστυχώς, η παραγωγή του μοντέλου αυτού υπήρξε περιορισμένη. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ) – (Attica automobiles)



Εικόνα 2 Bioplastic S.A – Attica ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

3. ALTA

Η ALTA από το 1962, κατασκεύαζε δίκυκλα μοτοποδήλατα και τρίκυκλα φορηγάκια με δυνατότητας φορτίου 800 Kg. Το φορηγό της ALTA έγινε ένα από τα πιο επιτυχημένα οχήματα αυτού του είδους στην Ελλάδα.

Λόγω της τεράστιας επιτυχίας της το 1967 αναβαθμίζεται και μεταφέρει το εργοστάσιο της σε καινούργιες ιδιόκτητες εγκαταστάσεις στην Ελευσίνα. Η εταιρεία σταμάτησε να λειτουργεί το 1978. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)



Εικόνα 3 Alta A200 ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

4. NAMCO -National Motor Company

Η NAMCO Ιδρύθηκε από τους αδερφούς Κοντογούρη το 1961, αρχικά με την επωνυμία FARCO, η οποία λειτούργησε μέχρι το 1967, και το 1972 συνέχισε με την επωνυμία NAMCO. Η εταιρεία απέκτησε μεγάλη φήμη από την κατασκευή του αυτοκινήτου Pony-Citroen (1975-1983).

Το αρχικό τους εγχείρημα, ήταν η παραγωγή ενός φορηγού με τ' όνομα «HELLAS» στη Γερμανία, όπου οι αδελφοί Κοντογούρη ευρίσκονταν την περίοδο εκείνη. Ξεκινώντας την επιχειρηματική τους πορεία στην Ελλάδα, το 1961 ιδρύουν το πρώτο

εργοστάσιο στη Θεσσαλονίκη και χρησιμοποιώντας Γερμανική και Ελβετική τεχνογνωσία, ξεκίνησαν την παραγωγή του αυτοκινήτου με το όνομα FARMOBIL. Δυστυχώς, ενώ το αυτοκίνητο αυτό ήταν πάρα πολύ καλό, δεν κατάφερε να πάρει έγκριση τύπου και όλη η παραγωγή κατευθύνθηκε στο εξωτερικό. Βλέποντας την ευκαιρία η CHRYSLER αγοράζει την εταιρεία και το παραγωγικό της έργο και δημιουργεί την CHRYSLER HELLAS S.A., η οποία δυστυχώς εγκατέλειψε την Ελλάδα.

Το 1972 ο Κοντογούρης ιδρύει την εταιρεία NAMCO (National Motor Company) και λίγο αργότερα παρουσιάζει το Pony στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης, έπειτα από την υπογραφή συνεργασίας με τη Citroen, του οποίου οι πωλήσεις αυξάνονται κατακόρυφα, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Η παραγωγή της πρώτης γενιάς PONY σταμάτησε το 1983 – 1984. Δυστυχώς, η προσπάθεια της NAMCO να προωθήσει την παραγωγή ενός νέου μοντέλου με το όνομα SUPER PONY απέβη άκαρπη.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η εταιρεία, παρά τα πολλά προβλήματα που αντιμετώπισε, από την εγκατάλειψη παραγωγής αυτοκινήτων, κατάφερε να διασωθεί από την πώληση τεχνογνωσίας. [_\(Λεονάρδος 2011\) - \(ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ\) –\(NAMCO\)](#)

Στο σημείο θεωρώ σκόπιμο να επισημάνω, ότι η εταιρεία της οικογενείας μου συνεργάστηκε άριστα με τη NAMCO για αρκετά μεγάλο διάστημα στον τομέα της εμπορίας ανταλλακτικών και θα ήθελα να εκφράσω την ευχή: «η εταιρεία αυτή να βοηθηθεί από το κράτος, ώστε να ξεκινήσει και πάλι η παραγωγή του θρυλικού PONY».



Εικόνα 4 NAMCO Pony-Citroen ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

5. ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Η Εμπορική Αυτοκινήτων ήταν μεγάλη ελληνική αυτοκινητοβιομηχανία, με σύγχρονο εργοστάσιο συναρμολόγησης οχημάτων στην Αθήνα. Η συστηματική παραγωγή οχημάτων ξεκίνησε το 1968.

Δυστυχώς, η εταιρεία επηρεάστηκε σοβαρά από προβλήματα, που συνδέθηκαν σε μεγάλο βαθμό με την εργατική αναταραχή της δεκαετίας του 1980 στην Ελλάδα και η παραγωγή τελικά τερματίστηκε το 1985. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)



Εικόνα 5 εμπορική αυτοκινήτων ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

6. AUTOMECCANICA A.E.B.E.

Η εταιρεία ιδρύθηκε στα τέλη του 1980. Η φήμη της μεγάλωσε από την κατασκευή του ZEBRA (1981 – 1985) το οποίο ήταν βασισμένο στο DAIHATSU CHARADE. Από το 1985 κατασκεύασε και το LADA NIVA. Η εταιρεία έκλεισε το 1995. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)



Εικόνα 6 AUTOMECCANICA DAIHATSU ΠΗΓΗ : www.classicvehicles.com

7. NISSAN TEOCAR

Το 1976 η οικογένεια Θεοχαράκη, σε μια προσπάθεια της να επεκτείνει τις δραστηριότητες της στην παραγωγή οχημάτων, ίδρυσε την ΤΕΟΚΑΡ Ε.Π.Ε. με

σκοπό την συναρμολόγηση αυτοκινήτων της NISSAN. Η αρχή έγινε σε μια μονάδα στην οδό Θηβών στο Αιγάλεω, όπου κατασκευάζονταν κιβωτάμαξες ελαφρών φορτηγών Datsun Pick-Up.

Τον Ιανουάριο 1979 η εταιρεία δημιούργησε στην περιοχή του Βόλου τις εγκαταστάσεις μονάδας συναρμολόγησης οχημάτων NISSAN. Η συναρμολόγηση ξεκίνησε τον Φεβρουάριο του 1980 με το ελαφρύ φορτηγό DATSUN PICK UP 1600, χωρητικότητας ενός τόνου, ενώ σύντομα ακολούθησαν τα επιβατικά DATSUN CHERRY και SUNNY.

Η ΤΕΟΚΑΡ λειτούργησε έως τον Απρίλιο του 1995. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ) – (ΝΤΙΒΕΡΗΣ)



Εικόνα 7 εργοστάσιο Θεοχαράκη στον Βόλο ΠΗΓΗ : www.traction.gr

8. ENFIELD NEORION

Πρόκειται ουσιαστικά για την πρώτη εταιρεία σχεδίασης και κατασκευής ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Η εταιρεία είχε έδρα στο Λονδίνο και το 1972 εξαγοράστηκε από τον εφοπλιστή Γουλανδρή και μεταφέρθηκε στα Ναυπηγεία της Σύρου με νέα επωνυμία «ENFIELD NEORION».

Το πρώτο ελληνικό ηλεκτρικό αυτοκίνητο ήταν το Enfield 8000 Neorion. Για τη φόρτιση των μπαταριών εν κινήσει (free-wheeling) υπήρχε σύστημα ανάκτησης της ενέργειας, ενώ χρειάζονταν 6 ώρες για την πλήρη φόρτιση τους. Η αυτονομία κυμαινόταν από 110 έως 130 χιλιόμετρα, ανάλογα με τη μορφολογία του εδάφους.

Το πρώτο αυτοκίνητο το οποίο κατασκευάστηκε στη Σύρο κυκλοφόρησε τον Οκτώβριο του 1973. Συνολικά παρήχθησαν τη περίοδο 1973-1976, 112 αυτοκίνητα. Το 1976 η μονάδα παραγωγής και η εταιρεία έκλεισε. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ) –(Chatziplis 2017)



Εικόνα 8 Enfield 8000 ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

9. ΜΕΒΕΑ (Μεσογειακά Επιχειρήσεις Βιομηχανίας Εμπορίου και Αντιπροσωπειών)

Η εταιρεία προέκυψε μετά από την συνένωση δύο εταιρειών των Τσιμωνίδη-Βιττώρια, κατασκευαστών/συναρμολογητών ποδηλάτων το 1960.

Η φήμη της εταιρείας μεγαλώνει εξαιτίας της παραγωγή ενός ιδιαίτερα πετυχημένου εμπορικά, μικρού τρίκυκλου φορτηγού, το οποίο κυκλοφορεί σ' όλη την Ελλάδα για πάνω από 30 χρόνια και εξάγεται επίσης και στην Ασία.

Το 1979 η ΜΕΒΕΑ επιχείρησε ανεπιτυχώς την παραγωγή του FOX (τετράτροχο μικτής χρήσης τζιπάκι), παρόλο που η σχεδίαση του και κατασκευή θεωρήθηκε ως πετυχημένη και η εταιρεία μετά από λίγα χρόνια έκλεισε. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)



Εικόνα 9 Greek ΜΕΒΕΑ ΠΗΓΗ : <https://gr.pinterest.com>

10. ΜΑΒΑ

Ιδρυτές της εταιρείας, οι Α. Μανιατόπουλος και Γ. Βαγιωνής. Ξεκίνησε ως εισαγωγική εταιρεία οχημάτων μάρκας Renault. Το 1979 προέβησαν στην σχεδίαση και κατασκευή ενός οχήματος πολλαπλών χρήσεων, του οποίου τα μηχανικά μέρη ήταν

της Renault και το οποίο ονομάστηκε FARMA. Το αυτοκίνητο εστάλη στη Renault (Γαλλία) για πιστοποίηση ελέγχου και δοκιμών, πήρε έγκριση τύπου ως Renault και είχε μεγάλη επιτυχία. Μάλιστα κατασκευάστηκε και ως ΤΖΙΠ, το οποίο είχε ονομαστεί «το Ελληνικό ΤΖΙΠ». Δυστυχώς η MABA σταμάτησε την παραγωγή του, επειδή, με την τότε αλλαγή της νομοθεσίας, η εταιρεία κρίθηκε ως μη βιώσιμη. Η μακροχρόνια συνεργασία της MABA με την RENAULT σταμάτησε το 2008. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ) – (Μαργαρίτης 2018)



Εικόνα 10 MAVA-Renault ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

11. BALKANIA 4X4 truck ΖΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Β.Ε.Ε.

Η εταιρεία ιδρύθηκε από τον Κ. Ζαχαρόπουλο, με έδρα στην Αθήνα. Παράγει ελαφρά φορτηγά 4X4 και οχήματα τύπου ΤΖΙΠ, με την εμπορική επωνυμία «BALKANIA». Το 1975 σχεδιάζει και κατασκευάζει, το μοντέλο AUTOTRACTOR. Η παραγωγή του οχήματος σταμάτησε το 1984. Το 1975 η εταιρεία με την άδεια της Ινδικής MAHINDRA, παρουσίασε στην Ελληνική αγορά ένα JEEP. Το 1985 μετονομάστηκε σε «MAHINDRA HELLAS Α.Ε.» Η εταιρεία έκλεισε το 1995. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)



Εικόνα 11 Balkania Autotractor truck ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

12. GEN

Η εταιρεία ιδρύθηκε από τον Αντώνη Τζεν, ο οποίος ήταν οδηγός αγώνων, μηχανικός και συλλέκτης αυτοκινήτων. Σχεδίασε ένα σπορ αυτοκίνητο το 1963, χωρίς, ωστόσο, να προχωρήσει στην παραγωγή του, λόγω αδυναμίας εξασφάλισης έγκρισης τύπου.

(Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)

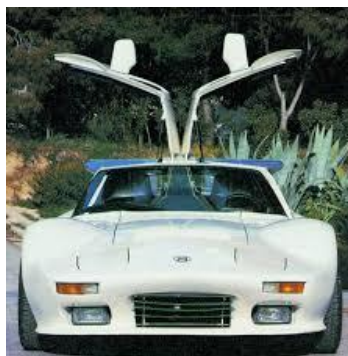


Εικόνα 12 Τζεν ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

13. SCAVAS

Ιδρύθηκε από τον Βασίλειο Σκάβα, ο οποίος ήταν σχεδιαστής, κατασκευαστής και μηχανικός. Ξεκίνησε το 1969 σχεδιάζοντας το SCAVAS. Το αυτοκίνητο δεν προχώρησε στην παραγωγή λόγω αδυναμίας εξασφάλισης έγκρισης τύπου.

(Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)



Εικόνα 13 Scavas ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

14. ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.Β.Ε.

Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1922, με έδρα στη Θεσσαλονίκη, από τον Πέτρο Πετρόπουλο. Το 1938 μεταφέρεται στην Αθήνα. Κύρια απασχόληση από το 1956 η κατασκευή τρακτέρ με χρήση ανακατασκευασμένων κινητήρων.

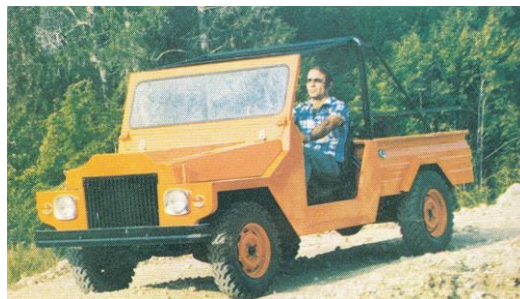
Από τα τέλη του '90 ασχολείται μόνο με εισαγωγές και εμπορία. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ) – (ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ)



Εικόνα 14 Petropoulos tractor ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

15. HERCULES

Η εταιρεία είχε έδρα στην Κέρκυρα. Ασχολήθηκε με την παραγωγή αγροτικών αυτοκινήτων και μηχανημάτων. Απέκτησε μεγάλη φήμη από την κατασκευή το 1980 του “HERCULES LIGHT ALL-TERRAIN VEHICLE” (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)



Εικόνα 15 Hercules (Vehicles) ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

16. MOTOEMIL

Ιδιοκτήτες οι Αιμίλιος και Κωνσταντίνος Αντωνιάδης. Έδρα της εταιρείας στη Θεσσαλονίκη. Παραγωγή τρικύκλων φορητών και αργότερα του τετράτροχου AUTOFARMA. Το εργοστάσιο διέκοψε τις εργασίες του το 1985. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ) – (EMILIOS TRAILERS)



Εικόνα 16 Motoemil ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

17. AGRICOLA

Η Agricola ιδρύθηκε από τον Γ. Τσολακίδη και είχε έδρα στη Θεσσαλονίκη. Κατασκεύαζε φορητά και αγροτικά μηχανήματα. Το 1984 σταματάει η παραγωγή. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)



Εικόνα 17 Agricola (vehicles) ΠΗΓΗ : www.hellicaworld.com

18. AUTO DIANA UNICAR

Η AUTO DIANA ήταν κατασκευαστική εταιρεία φορητών, με έδρα στη Θεσσαλονίκη και ήταν σε λειτουργία από το 1975 έως το 1984. Το κύριο προϊόν της εταιρείας ήταν ένα βαρέως τύπου φορητό 4X4, το λεγόμενο UNICAR. Το 1984 τερματίστηκε η παραγωγή του. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)



Εικόνα 18 AutoDiana ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

19. EBIAM – (Ελληνική Βιομηχανία Αγροτικών Μηχανημάτων)

Η εταιρεία κατασκεύαζε, αγροτικά μηχανήματα, στο εργοστάσιο στη Θεσσαλονίκη καθώς και ένα φορτηγό 4x4. Η EBIAM (όπως και η AGROMAX στην Άρτα, η AGROCAR στην Αθήνα και μερικές άλλες εταιρείες), κατασκεύασαν ένα τύπο τετράτροχου-τετρακίνητου οχήματος, με δυνατότητα φορτίου από 500 έως 1000 κιλά.

(Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)

20. MOTOR CAR

Η MOTOR CAR ιδρύθηκε το 1967. Σχεδίασε και κατασκεύασε ένα μικρό τρίκυκλο – φορτηγό, με κινητήρες VW και FORD, ιδιαίτερα δημοφιλές στις δημόσιες μεταφορές. Σταμάτησε τις δραστηριότητες της το 1971. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)



Εικόνα 19 AutoDiana ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

21. SAM

Ιδρυτής ο Στέφανος Μπαλτάς. Κατασκευαστής τρικύκλων φορτηγών. Λειτουργήσε από το 1966 έως το 1974. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)

22. ROS

Ιδρυτής ο Σταύρος Κωνσταντινίδης. Κατασκευαστής τρικύκλων μεταφορικών οχημάτων. Η εταιρεία σταμάτησε την παραγωγή το 1976. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)

23. PANCAR

Η PANCAR ιδρύθηκε το 1968 από τον Παναγιώτη Καραβισόπουλο. Είχε έδρα στην Αθήνα. Εκτός από τρίκυκλα φορτηγά, παρήγαγε και ένα τύπο τετράτροχου buggy. Το 1992 παρουσίασε ένα όχημα εκτός δρόμου με το όνομα ΕΡΜΗΣ, το οποίο όμως δεν έλαβε έγκριση τύπου. Ύστερα από δύο χρόνια η εταιρία αναγκάστηκε να διακόψει τις δραστηριότητές της. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)



Εικόνα 20 PANCAR Buggy ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

24. DINAR

Ιδρυτής ο Δ. Αποστολόπουλος. Έδρα στα Λιόσια. Κατασκευαστής τρίκυκλων φορτηγών. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)

25. ATLAS

Ιδρύθηκε το 1965. Εταιρεία παραγωγής τρικύκλων. Σταμάτησε τις δραστηριότητες της το 1972. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)

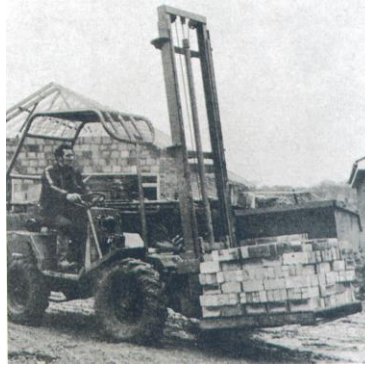
26. Β.Ε.Τ. – (Βιοτεχνία Ελληνικών Τρικύκλων)

Ιδρυτής ο Πέτρος Κωνσταντίνου. Κατασκεύαζε επιβατικά τρίκυκλα αυτοκίνητα. Λειτούργησε από το 1965 έως το 1976. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)

27. BIOMAN

Κατασκευαστική εταιρεία μηχανών, με έδρα στο Κορωπί. Ιδρύθηκε το 1967 από δύο μηχανικούς και έχει επικεντρωθεί στον σχεδιασμό και στην κατασκευή μιας ευρείας γκάμας συσκευών ανύψωσης/εξοπλισμού χειρισμού υλικών, όπως υδραυλικές και

ηλεκτρικές, πλατφόρμες, αναβατόρια, περνοφόρα, ανατρεπόμενα οχήματα κλπ. , με μεγάλη επιτυχία. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ)



Εικόνα 21 BIOMAN forklift ΠΗΓΗ : www.en.wikipedia.org

28. TANGALAKIS TEMAX

Από τους καλύτερους της εποχής εκείνης. Ο Πέτρος Ταγκαλάκης, γίνεται συνέταιρος της καινοφανούς παραγωγικής μονάδας κατασκευής αμαξωμάτων Γ. Τουρνικιώτης, με έδρα στην Αθήνα και έτος ίδρυσης το 1922. Η κατασκευή αμαξωμάτων λεωφορείων πάνω σε εισαγόμενα σασί, ξεκινά το 1925. Η συνεταιριστική αυτή εταιρεία, γνώρισε σημαντική ανάπτυξη και έγινε η μεγαλύτερη στον τομέα της παραγωγής οχημάτων. Από το 1965 μέχρι σήμερα ασχολείται αποκλειστικά με την παραγωγή πυροσβεστικών οχημάτων. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ) – (ΤΑΓΚΑΛΑΚΗΣ)



Εικόνα 22 Tangalakis Austin ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

29. ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΙΣ

Ο όμιλος εταιρειών ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ επεκτείνεται σε ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1961 και ασχολείτο με την κατασκευή λεωφορείων. Από το 2006 η εταιρεία ασχολείται μόνο με την εμπορία αυτοκινήτων και συναφών εξαρτημάτων. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ) – (ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ)



Εικόνα 23 Sphakianakis bus ΠΗΓΗ : www.neocosmos.com

30. ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ

Η εταιρεία ιδρύθηκε από τον Ιωάννης Σαρακάκη το 1922, είχε έδρα στη Θεσσαλονίκη και εξελίχθηκε σε έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς και βιομηχανικούς ομίλους στην Ελλάδα.

Η εταιρεία ξεκίνησε ως εισαγωγέας οχημάτων και ανταλλακτικών. Πολυάριθμες εταιρείες παγκοσμίου φήμης, μεταξύ των οποίων οι εταιρείες Renault, Fiat, Dunlop, Hudson και General Motors, εκπροσωπούνται και υποστηρίζονται στη Β. Ελλάδα από τον Όμιλο Επιχειρήσεων Σαρακάκη. Το 1933, ξεκινά η συνεργασία με τη DuPont de Nemours για αποκλειστική διαχείριση στην Ελλάδα των χρωμάτων αυτοκινήτων, προτάσεων βαφής, κλπ.

Το 1941 τα κεντρικά γραφεία της εταιρείας μεταφέρονται στην Αθήνα. Το 1962 αρχίζει την κατασκευή / παραγωγή αμαξωμάτων πάνω σε εισαγόμενα σασί.

Το 1965 τα πρώτα ολοκληρωμένα λεωφορεία Volvo με κινητήρες στο πίσω μέρος κατασκευάζονται από το Βιομηχανικό τομέα του Ομίλου με την ονομασία SBAV.

Το 1974 κατασκευάζει το πρώτο χωρίς σασί λεωφορείο το SBAV και μετά από συνεχείς αναβαθμίσεις φθάνει στο SBAV 90 το έτος 1990. Πετυχημένα μοντέλα που έγιναν και μεγάλη εξαγωγική επιτυχία σε χώρες κυρίως της Μέσης Ανατολής. Εκτός

των άλλων, η εταιρεία συναρμολόγησε (και κατασκεύασε) σειρά οχημάτων 4×4, τρίκυκλων μεταφορικών, τρακτέρ και άλλων τύπων.

Σήμερα η εταιρεία λειτουργεί μόνο σαν εμπορική. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ) – (ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ)



Εικόνα 24 Sarakakis bus ΠΗΓΗ : www.pitinterest.com

31. BIAMAX

Ιδρύθηκε το 1955 από τον Μιχαήλ Φωστηρόπουλο. Εξελίχθηκε ως μία μεγάλη βιομηχανία της ελληνικής αμαξοποιίας, με εργοστάσια στην Αθήνα, Θεσσαλονίκη και Λάρισα, κατασκευάζοντας ολοκληρωμένα λεωφορεία, φορτηγά ψυγεία και τουριστικά πούλμαν.

Η εξέλιξη και επιτυχία της BIAMAX, δεν ήταν σε καμία περίπτωση τυχαία, αντίθετα, οφείλονταν στο ότι είχε κερδίσει την εμπιστοσύνη της αγοράς λόγω της εξελιγμένης σχεδίασης, αξιοπιστίας και ποιότητας των οχημάτων της.

Τα τέλη της δεκαετίας του '80 η παραγωγή διακόπηκε. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ) – (BIAMAX)



Εικόνα 25 BIAMAX bus ΠΗΓΗ : www.el.wikipedia.org

32. ΕΛΒΟ

Πρόκειται για την γνωστή και μοναδική βιομηχανία κατασκευής τροχοφόρων και ερπυστριοφόρων οχημάτων στην Ελλάδα. Έχει τις εγκαταστάσεις της στην ΒΙ.ΠΕ. Θεσσαλονίκης στην Σίνδο, και είναι βιομηχανία κορμός για την οικονομία της Θεσσαλονίκης, της Βόρειας Ελλάδας αλλά και γενικότερα για την Ελλάδα.

Ιδρύθηκε το 1972, ύστερα από συμφωνία της Ελλάδος με τη STEYR Αυστρίας. Η εταιρεία είναι ευρέως γνωστή από την κατασκευή του ερπυστριοφόρου οχήματος μεταφοράς προσωπικού Leonidas.

Το 1988 σταματά η συνεργασία με την STEYR. Η ΕΛΒΟ, πρόσφατα αγοράστηκε από την κοινοπραξία SK Group και την Plasan Ισραηλινών συμφερόντων. (Λεονάρδος 2011) - (ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ) – (ΕΛΒΟ)



Εικόνα 26 ELVO Leonidas 2 ΠΗΓΗ : www.en.wikipedia.org

Εν κατακλείδι, σημειώνεται ότι ο κλάδος του αυτοκινήτου, προσέλκυσε το ενδιαφέρον πολλών επιχειρηματιών, οι οποίοι, πραγματοποίησαν μεγάλες επενδύσεις, οι οποίες αφορούσαν σταθμούς αυτοκινήτων, συγκοινωνία και μεταφορές, εμπορία αυτοκινήτων, εξαρτημάτων και ανταλλακτικών, συνεργεία επισκευής, μονάδες ανακατασκευής μηχανών (ρεκτιφιέ), μονάδες κατασκευής τμημάτων και εξαρτημάτων, συναρμολόγηση αυτοκινήτων και κατασκευή αμαξωμάτων. Ωστόσο αυτό, που πραγματικά προκαλεί μεγάλη θλίψη, είναι ότι το όραμα γι' αυτούς τους διακεκριμένους Έλληνες επιχειρηματίες που επιθυμούσαν να δημιουργήσουν αυτοκίνητο στην Ελλάδα, δυστυχώς, δεν έγινε ποτέ πράξη!». (Ευφροσύνη Ρούπα - Ευάγγελου Χεκίμογλου: «Η ιστορία του αυτοκινήτου στην Ελλάδα: Εμπόριο και παραγωγή στη μέγγενη του κράτους 1894-1986» ΕΙΣΑΓΩΓΗ σελ. 17-18.

Συμπεράσματα

Από την ιστορική ανασκόπηση της Ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας, εξάγονται τα ακόλουθα συμπεράσματα:

1. Τόσο η Ελληνική αυτοκινητοβιομηχανία, όσο και το Ελληνικό κράτος, φαίνεται ότι ακολούθησαν λαθεμένες στρατηγικές επιλογές, με αποτέλεσμα οι εταιρείες να οδηγηθούν σε αδιέξοδα και η μαζική παραγωγή των Ελληνικών αυτοκινήτων, να θεωρηθεί ως ξεπερασμένη ποιοτικά και προϊόντικά και το

κυριότερο «αντιοικονομική». Από τα γεγονότα, συμπεραίνεται ότι τα αποτελέσματα των εταιρειών, εκείνη την περίοδο φαίνεται να μην έπεισαν το Ελληνικό κράτος, ώστε να θεωρήσει τα αποτελέσματα τους ως «εθνικό επίτευγμα», ενώ από την άλλη πλευρά, το κράτος, αιχμάλωτο στις τότε πολιτικές του, έδειχνε «αδύναμο» να προσελκύσει και να ενισχύσει επενδύσεις στον κλάδο του αυτοκινήτου και όχι μόνο!

2. Σημειώνεται, επίσης, ως βασικό στρατηγικό λάθος, η κωλυσιεργία και γενικότερα η μη ευέλικτη στάση που κράτησε την περίοδο εκείνη, το Ελληνικό κράτος, το οποίο, όχι μόνο δεν στάθηκε δίπλα τους, απεναντίας, τους επέβαλε βαριά φορολογία και ουδέποτε χορήγησε έγκριση τύπου, ακόμα και για τα πιο πετυχημένα Ελληνικά μοντέλα της εποχής. [Εν κατακλείδι, με λύπη διαπιστώνει κανείς, την συμπεριφορά αυτή του Ελληνικού κράτους προς τους διακεκριμένους επιχειρηματίες, το οποίο, αντί να αγκαλιάσει αυτή την «εθνική προσπάθεια», τους δίδαξε ότι το όραμα, η φιλοδοξία, ο ζήλος, η γνώση και η αγάπη προς την πατρίδα, δεν ήταν αρκετά, για να σταθεί δίπλα τους!](#)
3. Άλλο βασικό στρατηγικό λάθος, ήταν το γεγονός ότι η χώρα μας την εποχή εκείνη, αντί να ακολουθήσει τα βήματα της Ευρώπης, επέτρεψε να κυριαρχούν οι εσωτερικές αντιπαλότητες και τα συγκρουόμενα συμφέροντα. Το μόνο, βέβαια, που κατάφερε απ' αυτό, ήταν τα προϊόντα της Ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας να μην είναι ανταγωνιστικά και μάλιστα να θεωρηθούν κάποια στιγμή ξεπερασμένα, ενώ αντίθετα, η Ευρώπη, αντιμετωπίζοντας τα ίδια προβλήματα που προκάλεσε και στη χώρα μας ο Β'ΠΠ, κατάφερε να ανασυγκροτηθεί, αντιμετωπίζοντας όλες τις προκλήσεις των καιρών και μέσω των επίμονων προσπαθειών της, να εξελίσσεται ραγδαία στην απόκτηση τεχνολογίας και τεχνογνωσίας.
4. Τέλος, ως σημαντικό στρατηγικό λάθος, θεωρείται και η μη ενεργοποίηση των κατάλληλων μηχανισμών, ώστε να πειστεί το Ελληνικό αγοραστικό κοινό -το οποίο απαρτιζόταν την εποχή εκείνη από «μερικούς» που είχαν την οικονομική δυνατότητα και το προνόμιο να αγοράσουν αυτοκίνητο- να αγκαλιάσει το Ελληνικό αυτό προϊόν! Το βάρος για το λάθος αυτό, αναλογεί εξ ημισείας, τόσο στις επιχειρήσεις, όσο και στο κράτος! Στις επιχειρήσεις που δεν κατάφεραν να πείσουν τους Έλληνες καταναλωτές ότι τα προϊόντα τους μπορεί να είναι λιτά, αλλά δεν στερούν σε τίποτα από τα αντίστοιχα Ευρωπαϊκά και στο κράτος που αδιαφόρησε και δεν έδωσε κίνητρα (οικονομικά-φορολογικά) σε όσους καταναλωτές το αγάλιαζαν!

2° ΚΕΦΑΛΑΙΟ: Φιλοσοφία και Αρχιτεκτονική Κατασκευής των Αυτοκινήτων στην Ευρώπη και στην Ελλάδα – Εξηλεκτρισμένα Οχήματα

2.1 Επικρατούσες Τάσεις από πλευράς Αρχιτεκτονικής στην Κατασκευή του Αυτοκινήτου

Η τεχνολογία του αυτοκινήτου μετά τον Β' ΠΠ εξελισσόταν με γοργούς ρυθμούς. Οι νέες τεχνικές δοκιμάζονταν, αρχικά στα αεροπλάνα και στη συνέχεια μεταφέρονταν στα οχήματα μετά από πειράματα και δοκιμές στα αυτοκίνητα αγώνων.

Στην Ευρώπη, εμφανίστηκαν τα δισκόφρενα, οι χαμηλές αναρτήσεις και οι καρότσες με έντονα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά. Στον αρχιτεκτονικό τομέα πρωτοστατούσαν οι Ιταλοί σχεδιαστές αυτοκινήτων, οι οποίοι, με εξαίρεση τη γαλλική CITROEN και την PORSCHE, ήταν οι πλέον περιζήτητοι σε παγκόσμιο επίπεδο. (Μαρκάκης 2014)

Με την πάροδο των χρόνων, ξεχώρισαν σε παγκόσμια κλίμακα δύο τάσεις, στις οποίες αναπτύχθηκε η φιλοσοφία και αρχιτεκτονική για την κατασκευή του αυτοκινήτου.

Η πρώτη τάση στηρίχθηκε στην Ευρωπαϊκή φιλοσοφία, η οποία προωθεί την κατασκευή μικρών αυτοκινήτων. Ο σχεδιασμός επέτρεπε άνεση στο χώρο των επιβατών και οι κινητήρες ήταν μικρού κυβισμού με χαμηλή κατανάλωση. Οι κατασκευαστές ελάμβαναν επίσης υπόψη τους την ανάγκη κατασκευής ενός αυτοκινήτου με μεγάλη διάρκεια ζωής, αφού οι Ευρωπαίοι δεν είχαν την δυνατότητα να τα αλλάζουν συχνά. (Μαρκάκης 2014)

Η δεύτερη τάση στηρίχθηκε στην Αμερικάνικη φιλοσοφία, που ήταν τελείως αντίθετη από την Ευρωπαϊκή, η οποία σημειωτέον, είχε επηρεάσει και αρκετούς Ευρωπαίους κατασκευαστές. Τα Αμερικάνικα αυτοκίνητα ήταν μεγαλύτερα από τα Ευρωπαϊκά, με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων και με κινητήρες μεγάλου κυβισμού και μεγάλης κατανάλωσης καυσίμου. Η Αμερικάνικη οικονομία την εποχή εκείνη, επέτρεπε τη δυνατότητα στο αγοραστικό κοινό να αλλάζει αυτοκίνητο κάθε 2-3 χρόνια. Ωστόσο, μετά την κρίση του πετρελαίου το 1973, δεν ήταν λίγοι οι κατασκευαστές που υιοθέτησαν την Ευρωπαϊκή φιλοσοφία. (Μαρκάκης 2014)

Βασική επιδίωξη των αυτοκινητοβιομηχανιών, ήταν η άμεση συμμετοχή τους στην εξέλιξη της τεχνολογίας, σε συνδυασμό πάντα με την εξέταση των κοινωνικών και οικονομικών συνθηκών που επικρατούσαν στις χώρες ενδιαφέροντος τους, για να κατασκευάζουν μοντέλα προσιτά στο ευρύ αγοραστικό κοινό.

Στην Ελλάδα, το αυτοκίνητο το οποίο ήταν πανάκριβο και μόνο για λίγους την εποχή εκείνη, απέκτησε ουσιαστικό ενδιαφέρον, όταν δημιουργήθηκαν οι προϋποθέσεις για να γίνει «αγαθό» ευρείας κατανάλωσης. Στην δημιουργία αυτών των προϋποθέσεων, συνέβαλε ουσιαστικά η σταθερή άνοδος της οικονομικής κατάστασης της χώρας, καθώς και η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των καταναλωτών.

Σημειώνεται επίσης, ότι, πέραν της οικονομικής κατάστασης, υπήρξαν και οι κατωτέρω παράγοντες, οι οποίοι έπαιξαν σπουδαίο ρόλο στην ανοδική πορεία του αυτοκινήτου:

1. Η επικρατούσα τάση της αστυφιλίας στην πλειοψηφία του πληθυσμού της υπαίθρου, οι οποίοι επέλεγαν για μόνιμη εγκατάσταση τις μεγαλουπόλεις.
2. Οι αλλαγές στην νοοτροπία και στον τρόπο ζωής της κοινωνίας.
3. Η επίδειξη ισχύος και ανωτερότητας που προσέδιδε τότε η αγορά αυτού του ακριβού προϊόντος.

2.2 Εξηλεκτρισμένα Οχήματα - Τεχνολογίες HYBRID E-TECH

Είναι γεγονός ότι η εφεύρεση των μηχανών εσωτερικής καύσης (ΜΕΚ) που χρησιμοποιούνται σήμερα στα συμβατικά αυτοκίνητα, εντάσσεται στα σημαντικότερα τεχνολογικά επιτεύγματα της σύγχρονης κοινωνίας.

Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι ο τεράστιος στόλος των αυτοκινήτων, που υπάρχει σήμερα σε κυκλοφορία σε παγκόσμια κλίμακα, έχει προκαλέσει σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα. Με αφορμή, λοιπόν, τα μείζονα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ανθρωπότητα σήμερα, όπως η θέρμανση του πλανήτη και η ρύπανση του περιβάλλοντος, σε συνδυασμό και με το εξαντλούμενο επίπεδο αποθεμάτων του μαύρου χρυσού (πετρελαίου), το ενδιαφέρον πλέον όλων, συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοβιομηχανιών, έχει στραφεί στην αξιοποίηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. (Γενική Γραμματεία Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής 2012) – (Βικιπαίδεια) – (Liberal).

Στα πλαίσια προστασίας του περιβάλλοντος, ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας καλείται σήμερα να αντιμετωπίσει πολλές προκλήσεις. Μερικές εξ' αυτών είναι:

1. **Αυστηρότερα πρότυπα αντιρρύπανσης** (μείωση των εκπομπών ρύπων για την αντιμετώπιση των κινδύνων στην υγεία).
2. **Περιορισμοί πρόσβασης στις πόλεις** (μείωση των εκπομπών για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα)
3. **Κανονισμός Corporate Average Fuel Economy-(CAFE)** (μείωση των εκπομπών CO₂ για την αντιμετώπιση της παγκόσμιας κλιματικής αλλαγής).

Επεξήγηση: Το **CAFE (Corporate Average Fuel Economy)** είναι ένα Ευρωπαϊκό σύστημα παροχής κινήτρων για τον περιορισμό των εκπομπών CO₂ που παράγονται από τα οχήματα.

Σύμφωνα με τους νέους κανονισμούς που ισχύουν στη Ευρώπη, το όριο CAFE, δηλαδή των μέσων τιμών εκπομπής CO₂ για τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα που κατασκευάζονται από το **2020** και προορίζονται για την Ευρωπαϊκή αγορά μειώθηκε ανά έτος και ανά κατασκευαστή οχημάτων από τα **130** στα **95** γραμμάρια ανά χιλιόμετρο (g/km). Για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, το όριο μειώθηκε στα **147 g/km**. Σημειώνεται ότι τα όρια θα μειωθούν ξανά το **2025** και το **2030**.

Σημειώνεται ότι για το Group Renault, του οποίου η εταιρεία της οικογενείας μου εκπροσωπεί τα προϊόντα της, η υπέρβαση του ορίου κατά 1 gr/km αντιστοιχεί σε ετήσιο πρόστιμο ύψους περίπου 150 εκατ. Ευρώ.

Στα πλαίσια αυτά, η Ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία, όπως και η αντίστοιχη των Η.Π.Α., βρίσκεται σε μια φάση αναδιάρθρωσης, που θα οδηγήσει “ipso facto” σε μια αλλαγή ορόσημο προς «καθαρότερα» και «πιο πράσινα» αυτοκίνητα. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, οι τεχνολογίες Hybrid E-tech (υβριδικά ηλεκτρικά - ηλεκτρικά οχήματα), έχουν προταθεί για να αντικαταστήσουν στο εγγύς μέλλον τις Μηχανές Εσωτερικής Καύσης (ΜΕΚ) που χρησιμοποιούνται για τα συμβατικά οχήματα. (Γενική Γραμματεία Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής 2012) – (Βικιπαίδεια) – (Liberal).

Η εξέλιξη της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα είναι άμεσα εξαρτώμενη από τις υποδομές, οι οποίες δυστυχώς δεν υπάρχουν ακόμα στον βαθμό που απαιτείται. Αυτή είναι η βασική αιτία, που στην Ελλάδα το 2019, πωλήθηκαν μόνο δύο ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα της Tesla. Ειδικότερα, σημειώνεται ότι σε όλη τη χώρα είναι εγκατεστημένοι μόλις 140 σταθμοί φόρτισης για ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα. Ωστόσο, όλα σιγά σιγά, λίαν συντόμως, θα αρχίσουν να αλλάζουν, καθώς στόχος της κυβέρνησης για την επόμενη δεκαετία είναι ο Ελληνικός στόλος αυτοκινήτων να πέσει στον μέσο όρο των 11 ετών που είναι ο αντίστοιχος Ευρωπαϊκός και μέχρι το 2030 να περιλαμβάνει κατά 10% ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα. (Γενική Γραμματεία Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής 2012) – (Βικιπαίδεια) – (Liberal).

Οι κατηγορίες ηλεκτροκίνητων οχημάτων, τα οποία επαναφορτίζονται από εξωτερική πηγή, ορίζονται σαφώς στο ΦΕΚ 50/15 ΙΑΝ 2015. Ωστόσο, επειδή η εταιρεία της οικογενείας μου, έχει αναλάβει την επίσημη εκπροσώπηση των προϊόντων του ομίλου της Renault, θα ήθελα να εστιάσω την προσοχή σας στα εξηλεκτρισμένα οχήματα και συγκεκριμένα στις τεχνολογίες HYBRID E-TECH των αυτοκινήτων μάρκας Renault.

Κατ’ αρχάς με τον όρο «Εξηλεκτρισμένα Οχήματα» εννοούμε τα οχήματα που είναι εφοδιασμένα με ηλεκτρικό κινητήρα που τροφοδοτείται από ειδική μπαταρία, γνωστή ως μπαταρία κίνησης. Ο εξηλεκτρισμός των αυτοκινήτων μειώνει την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO₂. Πρόκειται ουσιαστικά, για μια αποτελεσματική μέθοδο μείωσης του κόστους λειτουργίας για τους πελάτες και επίτευξης των στόχων του κανονισμού CAFE. (TEOPEN AE επίσημη αντιπροσωπεία Renault-Dacia)

Στην αγορά σήμερα, υπάρχουν, τέσσερα κύρια επίπεδα εξηλεκτρισμού:

1. **Πρώτο επίπεδο: MILD HYBRID ELECTRIC VEHICLE «Ήπιο Υβριδικό Ηλεκτρικό Όχημα».** Τα οχήματα αυτά δεν προσφέρουν αμιγώς ηλεκτρική κίνηση. Διαθέτουν έναν μικρό ηλεκτρικό κινητήρα που λειτουργεί ταυτόχρονα και υπό συνθήκες υποβοηθά τη ροπή του κινητήρα εσωτερικής καύσης,

δίνοντας «ήπια υβριδική» λειτουργία. Το κιβώτιο ταχυτήτων είναι αυτόματο ή χειροκίνητο. Η κίνηση είναι υβριδική (συνδυασμός ηλεκτροκινητήρα και κινητήρα εσωτερικής καύσης) ή 100% κινητήρας εσωτερικής καύσης. Η διαχείριση της επιλογής είναι αυτόματη. Η μπαταρία φορτίζεται μόνο κατά την ανάκτηση ενέργειας ελευθερώνοντας το πεντάλ γκαζιού. Η μέση κατανάλωση καυσίμου και οι εκπομπές CO₂ είναι μειωμένες μέχρι 10% έναντι ενός ισοδύναμου κινητήρα εσωτερικής καύσης. [\(TEOPEN AE επίσημη αντιπροσωπεία Renault-Dacia\)](#)

2. **Δεύτερο επίπεδο: HYBRID ELECTRIC VEHICLE “FULL HYBRID” (Υβριδικό Ηλεκτρικό Όχημα).** Η εμβέλεια με αμιγώς ηλεκτρική κίνηση στα οχήματα Renault είναι περίπου 4 χλμ. Δεν διαθέτει υποδοχή φόρτισης από εξωτερική παροχή ρεύματος. Η μετάδοση είναι αποκλειστικά αυτόματη. Η κίνηση είναι 100% ηλεκτρική ή υβριδική (συνδυασμός ηλεκτροκινητήρα και κινητήρα εσωτερικής καύσης), ή 100% κινητήρας εσωτερικής καύσης. Η μπαταρία επαναφορτίζεται κατά την διάρκεια της οδήγησης, μέσω ανάκτησης ενέργειας, ελευθερώνοντας το πεντάλ γκαζιού ή και το φρενάρισμα (EBA – Electric Brake Assist), και από τον κινητήρα εσωτερικής καύσης καθώς αυτός λειτουργεί. Η μέση κατανάλωση καυσίμου και οι εκπομπές CO₂ είναι μειωμένες μέχρι 30% έναντι ενός ισοδύναμου βενζινοκινητήρα κινητήρα εσωτερικής καύσης. [\(TEOPEN AE επίσημη αντιπροσωπεία Renault-Dacia\)](#)
3. **Τρίτο επίπεδο: PLUG-IN HYBRID ELECTRIC VEHICLE (Ηλεκτρικό όχημα Plug-in Hybrid).** Το Plug-in Hybrid βρίσκεται ένα επίπεδο πριν από τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα μηδενικών εκπομπών CO₂ (Zero Emission). Έχει τη δυνατότητα φόρτισης της μπαταρίας κίνησης από εξωτερική πηγή (δίκτυο). Η εμβέλεια αμιγώς ηλεκτρικής κίνησης στα plug-in οχήματα Renault είναι περίπου 50 χλμ στον κύκλο WLTP. Η μετάδοση είναι αποκλειστικά αυτόματη. Η κίνηση είναι 100% ηλεκτρική ή υβριδική (συνδυασμός ηλεκτροκινητήρα και κινητήρα εσωτερικής καύσης), ή 100% κινητήρας εσωτερικής καύσης. Η διαχείριση της επιλογής κίνησης μπορεί να είναι αυτόματη ή να επιλέγεται από τον οδηγό. Η φόρτιση της μπαταρίας κίνησης, γίνεται μέσω σύνδεσης στο ηλεκτρικό δίκτυο, μέσω ανάκτησης ενέργειας κατά την διάρκεια της φάσης επιβράδυνσης και πέδησης και μέσω της χρήσης του κινητήρα εσωτερικής καύσης για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Η μέση κατανάλωση καυσίμου και οι εκπομπές CO₂ είναι μειωμένες μέχρι 75% έναντι ενός ισοδύναμου βενζινοκινητήρα κινητήρα εσωτερικής καύσης. [\(TEOPEN AE επίσημη αντιπροσωπεία Renault-Dacia\)](#)

4. **Τέταρτο επίπεδο: 100% ELECTRIC VEHICLE (100% Ηλεκτρικό Όχημα Μπαταρίας).** Τα ηλεκτρικά οχήματα έχουν μηδενικές εκπομπές CO₂ (zero Emission), διαθέτουν ηλεκτρικό κινητήρα, φορτιστή ενσωματωμένο στο όχημα και μπαταρία κίνησης υψηλής τάσης, **παρέχοντας έτσι 100% ηλεκτρική κίνηση.** Η μετάδοση είναι αποκλειστικά αυτόματη. Η μπαταρία κίνησης επαναφορτίζεται κατά την επιβράδυνση και μέσω αναγεννητικής πέδησης (EBA – Electric Brake Assist), καθώς και από το δίκτυο ηλεκτροδότησης μέσω ειδικής πρίζας φόρτισης. Η κατανάλωση καυσίμου και οι εκπομπές CO₂ είναι μηδενικές. Η απόσταση που θα διανύει με μία φόρτιση είναι μέχρι 395 χλμ. [\(TEOPEN AE επίσημη αντιπροσωπεία Renault-Dacia\)](#)

Σχετικά με το νομικό πλαίσιο για την ηλεκτροκίνηση, σημειώνεται ότι μέχρι τώρα έχουν ψηφιστεί:

1. **Ο Νόμος 4277/2014**, του οποίου το άρθρο 30 αναφέρεται στην υποχρέωση ανάπτυξης δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης καθώς και στα ακίνητα.
2. **Ο Νόμος 4233/2014**, που επιτρέπει στα πρατήρια καυσίμων, να πωλούν ηλεκτρική ενέργεια και εναλλακτικούς τύπους καυσίμου.
3. **Ο νόμος 4439/2016**, που προβλέπει την εναρμόνιση με την οδηγία 2014/94/EE για την ανάπτυξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και την απλοποίηση της διαδικασίας αδειοδότησης.
4. **Ο νόμος 4513/2018** με τον οποίο ανανεώθηκε ο πολεοδομικός κανονισμός που τέθηκε σε ισχύ με τον νόμο 4067/2012, ώστε να επιτρέπεται η εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ιδιωτικές κατασκευές και σε δημόσιους κοινόχρηστους χώρους (άρθρο 20).
5. Τέλος, έχει τεθεί σε ισχύ η **κοινή υπουργική απόφαση 42863/438/27-5-2019**, η οποία ορίζει τους όρους, τις προϋποθέσεις και τις τεχνικές προδιαγραφές για την εγκατάσταση συσκευών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Επιπρόσθετα, σημειώνεται ως λίαν ενδιαφέρουσα η πρόσφατη ενημέρωση της Κεντρικής Αντιπροσωπείας TEOPEN MOTOPΣ A.E. που έγινε στους επίσημους Dealers Renault, μέσω διαδικτυακής συνάντησης, κατά την οποία ανακοινώθηκαν μεταξύ άλλων και οι προτεραιότητες του GROUPE RENAULT, για το έτος 2021, οι οποίες είναι:

1. Η αλλαγή φιλοσοφίας και προσέγγισης της αγοράς.

2. Η προώθηση νέων «**πράσινων**» τεχνολογιών/κινητήρων στην πλειοψηφία της γκάμας των μοντέλων της.
3. Ο στόχος του “**Clean Air For Europe -C.A.F.E.**” αποτελεί βασική προτεραιότητα για το 2021.
4. Η κερδοφορία αποτελεί δεύτερο στόχο, για το 2021.
5. Οι κινητήρες νέας τεχνολογίας οδηγούν σε σημαντικές αυξήσεις τιμών.
6. Ο στόχος πωλήσεων θα επιτευχθεί μέσα από τη διεύρυνση της γκάμας των μοντέλων, κινητήρων/τεχνολογιών.

Εν κατακλείδι, επισημαίνεται ότι η εξέλιξη της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα είναι άμεσα εξαρτώμενη από τις υποδομές. Δυστυχώς ακόμα το δίκτυο ηλεκτροδότησης είναι σε εμβρυώδη κατάσταση. Συγκεκριμένα σε όλη τη χώρα είναι εγκατεστημένη περίπου 140 σταθμοί φόρτισης για ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Ωστόσο, η κατάσταση θα αρχίσει να βελτιώνεται βαθμιαία, αφού στόχος του Ελληνικού κράτους για την επόμενη δεκαετία είναι ο Ελληνικός στόλος αυτοκινήτων να πέσει στον μέσο όρο των 11 ετών που είναι ο Ευρωπαϊκός και να περιλαμβάνει μέχρι το 2030 κατά 10% ηλεκτρικά αυτοκίνητα. ([Γενική Γραμματεία Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής 2012](#)) – ([Βικιπαίδεια](#)) – ([Liberal](#)).

Συμπεράσματα

Από την εξέταση των τεχνολογιών **HYBRID E-TECH**, εξάγονται τα ακόλουθα συμπεράσματα:

1. Η υβριδική τεχνολογία και η ηλεκτροκίνηση (**HYBRID E-TECH**) θεωρείται βέβαιο ότι θα κυριαρχήσουν στην αγορά τα επόμενα χρόνια. Ωστόσο, για την ολοκληρωτική αντικατάσταση των αυτοκινήτων με Μηχανές Εσωτερικής Καύσης (ΜΕΚ), θα χρειαστούν ακόμα πολλές δεκαετίες και φυσικά αυτό θα εξαρτηθεί από το επίπεδο βελτίωσης της υφιστάμενης υποδομής, τα κίνητρα που θα χορηγεί εκάστοτε το Ελληνικό κράτος στους καταναλωτές για να το αποκτήσουν και γενικότερα από το βιοτικό επίπεδο του αγοραστικού κοινού.
2. Παρά τα πολλαπλά περιβαλλοντικά οφέλη και τα πλεονεκτήματα στους καταναλωτές που προσφέρουν τα ηλεκτρικά οχήματα, συμπεραίνεται ότι θα απαιτηθούν ακόμα περισσότερες βελτιώσεις, κυρίως στο κόστος κατασκευής τους ώστε το ηλεκτρικό αυτοκίνητο να είναι πιο προσίτο στο ευρύ καταναλωτικό κοινό, στην διεύρυνση της αυτονομίας τους σχετικά με την απόσταση ταξιδιού (σημειώνεται ότι μέχρι τώρα η Renault έχει πετύχει τα

αυτοκίνητα της να διανύουν 390 χλμ με μία φόρτιση) και τέλος, στο όριο ζωής των μπαταριών για να διαρκούν περισσότερο (οι μπαταρίες των αυτοκινήτων Renault έχουν διάρκεια ζωής έως 8 χρόνια).

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: Θεσμικό πλαίσιο της αγοράς αυτοκινήτου

3.1 Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο

Για την ρύθμιση της λειτουργίας της παγκόσμιας αγοράς αυτοκινήτου, έχει θεσπιστεί ένα πλαίσιο κανόνων και ρυθμίσεων. Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, -που μας αφορά άμεσα, αφού η χώρα μας ως πλήρες μέλος της Ε.Ε. υποχρεούται να εφαρμόζει και να συμμορφώνεται πλήρως με τους κανόνες της- έχει αναγνωριστεί η σπουδαιότητα του κλάδου αυτοκινήτου και επίσης έχει καθιερωθεί ένα θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία του, βάσει του οποίου, σε συνεργασία των κρατών-μελών, θα ασκούνται οι εποπτικές αρμοδιότητες της Ε.Ε. ([Συμβούλιο Ευρωπαϊκής Ένωσης, Έγκριση και εποπτεία αγοράς αυτοκινήτων](#))

Στα πλαίσια αυτά, σε ότι αφορά την αυτοκινητοβιομηχανία, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εκσυγχρονίσει το σύστημα με το οποίο εγκρίνεται η είσοδος στην αγορά και παρακολουθούνται οι επιδόσεις των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στην ΕΕ. Συγκεκριμένα, ενισχύονται:

1. **Η ποιότητα των ελέγχων**, βελτιώνοντας τις τεχνικές υπηρεσίες που εμπλέκονται στη διαδικασία έγκρισης της πρόσβασης των αυτοκινήτων στην αγορά.
2. **Η εποπτεία της αγοράς**, δίνοντας τη δυνατότητα στα κράτη μέλη και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να διενεργούν τυχαίους ελέγχους σε οχήματα που διατίθενται ήδη στην αγορά προκειμένου να εντοπίζουν περιπτώσεις έλλειψης συμμόρφωσης το νωρίτερο δυνατόν.
3. **Η διακυβέρνηση του συστήματος έγκρισης τύπου**, με τη δημιουργία forum εκπροσώπων των αρμόδιων Εθνικών Αρχών, οι οποίοι θα ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με την εν λόγω εφαρμογή.

Γενικότερα, σημειώνεται ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση με τις στρατηγικές που εφαρμόζει επιχειρεί να αντιμετωπίσει περιβαλλοντικές και κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις ([Συμβούλιο Ευρωπαϊκής Ένωσης, Έγκριση και εποπτεία αγοράς αυτοκινήτων](#))

Στα πλαίσια αυτά, η Ευρωπαϊκή Ένωση τον Ιούλιο του 2016 θέσπισε την στρατηγική μετακίνησης με αυτοκίνητα χαμηλών εκπομπών. Η στρατηγική περιλαμβάνει τρεις άξονες:

1. **-Πρώτος άξονας: Βελτιστοποίηση του συστήματος των μεταφορών και της αποτελεσματικότητας του:** Ο άξονας αυτός προβλέπει τη χρήση νέων έξυπνων τεχνολογιών που θα βελτιώσουν τις συνθήκες των μεταφορών. Επίσης, θέτει τη βάση της πολυτροπικότητας δίνοντας την ευελιξία παροχής κινήτρων για μετάβαση και χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς χαμηλότερων εκπομπών.
2. **Δεύτερος άξονας: Εντατικότερη χρήση εναλλακτικών μορφών ενέργειας χαμηλών εκπομπών:** Προτείνεται η δημιουργία θεσμικού πλαισίου για την παροχή κινήτρων, που θα οδηγήσουν μακροπρόθεσμα στην απαλλαγή από τον άνθρακα στις μετακινήσεις και ειδικότερα στην ενισχυμένη χρήση ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου στις οδικές μεταφορές. Παράλληλα, θεσπίζει το απαραίτητο πλαίσιο για την επέκταση των σχετικών υποδομών παροχής εναλλακτικών καυσίμων στα οποία συμπεριλαμβάνεται η ηλεκτρική ενέργεια. Η δημιουργία απλών και ευέλικτων συστημάτων που ευνοούν τη διαλειτουργικότητα και την τυποποίηση της ηλεκτρικής κινητικότητας κρίνεται επιβεβλημένη. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη δημιουργία Ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς αλλά και σχετικών διασυνδεδεμένων υπηρεσιών.
3. **Τρίτος άξονας: Μετάβαση σε οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών (Zero and Low Emissions Vehicles – ZLEV),** δηλαδή επιβατικά και ελαφρά φορτηγά με εκπομπές κάτω από 50g CO₂/km.

Σε ότι αφορά το αυτοκίνητο, σημειώνεται ότι το έτος 2021 αποτελεί τη βάση για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ για τα επόμενα χρόνια. Συγκεκριμένα, για το έτος 2025 τίθεται στόχος μείωσης των μέσων εκπομπών του συνόλου του στόλου της ΕΕ κατά 15% σε σχέση με το 2021, ενώ για το 2030 ο στόχος διαμορφώνεται στο -37,5%. Επιπλέον, για το 2030 ορίζεται ως ελάχιστη διείσδυση των οχημάτων μηδενικών εκπομπών στο 35% των νέων πωλήσεων

Τέλος, επισημαίνεται ότι στα πλαίσια υλοποίησης της νέας Ευρωπαϊκής στρατηγικής, για καθαρότερα και ασφαλέστερα αυτοκίνητα, την 1^η Σεπτεμβρίου 2020 τέθηκε σε εφαρμογή, ο «κανονισμός της ένωσης για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων. Ο νέος κανονισμός, ο οποίος εκδόθηκε τον Μάιο του 2018, μεταρρυθμίζει και αυστηροποιεί σημαντικά το προηγούμενο σύστημα έγκρισης τύπου καθώς και την εποπτεία της αγοράς. Επίσης, ενισχύει την ποιότητα και την ανεξαρτησία των διαδικασιών έγκρισης τύπου και δοκιμών οχημάτων, αυξάνει τους ελέγχους των αυτοκινήτων που ήδη κυκλοφορούν στην αγορά της ΕΕ και τέλος, βελτιώνει το συνολικό σύστημα με ισχυρότερη ευρωπαϊκή εποπτεία. ([Συμβούλιο της](#)

Ευρώπης: Έγκριση και εποπτεία της αγοράς αυτοκινήτων), (Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858).

3.2 Το θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα

Η χώρα μας, εναρμονιζόμενη με το πλαίσιο κανονισμών και τις στρατηγικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την αντιμετώπιση των προκλήσεων των καιρών και ειδικότερα των προβλημάτων που ανακύπτουν από την κλιματική αλλαγή, έχει ήδη θέσει σε ισχύ από τον Ιανουάριο του 2019 ένα εθνικό σχέδιο για την ενέργεια και το κλίμα, το οποίο σκοπεί στην βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και στην μείωση του διοξειδίου του άνθρακα, ενώ παράλληλα έχει θέσει ως πρωταρχικό στόχο την αύξηση του ποσοστού των ηλεκτρικών επιβατηγών οχημάτων στην αγορά, έως 10% μέχρι το έτος 2030. [\(IOBE -Ο ρόλος των οχημάτων χαμηλών εκπομπών στην Ελλάδα – Προκλήσεις και οφέλη\)](#)

Σε ότι αφορά τα τέλη κυκλοφορίας που θα ισχύσουν από την 1^η Ιανουαρίου 2021, το νέο σχέδιο νόμου το οποίο υπεγράφη την 23.11.2020 από τους συναρμόδιους υπουργούς προβλέπει, μεταξύ άλλων:

1. Για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν ή θα ταξινομηθούν για πρώτη φορά έως και την 31.12.2020, για τον υπολογισμό των ετήσιων τελών κυκλοφορίας, εξακολουθεί να ισχύει η κλίμακα που ίσχυε μέχρι τώρα.
2. Για τα επιβατικά αυτοκίνητα που θα ταξινομηθούν για πρώτη φορά σε κράτος μέλος της Ε.Ε. από 1^η Ιανουαρίου 2021 τίθεται σε εφαρμογή το νέο πρότυπο υπολογισμού των ρύπων, με βάση τις τιμές εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (γραμμάρια CO₂ ανά χιλιόμετρο) σύμφωνα με τον Νέο Ευρωπαϊκό πρότυπο μέτρησης ρύπων WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), όπως αναγράφονται στον κατωτέρω πίνακα:

Πίνακας 1

ΕΥΡΟΣ	ΤΙΜΗ
0-122	0
123-139	0,64
140-166	0,70
167-208	0,85
209-224	1,87
225-240	2,20
241-260	2,20
261-280	2,70
>281	2,85

3. Σε ότι αφορά το τέλος ταξινόμησης, των εξηλεκτρισμένων επιβατικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, το νέο σχέδιο νόμου προβλέπει ότι: τα αυτοκίνητα με εκπεμπόμενη μάζα διοξειδίου του άνθρακα μεγαλύτερη ή ίση με 51 γρ./χλμ, απαλλάσσονται από το 50% του προβλεπόμενου τέλους για τα συμβατικά, τα αυτοκίνητα με εκπεμπόμενη μάζα διοξειδίου του άνθρακα μικρότερη ή ίση με 50 γρ./χλμ, απαλλάσσονται από το 75% του προβλεπόμενου τέλους για τα συμβατικά και τέλος τα αμιγώς ηλεκτρικά αυτοκίνητα, απαλλάσσονται εξ' ολοκλήρου από το τέλος ταξινόμησης.

3.3 Θεσμικοί παράγοντες

Ο κλάδος του αυτοκινήτου γενικά, και οι εταιρείες εμπορίας καινούργιων αυτοκινήτων ειδικότερα, δεν λειτουργούν υπό κάποιο ρυθμιστικό πλαίσιο. Στις επιχειρήσεις αυτές, ισχύει η εμπορική νομοθεσία, όπως αυτή εφαρμόζεται σε κάθε είδους εμπορική επιχείρηση.

Ωστόσο, σημειώνεται ότι τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει κάποιες σημαντικές αλλαγές σε ότι αφορά το πλαίσιο λειτουργίας των εταιρειών εμπορίας αυτοκινήτων. [\(IOBE -Ο ρόλος των οχημάτων χαμηλών εκπομπών στην Ελλάδα – Προκλήσεις και οφέλη\)](#)

Οι σημαντικότερες είναι οι εξής.

1. **Περιβαλλοντική Συμμόρφωση και Λειτουργικά Πρότυπα:** Οι εταιρείες εμπορίας καινούργιων αυτοκινήτων θα πρέπει να λειτουργούν πλέον ως κάθετες μονάδες, που σημαίνει ότι εκτός από έκθεση καινούριων αυτοκινήτων θα πρέπει να διαθέτουν και συνεργείο αυτοκινήτων καθώς και φανοποιείο-βαφείο. Η εσωτερική διαμόρφωση των χώρων, γίνεται με βάση τα λειτουργικά πρότυπα που καθορίζονται από την Κεντρική Αντιπροσωπεία που εισάγει το προϊόν. Επίσης, με βάση την περιβαλλοντική νομοθεσία, υποχρεούνται όλες οι επιχειρήσεις να διαθέτουν τα απόβλητα του συνεργείου και του φανοποιείου-βαφείου σε ειδικές εταιρείες, οι οποίες έχουν σχετική άδεια από το κράτος για την συλλογή και την διαχείριση αυτών. Ελαστικά, έλαια και λοιπά υγρά αυτοκινήτων συγκεντρώνονται από εξουσιοδοτημένες εταιρείες. Επίσης, ξεχωριστός φορέας-εταιρεία διαχειρίζεται τα απόβλητα του φανοποιείου τα οποία φέρουν τον χαρακτηρισμό «επικίνδυνα απόβλητα». Τέλος, όλες οι εταιρείες εμπορίας αυτοκινήτων πρέπει να είναι εγγεγραμμένες στο Ηλεκτρονικό Μητρώο Αποβλήτων (Η.Μ.Α) και να δηλώνουν τις ποσότητες των αποβλήτων που δημιουργούν. Μη τήρηση των παραπάνω συνεπάγεται αφαίρεση της άδειας λειτουργίας της επιχείρησης.
2. **Block Exemption Regulation (BER):** Η συγκεκριμένη ρύθμιση από την Ευρωπαϊκή επιτροπή ανταγωνισμού αλλάζει άρδην τον τρόπο λειτουργίας των εμπορικών επιχειρήσεων στον κλάδο του αυτοκινήτου. Συγκεκριμένα, μέχρι το 2003 ο αγοραστής ενός οχήματος είχε την υποχρέωση να συντηρεί το όχημα του αποκλειστικά σε κάποια κάθετη μονάδα που αντιπροσώπευε την μάρκα του οχήματός του. Σε αντίθετη περίπτωση ακυρωνόταν η εργοστασιακή εγγύηση του οχήματος. Με την εφαρμογή του **BER** ο κάτοχος του οχήματος μπορεί να συντηρεί το όχημά του σε συνεργείο της επιλογής

του, με ανταλλακτικά προδιαγραφών της μάρκας του οχήματός του, χωρίς να επηρεάζεται η εργοστασιακή εγγύηση του οχήματος.

3. Μια άλλη πολύ σημαντική αλλαγή που τέθηκε σε εφαρμογή από τον Μάιο του 2010 είναι η **κατάργηση των αποκλειστικών περιοχών εκμετάλλευσης**. Αυτό σημαίνει πρακτικά, ότι ο αντιπρόσωπος της Renault στην Καβάλα για παράδειγμα, μπορεί να πουλήσει αυτοκίνητα και στον νομό Σερρών ανεξάρτητα από την ύπαρξη ή μη επίσημου αντιπροσώπου Renault στις Σέρρες. Σκοπός του νέου ρυθμιστικού πλαισίου είναι η αποτροπή δημιουργίας τοπικών μονοπωλίων, καρτέλ τιμών από εισαγωγείς και η αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ των επίσημων εμπόρων προς όφελος του καταναλωτή.
4. **Νέο πλαίσιο μέτρησης ρύπων**: Το σκάνδαλο αλλοίωσης των εκπομπών ρύπων διοξειδίου του άνθρακα που αποκαλύφθηκε σε οχήματα κάποιας συγκεκριμένης εταιρείας στο παρελθόν, φέρνει σημαντικές αλλαγές στην αυτοκινητοβιομηχανία. Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα αποτελούν πλέον, για πολλές Ευρωπαϊκές χώρες μεταξύ αυτών και για την Ελλάδα, βασικό κριτήριο φορολόγησης των καινούριων αυτοκινήτων. Λαμβάνοντας υπόψη τα προβλήματα που ανακύπτουν από την ραγδαία κλιματική αλλαγή, καθώς και τις ισχύουσες συνθήκες, τα αυτοκίνητα που ρυπαίνουν περισσότερο θα μεταφέρονται αυτόματα στην υψηλότερη φορολογική κλίμακα.
5. Το πλαίσιο που περιλάμβανε ως τώρα μια διαδικασία μέτρησης ρύπων και κατανάλωσης καυσίμου, το οποίο ονομαζόταν NEDC: (New European Driving Cycle), είχε αποδειχθεί στην πράξη ότι το εν λόγω πρωτόκολλο με τις εργαστηριακές τεχνικές που εφαρμόζονταν, δημιουργούσαν σοβαρές αποκλίσεις από τις πραγματικές τιμές, οι οποίες έφταναν έως και 30% σε ορισμένες περιπτώσεις, αντικαταστάθηκε πρόσφατα από την νέα διαδικασία **WLTP – (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure)**. Βασική διαφορά του νέου πρωτοκόλλου είναι ότι η μέτρηση των εκπεμπόμενων ρύπων και της κατανάλωσης καυσίμου, διεξάγεται σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης και όχι εντός του εργαστηρίου μόνο. Επισημαίνεται ότι για την αγορά καινούργιου στην Ελλάδα, η ισχύουσα νομοθεσία προβλέπει τον υπολογισμό των τελών κυκλοφορίας κάθε οχήματος, με βάση τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Οποιαδήποτε αλλαγή στις εκπομπές ρύπων θα

επιφέρει αυτόματα και αλλαγές προς τα επάνω με βάση το WLTP, στα τέλη κυκλοφορίας.

6. **Ευρωπαϊκά πρότυπα εκπομπών ρύπων:** Τα Ευρωπαϊκά πρότυπα εκπομπών ρύπων αποτελούν οδηγίες της Ευρωπαϊκής ένωσης σχετικά με τις επιτρεπόμενες τιμές εκπομπής διοξειδίου του άνθρακα, σωματιδίων αιθάλης και οξειδία του αζώτου (NO_x) από τα κυκλοφορούντα οχήματα. Οι αυτοκινητοβιομηχανίες που κατασκευάζουν, πωλούν ή/και διανέμουν αυτοκίνητα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να μεριμνούν ώστε οι κινητήρες των οχημάτων να πληρούν τις προδιαγραφές των προτύπων Euro. Επισημαίνεται ότι η κυκλοφορία των οχημάτων που δεν πληρούν τις προδιαγραφές Euro είναι παράνομη.
7. **Η συμμόρφωση των κινητήρων με τις προδιαγραφές ρύπων Euro** αποτελεί μια συνεχόμενη πρόκληση για τις αυτοκινητοβιομηχανίες. Λαμβανομένου υπόψη ότι τα πρότυπα εκπομπών ρύπων γίνονται ολοένα και αυστηρότερα, από την πλευρά των αυτοκινητοβιομηχανιών απαιτείται επένδυση αρκετών εκατομμυρίων ευρώ στην εξέλιξη των κινητήρων. Αυτό, παρά την επιθετική πολιτική τιμών που εφαρμόζουν, αναπόφευκτα θα οδηγήσει στην αύξηση των νέων αυτοκινήτων, επηρεάζοντας σε μεγάλο βαθμό και την τσέπη του καταναλωτή. Σημειώνεται ότι στην αγορά την παρούσα περίοδο κυκλοφορούν οι κινητήρες Euro 6 D FULL. Επίσης σε ότι αφορά τα οχήματα με κινητήρες πετρελαίου (Diesel), επισημαίνεται ότι η συμμόρφωση τους με τα πρότυπα Euro απαιτεί ακόμα μεγαλύτερη επένδυση καθώς οι κινητήρες πετρελαίου εκπέμπουν και σωματίδια αιθάλης και ως εκ τούτου απαιτείται η προσθήκη ενός φίλτρου στο σύστημα εξαγωγής καυσαερίων του οχήματος, του λεγόμενου φίλτρου αιθάλης (DPF - Diesel Particulate Filter). Όλα τα οχήματα με κινητήρα πετρελαίου από το 2009 και έπειτα, πρέπει υποχρεωτικά να ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές ρύπων Euro.

Συμπεράσματα

Από τους ανωτέρω θεσμικούς παράγοντες, θεωρείται βέβαιο ότι με την εφαρμογή τους, προκύπτουν ιδιαίτερα περιβαλλοντικά και κοινωνικοοικονομικά οφέλη. Επίσης σημειώνεται ότι θα είναι καθοριστικοί και για την εξέλιξη της παγκόσμιας αυτοκινητοβιομηχανίας και τέλος, θεωρείται βέβαιο ότι θα αποτελέσουν τροχοπέδη στην πορεία επιδείνωσης της κλιματικής αλλαγής.

4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: Η Επικρατούσα Κατάσταση του Κλάδου Αυτοκινήτων

4.1 Η Ελληνική Οικονομία

Η Ελληνική οικονομία, η οποία την τελευταία δεκαετία σημαδεύτηκε από μια μεγάλη κρίση, εμφανίζοντας επικίνδυνα σημάδια χρεοκοπίας, τα οποία «ευτυχώς» εξαφανίσθηκαν από τη στήριξη των προγραμμάτων χρηματοδότησης, επηρέασε ιδιαίτερα αρνητικά και τον κλάδο του αυτοκινήτου την περίοδο αυτή, οδηγώντας στο κλείσιμο δεκάδων επιχειρήσεων και στην απώλεια εκατοντάδων θέσεων εργασίας.

Ωστόσο, από το 2014, άρχισε να εμφανίζει εικόνα βελτίωσης, η οποία είχε θετικό αντίκτυπο στην αγορά, με αποτέλεσμα η έντονη ανησυχία από την αβεβαιότητα που επικρατούσε στην αγορά, να αρχίσει σταδιακά να απομακρύνεται.

Ενθαρρυντικά είναι επίσης, τα μηνύματα του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος, για την παρούσα κατάσταση της Ελληνικής οικονομίας. Συγκεκριμένα, στην τελευταία έκθεση του για το έτος 2019, για την Ελληνική οικονομία, επισημαίνονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα στοιχεία:

1. Η διατήρηση της αναπτυξιακής δυναμικής, καταγράφοντας ρυθμό ανάπτυξης 1,9%.
2. Η γενικότερη βελτίωση τόσο της εικόνας των τραπεζικών καταθέσεων, όσο και των συνθηκών χρηματοδότησης των τραπεζών.
3. Η ανάκτηση της εμπιστοσύνης στο τραπεζικό σύστημα, η οποία είχε ως επακόλουθο την πλήρη απελευθέρωση της κίνησης κεφαλαίων από την 1 Σεπτεμβρίου, με τελικό αποτέλεσμα να ενισχυθεί σημαντικά η οικονομική δραστηριότητα.

Επίσης, από τον Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος προτείνονται και τα ακόλουθα που έχουν σχέση με τον κλάδο του αυτοκινήτου:

4. Η αξιοποίηση και εκμετάλλευση των ευκαιριών που αναφύονται στο ξεκίνημα της νέας δεκαετίας, όπως η ψηφιακή τεχνολογία και η μετάβαση στην «πράσινη» οικονομία (Σημείωση: Η πράσινη οικονομία προωθεί τη διατήρηση και την προαγωγή της Οικονομικής, Περιβαλλοντικής και Κοινωνικής ευημερίας).
5. Η επίσπευση εφαρμογής λύσεων όπως του σχεδίου «Ηρακλής» (Νόμος 4649/2019), με σκοπό τη μείωση των μη εξυπηρετούμενων δανείων.

6. Η δημιουργία ευνοϊκών εξελίξεων στην αγορά εργασίας, με σκοπό τη μείωση της ανεργίας.

4.2 Επεξηγήσεις στην Τμηματοποίηση (Segmentation) των κατηγοριών αυτοκινήτου

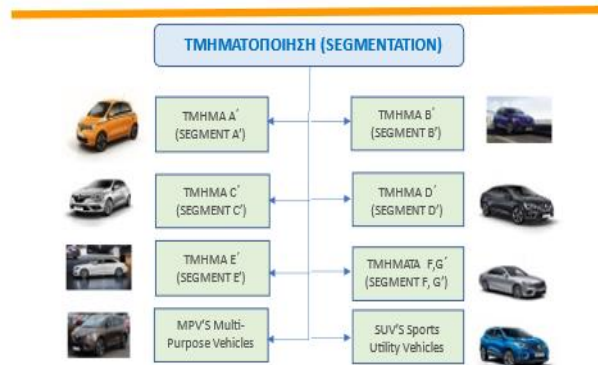
Η αγορά αυτοκινήτου παγκοσμίως χωρίζεται σε τμήματα ανάλογα με τον τύπο του αυτοκινήτου και τις ανάγκες του καταναλωτικού κοινού στο οποίο απευθύνεται. Η ανάλυση της εξέλιξης των τμημάτων της αγοράς, μπορεί να μας δώσει χρήσιμες πληροφορίες τόσο για την ίδια την αγορά, όσο και για τυχόν αλλαγές στην συμπεριφορά του καταναλωτή. Επιγραμματικά, παρακάτω σημειώνεται, τι περιλαμβάνει το κάθε τμήμα. ([Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων -ΣΕΑΑ](#))

- 1 **Τμήμα A (Segment A):** Αυτοκίνητα που προορίζονται κυρίως για αστική χρήση. Χαρακτηρίζονται από μικρό μέγεθος (κάτω από 4μ. μήκος, κάτω από 2μ. πλάτος) και κινητήρες μικρού κυβισμού (έως 1.200 κ.ε.), π.χ: Renault Twingo.
- 2 **Τμήμα B (Segment B):** Αυτοκίνητα μεσαίου μεγέθους που εξυπηρετούν περισσότερες ανάγκες. Εδώ υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση καταναλωτών αλλά και διαθέσιμων επιλογών. Διατίθενται με κινητήρες βενζίνης, πετρελαίου και υβριδικής τεχνολογίας. Το μέγεθος τους κυμαίνεται από 3,9μ. έως 4μ. μήκος και 1,6μ. έως 2μ. πλάτος, π.χ.: Renault Clio.
- 3 **Τμήμα C (Segment C):** Αυτοκίνητα με μεγαλύτερο μέγεθος από την προηγούμενη κατηγορία, προσανατολισμένα για οικογενειακή χρήση. Ονομάζονται και “Hatchbacks” στην ορολογία της αυτοκινητοβιομηχανίας, λόγω του μεγαλύτερου μήκους χωρίς όμως το προεξέχων πίσω μέρος της επόμενης κατηγορίας. Το μήκος τους είναι μεταξύ 4,3 και 4,5 μέτρων και το πλάτος τους 2,3 έως 2,5 μέτρα, π.χ.: Renault Megane.
- 4 **Τμήμα D (Segment D):** Μεγαλύτερης κατηγορίας αυτοκίνητα με μήκος άνω των 4 μέτρων αλλά κάτω των 5 μέτρων. Απευθύνονται κυρίως σε καταναλωτές με αυξημένες απαιτήσεις σε χώρους (αποσκευών και επιβατών). Είναι η κατηγορία που προτιμούν οι επαγγελματίες αυτοκινητιστές, π.χ.: Renault Megane Grand Coupe
- 5 **Τμήμα E (Segment E):** Κάποτε η κατηγορία αυτή συγκέντρωνε τις προτιμήσεις των Ελλήνων καταναλωτών. Υπέστη βαρύ πλήγμα κατά τη διάρκεια της ύφεσης, καθώς αυτοκίνητα με μήκος 5 μέτρα και άνω θεωρούνταν πλέον πολυτελή για τον μέσο χρήστη, π.χ.: Mercedes “E” Class.

- 6 **Τμήματα F,G (Segment F,G):** Οι κατηγορίες F και G ήταν ξεχωριστές μέχρι και το 2013. Από εκεί και έπειτα λόγω του πολύ μικρού μεριδίου αγοράς που συγκεντρώνουν έχουν ενοποιηθεί. Πρόκειται για πολυτελή αυτοκίνητα που απευθύνονται σε ιδιαίτερα εύπορους πελάτες, π.χ.: Mercedes-Benz s-class
- 7 **MPV'S: Multi-Purpose Vehicles:** Είναι το πολυμορφικά αυτοκίνητα που απευθύνονται σε ειδικές ομάδες του πληθυσμού όπως πολύτεκνους, άτομα με αναπηρίες κ.α. π.χ.: Renault Scenic
- 8 **SUV'S: Sports Utility Vehicles:** Τα λεγόμενα οχήματα ελεύθερου χρόνου (πχ Renault Kadjar) τα οποία συνδυάζονται στην πλειοψηφία τους με δυνατότητες κίνησης και στους τέσσερις τροχούς. Απευθύνονται σε πελάτες με απαιτήσεις για δυνατότητες μετακινήσεων σε εκτός δρόμου διαδρομές. Είναι ογκώδη και απαιτητικά σε καύσιμο οχήματα, τα οποία μέχρι και το 2008 ήταν προτιμητέα και από τους Έλληνες καταναλωτές.



ΤΜΗΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ (SEGMENTATION) ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ



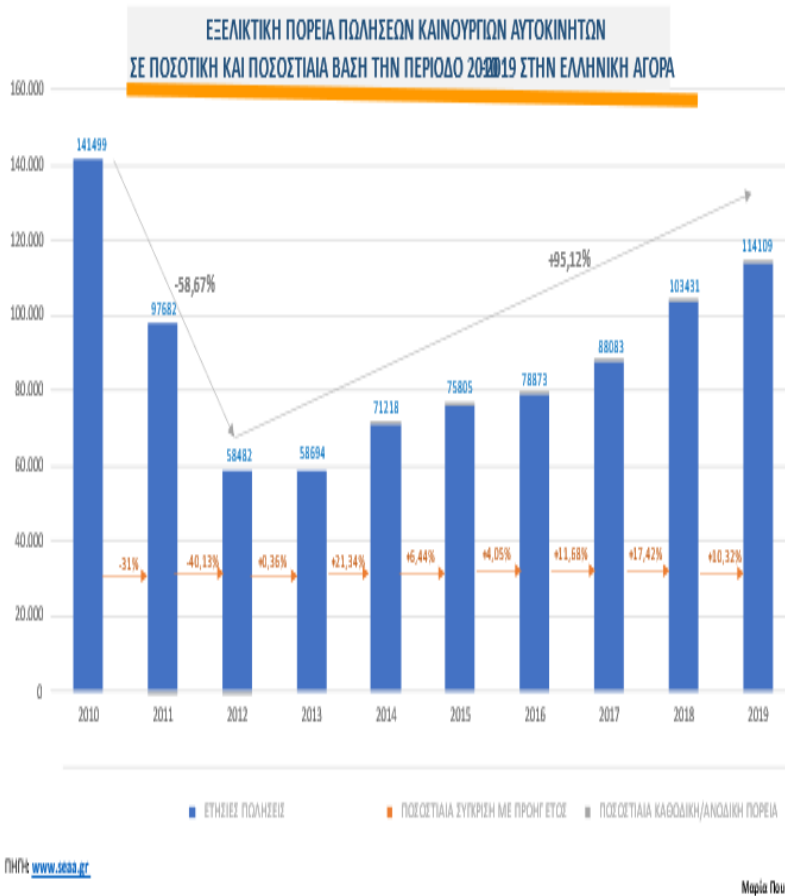
4.3 Ανάλυση και καταγραφή στοιχείων πωλήσεων καινούργιων αυτοκινήτων κατά την περίοδο 2010-2019

Προβαίνοντας σε μια ανασκόπηση της τελευταίας δεκαετίας, διαπιστώνουμε ότι ο κλάδος του αυτοκινήτου επηρεάστηκε δραματικά από την οικονομική κρίση την περίοδο αυτή.

Ειδικότερα, παρατηρούμε ότι η δημοσιονομική κρίση της ελληνικής οικονομίας την περίοδο αυτή, επηρέασε αναμφισβήτητα όσο τίποτα άλλο την ελληνική αγορά αυτοκινήτου. Συγκεκριμένα, η συρρίκνωση του εισοδήματος των Ελλήνων καταναλωτών, είχε ιδιαίτερα αισθητή επίπτωση στην ζήτηση του αυτοκινήτου και παράλληλα επέφερε τρομακτικές αλλαγές στις καταναλωτικές συνήθειες τους.

Τέλος, επισημαίνεται ότι η πωλήσεις των νέων αυτοκινήτων έφτασαν σε οριακά επίπεδα βιωσιμότητας του κλάδου. ([Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων -ΣΕΑΑ](#))

Διάγραμμα 1



Στο Διάγραμμα 1 παρατηρούμε το οριακό επίπεδο βιωσιμότητας των επιχειρήσεων αφού για επτά συνεχή χρόνια δεν κατάφεραν να ξεπεράσουν το φράγμα των 100.000 πωλήσεων, καθώς και την μεγάλη πτώση -58,67% το διάστημα από το 2010 έως το 2012. (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων -ΣΕΑΑ)

Διάγραμμα 2



Στο Διάγραμμα 2 καταγράφεται η πορεία πωλήσεων των αυτοκινήτων την τελευταία δεκαετία σύμφωνα με τα στοιχεία του ΣΕΑΑ. Συγκεκριμένα, από τα στοιχεία αυτά, συμπεραίνει κανείς την αγωνία του κλάδου, αφού για αρκετά χρόνια άγγιξε το οριακό επίπεδο βιωσιμότητας, με ετήσιες πωλήσεις κάτω των 100.000 μονάδων. Ευτυχώς η κατάσταση άρχισε βελτιώνεται από το 2018 και μάλιστα το 2019 οι πωλήσεις να αυξηθούν και να παρουσιάσει αύξηση 10.678 μονάδες (+10,32%). ([Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων -ΣΕΑΑ](#))

Πίνακας 2

ΠΩΛΗΣΕΙΣ 2019

ΠΩΛΗΣΕΙΣ SEGMENT A		16.078	ΜΕΡΩΔΙΟ SEGMENT
1	FIAT PANDA	3.764	23,4%
2	HYUNDAI I10	2.476	6,6%
ΠΩΛΗΣΕΙΣ SEGMENT B		37.598	ΜΕΡΩΔΙΟ SEGMENT
1	TOYOTA YARIS	6.992	18,6%
2	OPEL CORSA	3.891	10,3%
3	VW POLO	3.822	10,2%
4	CITROEN C3	3.764	10,0%
5	PEUGEOT 208	3.508	9,3%
6	RENAULT CLIO	3.000	8,0%
7	HYUNDAI I20	2.459	6,5%
ΠΩΛΗΣΕΙΣ SEGMENT C		15.816	ΜΕΡΩΔΙΟ SEGMENT
1	NISSAN QASHQAI	3.442	21,8%
ΠΗΓΗ: www.seaa.gr			Μαρία Πουλίση

Στον Πίνακα 2 καταγράφονται οι πωλήσεις των επιβατικών αυτοκινήτων το 2019, σύμφωνα με τα στοιχεία του Σ.Ε.Α.Α. Εύκολα, διαπιστώνει κανείς την στροφή της πλειοψηφίας του αγοραστικού κοινού στα μικρομεσαία αυτοκίνητα της κατηγορίας Β (Segment B). ([Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων -ΣΕΑΑ](#))

Πίνακας 3

ΕΞΕΛΙΚΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΩΝ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΕ ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2010-2019 ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

A/A	ΕΤΟΣ	ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	ΕΤΗ ΣΥΓΚΡΙΣΗΣ	ΔΙΑΔΟΧΙΚΗ ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΕΤΟΣ
1	2010	141.499		
2	2011	97.662	..2010/..2011	-31,00%
3	2012	58.462	..2011/..2012	-40,13%
4	2013	58.694	..2012/..2013	0,36%
5	2014	71.218	..2013/..2014	21,34%
6	2015	75.805	..2014/..2015	6,44%
7	2016	78.873	..2015/..2016	4,05%
8	2017	88.083	..2016/..2017	11,68%
9	2018	103.431	..2017/..2018	17,42%
10	2019	114.109	..2018/..2019	10,32%
	ΣΥΝΟΛΟ	887.876		Πηγή: www.seaa.gr
				Μαρία Πουλάκη

Στον Πίνακα 3 καταγράφεται η εξελικτική πορεία των ταξινομήσεων καινούργιων αυτοκινήτων σε ποσοτική και ποσοστιαία βάση. Συγκεκριμένα, βλέπουμε τις κάθετες πτώσεις στις πωλήσεις τα έτη 2011 (μείωση -31%) και 2012 (μείωση -40,13%). (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων -ΣΕΑΑ)

Σε ότι αφορά τα ελαφρά φορτηγά την δεκαετία 2010 – 2019 πουλήθηκαν συνολικά 61.793 μονάδες. Όπως και στα επιβατικά, το 2012 ήταν η χρονιά αρνητικό ορόσημο στην ελληνική αγορά αυτοκινήτου και για τα ελαφρά φορτηγά, αφού οι πωλήσεις, σημείωσαν κάθετη πτώση 41,69% μονάδων. ([Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων -ΣΕΑΑ](#))

Πίνακας 4

ΕΞΕΛΙΚΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΩΝ ΕΛΑΦΡΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΣΕ ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2010-2019 ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

A/A	ΕΤΟΣ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΕΤΗ ΣΥΓΚΡΙΣΗΣ	ΔΙΑΔΟΧΙΚΗ ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΕΤΟΣ
1	2010	10631		
2	2011	6357	..2010/..2011	-40,20%
3	2012	3707	..2011/..2012	-41,69%
4	2013	3431	..2012/..2013	-7,44%
5	2014	4888	..2013/..2014	42,47%
6	2015	5652	..2014/..2015	15,63%
7	2016	5623	..2015/..2016	-0,51%
8	2017	6627	..2016/..2017	17,86%
9	2018	6905	..2017/..2018	4,19%
10	2019	7972	..2018/..2019	15,45%
	ΣΥΝΟΛΟ	61.793		
	ΠΗΓΗ: www.seaa.gr			Μαρία Πολύδου

Στον Πίνακα 4 καταγράφεται η εξελικτική πορεία των ταξινομήσεων ελαφρών φορτηγών σε ποσοτική και ποσοστιαία βάση. Την τραγική κατάσταση που είδαμε στα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα τα έτη 2011 και 2012, συναντάμε και εδώ, βλέποντας τις κάθετες πτώσεις στις πωλήσεις τα έτη 2011 (μείωση -40,20%) και 2012 (μείωση -41,69%). ([Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων - ΣΕΑΑ](#))

Διάγραμμα 3



Μαρία Παυλίδη

Στο Διάγραμμα 3 απεικονίζεται η εξελικτική πορεία πωλήσεων των ελαφρών φορτηγών, σε ποσοτική και ποσοστιαία βάση, σύμφωνα με τα στοιχεία του Σ.Ε.Α.Α. Από τα παραπάνω στοιχεία, εύκολα διαπιστώνει κανείς την ανησυχία του κλάδου για την βιωσιμότητα των επιχειρήσεων, ειδικά για το διάστημα 2010 έως 2013 που ο δείκτης εμφάνισε μεγάλη πτώση -67,73%. ([Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων -ΣΕΑΑ](#))

Πίνακας 5

10 ΠΡΩΤΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΜΕ ΤΙΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ (2010-2019) ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

												ΣΥΝΟΛΟ	ΜΕΡΙΔΙΟ										
Α/Α	ΜΟΝΤΕΛΟ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	ΠΩΛΗΣΕΩΝ	ΑΓΟΡΑΣ										
ΣΥΝΟΛΟ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ												141.499	97.682	58.482	58.694	71.218	75.805	78.873	88.083	103.431	114.109	887.876	
1	TOYOTA	36716	12128	5744	6529	8020	8866	9496	10026	11756	12581	101862	11,5%										
2	VOLKSWAGEN	12936	9466	6009	6327	6906	6780	6430	6832	9023	9463	80172	9,0%										
3	OPEL	13003	11440	7066	5569	6480	6036	7054	6644	6931	7413	77636	8,7%										
4	NISSAN	6732	5687	3143	3435	5893	6510	7289	7194	7894	6322	60099	6,8%										
5	FIAT	8135	5816	3311	3596	4005	3654	4886	6366	7092	7319	55180	6,2%										
6	PEUGEOT	5066	3419	2543	1400	1969	4855	5582	6503	8371	9827	49535	5,6%										
7	HYUNDAI	9432	4885	2618	3962	3928	3070	1088	4038	5722	7921	46664	5,3%										
8	FORD	10165	6427	3006	2843	3682	3553	3736	3903	4172	3886	45373	5,1%										
9	CITROEN	8137	3609	4206	3352	3414	3866	3781	4107	5387	6963	44822	5,0%										
10	SUZUKI	6466	3103	2278	2212	3347	4044	4137	5364	5905	6504	43360	4,9%										
ΣΥΝΟΛΟ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΠΡΩΤΩΝ												95788	65980	39924	39225	47644	51234	53479	60977	72253	78199	604703	68%
ΠΗΓΗ: WWW.SERA.GR												Μαρία Πουλάκη											

Με βάση τα στοιχεία του Σ.Ε.Α.Α. που εμφανίζονται στον πίνακα 5, βλέπουμε την πρωτιά στις πωλήσεις την δεκαετία 2010 -2019 να έχει η Toyota, με 101.862 μονάδες και μερίδιο αγοράς 11,5%. Ακολουθεί στη 2^η θέση η Volks Wagen -VW με 80.172 μονάδες και μερίδιο 9,0%, στην 3^η θέση είναι η Opel με 77.636 πωλήσεις και 8,77% μερίδιο αγοράς. Την 4^η θέση καταλαμβάνει η Nissan με 60.099 πωλήσεις και 6,8% μερίδιο αγοράς, την 5^η θέση η Fiat με 55.180 πωλήσεις και 6,2% μερίδιο, την 6^η θέση η Peugeot με 49.935 πωλήσεις και 6,6% μερίδιο αγοράς, την 7^η θέση η Hyundai με 46.664 πωλήσεις και 5,3 % μερίδιο, την 8^η θέση η Ford με 45.373 πωλήσεις και μερίδιο αγοράς 5, 1%, την 9^η θέση η Citroen με 44.822 πωλήσεις και 5,0 % μερίδιο

αγοράς και τέλος την 10^η θέση καταλαμβάνει η Suzuki με 43.360 πωλήσεις και 4,9% μερίδιο αγοράς. [\(Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων -ΣΕΑΑ\)](#)

Πίνακας 6

ΚΟΡΥΦΑΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ (2010-2019) ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

A/A	ΜΟΝΤΕΛΑ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	ΣΥΝΟΛΟ ΠΩΛΗΣΕΩΝ
1	TOYOTA YARIS	5776	4698	3390	3.823	4.164	5.017	5.306	5.508	6.543	6.992	51217
2	OPEL CORSA	5405	6021	3957	3.271	4.028	3.492	3.845	3.341	3.524	3.891	40775
3	VW POLO	5037	3986	2352	2.353	3.000	3.168	2.396	2.460	3.815	3.822	32389
4	FIAT PANDA	4217	2741	1104	1.366	1.898	1.781	2.710	3.140	3.796	3.764	26517
5	FORD FIESTA	5685	3631	1774	1.717	2.474	1.769	1.697	1.229	1.894	1.480	23350
6	OPEL ASTRA	4227	3499	2207	1.395	1.335	1.596	2.185	2.186	2.038	1.806	22474
7	NISSAN MICRA	2062	2657	1269	1.533	2.083	1.946	2.929	2.843	2.959	2.106	22387
8	NISSAN QASHQAI	2961	1182	1078	1.027	2.085	2.553	2.383	2.578	2.882	3.442	22171
9	CITROEN C3	2275	1247	2490	1.683	1.784	1.909	1.317	2.337	2.897	3.764	21703
10	HYUNDAI I20	2768	1863	1179	2.182	2.781	1.561	476	2.088	2.247	2.459	19604

ΠΗΓΗ: www.seaa.gr

Μαρία Πουλάκη

Στον Πίνακα 6 εμφανίζονται τα στοιχεία του Σ.Ε.Α.Α. σχετικά με 10 μοντέλα με τις καλύτερες πωλήσεις την 10ετία 2010 – 2019. Κορυφαίο στις πωλήσεις είναι το Toyota Yaris με 51.217 πωλήσεις, ακολουθεί στη 2^η θέση το Opel Corsa με 40.775 πωλήσεις, στην 3^η θέση είναι το VW Polo με 32.389 πωλήσεις, στην 4^η θέση είναι το Fiat Panda με 26.517 μονάδες, στην 5^η θέση έρχεται το Ford Fiesta με 23.350 μονάδες, στην 6^η θέση βρίσκεται το Opel Astra με 22.474 αυτοκίνητα, στην 7^η θέση είναι το Nissan Micra με 22.387 πωλήσεις, στην 8^η θέση το Nissan Qashqai με 22.171 ταξινομήσεις, στην 9^η θέση το Citroen C3 με 21.703 πωλήσεις, και στην 10^η θέση έρχεται το Hyundai το i20 με 19.604 πωλήσεις. ([Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων -ΣΕΑΑ](#))

Διάγραμμα 4

ΚΟΥΡΦΑΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΤΗΝ ΔΕΚΑΕΤΙΑ 2010-2019 ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ



Στο Διάγραμμα 4 αποτυπώνονται τα μοντέλα του TOP 10 με τις περισσότερες πωλήσεις την 10ετία 2010 – 2019. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι στην πρώτη δεκάδα εμφανίζονται δύο εταιρείες με 2 μοντέλα, η Nissan με το Micra και το Qashqai και η Opel με το Corsa και το Astra. ([Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων -ΣΕΑΑ](#))

Πίνακας 7

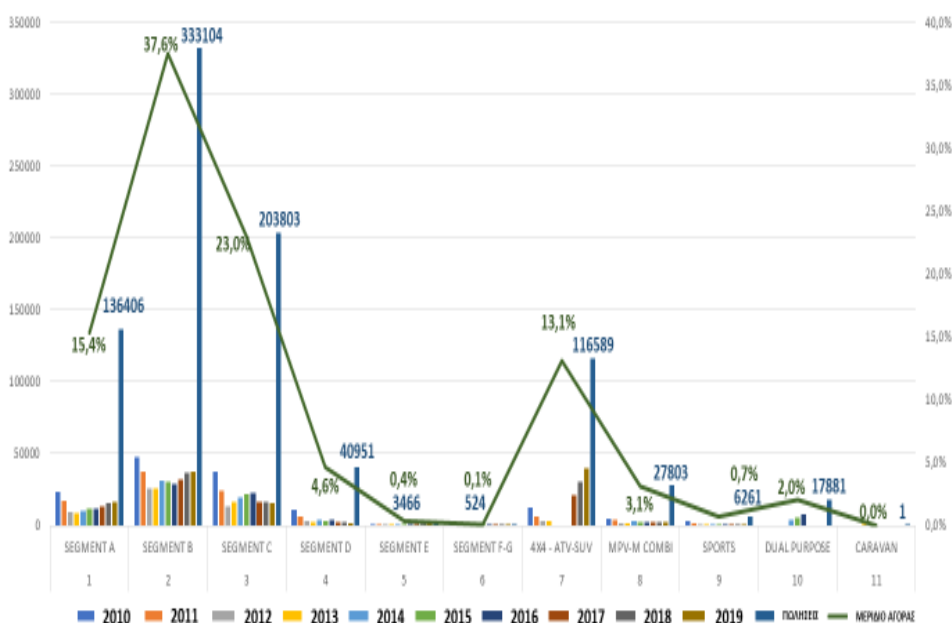
ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (SEGMENT) ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ (2010-2019) ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

A/A	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	ΣΥΝΟΛΟ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ
ΣΥΝΟΛΟ ΠΩΛΗΣΕΩΝ		140.667	97.448	58.275	58.634	71.194	75.789	78.869	88.073	103.734	114.106	886789	
1	SEGMENT A	23401	17045	9326	8.896	9.913	11.644	11.885	12.905	15.313	16.078	136406	15,4%
2	SEGMENT B	47289	37262	25981	25.919	30.898	30.252	29.130	31.875	36.900	37.598	333104	37,6%
3	SEGMENT C	37811	24299	13669	16.307	19.252	21.798	22.613	16.182	16.056	15.816	203803	23,0%
4	SEGMENT D	10774	6534	3243	2.599	3.819	3.465	4.047	2.730	2.014	1.726	40951	4,6%
5	SEGMENT E	912	482	216	166	263	188	221	409	344	265	3466	0,4%
6	SEGMENT F-G	98	62	10	25	64	27	78	66	39	55	524	0,1%
7	4x4 - ATV-SUV	12253	6355	3497	2811				21.353	30.228	40.092	116589	13,1%
8	MPV-M COMBI	4718	4171	1954	1.694	2.954	2.541	2.486	2343	2678	2264	27803	3,1%
9	SPORTS	3411	1238	379	216	86	108	239	210	162	212	6261	0,7%
10	DUAL PURPOSE					3.945	5.766	8.170				17881	2,0%
11	CARAVAN				1							1	0,0%
ΠΗΓΗ: www.seaa.gr		Μαρία Πουλάκη											

Στον Πίνακα 7 εμφανίζονται τα στοιχεία του Σ.Ε.Α.Α. σχετικά με τις πωλήσεις των επιβατικών αυτοκινήτων ανά κατηγορία. Σημειώνεται ότι την 1^η θέση καταλαμβάνει τα μικρομεσαία οχήματα της κατηγορίας B (Segment B) με συνολικές πωλήσεις 333.104 μονάδες και μερίδιο αγοράς 37,6%, τη δεύτερη θέση τα αυτοκίνητα της κατηγορίας C (Segment C) με συνολικές πωλήσεις 203.803 και μερίδιο αγοράς 23,0% και ακολουθούν στην 3^η θέση τα μικρά αυτοκίνητα της κατηγορίας A (Segment A) με 136.406 μονάδες και μερίδιο αγοράς 15,4%. ([Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων -ΣΕΑΑ](#))

Διάγραμμα 5

ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (SEGMENT) ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ (2010-2019) ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ



ΠΗΓΗ: www.seaa.gr

Μαρία Πουλάκη

Στο Διάγραμμα 5 αποτυπώνεται το σύνολο των πωλήσεων των επιβατικών αυτοκινήτων ανά, κατηγορία (Segment) την 10ετία 2010 – 2019, καθώς και το ποσοστό μεριδίου αγοράς. ([Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων - ΣΕΑΑ](#))

Πίνακας 8 (ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ – ΕΛΣΤΑΤ)

Εξέλιξη Δεικτών Κύκλου Εργασιών στον Τομέα Αυτοκινητών (κλάδος 45, ομάδα 451)
(Διορθωμένα στοιχεία ως προς τον αριθμό εργασιμων ημερών)
Έτος βάσης 2015=100,0

Έτος και τρίμηνο		Κλάδος 45 (1)				Τριμηνιαίες μεταβολές (%)
		Δείκτης	Ετήσιος μεταβολές (%)	Τριμηνιαίες μεταβολές (%)	Δείκτης	
2015	A'	93,7	16,9	-6,1	94,3	-5,7
	B'	113,9	12,3	21,5	117,1	24,2
	Γ'	83,5	-7	-26,7	80,2	-31,5
	Δ'	108,9	9,1	30,3	108,4	35,2
Μέσος ετήσιος		100,0	7,8		100	
2016	A'	91,8	-2,0	-15,6	89,3	-17,6
	B'	131,5	15,4	43,2	139,8	56,5
	Γ'	99	18,6	-24,7	93,9	-32,8
	Δ'	106,4	-2,2	7,5	106,3	13,1
Μέσος ετήσιος		107,2	7,2		107,3	
2017	A'	106,8	16,3	0,4	109,3	2,9
	B'	123,8	-5,9	15,9	127,6	16,7
	Γ'	105,2	6,2	-15,0	103,9	-18,6
	Δ'	119,9	12,7	14,0	123,4	18,8
Μέσος ετήσιος		113,9	6,3		116,1	
2018	A'	121,4	13,6	1,2	130,5	5,8
	B'	136,9	10,6	12,8	146,3	12,1
	Γ'	120,9	14,9	-11,7	123	-15,9
	Δ'	125,7	4,8	4,0	130,5	6,1
Μέσος ετήσιος		126,2	10,8		132,6	
2019	A'	123,1	1,4	-2,1	132,3	1,4
	B'	152,6	11,5	24	165,2	24,9
	*Γ'	133,7	10,6	-12,4	139,3	-15,7
	**Δ'	138,1	9,9	3,3	145,4	4,4
**Μέσος ετήσιος		136,9	8,5		145,5	

Επεξηγήσεις

* Αναθεωρημένα στοιχεία
** Προσωρινά στοιχεία

(2) Πώληση μηχανοκίνητων οχημάτων

Στον Πίνακα 8, εμφανίζονται τα διαθέσιμα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής – ΕΛΣΤΑΤ, από το 2015 έως το 2019. Σημειώνεται ότι ο ετήσιος τζίρος στον τομέα των αυτοκινητών εμφανίζεται γενικά βελτιωμένος. Συγκεκριμένα παρατηρούμε διακυμάνσεις, αφού το έτος 2015 ανήλθε στο 7,8%, το 2016 στο 7,2%, το 2017 στο 6,3%, το 2018 στο 10,8% και το έτος 2019 εμφανίζεται βελτιωμένος κατά 8,5%. (Ελληνική Στατιστική Αρχή-ΕΛΣΤΑΤ).

4.4 Η αγορά των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων

Η εικόνα του μεταχειρισμένου αυτοκινήτου στην Ελλάδα, παρουσίασε ουσιαστικές μεταβολές, από την περίοδο της κρίσης (2008). Την περίοδο πριν από την κρίση, η αναλογία των νέων προς τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα ήταν 1 προς 4, αναλογία που μετά την κρίση έφτασε στο 1 προς 2 ή 1 προς 3. Αξιοσημείωτο επίσης, είναι το γεγονός, ότι πριν από την κρίση τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα (τα περισσότερα από την Γερμανία), κυριαρχούσαν στην Ελληνική αγορά. (Μάρκου 2017)

Η αγορά των μεταχειρισμένων την τελευταία 10ετία (2009 – 2019), έχει και αυτή επηρεαστεί από την κρίση, όπως τα καινούργια αυτοκίνητα. Πέραν της πτώσης των πωλήσεων, το αγοραστικό κοινό, έστρεψε πλέον το ενδιαφέρον του σε αυτοκίνητα μικρού κυβισμού, με χαμηλή κατανάλωση, με λογικά χλμ, χαμηλές τιμές αγοράς και χαμηλού κόστους συντήρησης. (Μάρκου 2017)

Για πολλές δεκαετίες στην Ελλάδα τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που εισάγονταν στη χώρα, αποτελούσαν περίπου το 8-9% εκ του συνόλου των εισαγωγών. (Μάρκου 2017)

Ειδικότερα, σημειώνεται ότι τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα με περισσότερα από 2.000cc δεν προσελκύουν πλέον το ενδιαφέρον των καταναλωτών και είτε εξάγονται στο εξωτερικό, είτε οι ιδιοκτήτες τους έχουν καταθέσει τις πινακίδες τους, είτε πωλούνται σε εξευτελιστικές τιμές, ή οδηγούνται προς ανακύκλωση. (Μάρκου 2017)

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

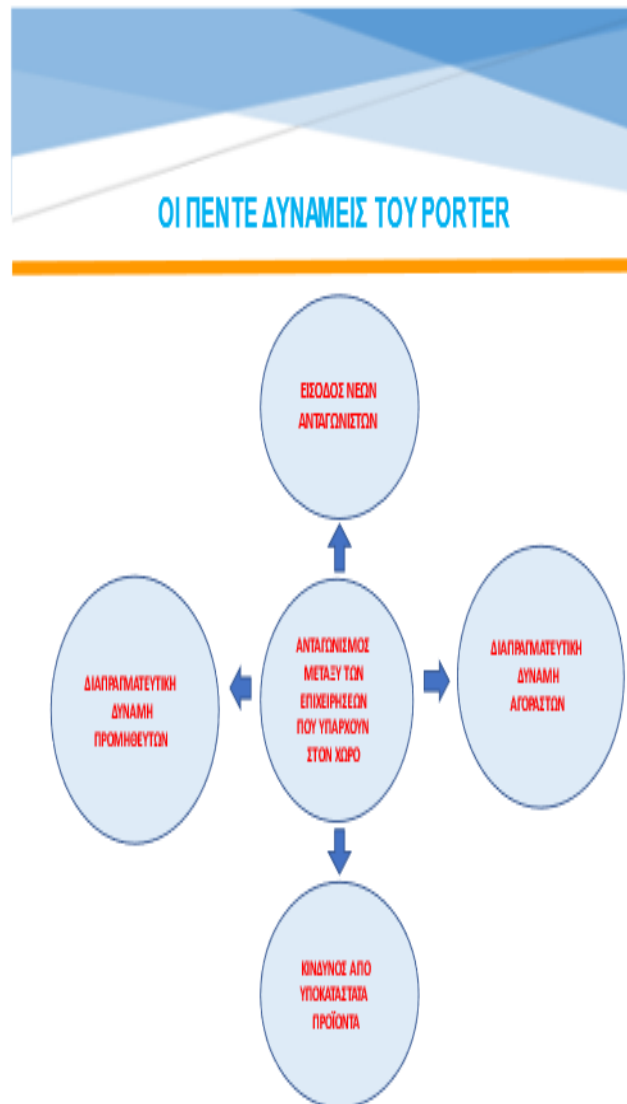
Στις μέρες μας, η ισχύουσα νομοθεσία δεν ευνοεί την εισαγωγή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Συγκεκριμένα οι υψηλοί δασμοί έχουν καταστήσει το τελικό κόστος ασύμφορο στους Έλληνες καταναλωτές.

Σημείο προβληματισμού, ωστόσο, αποτελεί το γεγονός ότι μια σοβαρή μερίδα καταναλωτών, επειδή δεν έχει την οικονομική δυνατότητα για αγορά καινούργιου αυτοκινήτου, συνεχίζει να επιλέγει υπέργηρο μεταχειρισμένο αυτοκίνητο της Ελληνικής αγοράς.

Θεωρείται αυτονόητο, επίσης ότι εάν δεν δοθούν οικονομικά κίνητρα στους καταναλωτές από την Πολιτεία, για να στρέψουν τις προτιμήσεις τους στο καινούργιο αυτοκίνητο, θα συνεχίσει η ήδη βεβαρημένη υφιστάμενη κατάσταση του υφιστάμενου γηρασμένου στόλου που κυκλοφορεί στη χώρα μας, και τα περιβαλλοντικά προβλήματα, ιδιαίτερα στις μεγαλουπόλεις, θα διαιωνίζονται.

4.5 Ανάλυση Porter

Διάγραμμα 6



ΠΗΓΗ: Βιβλίο καθηγητή Παπαδάκη Βασιλείου «Στρατηγική των Επιχειρήσεων»

Η στρατηγική στις επιχειρήσεις θεωρείται απαραίτητη, επειδή συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στην εξασφάλιση της επιτυχίας τους. Σημειώνεται ότι με την εφαρμογή της, τίθενται κατευθύνσεις, υποστηρίζεται η λήψη ομοιόμορφων αποφάσεων, επιτυγχάνεται η συγκέντρωση της προσπάθειας και ο συντονισμός δραστηριοτήτων, ορίζεται η θέση της επιχείρησης απέναντι στον ανταγωνισμό, μειώνεται η αβεβαιότητα και τέλος δύναται να παράσχει ένα βιώσιμο ανταγωνιστικό αποτέλεσμα. (Παπαδάκης Βασίλης, «Στρατηγική των Επιχειρήσεων: Ελληνική και Διεθνής εμπειρία, ΤΟΜΟΣ Α': ΘΕΩΡΙΑ, Εκδόσεις Ε. ΜΠΕΝΟΥ, Αθήνα 2002, σελ. 31)

Στο μοντέλο του Michael Porter προσδιορίζονται πέντε δυνάμεις, οι οποίες επιδρούν καταλυτικά στην διαμόρφωση του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος των επιχειρήσεων και σκοπεί στην βελτίωση του σχεδιασμού της στρατηγικής τους. (Παπαδάκης)

Οι δυνάμεις αυτές είναι:

1. **Η απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων.**
2. **Η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών της επιχείρησης.**
3. **Η διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών της επιχείρησης.**
4. **Η απειλή από τα υποκατάστατα προϊόντα.**
5. **Η ένταση του ανταγωνισμού ανάμεσα στις ήδη υπάρχουσες επιχειρήσεις στον κλάδο.**

(Παπαδάκης Βασίλης, «Στρατηγική των Επιχειρήσεων: Ελληνική και Διεθνής εμπειρία, ΤΟΜΟΣ Α': ΘΕΩΡΙΑ, Εκδόσεις Ε. ΜΠΕΝΟΥ, Αθήνα 2002, σελ. 67)

Η συγκεκριμένη ανάλυση του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος που ακολουθεί, στηρίζεται στο μοντέλο του Porter και εστιάζεται στις εταιρείες εμπορίας καινούργιων αυτοκινήτων και ανταλλακτικών, οι οποίες λειτουργούν ως εξουσιοδοτημένοι διανομείς και επισκευαστές:

1. **Απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων:** Κατ' αρχάς αποσαφηνίζεται ότι το πλαίσιο της επιχειρηματικής δραστηριότητας των εξουσιοδοτημένων dealers αυτοκινήτων, διέπεται από συγκεκριμένους κανόνες και λειτουργικά πρότυπα, που καθορίζονται στο συμβόλαιο αντιπροσώπευσης και δημιουργούν υψηλά κόστη. Το γεγονός αυτό, περιορίζει σημαντικά την κερδοφορία και γενικότερα καθιστά την επένδυση ως μη ελκυστική, που σημαίνει ότι το επίπεδο απειλής είναι ιδιαίτερα χαμηλό.
2. **Διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών της επιχείρησης:** Οι προμηθευτές στην προκειμένη περίπτωση, είναι οι κεντρικές εισαγωγικές

αντιπροσωπείες (η κάθε μία εισάγει μια συγκεκριμένη μάρκα αυτοκινήτου ή και περισσότερες). Επειδή έχουν το προνόμιο της αποκλειστικότητας, η διαπραγματευτική τους δύναμη είναι ιδιαίτερα υψηλή. Σημειώνεται επίσης, ότι η συνεργασία των κεντρικών αντιπροσωπειών με τους εξουσιοδοτημένους διανομείς και επισκευαστές, έχει «δυναμικό» χαρακτήρα, αφού για την διατήρηση της συνεργασίας (η ανανέωση του συμβολαίου συνεργασίας γίνεται περίπου κάθε δύο χρόνια, ή και εκτάκτως οποτεδήποτε κριθεί αναγκαίο), ελέγχεται αυστηρά η τήρηση των κανόνων που καθορίζουν τον τρόπο άσκησης των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων τους, καθώς και η επίτευξη των ετήσιων στόχων πωλήσεων, που καθορίζονται από την κεντρική αντιπροσωπεία.

3. Διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών της επιχείρησης:

Σημειώνεται ότι το αγοραστικό κοινό (πελατολόγιο) απαρτίζεται από ιδιώτες, εταιρείες (εταιρικές πωλήσεις) καθώς και εταιρείες μίσθωσης (Leasing). Τα περιθώρια διαπραγμάτευσης των ιδιωτών αγοραστών, είναι ιδιαίτερα περιορισμένα, επειδή η κεντρική αντιπροσωπεία έχει προσδιορίσει ένα ενδεικτικό κόστος του προϊόντος με συγκεκριμένη προμήθεια. Στα ίδια περίπου επίπεδα διαπραγμάτευσης συγκαταλέγονται και οι εταιρείες, στις οποίες εφαρμόζεται η πολιτική εταιρικής πώλησης, στις οποίες χορηγείται κάποια επιπλέον έκπτωση, αν προβούν στην αγορά περισσότερων του ενός αυτοκινήτων. Ωστόσο, περιθώρια υψηλής διαπραγματευτικής δύναμης, έχουν οι εταιρείες leasing, οι οποίες συνάπτουν με την κεντρική εισαγωγική αντιπροσωπεία ειδική σύμβαση αγοράς, οι δε εκπτώσεις που τους παρέχονται ποικίλουν και είναι σχετικές με τον αριθμό των αυτοκινήτων που αγοράζουν εκάστοτε.

4. Απειλή από τα υποκατάστατα προϊόντα: Το αυτοκίνητο έχει καταξιωθεί στη συνείδηση του σύγχρονου κόσμου και αποτελεί πλέον βασικό μέσο μετακίνησης. Το γεγονός αυτό καθιστά τον κίνδυνο υποκατάστασης του από άλλα μέσα μεταφοράς, ιδιαίτερα χαμηλό. Η μοτοσυκλέτα για παράδειγμα, μπορεί να θεωρηθεί ως μέσο γρήγορης μετακίνησης σε ώρες αιχμής, ή να προσελκύει κάποια μερίδα του αγοραστικού κοινού, ιδιαίτερα του νεανικού την θερινή περίοδο, ωστόσο, δεν μπορεί να συγκριθεί με το αυτοκίνητο, επειδή δεν παρέχει την ευκολία, την άνεση, τους χώρους και την ασφάλεια που παρέχει το αυτοκίνητο. Τα λοιπά μέσα μεταφοράς (τρένα, λεωφορεία, αεροπλάνα), ο καταναλωτής τα έχει, επί το πλείστον, επιλέξει να τον

εξυπηρετούν σε συγκεκριμένες απαιτήσεις του και όχι αυτές της καθημερινότητας του.

5. **Ένταση του ανταγωνισμού ανάμεσα στις ήδη υπάρχουσες επιχειρήσεις στον κλάδο:** Στην Ελληνική αγορά, η οποία είναι μικρή και η ζήτηση είναι περιορισμένη, το επίπεδο ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών εμπορίας αυτοκινήτων, είναι ιδιαίτερα υψηλό. Όλες οι εταιρείες, προσπαθούν να παρουσιάσουν την μεγάλη γκάμα των προϊόντων τους ως ιδιαίτερα ανταγωνιστική, για να επιβιώσουν, να αναπτυχθούν και να αποκτήσουν μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς. Σημειώνεται ότι το μεγαλύτερο φορτίο προώθησης των προϊόντων, το έχουν οι εξουσιοδοτημένοι διανομείς και επισκευαστές, οι οποίοι προσπαθούν να αυξήσουν τις πωλήσεις, ώστε να εξασφαλίσουν τα οικονομικά κίνητρα που τους παρέχει η κεντρική εισαγωγική αντιπροσωπεία, όπως bonus, ειδικές εκπτώσεις στην απόκτηση τους, διευκολύνσεις στην πληρωμή τους μέσω επιταγών, ευνοϊκοί όροι στην απόκτηση ανταλλακτικών, κλπ. Εν κατακλείδι, επισημαίνεται, ότι ο ανταγωνισμός συναντάται πολλές φορές ως «αμείλικτος» ακόμα και μεταξύ των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο ίδιο δίκτυο. Για παράδειγμα, υπάρχουν πολλές εταιρείες οι οποίες, για να πετύχουν το στόχο τους, προσφέρουν μεγάλες εκπτώσεις στους πελάτες τους, οι οποίες, σε πολλές περιπτώσεις αγγίζουν τα επίπεδα της προμήθειας τους, ελπίζοντας ότι το κέρδος τους από τον πελάτη, θα υπάρξει κατά την after sales περίοδο.

Κλείνοντας το κεφάλαιο αυτό, θεωρείται επίσης, ως σκόπιμο να επισημανθεί, ότι στην εξασφάλιση της επιτυχίας των επιχειρήσεων, συμβάλλει σημαντικά και η εφαρμογή της Χρηματοοικονομικής Διοίκησης, η οποία έχει ως σκοπό την μεγιστοποίηση μεριδίου της αγοράς και των πωλήσεων, την μείωση των εξόδων (περιλαμβανομένου και του κόστους παραγωγής), την αποφυγή χρηματοοικονομικών δυσχερειών ή χρεωκοπίας, την διατήρηση σταθερού ρυθμού ανάπτυξης και τέλος, την μεγιστοποίηση κερδών. (Καθηγητής Αρτίκης Παναγιώτης, Χρηματοοικονομική Διοίκηση, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, εκπαιδευτικό υλικό μαθήματος διαθέσιμο στο eclass (<https://eclass.unipi.gr/courses/ODE191/>)).

4.6 Προβλήματα -προβληματισμοί του κλάδου αυτοκινήτων

Η συμβολή του κλάδου των αυτοκινήτων στην Ελληνική οικονομία, είναι αναμφίβολα ιδιαίτερα σημαντική, ωστόσο, η περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση του, θα εξαρτηθεί από την επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει. Τα σημαντικότερα εξ' αυτών παρατίθενται κατωτέρω: (IOBE)

1. **Τα χαμηλά επίπεδα ανανέωσης του παλαιού στόλου των αυτοκινήτων.** Αυτό οφείλεται κατά μείζονα λόγο στο χαμηλό βιοτικό επίπεδο σημαντικής μερίδας των Ελλήνων καταναλωτών, το οποίο δεν επιτρέπει την συχνή ανανέωση των αυτοκινήτων τους, καθώς και στον μέσο όρο των αυτοκινήτων που αντιστοιχεί σε κάθε οικογένεια, ο οποίος είναι λίγο παραπάνω από δύο, επηρεάζοντας άμεσα την παράμετρο αυτή.
2. **Η κατάργηση του μέτρου της απόσυρσης.** Το μέτρο αυτό είχε θεσπιστεί από την Ελληνική Πολιτεία και ίσχυσε από το 2010 έως το 2015. Σημειώνεται ότι το μέτρο της απόσυρσης λειτούργησε πολύ θετικά στην ανανέωση του στόλου αυτοκινήτων με καινούργια αυτοκίνητα, βελτιώνοντας σε κάποιο βαθμό την όλη κατάσταση.
3. **Η γήρανση του στόλου αυτοκινήτων.** Παρά τη βελτιωμένη εικόνα που δημιούργησε το κίνητρο της απόσυρσης, σύμφωνα με τα νέα στοιχεία του Υπουργείου Μεταφορών και του Σ.Ε.Α.Α. εξακολουθεί να υπάρχει ακόμα στην αγορά ένας μεγάλος όγκος γηρασμένου στόλου ρυπογόνων αυτοκινήτων που κυκλοφορεί, με σημαντικές επιπτώσεις στην δημόσια υγεία, το περιβάλλον και στο κυκλοφοριακό και απαιτεί εκσυγχρονισμό.
4. **Η μείωση των ρύπων.** Οι νέοι κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τους οποίους συμμορφώνεται και η χώρα μας, δημιουργούν ιδιαίτερες δεσμεύσεις στις αυτοκινητοβιομηχανίες, οι οποίες υποχρεούνται πλέον στην κατασκευή αυτοκινήτων με ελάχιστη έως μηδενική εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) Το γεγονός αυτό απαιτεί αλλαγή νοοτροπίας στην φιλοσοφία κατασκευής των αυτοκινήτων και μεγάλες επενδύσεις. Το ευχάριστο είναι ότι οι περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες έχουν προσαρμοστεί στις νέες προκλήσεις των καιρών. Αποτέλεσμα αυτού, είναι η υβριδική τεχνολογία και η ηλεκτροκίνηση, να εξελίσσονται ραγδαία που σημαίνει ότι τα εξηλεκτρισμένα οχήματα αναμένεται να κυριαρχήσουν στον κλάδο του αυτοκινήτου τα επόμενα χρόνια. Ωστόσο, όλες αυτές οι μεγάλες επενδύσεις, θα επιβαρύνουν σε κάποιο βαθμό και τους καταναλωτές, για τον λόγο αυτό, απαιτούν και την αρωγή των κρατών ώστε με τα οικονομικά και φορολογικά κίνητρα που θα

παρέχουν εκάστοτε στους καταναλωτές, θα αποφεύγεται η ιδιαίτερα μεγάλη αύξηση του κόστους των αυτοκινήτων.

5. **Η μεταβαλλόμενη ζήτηση των προϊόντων του κλάδου από το αγοραστικό κοινό.** Με το θέμα αυτό ασχολείται το τμήμα Έρευνας και Ανάπτυξης (Research and Development) των αυτοκινητοβιομηχανιών, το οποίο μεριμνά οι παραγωγές των αυτοκινήτων να είναι ποιοτικά και προϊόντικά ανταγωνιστικές, να ανταποκρίνονται στο μέγιστο εφικτό βαθμό, στις νέες απαιτήσεις και οι τιμές τους να είναι προσιτές για την μεγαλύτερη μερίδα των καταναλωτών.
6. **Το κράτος, με τις νομοθετικές και φορολογικές παρεμβάσεις του εκάστοτε, επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την πορεία του κλάδου,** για τον λόγο αυτό, θα πρέπει να λειτουργεί ως αρωγός στην όλη προσπάθεια των εταιρειών και όχι ως «αόρατος εχθρός».

Πέραν των ανωτέρω, στοιχεία γενικού προβληματισμού για τον κλάδο, αποτελούν και τα ακόλουθα:

1. **Ο κορεσμός της αγοράς.** Σημειώνεται, ότι στη χώρα μας κυριαρχεί έντονα ο καταναλωτισμός, για τον λόγο αυτό η Ελλάδα έχει ξεπεράσει πολλές Ευρωπαϊκές χώρες τα αναλογούντα επίπεδα, σχετικά με την ύπαρξη αριθμού αυτοκινήτων ανά 1000 κατοίκους.
2. **Τα οφέλη από την γρήγορη μετακίνηση και το χαμηλό κόστος μεταφορών, έχουν πλέον εκλείψει ιδιαίτερα στις μεγαλουπόλεις, λόγω του μεγάλου αριθμού αυτοκινήτων.** Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με το χαμηλό κόστος και αναβαθμισμένο επίπεδο των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, περιορίζει σε μεγάλο βαθμό τους λόγους κατοχής αυτοκινήτων.
3. **Το μεγάλο κόστος χρήσης των αυτοκινήτων (κατανάλωση, συντήρηση), ιδιαίτερα στις μεγαλουπόλεις, εξαιτίας των υπεράριθμων αυτοκινήτων στους δρόμους, σε συνδυασμό με τις υψηλές δαπάνες απόκτησης τους,** ελαχιστοποιούν σήμερα το βαθμό σκοπιμότητας για απόκτηση τους από τους καταναλωτές .
4. **Η ταχεία ανάπτυξη των εταιρειών μακροχρόνιας και βραχυχρόνιας μίσθωσης (leasing).** Η αυξανόμενη χρήση του καθεστώτος LEASING, συμβάλει σημαντικά στην πτώση των πωλήσεων.
5. Τέλος, σημειώνεται ότι στοιχείο ιδιαίτερου προβληματισμού την παρούσα περίοδο, αποτελεί και **η «αβεβαιότητα» που κυριαρχεί στο επιχειρηματικό**

περιβάλλον, εξαιτίας των αρνητικών επιδράσεων της πανδημίας της νόσου Covid-19 στην Ελληνική οικονομία.

5^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: Προκλήσεις και Προοπτικές Κλάδου Αυτοκινήτων

5.1 Σημαντικές παρατηρήσεις που απορρέουν από την ανάλυση των πωλήσεων της τελευταίας δεκαετίας

Με σκοπό την εξέταση των προοπτικών του κλάδου, βραχυχρόνια και μεσοπρόθεσμα και λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία πωλήσεων των αυτοκινήτων της περασμένης δεκαετίας (2009 – 2019), σε συνδυασμό και με τις αναλύσεις που έχουν δημοσιευθεί κατά καιρούς από τον ΣΕΑΑ, θεωρείται σκόπιμο να σημειωθούν τα ακόλουθα:

1. Η σταδιακή αύξηση των πωλήσεων των αυτοκινήτων από το 2014 κι εντεύθεν, τόσο σε επίπεδα λιανικής, όσο και προς τις εταιρείες μακροχρόνιας και βραχυχρόνιας μίσθωσης (leasing) (Short-Term /Long Term Rentals -STR -LTR και Rent(a Car -RAC), μετρίασε τις έντονες ανησυχίες του κλάδου, που επικρατούσαν μέχρι τότε. (Σ.Ε.Α.Α.) – (Μάρκου 2020)
2. Σημειώνεται ότι οι μεγαλύτερες εταιρείες μίσθωσης (leasing) που πρωτοστατούν στην αγορά, είναι η AutoHellas-Hertz, η Olympic ETEAE – Avis, η LeasePlan και η SIXT. Η εξάπλωση τους στην Ελληνική επικράτεια είναι ραγδαία, απασχολούν, πάνω από 30.000 εργαζόμενους, ο στόλος των αυτοκινήτων που διαθέτουν ξεπερνά τις 150.000 μονάδες, η δε συμβολή τους στην Ελληνική οικονομία είναι ιδιαίτερα σημαντική. (Μάρκου 2020).
3. Η απελευθέρωση των κινητήρων Diesel (**Euro 5 και 6**) στο νομό Αττικής και Θεσσαλονίκης, άλλαξε τις συνήθειες του αγοραστικού κοινού. Πλέον, στη γκάμα των προτιμήσεων, εντάσσονται και οι πετρελαιοκινητήρες και επίσης να κυριαρχούν στην αγορά τα μικρομεσαία αυτοκίνητα χαμηλής κατανάλωσης και μικρού κόστους συντήρησης.
4. Η προσδοκία όλων των επιχειρήσεων της αγοράς, είναι να πετύχουν τον επιθυμητό στόχο, ο οποίος, για την βιωσιμότητα αυτών, έχει προσδιορίσει τις ετήσιες πωλήσεις νέων αυτοκινήτων στις **100.000 – 120.000** μονάδων. (Σ.Ε.Α.Α.)
5. Ο γηρασμένος στόλος των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που είναι σε κυκλοφορία, είναι αρκετά μεγάλος. Βέβαια, σημειώνεται ότι στον στόλο των μεταχειρισμένων προστίθενται και οι αντίκες (**κλασικά αυτοκίνητα, άνω των 30 ετών, διατηρημένα σε άριστη κατάσταση**), των οποίων η αγορά ακμάζει.

6. Η πλεονάζουσα παραγωγή και η μετατόπιση της παγκόσμιας ζήτησης σε οχήματα μικρότερου κυβισμού με χαμηλότερη κατανάλωση και λιγότερους ρύπους αποτελούν σημαντικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει σήμερα ο κλάδος του αυτοκινήτου. (Μάρκου 2020).
7. Η προσαρμογή της βιομηχανίας οχημάτων στα νέα δεδομένα έχει ήδη ξεκινήσει, και τα αποτελέσματα πλέον διαπιστώνονται στα νέα μοντέλα που διατίθενται στις αγορές.
8. Για την αντικατάσταση του γηρασμένου στόλου, θεωρείται επιβεβλημένο να τεθεί εκ νέου σε ισχύ το μέτρο της απόσυρσης για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά φορτηγά, το οποίο έχει σταματήσει από το 2015.
9. Η οικονομική κρίση που βίωσε η χώρα μας την τελευταία δεκαετία, οδήγησε στο κλείσιμο δεκάδων επιχειρήσεων στον κλάδο της αντιπροσώπευσης και της εμπορίας αυτοκινήτων, σε σημαντικό περιορισμό των θέσεων εργασίας, καθώς και των σημείων πώλησης των προϊόντων της. Το γεγονός αυτό, δημιουργεί την ανάγκη στήριξης από την Πολιτεία των επιχειρήσεων που άντεξαν την κρίση, για να συνεχίσουν να διατηρηθούν βιώσιμες.
10. Οι εταιρείες θα πρέπει να προσαρμοσθούν στις νέες καταναλωτικές τάσεις του αγοραστικού κοινού που καταγράφηκαν την τελευταία 10ετία, οι οποίες επηρεάστηκαν από το μέγεθος των αυτοκινήτων, από το επίπεδο αναβάθμισης τους προϊόντικά και ποιοτικά, από τα επίπεδα κατανάλωσης και γενικότερα από το απαιτούμενο κόστος χρήσης και συντήρησης.
11. Τέλος, διαφαίνεται ότι η αγορά θα ανακάμψει δυναμικά μόνο όταν σταθεροποιηθεί η Ελληνική οικονομία και εκλείψει η αβεβαιότητα και η ανησυχία που επικρατεί στους καταναλωτές και φυσικά εφόσον υπάρξουν κίνητρα (φορολογικά-οικονομικά) για την σταδιακή αντικατάσταση του γηρασμένου στόλου αυτοκινήτων που κυκλοφορεί. (Μάρκου 2020).

5.2 Προκλήσεις και προοπτικές κλάδου βραχυπρόθεσμα-μεσοπρόθεσμα

Η οποιαδήποτε πρόβλεψη για το μέλλον του κλάδου αυτοκινήτων στην Ελλάδα, εμπεριέχει το ρίσκο της αβεβαιότητας. Η παρατήρηση αυτή απορρέει από την συμπεριφορά του κλάδου την τελευταία δεκαετία, όπου κυριάρχησε ένα ασταθές και απρόβλεπτο οικονομικό περιβάλλον, με τα γνωστά άσχημα αποτελέσματα.

Επιπρόσθετα, σημειώνεται ότι στα υπάρχοντα προβλήματα, το 2020 προστέθηκε και αυτό της πανδημίας του κορωνοϊού (COVID-19), μεγαλώνοντας ακόμη περισσότερο την ανησυχία και γενικότερα την αβεβαιότητα στον κλάδο του αυτοκινήτου.

Θεωρείται βέβαιο ότι θα υπάρξουν αρκετές προκλήσεις στο άμεσο μέλλον, οι οποίες θα απαιτήσουν σημαντικές επενδύσεις και αλλαγή νοοτροπίας και θα πρέπει να αντιμετωπισθούν είτε βραχυχρόνια ή μεσοπρόθεσμα.

Αποσαφηνίζεται ότι το νομικό πλαίσιο είναι αυτό που θα καθορίσει σε μεγάλο βαθμό την πορεία του κλάδου σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, αφού οι ευρωπαϊκές οδηγίες γίνονται ολοένα και πιο αυστηρές στα θέματα της ασφάλειας που προσφέρουν τα νέα οχήματα, καθώς και στις περιβαλλοντικές τους επιδόσεις. Στα πλαίσια αυτά, οι εξελίξεις στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, αναμένεται να είναι ραγδαίες! Οι κατασκευαστές, αφού δεν έχουν άλλη επιλογή από το να προσαρμοσθούν με βάση τα νέα, πολύ πιο αυστηρά πρότυπα που έχει καθορίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, θα ακολουθήσουν τον δρόμο της υβριδικής τεχνολογίας και της ηλεκτροκίνησης.

Σημειώνεται επίσης, ότι η περιβαλλοντική πρόκληση θεωρείται ως η σημαντικότερη όλων, βραχυχρόνια και μεσοπρόθεσμα, η οποία «πιέζει» για διερεύνηση νέων προϊόντων και τεχνολογιών που να καλύπτουν τις σύγχρονες απαιτήσεις της αγοράς και παράλληλα να προστατεύουν το περιβάλλον.

Ήδη από τις περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες, επιχειρείται μια συνειδητή προσπάθεια για μετεξέλιξή τους σε έναν οργανισμό που θα προσφέρει λύσεις μετακίνησης και κινητικότητας.

Οι στόχοι που έχουν θέσει μεσοπρόθεσμα, είναι:

1. **Νέο όχημα με μηδενικές εκπομπές CO₂.**
2. **Κύκλος ζωής οχημάτων με μηδενικές εκπομπές CO₂.**
3. **Μονάδες παραγωγής (εργοστάσια) με μηδενικές εκπομπές CO₂.**
4. **Δημιουργία κοινωνίας και συστημάτων βασισμένων στην ανακύκλωση.**

5. Δημιουργία μιας μελλοντικής κοινωνίας σε αρμονία με τη φύση.

Επιπρόσθετα η περαιτέρω ανάπτυξη και εξέλιξη των συστημάτων ασφαλείας, «πιέζει» και για αυτόνομα οχήματα, τα οποία αναμένεται, μεσοπρόθεσμα, να επηρεάσουν σημαντικά την αγορά αυτοκινήτου. Ήδη, αρκετές αυτοκινητοβιομηχανίες βρίσκονται σε πολύ προχωρημένο στάδιο εξέλιξης τέτοιων αυτόνομων οχημάτων, ωστόσο, η ολοκλήρωση αυτού του εγχειρήματος θα απαιτήσει ακόμα πολύ χρόνο, ώστε να διατεθούν τα οχήματα αυτά για ευρεία χρήση.

Σε μεσοπρόθεσμη βάση, σηματοδοτούνται επίσης και οι αλλαγές οι οποίες περιλαμβάνουν τα διασυνδεδεμένα οχήματα. Τα οχήματα αυτά θα επικοινωνούν με τα συνεργεία των αντιπροσωπειών για πιθανή απαραίτητη επιδιόρθωση, χωρίς το αυτοκίνητο να χρειάζεται να επισκεφθεί το συνεργείο, ή ακόμη και με υπηρεσίες του κράτους. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, βασικό ρόλου θα παίξουν τα συστήματα **πολυμέσων***, αφού μέσω αυτών θα υπάρχει η κεντρική διαχείριση υπηρεσιών συνδεσιμότητας και αναβάθμισης των συστημάτων του αυτοκινήτου.

Σημειώνεται ότι την παρούσα περίοδο, για τα αυτοκίνητα μάρκας Renault, οι αυτόματες ενημερώσεις που μπορούν να διεξαχθούν μακρόθεν, είναι μέχρι 300 megabytes (mb), ενώ για μεγαλύτερα πακέτα απαιτείται η επίσκεψη του αυτοκινήτου στο συνεργείο.

Επίσης, τα συστήματα πολυμέσων πολλών εταιρειών ενημερώνουν το συνεργείο ότι βάση χλμ επίκειται αλλαγή λαδιών ή service και το συνεργείο στη συνέχεια, επικοινωνεί με τον κάτοχο του αυτοκινήτου για ενημέρωση και οριστικοποίηση ραντεβού.

Σημειώνεται ότι τα διασυνδεδεμένα οχήματα μέσω των εφαρμογών που θα είναι εφοδιασμένα, θα είναι σε θέση να παρέχουν υπηρεσίες κατ' επιθυμία του πελάτη.

Μέσω της ενσωματωμένης κάρτας sim, είναι δυνατή η αποστολή και λήψη δεδομένων καθώς και ο εντοπισμός της θέσης του αυτοκινήτου για τις συνδεδεμένες υπηρεσίες του, όπως είναι αυτές των χαρτών, βοήθεια μετά από ατύχημα, κουμπί sos, κλπ.

Εν κατακλείδι, σημειώνεται ότι στην Ελλάδα την παρούσα περίοδο, το επίπεδο διασυνδεσιμότητας ευρίσκεται ακόμα στα αρχικά στάδια. Συγκεκριμένα, σήμερα είναι εφικτή μόνο η αναβάθμιση των multimedia και όχι του εγκεφάλου** του αυτοκινήτου. Ωστόσο, όλες οι εταιρείες οι οποίες λειτουργούν ανταγωνιστικά, σε συνδυασμό με την

τεχνολογία η οποία εξελίσσεται με γοργούς ρυθμούς, έχουν δημιουργήσει προϋποθέσεις ολοκλήρωσης του και αναβάθμισης του.

Ορολογία:

*Πολυμέσα στον χώρο της τεχνολογίας πληροφορίας(information field) σημαίνει «πολλαπλοί μεσολαβητές» μεταξύ της πηγής και του παραλήπτη της πληροφορίας ή “πολλαπλά μέσα” μέσω των οποίων η πληροφορία αποθηκεύεται, μεταδίδεται, παρουσιάζεται ή γίνεται αντιληπτή.

**Εγκέφαλος αυτοκινήτου: Πρόκειται για έναν μικροϋπολογιστή, ο οποίος αναγνωρίζει -μέσω εγκατεστημένου από τον κατασκευαστή προγράμματος- όλες τις μεταβλητές του κινητήρα για την καλύτερη καύση του και χρησιμοποιείται για τον έλεγχο όλων των λειτουργιών του ηλεκτρικού συστήματος.

.(TEOPEN AE επίσημη αντιπροσωπεία Renault-Dacia)

Τέλος, στις προκλήσεις που αναφύονται, εντάσσεται και το **car sharing (Διαμοιρασμός αυτοκινήτου)**. Πρόκειται για μια νέα εφαρμογή η οποία, ήρθε στην Ελλάδα στις αρχές του 2020 με σκοπό την αναβάθμιση της παροχής προσωποποιημένων υπηρεσιών και εκσυγχρονίζει τα δεδομένα στον κλάδο μετακίνησης. Η φιλοσοφία της είναι εφάμιλλη με αυτή της υπενοικίασης κατοικιών μέσα από πλατφόρμες Airbnb. Η λογική στηρίζεται στην υπενοικίαση του αυτοκινήτου σε τρίτους, όταν αυτό δεν χρησιμοποιείται. Στην χώρα μας η εφαρμογή αυτή βρίσκεται ακόμα σε αρχικά στάδια, ωστόσο, εμφανίζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και αναμένεται να εξελιχθεί ραγδαία. Οι βασικοί τρόποι διάθεσης του αυτοκινήτου σε τρίτους είναι οι εξής:

1. **Η πλήρης ανάθεση σε εταιρεία:** Στην πράξη, το αυτοκίνητο το οποίο θα πρέπει να είναι ασφαλισμένο, τίθεται στη διάθεση της εταιρείας, η οποία το καταχωρεί στην data base (βάση δεδομένων) της πλατφόρμας της και αναλαμβάνει την περαιτέρω διαχείριση του και στον ιδιοκτήτη αποδίδεται το ποσοστό που θα έχει συμφωνηθεί από τα κέρδη.
2. **Η διαχείριση από τον ιδιοκτήτη, μέσω της πλατφόρμας:** Στην περίπτωση αυτή ο ιδιοκτήτης διατηρεί στην κατοχή του το αυτοκίνητο, το καταχωρεί στην data base (βάση δεδομένων) της πλατφόρμας της εταιρείας και αναλαμβάνει μόνος του την περαιτέρω διαχείριση, αποδίδοντας ένα ποσοστό από τα κέρδη που θα έχει συμφωνηθεί στην εταιρεία που διαθέτει την πλατφόρμα.

Σημειώνεται ότι στα πλαίσια υλοποίησης της εν λόγω εφαρμογής, η εταιρεία μίσθωσης οχημάτων Avis σε συνεργασία με το Δήμο Αθηναίων έχει ήδη παρουσιάσει

την πρώτη Car Sharing εφαρμογή, η οποία βρίσκεται ήδη στη διαδικασία πιλοτικής λειτουργίας της. Βασικός στόχος είναι η παροχή εύκολων λύσεων μετακίνησης για όλους μέσα στην πόλη, επιτυγχάνοντας ταυτόχρονα αποσυμφόρηση του αστικού κέντρου, καθώς και βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της Αθήνας.

Επίσης, το σύστημα car sharing ηλεκτρικών αυτοκινήτων έχει τεθεί σε εφαρμογή από την 12 Οκτωβρίου 2020 και στον Δήμο Βάρης, Βούλας, Βουλιαγμένης. Οι χρήστες μπορούν πλέον να κάνουν χρήση των ηλεκτρικών κοινόχρηστων αυτοκινήτων του Δήμου, με ιδιαίτερα χαμηλή χρέωση. [\(άρθρο Αλέξανδρου Παππά, με θέμα “Smart Cities” 15/10/2020, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα \[www.autonomous .gr\]\(http://www.autonomous.gr\)\)](#)

Συμπεράσματα

Σημειώνεται ότι τα μηνύματα που δέχεται ο κλάδος του αυτοκινήτου τα τελευταία χρόνια, δείχνουν να είναι ελπιδοφόρα. Ωστόσο, θεωρείται ως επιτακτική ανάγκη, η προσαρμογή του στις νέες προκλήσεις που αναφύονται λόγω των περιορισμών που έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, οι οποίοι οδηγούν στην αξιοποίηση και χρήση των τεχνολογιών **HYBRID, E-TECH**, οι οποίες αναμένεται να κυριαρχήσουν τα επόμενα χρόνια.

Εν κατακλείδι, η νέα εποχή της ηλεκτροκίνησης που έρχεται, θεωρείται ότι θα αποτελέσει τη μεγαλύτερη πρόκληση στον κλάδο του αυτοκινήτου, αφού θα πρέπει να αναπτυχθεί η κατάλληλη υποδομή και να επιτευχθεί ο στόχος που έχει θέσει η Πολιτεία, ο οποίος είναι, το 2030, ένα στα τρία αυτοκίνητα που θα τίθενται σε κυκλοφορία, να είναι ηλεκτρικά.

6^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Ξεκινώντας από την προσπάθεια της Ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας μεταπολεμικά, η οποία δυστυχώς ήταν σύντομη και με άδοξο τέλος, θα πρέπει η στάση που κράτησαν τότε, τόσο η Πολιτεία όσο και ιδιωτικός τομέας, καθώς και τα λάθη αμφοτέρων, να αποτελέσουν σημείο ευρύτερης συζήτησης και να εξαχθούν διδάγματα, πάνω στα οποία θα χτιστεί ένα πιο ελπιδοφόρο μέλλον για τον κλάδο του αυτοκινήτου.

Σημειώνεται επίσης, ότι από την ιστορική ανασκόπηση, παρατηρήθηκε διάφανα, η αδυναμία του Ελληνικού κράτους να ξεπεράσει τα εσωτερικά εμπόδια και να στηρίξει την ιδιωτική πρωτοβουλία, με αποτέλεσμα οι τότε διακεκριμένοι επιχειρηματίες που είχαν ως στόχο την κατασκευή Ελληνικού αυτοκινήτου, να μην καταφέρουν να κάνουν το όραμα τους πράξη.

Η Ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία, από την άλλη πλευρά, με τις έξυπνες στρατηγικές της, κατάφερε, όχι μόνο να ορθοποδήσει, αλλά και να εδραιωθεί στην Ελληνική επικράτεια και μάλιστα να αναπτυχθεί σε πολύ υψηλά επίπεδα, κάνοντας χιλιάδες πωλήσεις και να δημιουργήσει σημάδια κορεσμού στην αγορά.

Για τους περισσότερους το κεφάλαιο «**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ**» έχει κλείσει οριστικά, ωστόσο, αξιοσημείωτη είναι και η αισιόδοξη άποψη μιας μερίδας της Ελληνικής κοινωνίας, που λέει ότι: τίποτα δεν έχει χαθεί και αν η Πολιτεία στηρίξει έμπρακτα την ιδιωτική πρωτοβουλία, πολύ γρήγορα θα «γεννηθεί» ο Έλληνας Elon Musk.

Στα πλαίσια αυτά, σημειώνεται ότι το θέμα που απαιτεί ευρύτερη ανάλυση είναι: **Η εξέταση και ανάλυση των παραγόντων που συνετέλεσαν στην παρακμή της Ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας και τα περιθώρια ανάκαμψης της.**

Από την ανασκόπηση του κλάδου αυτοκινήτων την τελευταία δεκαετία, βασικό σημείο συζήτησης, θεωρείται ότι θα πρέπει να είναι: η άσχημη κατάσταση που βίωσε ο κλάδος κατά τη διάρκεια της κρίσης, η οποία οδήγησε το κλείσιμο πολλών δεκάδων επιχειρήσεων, τον περιορισμό των σημείων πώλησης με συνέπεια την απώλεια εκατοντάδων θέσεων εργασίας.

Σημειώνεται, ότι οι εταιρείες που επιβίωσαν από την κρίση, ήταν οι καθετοποιημένες μονάδες, οι οποίες διέθεταν, έκθεση αυτοκινήτων, τμήμα ανταλλακτικών, συνεργείο, βαφείο και φανοποιείο, και όσες εξ' αυτών διέθεταν δικά τους κεφάλαια κίνησης, αφού το Ελληνικό κράτος αδυνατούσε να τις στηρίξει οικονομικά, ή να τις χρηματοδοτήσει μέσω των τραπεζών.

Βασικό, επίσης, σημείο περαιτέρω συζήτησης, είναι οι νέες τάσεις που έχουν διαμορφωθεί στο αγοραστικό κοινό, επιλέγοντας μικρομεσαία αυτοκίνητα με χαμηλούς ρύπους και με κινητήρες προηγμένης τεχνολογίας χαμηλής κατανάλωσης.

Επιπρόσθετα, στοιχείο ευρείας συζήτησης και περαιτέρω εξέτασης, αποτελεί **η ύπαρξη του μεγάλου γηρασμένου στόλου αυτοκινήτων, που κυκλοφορεί στη χώρα μας και η εξεύρεση κινήτρων (οικονομικών-φορολογικών) για την αντικατάστασή του.**

Όπως προαναφέρθηκε, η περαιτέρω ανάπτυξη και εξέλιξη των συστημάτων ασφαλείας οδηγεί στην ύπαρξη αυτόνομων οχημάτων. Παρά το γεγονός ότι το εγχείρημα αυτό θα απαιτήσει ακόμα πολύ χρόνο, ωστόσο, θεωρείται σκόπιμο να υπάρξει θέμα περαιτέρω εξέτασης του.

Άλλο σημαντικό στοιχείο περαιτέρω εξέτασης, εκτιμάται ότι θα πρέπει να αποτελέσει **το αντικείμενο σχετικά με τις επερχόμενες, σε μεσοπρόθεσμη βάση, αλλαγές στα διασυνδεδεμένα οχήματα, τα οποία θα επικοινωνούν με τα συνεργεία των αντιπροσωπειών για τυχόν διόρθωση, χωρίς να απαιτείται η επίσκεψή τους στο συνεργείο. Επίσης θα μπορούν να επικοινωνούν και με υπηρεσίες του κράτους.**

Άλλο, θέμα εκτενούς συζήτησης που απασχολεί τον κλάδο, είναι και **η στροφή μεγάλης μερίδας των καταναλωτών στις εταιρείες Leasing**, οι οποίες αναπτύσσονται ραγδαία σε όλη την Ελλάδα και παρέχουν εύκολες λύσεις για απόκτηση αυτοκινήτου, σε όσους αδυνατούν να βρουν το ποσό για την αγορά του.

Σημειώνεται, ότι οι προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπίσει ο κλάδος είναι πολλές, μία από τις μεγαλύτερες που πρέπει να αντιμετωπίσει σήμερα, είναι η εξοικείωση του με τις τεχνολογίες **HYBRID, E-TECH** οι οποίες θεωρείται αναμενόμενο ότι θα κυριαρχήσουν τα επόμενα χρόνια και το υψηλό κόστος που θα απαιτηθεί για την δημιουργία κατάλληλης υποδομής, για την εξυπηρέτηση των αυτοκινήτων αυτής της κατηγορίας. Επισημαίνεται ότι **η υβριδική τεχνολογία και η ηλεκτροκίνηση, αποτελούν βασικό κεφάλαιο περαιτέρω συζήτησης, εξέτασης και ανάλυσης αφού η επικράτηση τους θεωρείται δεδομένη, επειδή επιλύονται μεγάλα περιβαλλοντικά, ενεργειακά και κοινωνικά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η παγκόσμια κοινότητα.**

Ωστόσο, θα πρέπει επίσης, να επισημανθεί ότι σήμερα, αναφύονται και άλλοι σοβαροί προβληματισμοί, εξαιτίας της μεγάλης αύξησης του αριθμού των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν, τα οποία αναμένεται να επηρεάσουν σε μεγάλο

βαθμό, τη διαμόρφωση των προοπτικών του κλάδου αυτοκινήτου. Γενικότερα, σημειώνεται ότι ο βαθμός επιρροής θα εξαρτηθεί από τον χρόνο που θα δρομολογηθούν ουσιαστικές λύσεις στα μεγάλα περιβαλλοντικά, ενεργειακά και κοινωνικά προβλήματα που έχουν ανακύψει.

Βιβλιογραφία

1. Ευφροσύνη Ρούπα Ευάγγελος Χεκίμογλου: Η ιστορία του αυτοκινήτου στην Ελλάδα: Εμπόριο και παραγωγή στη μέγγενη του κράτους 1894-1986 Εκδόσεις ΚΕΡΚΥΡΑ Α.Ε.-economia PUBLISHING 1η έκδοση, Νοέμβριος 2009
2. Άρθρο Λεονάρδου, 29 Δεκεμβρίου 2011, «Η ιστορία και η εξόντωση της ελληνικής βιομηχανίας αυτοκινήτου», διαθέσιμο στην ιστοσελίδα www.caroto.gr
3. ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ, «Νίκος Θεολόγου, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: <https://el.wikipedia.org>
4. Article Attica (automobiles) available at www.wikiwand.com
5. NAMCO (National Motor Company), ιστοσελίδα www.namco.gr
6. Άρθρο Μιχάλη Ντιβέρη, “ΤΕΟΚΑΡ -Βόλος: Όταν οι Ιάπωνες της Nissan «υποκλίθηκαν» στους Έλληνες”, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα www.traction.gr
7. Article “Enfield-Neorion 8000: a Greek-British electric car, forty years ago. Can it be brought back to life?” published on August 14, 2017, by Pete Chatziplis, at the site www.linkedin.com
8. Άρθρο Βασίλη Μαργαρίτη, «Η ιστορία της Renault στην Ελλάδα» 22 Ιανουαρίου 2018, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα www.renaultnews.gr
9. ΠΕΤΡΟΣ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ, ιστοσελίδα www.petropoulos.com.gr
10. EMILIOS TRAILERS, ιστοσελίδα www.emiliostrailers.com
11. Π. ΤΑΓΚΑΛΑΚΗΣ Α.Ε. ιστοσελίδα www.tangalakis.gr
12. ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ, ιστοσελίδα www.sfakianakis.gr
13. ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ, ιστοσελίδα www.saracakis.gr
14. BIAMAX, ιστοσελίδα www.biamax.gr
15. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ Α.Β.Ε. (HELLENIC VEHICLE INDUSTRY S.A.), ιστοσελίδα www.elvo.gr
16. Σταύρος Μαρκάκης, διάλεξη (ερευνητική εργασία) με τίτλο «Αυτό-κινητή αρχιτεκτονική», Οκτώβριος 2014, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα www.issuu.com
17. ΦΕΚ 50/15 Ιανουαρίου 2015

18. Διαλυνάς, Ε., Νέγκας, Δ., Τσελέπης, Ε., Παπαγεωργίου, Χ., Κωστάκης, Γ., Αντωνόπουλος, Δ. και Κ. Υφαντίδης, «*Διερεύνηση Τρόπων Ανάπτυξης και Διεξόδου των Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων στην Ελλάδα*», Γενική Γραμματεία Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής, Αθήνα, Ιανουάριος 2012
19. «Ηλεκτρικό αυτοκίνητο», Άρθρο στην βικιπαίδεια, διαθέσιμο στον σύνδεσμο [http://el.wikipedia.org/wiki/Ηλεκτρικό αυτοκίνητο](http://el.wikipedia.org/wiki/Ηλεκτρικό_αυτοκίνητο)
20. Άρθρο «Ηλεκτροκίνηση και οικονομία αλλάζουν την αγορά του αυτοκινήτου» 14 Δεκεμβρίου 2019, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα www.liberal.gr.
21. Επίσημη Οδηγία ΤΕΟΡΕΝ ΑΕ διαθέσιμη μόνο στους επίσημους Dealers, Αρ. Πρωτ. Commercial/1419 27 Νοεμβρίου 2020.
22. «Έγκριση και εποπτεία της αγοράς των αυτοκινήτων» διαθέσιμο στην ιστοσελίδα www.consilium.europa.eu
23. «ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/858 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 30ής Μαΐου 2018 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ», διαθέσιμο στην ιστοσελίδα www.ec.europa.eu
24. «Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΣΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ – ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΦΕΛΗ» Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα www.iobe.gr
25. Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος για το έτος 2019, Μάρτιος 2020.
26. Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων -ΣΕΑΑ, ιστοσελίδα: www.seaa.gr
27. Άρθρο Μιχάλη Μάρκου «Αγορά μεταχειρισμένου αυτοκινήτου: κίνδυνος ή ευκαιρία; 3 Νοεμβρίου 2017, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα www.4troxoi.gr
28. Ελληνική Στατιστική Αρχή-ΕΛΣΤΑΤ. Ιστοσελίδα www.statistics.gr

29. Άρθρο Μιχάλη Μάρκου «Απολογισμός της ελληνικής αγοράς αυτοκινήτου τη δεκαετία της κρίσης (2010-2019), 21 Σεπτεμβρίου 2020, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα www.emea.gr/analyseis
30. Στρατηγική των Επιχειρήσεων: Ελληνική και Διεθνής εμπειρία, ΤΟΜΟΣ Α': ΘΕΩΡΙΑ, Καθηγητής Παπαδάκης Βασίλης.
31. Χρηματοοικονομική Διοίκηση, Καθηγητής Αρτίκης Παναγιώτης, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, εκπαιδευτικό υλικό μαθήματος διαθέσιμο στο eclass (<https://eclass.unipi.gr/courses/ODE191/>).
32. Άρθρο «Η Avis φέρνει για πρώτη φορά στην Ελλάδα το Car Sharing» 25 Φεβρουαρίου 2020, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα www.fortunegreece.com
33. «Ηλεκτρικό Αυτοκίνητο», Άρθρο στην βικιπαίδεια, διαθέσιμο στον σύνδεσμο: http://el.wikipedia.org/wiki/Ηλεκτρικό_αυτοκίνητο.
34. Περιοδική έκδοση για το Fleet Management, Μάρτιος 2019.
35. Θωμάς Χόνδρος, «ΕΝΑΣ ΑΙΩΝΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ», 28 Νοεμβρίου 2013.
- 36. ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ 2012 ΜΕ ΘΕΜΑ «Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΩΝ ΜΜΕ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ» ΤΕΤΑΡΤΟ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ: Γ ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ: ΚΛΑΔΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΑΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΜΜΕ: ΕΜΠΟΡΙΟ, ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑ** Κλαδική Ανάλυση: Ανταλλακτικά Αυτοκινήτων Ανάδοχος: ICAP GROUP A.E ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2012
37. Η ιστορία της αυτοκίνησης, μέσα από επιλεγμένα άρθρα του περιοδικού 4ΤΡΟΧΟΙ, διαθέσιμα στην ιστοσελίδα www.4troxoi.gr
38. Άρθρο Αλέξανδρου Παππά, με θέμα "Smart Cities" 15/10/2020, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα www.autonomous.gr