

ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«ΟΙ ΚΛΑΔΟΙ ΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΑΙ  
ΑΕΡΟΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ»**

Της Μεταπτυχιακής Φοιτήτριας:

*Κορνέα Βερόνικα*

Επιβλέπων Καθηγήτρια: *Όλγα Γιώτη-Παπαδάκη*

Ημερομηνία: 2008

**Εξεταστική Επιτροπή:**

- Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Ο. Γιώτη - Παπαδακή
- Καθηγητής Κ. Ράνος
- Αναπληρωτής Καθηγητής Ηλ. Πλασκοβίτης

*Αφιερώνεται, στους γονείς μου  
Γεώργιος και Ευδοκία, στον σύζυγό μου  
Νίκο, στην κόρη μου Νικολέτα και στον γιο  
μου που περιμένουμε να γεννηθεί.*

**B. Κορνέα**

*«Κάθε πρωί στην Αφρική ξυπνάει μια γαζέλα. Ξέρει ότι πρέπει να τρέξει πιο γρήγορα κι από το ταχύτερο λιοντάρι γιατί αλλιώς θα σκοτωθεί.*

*Κάθε πρωί ξυπνάει ένα λιοντάρι. Ξέρει ότι πρέπει να ξεπεράσει και την πιο αργή γαζέλα, γιατί αλλιώς θα πεθάνει της πείνας.*

*Αδιάφορο αν είσαι λιοντάρι ή γαζέλα: όταν ο ήλιος ανατέλλει, καλύτερα να τρέχεις.»*

**ΑΦΡΙΚΑΝΙΚΗ ΠΑΡΟΙΜΙΑ**

*«Δεν είναι η ευημερία που έφερε το αυτοκίνητο το αυτοκίνητο έφερε την ευημερία.»*

**Henry Ford**

## **Ευχαριστίες**

Κατά την διάρκεια εκπόνησης της εργασίας είχα την τύχη να βρω συμπαράσταση και ουσιαστική βοήθεια από πάρα πολλούς ανθρώπους τους οποίους αισθάνομαι επιτακτικά την ανάγκη να ευχαριστήσω.

Την Αναπληρώτρια Καθηγήτριά μου Όλγα Γιώτη-Παπαδάκη, επιβλέποντα της εργασίας, για την αμέριστη συμπαράσταση, υπομονή, κατανόηση και βοήθεια της σε όλα τα στάδια αυτής της εργασίας.

Τον Καθηγητή Κ. Ράνο, μέλος της εξεταστικής επιτροπής, για τις πολύτιμες επιστημονικές συμβουλές του για την πληρέστερη παρουσίαση της εργασίας.

Τον Αναπληρωτή Καθηγητή Ηλ. Πλασκοβίτης , μέλος της εξεταστικής επιτροπής, για τις πολύτιμες επιστημονικές συμβουλές του για την πληρέστερη παρουσίαση της εργασίας.

Την καλή μου φίλη, συμφοιτήτρια και κουμπάρα Νικολέττα Βασιλάκου, για την βοήθεια και τις συμβουλές της σε όλα τα στάδια της εργασίας αλλά και καθ'όλη την διάρκεια του μεταπτυχιακού προγράμματος.

Τους γονείς μου που αποτέλεσαν το έναυσμα για την πορεία μου στην 3τοβάθμια εκπαίδευση. Επίσης τους ευχαριστώ για το ήθος, την προοδευτικότητα, την αγάπη, την ανθρωπιά και την υπομονή που μου έχουν διδάξει, καθώς και για την συνεχή παρουσία τους στην ζωή μου.

Τον σύζυγό μου Νίκο Τάσκα για την ψυχολογική του υποστήριξη καθ'όλη την διάρκεια του μεταπτυχιακού προγράμματος.

Την κόρη μου Νικολέτα και τον γιο που περιμένουμε να γεννηθεί τον ερχόμενο Νοέμβριο για τις πιο ομορφότερες στιγμές που μου έχουν χαρίσει στην ζωή.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ:

<u>Εισαγωγή</u> .....	7
-----------------------	---

### Κεφάλαιο 1:

1.1. Η αυτοκινητοβιομηχανία.....	9
1.1.1. Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας .....	12
1.2. Εταιρείες – Ιστορική αναδρομή.....	15
Α) Όμιλος Volkswagen.....	15
Β) Όμιλος Peugeot – Citroen.....	17
Γ) Εταιρεία General Motors.....	20
Δ) Όμιλος Fiat.....	23
Ε) Εταιρεία Renault.....	25
Ζ) Εταιρεία Daimler – Chrysler.....	29
Η) Εταιρεία BMW.....	33
Θ) Ελλάδα.....	36
1.3. Η ευρωπαϊκή αγορά αυτοκινητοβιομηχανίας.....	40
1.3.1. Ζήτηση των επιβατικών οχημάτων.....	42
1.3.2. Παραγωγή επιβατικών οχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	43
1.4. Απασχόληση.....	48
1.4.1. Θέσεις εργασίας .....	50
1.5. Τάσεις στο χώρο του αυτοκινήτου.....	55
1.6. Τεχνολογικές δυνάμεις.....	59
1.7. Προστασία του περιβάλλοντος.....	60

### Κεφάλαιο 2:

2. Αεροναυπηγική.....	62
2.1. Εταιρείες – Ιστορική Αναδρομή	
Εταιρείες κατασκευής αεροσκαφών.....	64
Α) Εταιρεία Airbus.....	67
Β) Εταιρεία MTA.....	70
Γ) Εταιρεία Eurocopter.....	70
Δ) Εταιρεία DS.....	71

<b>E) Εταιρεία Astrium.....</b>	<b>71</b>
<b>Z) Το τμήμα στρατιωτικών μεταφορών(MTA Division).....</b>	<b>72</b>
<b>2.2. Απασχόληση.....</b>	<b>73</b>
<b>2.3. Τάσεις στο χώρο της αεροναυπηγικής.....</b>	<b>77</b>
<b><u>Συμπεράσματα.....</u></b>	<b>81</b>
<b><u>Βιβλιογραφία.....</u></b>	<b>87</b>
<b>Παράρτημα 1.....</b>	<b>90</b>
<b>Παράρτημα 2.....</b>	<b>98</b>
<b>Παράρτημα 3.....</b>	<b>118</b>
<b>Παράρτημα 4.....</b>	<b>126</b>
<b>Παράρτημα 5.....</b>	<b>130</b>

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο 20<sup>ος</sup> αιώνας υπήρξε αναμφίβολα η περίοδος της τεχνολογικής επανάστασής που άλλαξε ραγδαία την μορφή των κοινωνιών καθώς επίσης και τη ζωή όλων των κατοίκων του πλανήτη, ενώ ταυτόχρονα έθεσε τα θεμέλια και αποτέλεσε την κινητήρια δύναμη για σωρεία αλλαγών που πραγματοποιούνται στη σημερινή εποχή. Η παρουσία του αυτοκινήτου και του αεροπλάνου σε όλη αυτή τη χρονική περίοδο υπήρξε σημαντική, εκρηκτική, καταλυτική, η οποία επέδρασε στη ζωή, όλων, περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη ανθρώπινη επινόηση. Εκατομμύρια θέσεις εργασίας δημιουργήθηκαν όχι μόνο στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και της αεροναυπηγικής, αλλά και στο σύνολο της παγκόσμιας οικονομίας. Αρκεί να αναλογιστεί κανείς τη συμβολή των κλάδων αυτών στην ευκολότερη και γρηγορότερη μεταφορά αγαθών και προσώπων μεταξύ των διαφόρων χωρών, συμβάλλοντας τα μέγιστα στην αξιοποίηση νέων αγορών καθώς και στην ανάπτυξη νέων προϊόντων, μιας και οι όποιοι περιορισμοί που σχετίζονταν με τη μεταφορά αγαθών και προσώπων καταρρίπτονταν διαδοχικά ο ένας μετά τον άλλον.

Η αυτοκίνηση, δηλαδή η δυνατότητα αυτόνομης μετακίνησης καθώς και οι μεταφορές, είναι καθοριστικοί παράγοντες στη σύγχρονη κοινωνία. Μας επιτρέπει να ανταποκρινόμαστε ταχύτατα σε όλες μας τις υποχρεώσεις, επαγγελματικές, κοινωνικές, οικογενειακές, να απολαμβάνουμε τις προσωπικές μας δραστηριότητες, μετατρέποντας αυτόματα το αγαθό αυτό από ένα απλό, άψυχο μεταλλικό αντικείμενο, σε αντικείμενο λατρείας και πάθους εκατομμυρίων ανθρώπων ανά τον κόσμο, όπου όχι μόνο αποτελεί συνώνυμο εξουσίας και δύναμης αλλά και ελευθερίας. Υπό αυτές τις συνθήκες και μέσα σε ένα περιβάλλον που ως κυρίαρχα χαρακτηριστικά του γνωρίσματα έχει την όξυνση του ανταγωνισμού και το έντονο μεταβαλλόμενο νομοθετικό-φορολογικό πλαίσιο, καλούνται οι επιχειρήσεις των κλάδων να σχεδιάσουν και να υλοποιήσουν τις στρατηγικές εκείνες όπου θα τους οδηγήσουν στην ανάπτυξη και στην ευημερία και θα τους διασφαλίσουν την επιτυχημένη ύπαρξή τους στο μέλλον.

Τώρα, όσον αφορά την αεροναυπηγική, και αυτή με την σειρά της βοήθησε αλλά και εξακολουθεί να προσφέρει τα μέγιστα στις μεταφορές εμπορευμάτων αλλά και ατόμων σε ολόκληρο τον κόσμο γρήγορα και με ασφάλεια.



Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι και οι δύο κλάδοι εκτός του ότι συνέβαλαν στον τομέα της απασχόλησης, είχαν σημαντικά αποτελέσματα στην βελτίωση των ανθρώπινων σχέσεων.

Επομένως, ο στόχος της παρούσας εργασίας είναι να μπορεί ο αναγνώστης να έχει μια πλήρη εικόνα το τι συμβαίνει στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και της αεροναυπηγικής στην Ευρώπη.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

## 1.1.Η αυτοκινητοβιομηχανία

Η αυτοκινητοβιομηχανία εμφανίστηκε αρχικώς ως κλάδος για την κατασκευή των μέσων ιδιωτικής μεταφοράς· ταυτόχρονα όμως, με την ανάπτυξη της, οι λειτουργίες διαφοροποιήθηκαν και συγκεκριμένα, εμφανίστηκαν νέοι τύποι αυτοκινήτων, διατηρώντας ως σήμερα τον αρχικό της ρόλο. Από τον όγκο της παραγωγής οχημάτων τα αυτοκίνητα αντιπροσωπεύουν το 75 %. Αυτό το ποσοστό όμως διαφοροποιείται σύμφωνα με το αναπτυξιακό επίπεδο κάθε κράτους.

Η αυτοκινητοβιομηχανία σήμερα κατέχει τη βασική θέση ανάμεσα στους κλάδους της βιομηχανίας κατασκευής μέσων μεταφοράς, κατέχοντας το 61 % από την αξία της παραγωγής της<sup>1</sup>. Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι σχεδόν ένας νέος κλάδος (εμφανίστηκε το 1886) αλλά γνώριζε μία ραγδαία ανάπτυξη στη διάρκεια του 20ου αι. Από την εποχή που ο γάλλος μηχανικός Κινιό κατασκεύασε το πρώτο αυτοκίνητο μέχρι σήμερα, έχουν περάσει πάνω από 140 χρόνια. Σε αυτό το διάστημα το αυτοκίνητο τελειοποιήθηκε. Η ατμοκίνητη άμαξα εξελίχθηκε στο γρήγορο, άνετο και ασφαλές αυτοκίνητο της εποχής μας. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι κανένας κλάδος δεν είχε μία τόσο μεγάλη κοινωνικό-οικονομική επιρροή πάνω στην ανθρώπινη κοινωνία όσο η αυτοκινητοβιομηχανία.

Η ανάπτυξη της αυτοκινητοβιομηχανίας στο διάβα του 20ου αι. έχει τα εξής γνωρίσματα:

- υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Το 1950-1997 ο παραγωγικός όγκος αυξήθηκε από 10,5 μέχρι τα 56 εκατομμύρια αυτοκίνητα, δηλαδή πάνω από 5,3 φορές (γράφημα 1).
- μεγάλη ποικιλία προϊόντος τελικής κατανάλωσης·
- σ' αυτόν τον κλάδο αντιστοιχούν το 4 % από το ακατέργαστο εσωτερικό προϊόν και πάνω από το 12 % από το παγκόσμιο βιομηχανικό προϊόν<sup>2</sup>.
- ο κλάδος αυτός απασχολεί πάνω από το 50 % του οικονομικού ενεργού πληθυσμού που δραστηριοποιείται στη βιομηχανία κατασκευής μηχανών·

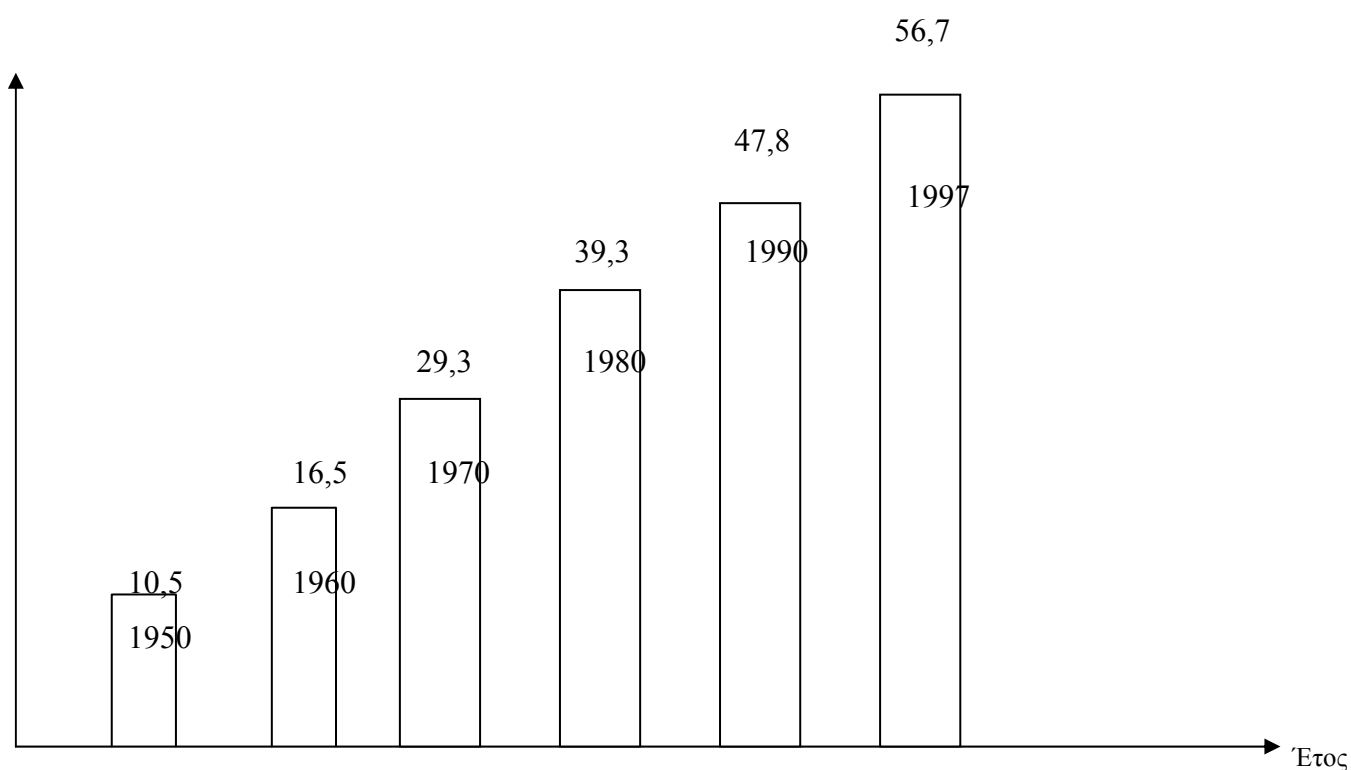
---

<sup>1</sup> Velcea Ion, Ungureanu AL., *Geografia economica a lumii contemporane* – Bucuresti, 1993 (p.156)

<sup>2</sup> Алисов Н.В. Хореев Б.С. *Экономическая и социальная география мира* (общий обзор) – Москва, 2000 (p.366)

- έχει ένα υψηλό επίπεδο συνεργασίας και τη μεγαλύτερη εργατική παραγωγικότητα·
- κατέχει μία σημαντική θέση στην παγκόσμια εξαγωγή. Ετησίως εξάγονται πάνω από 22 εκατομμύρια αυτοκίνητα, δηλαδή το 40 % της συνολικής παραγωγής των οχημάτων.

**Γράφημα 1. Η παγκόσμια παραγωγή οχημάτων (σε εκατομμύρια τεμάχια) (1950-1997)**



Πηγή: Алисов Н.В. Хореев Б.С. *Экономическая и социальная география мира* (общий обзор) – Москва, 2000 (p.390)

Ο κλάδος αυτός χρησιμοποιεί μια μεγάλη γκάμα από διαφορετικά υλικά και υποπροϊόντα. Στα αναπτυγμένα κράτη η αυτοκινητοβιομηχανία καταναλώνει το 52 % από τα ειδικά ατσάλια, το 50% από τα ελάσματα αλουμινίου 70% από το συνθετικό λάστιχο<sup>3</sup>.

Άρα, επηρεάζει ουσιαστικά την ανάπτυξη άλλων κλάδων της παγκόσμιας οικονομίας και συγκεκριμένα:

<sup>3</sup> Marin Ion, Nedelcu Adrian, *Geografie mondiala*. – Bucuresti, 1994 (p.03)

- την υαλουργία
- τη χημική βιομηχανία
- τη βιομηχανία επεξεργασίας συνθετικού λάστιχου
- το σύστημα μεταφορών

Όσον αφορά τον βαθμό αποτελεσματικότητας ανάμεσα στους κλάδους κατασκευής μηχανών, η αυτοκινητοβιομηχανία έχει την μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα. Η αυτοκινητοβιομηχανία έχει τη μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ανάμεσα στους κλάδους κατασκευής μηχανών. Το υψηλό επίπεδο εξειδίκευσης και η συνεργασία επέτρεψαν μία ουσιαστική αύξηση της εργατικής παραγωγικότητας. Σε πάρα πολλά κράτη για την κατασκευή ενός αυτοκινήτου ξοδεύονται περίπου 120-130 ώρες<sup>4</sup>. Τον μεγάλο αριθμό των κατασκευασμένων αυτοκινήτων, η μικρή διάρκεια χρήσης και η συχνή ανταλλαγή των αυτοκινήτων στα αναπτυγμένα κράτη επιφέρουν μεγάλα κέρδη στις εξειδικευμένες εταιρίες.

Σήμερα, το αυτοκίνητο έχει περισσότερους ρόλους, χρησιμοποιείται ως ιδιωτικό και κοινωνικό μέσο μεταφοράς, ως μέσων διακίνησης φορτίων και ως ειδικό μέσο (ασθενοφόρα, πυροσβεστικά οχήματα, κ.τ.λ.). Η ανάπτυξη της σύγχρονης αυτοκινητοβιομηχανίας καθορίζεται από τη διάρκεια χρήσης οχημάτων. Στην πλειοψηφία των κρατών, τα αυτοκίνητα και τα καμιόνια έχουν διάρκεια εγγύησης από 3 έως 5 χρόνια. Η ραγδαία τεχνική πρόοδος επηρεάζει τόσο τη φυσική, όσο και την ηθική φθορά των οχημάτων. Νέα μοντέλα αυτοκινήτων, ποιο οικονομικά, ποιο άνετα και με μεγαλύτερο βαθμό ασφάλειας στην κίνηση, εμφανίζονται κάθε 2-3 χρόνια. Αυτό το γεγονός προξενεί μία μεγάλη αγοραστική διακίνηση. Η αύξηση των εσόδων του πληθυσμού επίσης ευνοεί την αγοραστική δύναμη του πληθυσμού. Το αυτοκίνητο είναι το ακριβότερο μη αναλώσιμο αγαθό. Σύμφωνα με τον όγκο πωλήσεων ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας κατέχει τη δεύτερη θέση ύστερα από τον κλάδο του ηλεκτρονικού εξοπλισμού. Στα αναπτυγμένα κράτη τα ετήσια έξοδα για την αγορά και συντήρηση των αυτοκινήτων αντιστοιχούν στο 8-10 % από τον οικογενειακό προϋπολογισμό, στα υπόλοιπα κράτη όντας πολύ μεγαλύτερος.

Η αυτοκινητοβιομηχανία διακρίνεται έχοντας τη μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα ανάμεσα στους κλάδους κατασκευής μηχανών. Το υψηλό επίπεδο εξειδίκευσης και η συνεργασία επέτρεψαν μία ουσιαστική αύξηση της

<sup>4</sup> Алисов Н.В. Хореев Б.С. *Экономическая и социальная география мира* (общий обзор) – Москва, 2000 (p.367)

εργατικής παραγωγικότητας. Σε πάρα πολλά κράτη για την κατασκευή ενός αυτοκινήτου ξοδεύονται περίπου 120-130 ώρες<sup>5</sup>. Τον μεγάλο αριθμό των κατασκευασμένων αυτοκινήτων, η μικρή διάρκεια χρήσης και η συχνή ανταλλαγή των αυτοκινήτων στα αναπτυγμένα κράτη επιφέρουν μεγάλα κέρδη στις εξειδικευμένες εταιρίες.

Στις μέρες μας παρατηρείται σταθεροποίηση της αυτοκινητοβιομηχανίας. Το βιομηχανικό δυναμικό του κλάδου χρησιμοποιείται μόνο στο 80 %<sup>6</sup>.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η προηγμένη τεχνολογία της αυτοκινητοβιομηχανίας προσανατολίζεται προς:

- αύξηση της απόδοσης των αθλητικών αυτοκινήτων·
- αύξηση της ασφάλειας των αυτοκινήτων κατά τη διάρκεια της χρήσης·
- μέγιστη εξασφάλιση των οικολογικών κανονισμών·
- αύξηση της εξοικονόμησης καυσίμων.

#### **1.1.1. Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας**

Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ένας από τους πιο μονοπωλιακούς κλάδους. Το 1966 τέσσερες εταιρίες κατασκεύασαν το 48 % από τον αριθμό των αυτοκινήτων. Εννέα (9) βασικές εταιρίες κατασκευάζουν το 77 % από το σύνολο των αυτοκινήτων. Πέντε από αυτές βρίσκονται στη Δυτική Ευρώπη: Volkswagen AG με 20 % στο σύνολο των αυτοκινήτων, PSA Peugeot-Citroen, με 13,5 %, Fiat Auto SpA με 9,0 %, Renault SA με 8,9 %, Daimler-Chrysler AG με 6,2 % από την παγκόσμια παραγωγή αυτοκινήτων<sup>7</sup>(Εικόνα 1).

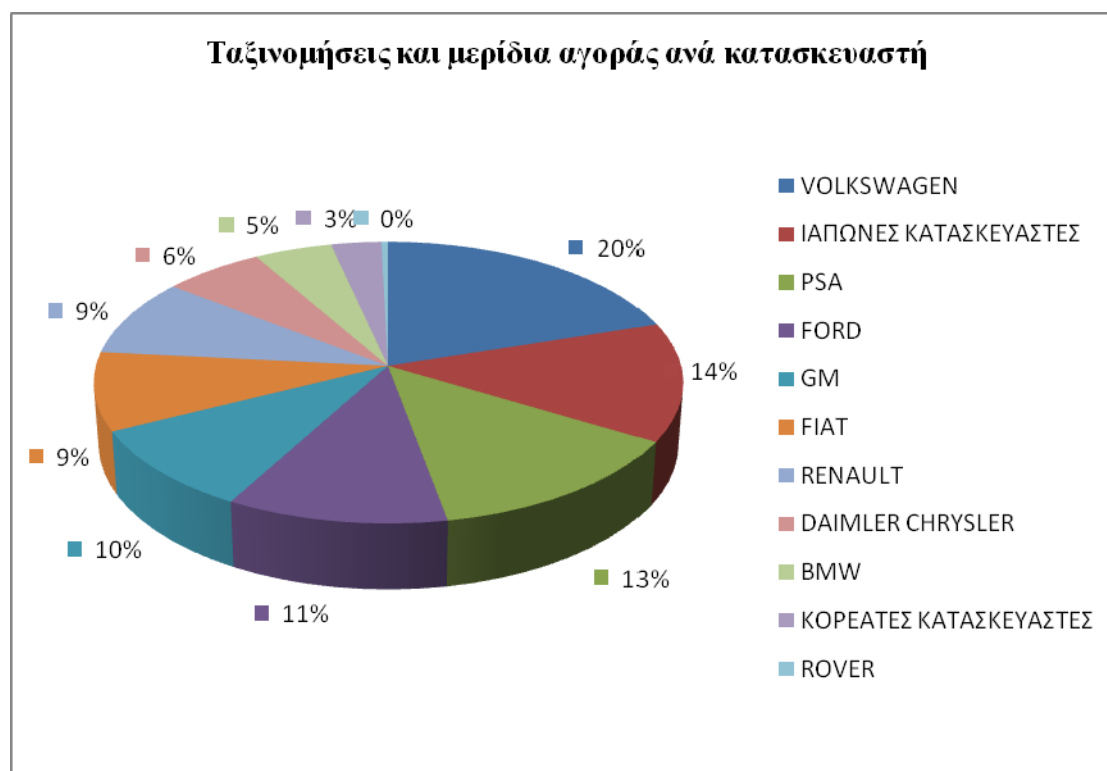
---

<sup>5</sup> Алисов Н.В. Хореев Б.С. *Экономическая и социальная география мира* (общий обзор) – Москва, 2000 (p.367)

<sup>6</sup> Алисов Н.АfricaВ. Хореев Б.С. *Экономическая и социальная география мира* (общий обзор) – Москва, 2000 (p.369)

<sup>7</sup> Πηγή: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA), 2007

**Εικόνα 1**



Πηγή: ACEA

Κατά τη διάρκεια του 20ου αι. έχουν καταγραφεί σημαντικές αλλαγές στην εδαφική κατανομή της αυτοκινητοβιομηχανίας, τόσο σε μεγάλες περιοχές της γης όσο και σε επίπεδο κρατών. Μέχρι τη δεκαετία του '50 τη δεσπόζουσα θέση στην κατασκευή των αυτοκινήτων κατείχε η Βόρεια Αμερική, με 85 % . Επί του παρόντος ολόκληρη παραγωγική δυναμικότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας συγκεντρώνεται σε τρεις μεγάλες περιοχές της γης:

- Βόρεια Αμερική (ΗΠΑ, Καναδάς)
- Δυτική Ευρώπη (Γερμανία, Γαλλία)
- Ασία (Ιαπωνία, Κορέα)

**Πίνακας 1. Η δυναμική των μεγάλων περιοχών στην κατασκευή των αυτοκινήτων (%)**

Περιοχές	1950	1970	1980	2000	2002, % σε σχέση με το 1970
Δυτική Ευρώπη	13.6	46.0	39.5	37.5	81
Βόρεια Αμερική	85.5	32.0	20.2	20.3	63
Ανατολική Ευρώπη	0.9	3.5	5.1	6.1	174
Ασία	-	13.8	31.0	30.6	221
Λατινική Αμερική	-	2.0	2.2	3.5	275
Αφρική	-	1.0	0.7	0.6	60
Αυστραλία	-	1.7	1.2	1.4	82

Πηγή: Ροδιοнова Η.Α., *Промышленность мира*, Москва, 2002, p.214

Από τον πίνακα 1 παρατηρείται ότι μόλις τη δεκαετία του '70 η Δυτική Ευρώπη πήρε τα πρωτεία στην κατασκευή των αυτοκινήτων, πρωτεία τα οποία διατηρεί και σήμερα.

Οι βασικοί εξαγωγείς αυτοκινήτων είναι η Γερμανία (61 % της παραγωγής) και ακολουθούν η Ιαπωνία, οι ΗΠΑ, η Γαλλία και η Κορέα.

Οι βασικοί εισαγωγείς είναι οι ΗΠΑ, τα κράτη της Νότιας Αμερικής, τα κράτη της Ανατολικής Ευρώπης.

Ανάλογα με τους προορισμούς της η αυτοκινητοβιομηχανία χωρίζεται σε τρεις κλάδους:

- κατασκευή αυτοκινήτων
- κατασκευή φορτηγών
- κατασκευή λεωφορείων

Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι αναπτυγμένη σε όλα τα κράτη τα οποία κατασκευάζουν οχήματα· την κυρίαρχη θέση κατέχει η Γερμανία (Volkswagen, Daimler-Chrysler, Audi, Opel, BMW, MAN). Τη δεύτερη θέση στην Ευρώπη κατέχει η Γαλλία (Renault, Peugeot- Citroen). Η Μεγάλη Βρετανία διατηρεί τον παραγωγικό της δυναμισμό παρόλο που έμεινε χωρίς κανένα σήμα που να ανήκει στις βρετανικές εταιρίες. Η Rover πωλήθηκε στους Ινδούς, η TVR στους Ρώσους, η Jaguar στους

Αμερικανούς. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην Μεγάλη Βρετανία κατασκευάζονται οι Nissan, Toyota, Ford κ.τ.λ.

## **1.2. Εταιρείες – Ιστορική Αναδρομή**

Η αυτοκινητοβιομηχανία της Ευρώπης κατέχει κυρίαρχη θέση ανάμεσα στους κλάδους της βιομηχανίας κατασκευής μηχανών. Σύμφωνα με τον όγκο της παραγωγής η αυτοκινητοβιομηχανία της Ευρώπης βρίσκεται στην τρίτη θέση παγκοσμίως, ύστερα από την Ιαπωνία και τους ΗΠΑ. Η αυτοκινητοβιομηχανία της Ε.Ε. παρουσιάζει υψηλή συγκέντρωση. Μόνο η Γερμανία αντιπροσωπεύει το ήμισυ της συνολικής προστιθέμενης αξίας. Εκτός από τη Σουηδία, τη Γερμανία και τη Γαλλία, ειδικευση στην κατασκευή αυτοκινήτων εμφανίζουν η Δημοκρατία της Τσεχίας, η Σλοβακία και η Ουγγαρία.

Οι πιο σημαντικοί κατασκευαστές είναι οι εταιρίες BMW, Daimler, General Motors Europe, Peugeot-Citroen, Renault και Volkswagen.

Πιο αναλυτικά:

### **A) Ο όμιλος Volkswagen**

Ο Όμιλος **Volkswagen** ("Φολκσβάγκεν") δραστηριοποιείται στην παραγωγή αυτοκινήτων. Η έδρα του Ομίλου βρίσκεται στην πόλη Βόλφσμπουργκ, στην Κάτω Σαξονία, Γερμανία.

Η Volkswagen ιδρύθηκε το 1937 ως δημόσια εταιρεία από την τότε κυβέρνηση των Ναζί, ώστε να παράγει και να διαθέτει στους καταναλωτές το "Σκαθάρι", γνωστό σήμερα και ως Volkswagen Beetle ("Σκαραβαίος"). Επειδή οι εγκαταστάσεις μιας πλήρους αυτοκινητοβιομηχανίας δεν υπήρχαν, ο Χίτλερ αποφάσισε να τις δημιουργήσει. Δήμευσε, λοιπόν, τα κτήματα ενός ευγενούς, του Werner von Schulenberg του Wolfsburg και δημιούργησε εκεί τις εγκαταστάσεις. Έτσι, το εργοστάσιο και η κωμόπολη που δημιουργήθηκε γύρω του πήραν το όνομα Βόλφσμπουργκ. Η παραγωγή σχεδιαζόταν να αρχίσει το 1939, αλλά το Σεπτέμβριο ξέσπασε ο πόλεμος και το εργοστάσιο ανέλαβε άλλες κατασκευές και επισκευές αεροσκαφών. Σε μια προσπάθεια να κρατήσει το εργοστάσιο αυτοκινήτων ενεργό, μετά την έναρξη του Β΄ Π.Π., ο Φέρντιναντ Πόρσε σχεδίασε ένα ελαφρύ όχημα για στρατιωτική χρήση, βασισμένο στο σκελετό του "σκαθαριού". Κατασκεύαζε λοιπόν εκεί τα Kubelwagen, τα γνωστά "τζιπ" του Γερμανικού Στρατού. Συνολικά, το εργοστάσιο κατασκεύασε περίπου 50.000 τεμάχια. Δημιούργησε επίσης ένα αμφίβιο παρόμοιο όχημα, το Schwimmwagen από το οποίο κατασκευάστηκαν περίπου 15.000



τεμάχια. Μετά τη λήξη του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου το 1945, ο Βρετανικός Στρατός κατέλαβε το κατεστραμμένο από τους βομβαρδισμούς εργοστάσιο και προχώρησε, ύστερα από προσπάθειες του επικεφαλής αξιωματικού και του προσωπικού του εργοστασίου, στην επανέναρξη της παραγωγής του "Σκαραβαίου". Το 1948, η βρετανική κυβέρνηση μεταβίβασε τον έλεγχο της εταιρείας ξανά στο γερμανικό κράτος και πρώτος πρόεδρος της εταιρείας τοποθετήθηκε ο Χάινριχ Νόρντοφ.

Το 1960, με αφορμή την μερική ιδιωτικοποίηση της VW με την διάθεση ενός μέρους των μετοχών της εταιρείας στο Χρηματιστήριο, η εταιρεία μετονομάστηκε σε Volkswagenwerk Aktiengesellschaft (η λέξη Aktiengesellschaft, ή πιο σύντομα AG, είναι η αντίστοιχη γερμανική λέξη για την αγγλική Corporation και την ελληνική "Ανώνυμη Εταιρία"). Το όνομα της εταιρείας έγινε Volkswagen AG τελικά, στις 4 Ιουλίου 1985, έτσι ώστε να διαφοροποιηθεί από τα κεντρικά γραφεία και το κεντρικό της εργοστάσιο που έχουν το όνομα Volkswagenwerk, στο Βόλφσμπουργκ. Ο όμιλος είναι σήμερα πιο γνωστός ως "Όμιλος Volkswagen" και είναι ο τέταρτος μεγαλύτερος κατασκευαστής αυτοκινήτων στον κόσμο. Το 2005, οι πωλήσεις του Ομίλου ανήλθαν σε 5.2 εκατομμύρια οχήματα, αριθμός που αντιστοιχεί στο 9.1% της παγκόσμιας αγοράς αυτοκινήτων.

Τον Οκτώβριο 2005, η αυτοκινητοβιομηχανία Porsche εξαγόρασε το 18.53% των μετοχών του ομίλου και έγινε με αυτό τον τρόπο ο μεγαλύτερος μέτοχος της.

Ο όμιλος έχει σήμερα στην κατοχή του επτά μάρκες και εμπορικά σήματα, που χωρίζονται σε δύο παρακλάδια, το καθένα ελεγχόμενο από τις δύο μεγαλύτερες αυτοκινητοβιομηχανίες του ομίλου, την Volkswagen και την Audi:

#### **Υπό τον έλεγχο της Audi**

- Audi (Γερμανική)
- Lamborghini (Ιταλική)
- SEAT (Ισπανική)

#### **Υπό τον έλεγχο της Volkswagen**

- Volkswagen (Γερμανική)
- Bentley (Βρετανική)
- Škoda (Τσέχικη)
- Bugatti (Γαλλική)

Οι ακόλουθες μάρκες ανήκουν στον όμιλο, όμως δεν χρησιμοποιούνται πλέον:

- Auto Union

- DKW
- Horch
- NSU
- Wanderer

Σήμερα ο όμιλος Volkswagen Group με την διοικητική έδρα στο Wolfsburg είναι μία από τους παγκόσμιους ηγέτες της αυτοκινητοβιομηχανίας και η μεγαλύτερη στην Ευρώπη. Το 2006 η εταιρία αύξησε τον αριθμό των αυτοκινήτων φτάνοντας στα 5.734.000 τεμάχια, σε σύγκριση με το 2005 που παρέδωσε 5.243.000, ποσό που αντιστοιχεί στο μερίδιο της παγκόσμιας αγοράς στο 9,7%<sup>8</sup>.

Στη Βόρεια Ευρώπη, τη μεγαλύτερη αγορά αυτοκινήτων στον κόσμο, περίπου κάθε πέμπτο αυτοκίνητο (19,9 %) προέρχεται από την εταιρία Volkswagen. Το επιχειρηματικό ποσό του 2006 έφτασε στο 104, 9 δισεκατομμύρια ευρώ (το 2005 στο 95, 3 δισεκατομμύρια ευρώ). Το κέρδος για το 2006 έχει υπολογιστεί για το ποσό 2, 75 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ το 2005 ήταν μόλις 1,12 δισεκατομμύρια ευρώ. Ανάμεσα στα σήματα της εταιρίας συμπεριλαμβάνονται οι: Volkswagen, Audi, Bentley, SEAT, Skoda και Volkswagen Εμπορικά Αυτοκίνητα.

Η γκάμα των προϊόντων περιλαμβάνει από εξαρτήματα για μικρά, οικονομικά αυτοκίνητα μέχρι τα μεγάλα αυτοκίνητα πολυτελείας. Η εταιρία δραστηριοποιείται σε 12 χώρες στην Ευρώπη και σε τέσσερες της Αμερικής, Αφρικής και Ασίας έχοντας 44 εργοστάσια, όπου απασχολούνται 325.000 εργαζόμενοι και κατασκευάζονται περίπου 24.500 αυτοκίνητα ημερησίως<sup>9</sup>. Τα αυτοκίνητα της εταιρίας πωλούνται σε πάνω από 150 χώρες του κόσμου. Ο σκοπός της εταιρίας είναι να κατασκευάσει ελκυστικά, ασφαλή και οικολογικά αυτοκίνητα και με όσο το δυνατό μεγαλύτερες επιδόσεις.

## **B) Ο όμιλος Peugeot -Citroen**

Η **PSA Peugeot Citroën** (PSA Πεζώ - Σιτροέν) είναι μια γαλλική εταιρεία κατασκευής αυτοκινήτων και δικύκλων. Τα προϊόντα της διατίθενται με τις μάρκες της Peugeot και Citroën.

Η ιστορία της Peugeot ξεκινά από την κατασκευή ποδηλάτων στα τέλη του 19ου αιώνα. Τα κεντρικά γραφεία της εταιρείας βρίσκονται στην Avenue de la Grande Armée, στο Παρίσι. Το ελληνικό εταιρικό σλόγκαν της εταιρείας είναι: "Γιατί το αυτοκίνητο πρέπει να είναι απόλαυση".

<sup>8</sup> Πηγή: ACEA

<sup>9</sup> Πηγή: Διεθνείς Οργανισμός Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (OICA)

Ο Armand Peugeot (Αρμάν Πεζώ) δημιούργησε το Peugeot "Le Grand Bi" το 1882, ένα ποδήλατο με χαρακτηριστικά μεγαλύτερο εμπρόσθιο τροχό σε σχέση με τον οπίσθιο. Τα ποδήλατα της εταιρείας Peugeot παράγονταν μέχρι πρόσφατα, παρά το γεγονός ότι οι τομείς ποδηλάτων και αυτοκινήτων είχαν διαχωριστεί το 1926.

Ο Armand Peugeot έδειξε πολύ νωρίς το ενδιαφέρον του για τα αυτοκίνητα και μετά από μια συνάντηση με τον Gottlieb Daimler (Γκότλιμπ Ντέμλερ) και άλλους, πείσθηκε για την βιωσιμότητα του εγχειρήματος. Το πρώτο αυτοκίνητο Peugeot (ένα τρίκυκλο ατμήλατο όχημα) παρήχθη για πρώτη φορά το 1889, σε συνεργασία με τον Léon Serpollet (Λεόν Σερπολέ). Η κίνηση με ατμό είχε τα μειονεκτήματα του μεγάλου βάρους και όγκου, ενώ η προετοιμασία για την έναρξη κίνησης ήταν μεγάλη. Έτσι, πολύ σύντομα η ατμοκίνηση εγκαταλείφθηκε για χάρη του κινητήρα εσωτερικής καύσης. Το 1890 δημιουργήθηκε το πρώτο τέτοιο αυτοκίνητο, με κινητήρα Daimler και τέσσερις τροχούς.

Περισσότερα αυτοκίνητα ακολούθησαν, με 29 μονάδες να κατασκευάζονται το 1892. Σε αυτά τα μοντέλα δόθηκαν κωδικοί μοντέλων που ξεκινούσαν με τη λέξη "Type" και έναν αριθμό. Για παράδειγμα, το Type 12, μοντέλο του 1895 έγινε το πρώτο αυτοκίνητο στον κόσμο με κινητήρα εσωτερικής καύσης που είχε ελαστικά (αντί για σιδερένιους τροχούς). Τα οχήματα αυτά έμοιαζαν ακόμα με κάρα χωρίς άλογα και η κατεύθυνσή τους ρυθμιζόταν μέσω ενός είδους πηδαλίου.

Το 1896 έφερε τους πρώτους κινητήρες κατασκευής Peugeot να τοποθετούνται στο Type 14 και η εταιρεία δεν βασιζόταν πλέον στη Daimler. Έπειτα, νέες εξελίξεις ακολούθησαν, όπως η τοποθέτηση του κινητήρα στο εμπρόσθιο τμήμα και κάτω από καπώ, στο Type 48. Το πρώτο τιμόνι σε Peugeot εμφανίστηκε στο Type 36 και πολύ σύντομα τα μοντέλα άρχισαν να παίρνουν τη σύγχρονη μορφή τους.

Μέχρι το 1903, τα μισά αυτοκίνητα που παρήγαγε η εταιρεία κατασκευάζονταν στη Γαλλία, ενώ το 1916 και το 1919 η εταιρεία κέρδισε αρκετούς αγώνες και πρωταθλήματα στην Ινδιανάπολη.

Μεταξύ των 1914 και 1918 η Peugeot στράφηκε κυρίως στην παραγωγή όπλων, ενώ έγινε μία από τις μεγαλύτερες κατασκευάστριες πολεμικού υλικού, από ποδήλατα μέχρι τεθωρακισμένα. Μετά τον Α' Π.Π., η εταιρεία ξεκίνησε πάλι την παραγωγή αυτοκινήτων, αφού πλέον το αυτοκίνητο δεν ήταν πολυτέλεια για τους λίγους, αλλά προσιτό σε πολλούς. Το 1926, ο τομέας παραγωγής ποδηλάτων αποχωρίστηκε από την εταιρεία, δημιουργώντας την *Cycles Peugeot*, μια κίνηση που ωφέλησε την συνεχώς κερδοφόρα επιχείρηση ποδηλάτων που έψαχνε ευκαιρία να ελευθερωθεί από την, ασταθέστερη οικονομικά, αυτοκινητοβιομηχανία.

Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος είχε ως αποτέλεσμα την επίταξη των εργοστασίων της Peugeot από τους Γερμανούς, ώστε να παραχθούν κάθε μεγέθους φορτηγά, ενώ οι ζημιές που υπέστησαν από τους βομβαρδισμούς ήταν τεράστιες.

Το 1974 η Peugeot Automobiles SA εξαγόρασε ποσοστό 38.2% της Citroën. Το 1976, όμως, αύξησε το ποσοστό της στην εταιρεία φτάνοντας στο 89.95%, δημιουργώντας τον Όμιλο PSA (όπου το ακρωνύμιο PSA σημαίνει Peugeot Société Anonyme – Πεζώ Ανώνυμη Εταιρεία, ενώ στη συνέχεια έγινε PSA Peugeot Citroën). Αφού η Citroën είχε ήδη δύο εξαιρετικά επιτυχημένα αυτοκίνητα στην αγορά, (το GS και το CX) και η οικονομική κατάσταση της Peugeot ήταν πάντα εξαιρετική (λόγω προνοητικότητας), η συνένωση υπό την PSA ήταν κερδοφόρα στην περίοδο 1976 – 1979. Η PSA έπειτα εξαγόρασε την Chrysler Ευρώπης, γεγονός που οδήγησε σε αυξανόμενες ζημιές για τον όμιλο από το 1980 μέχρι και το 1985.

Πολύ σύντομα, όπως και άλλες ευρωπαϊκές αυτοκινητοβιομηχανίες, οι πωλήσεις της Peugeot στις Η.Π.Α. μειώθηκαν και σύντομα η αμερικανική αγορά έγινε ζημιογόνα. Το νέο τότε Peugeot 405 αποδείχθηκε πως δεν μπορούσε να ανταγωνιστεί τους ανταγωνιστές του από την Ιαπωνία και πούλησε λιγότερο από 1,000 μονάδες. Έτσι, τον Ιούλιο του 1991, η Peugeot αποσύρθηκε από την αμερικανική αγορά μετά από 33 χρόνια παρουσίας.

Τον Απρίλιο του 2006, η PSA Peugeot Citroën ανακοίνωσε το κλείσιμο του εργοστασίου στο Ryton, που σημαίνει και το τέλος της παραγωγής αυτοκινήτων Peugeot στη Βρετανία.

Οι δύο μάρκες διατήρησαν τα χωριστά δίκτυα πωλήσεων και marketing, όμως έχουν ήδη επωφεληθεί από την χρήση κοινών μηχανικών μερών, καθώς και κοινών εγκαταστάσεων σχεδιασμού και παραγωγής.

Η PSA έχει ασχοληθεί ιδιαίτερα με την ανάπτυξη και αύξηση της παρουσίας και των πωλήσεων της σε αναπτυσσόμενες χώρες, όπως στη Νότια Αμερική, στο Ιράν και στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας.

Η PSA έχει δημιουργήσει μια εταιρεία μαζί με τη Fiat που είναι γνωστή ως Sevel (*Société Européenne de Véhicules Légers SpA* – Ευρωπαϊκή Εταιρεία Ελαφρών Οχημάτων, που ανήκει κατά 50% στη Fiat, κατά 25% στην Automobiles Peugeot και κατά 25% στην Automobiles Citroën). Ως αποτέλεσμα, δύο εργοστάσια κατασκευής έχουν δημιουργηθεί, το Sevel Nord και Sevel Sur.

Πιο πρόσφατα, ο όμιλος ίδρυσε μια νέα εταιρεία σε συνεργασία με την Toyota Motor Corporation για την εξέλιξη μιας σειράς αυτοκινήτων πόλης, τα οποία κατασκευάζονται σε νέο εργοστάσιο στην Τσεχία. Η νέα εταιρεία ονομάστηκε TPCA

(Toyota Peugeot Citroën Automobile) και παράγει σήμερα τα Citroën C1, Peugeot 107 and Toyota Aygo.

Μια νέα συνεργασία με τη BMW είχε ως αποτέλεσμα μια νέα γενιά κινητήρων που αντικαθιστούν την οικογένεια κινητήρων TU της PSA.

### Γ) Η εταιρεία General Motors

Η εταιρεία General Motors είναι μία πολυεθνική εταιρεία που ιδρύθηκε το 1908 στις Η.Π.Α. General Motors κατέχει την δεύτερη θέση στην παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία για το 2007, μετά τον όμιλο Toyota, αν και ήταν πρώτη για περισσότερο από μισό αιώνα.

Απασχολεί σήμερα πάνω από 266.000 εργαζομένους σ' όλο τον κόσμο. Έχει εργοστάσια σε 35 χώρες του κόσμου και πουλάει τα προϊόντα της σε 200 χώρες. Το 2007 η GM πώλησε 9,37 εκατομμύρια οχήματα σ' όλο τον κόσμο.

Στην Ευρώπη η GM πουλάει σε 30 χώρες έχοντας 8605 επίσημους αντιπροσώπους. Τα 10 εργοστάσια της στην Ευρώπη είναι εγκατεστημένα σε 7 χώρες και απασχολούν 60.000 εργαζομένους. Το 2006, για πρώτη φορά στην ιστορία, πούλησε στην Ευρώπη πάνω από 2 εκατομμύρια αυτοκίνητα, ποσό που αντιστοιχεί στο 9,2 %.

### Πίνακας 2: Ποσοστό πωλήσεων και εργαζομένων για το 2005-2006

GM Ευρώπη	2005	2006
Εργαζόμενοι	64.500	60.500
Πωλήσεις	1.983.230	2.001.843
Ποσοστό %	9.4%	9.2%

Πηγή: OICA

Οι μάρκες GM οι οποίες πωλούνται στην Ευρώπη είναι: οι Cadillac, Corvette, Saab, Hummer, Opel, Vauxhall, Chevrolet.

Ο ευρωπαϊκός όμιλος GM εμφανίστηκε το 1911, 3 χρόνια μετά την ίδρυση της εταιρίας. Η GM ξεκίνησε να κατασκευάζει τα Chevrolet στη Δανία το 1923 και το 1925 στο Βέλγιο. Επίσης το 1925 ίδρυσε το εργοστάσιο Vauxhall στη Μεγάλη Βρετανία και το 1929 το εργοστάσιο Opel στη Γερμανία. Το 1989 GM αγόρασε το 50 % των μετοχών SAAB από τη Σουηδία φτάνοντας το 2000 να κατέχει όλο το πακέτο των μετοχών.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται ημερομηνίες σταθμός για την GM:

Έτος	
1911	Ίδρυση της εταιρίας General Motors Export Company
1923	η GM International ανοίγει στην Κοπενχάγη ένα εργοστάσιο για αυτοκίνητα Chevrolet.
1924	GM αρχίζει να δραστηριοποιείται στην Anwerpen, Βελγίου
1925	GM αγοράζει το εργοστάσιο Vauxhall Motors Ltd. στο Luton της Μεγάλης Βρετανίας.
1929	GM αγοράζει το εργοστάσιο Adam Opel AG στην πόλη Russelsheim της Γερμανίας.
1949	Το αυτοκίνητο SAAB 92 είναι το πρώτο όχημα μαζικής παραγωγής μίας εταιρίας που κατασκεύαζε μονάχα μηχανές αεροπλάνου.
1950	Το εργοστάσιο Opel από τη Russelsheim ξαναχτίζεται εξολοκλήρου
1962	Η κατασκευαστική εταιρία Opel ανοίγει ένα νέο εργοστάσιο στο Bochum της Γερμανίας.
1963	Εγκαινιάζεται το εργοστάσιο Ellesmere Port στη Μεγάλη Βρετανία.
1967	GM εγκαινιάζει ένα εργοστάσιο στην Antwerpen, Βέλγιο.
1982	Ένα νέο εργοστάσιο εγκαινιάζεται στη Zaragosa της Ισπανίας, που κατασκευάζει Opel Corsa. Την ίδια χρονιά ένα νέο εργοστάσιο μόνο για μηχανές, ανοίγει στη Βιέννη, Αυστρία.
1986	Ιδρύεται ο όμιλος GM Europa στη Glattbrugg/Zurich της Ελβετίας.
1987	Ιδρύεται η εταιρία IBC Vehicles Ltd., με μικτό επενδυτικό κεφάλαιο, μαζί με την εταιρία Isuzu Motors Ltd. στο Luton, Μεγάλη Βρετανία.
1989	GM αγοράζει το 50 % των μετοχών της εταιρίας SAAB Automobile AB. Αρχίζει τη συναρμολόγηση αυτοκινήτων στην Τουρκία.
1990	Δημιουργείται η μικτή εταιρία RABA στη Szentgotthard της

	Ουγγαρίας, για την κατασκευή μηχανών και συναρμολόγηση αυτοκινήτων.
1992	Η Opel ανοίγει ακόμη ένα εργοστάσιο στην Eisenach της Γερμανίας.
1996	Ανοίγει ένα νέο εργοστάσιο για μηχανές στο Kaiserslautern της Γερμανίας.
1998	Εγκαινιάζεται το νέο Head-office του εργοστασίου Opel στη Russelsheim της Γερμανίας. Εγκαινιάζεται το εργοστάσιο Opel στο Gliwice της Πολωνίας. Αγοράζεται το πακέτο υπόλοιπων μετοχών της IBC Vehikles Ltd. στο Luton της Μεγάλης Βρετανίας.
2000	GM αγοράζει το υπόλοιπο των μετοχών της σουηδικής εταιρίας Saab Automobile AB, γενόμενη έτσι ο μοναδικός ιδιοκτήτης της.
2007	GM ξεκινάει την κατασκευή της Chevrolet Aveo στη Βαρσοβία της Πολωνίας, για να την πωλήσει σ' όλη την Ευρώπη.

Όσον αφορά τώρα τις πωλήσεις το 78 % των πωλήσεων της GM Ευropa, κατέχουν Opel και Vauxhall. Το 2006 πωλήθηκαν 1.563.196 αυτοκίνητα (το 2005 – 1.601.802). Αυτές οι εταιρίες κατείχαν το 7,2 % της αγοραστικής δύναμης του 2006, στην Ευρώπη· το 0,4 % λιγότερο από το 2005. Το πιο σημαντικό μοντέλο ήταν το Opel Astra με 493.816 αυτοκίνητα, πωλήσεις που αντιστοιχούν στο 2,3 % της αγοράς αυτοκινήτων της Ευρώπης. Επίσης μία θετική κίνηση είχαν τα μινιφορτηγά Zafira και Meriva. Το 2006 το πρώτο πωλήθηκε με 23,9 % περισσότερο από το 2005, 43.662 περισσότερα αυτοκίνητα από το 2005 (226.297 αυτοκίνητα)<sup>10</sup>.

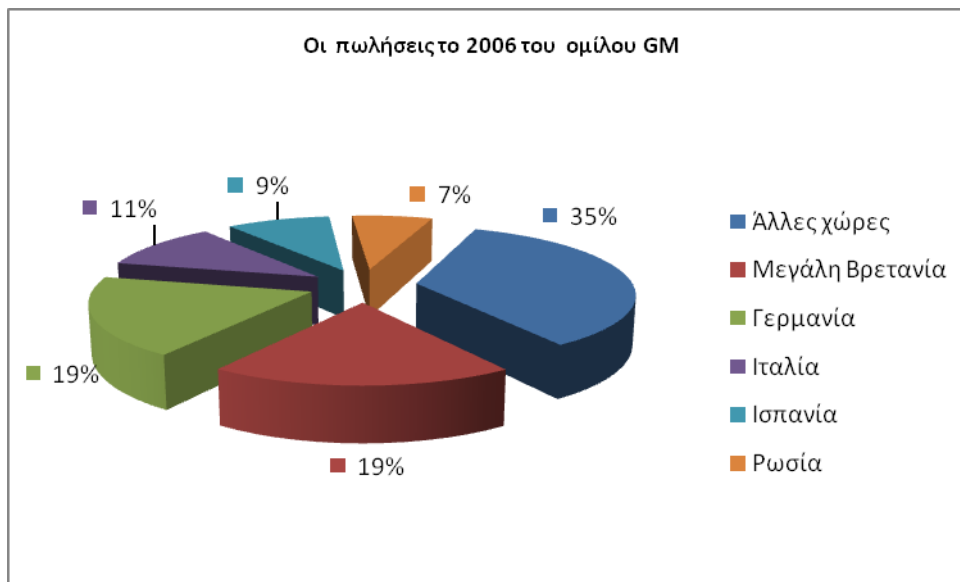
Το νέο Opel Corsa συσώρευσε πάνω από 200.000 αυτοκίνητα και η Vivaro κατέγραψε ένα σημαντικό ρεκόρ – 65.967 αυτοκίνητα, δηλαδή 3,5 % περισσότερα από το 2005 (2256 περισσότερα αυτοκίνητα.).

Η Vauxhall κατέχει τη δεύτερη θέση στην αγορά αυτοκινήτων της Μεγάλης Βρετανίας με 12 % . Το 2006 πωλήθηκαν 349.596 αυτοκίνητα Vauxhall. Το Cadillac, το μοντέλο πολυτελείας της εταιρίας GM κατέγραψε το 2005 μία αύξηση 22 % στην ευρωπαϊκή αγορά με 3424 αυτοκίνητα. Το Corvette επίσης καλυτέρευσε τις επιδόσεις του, στην αγοραστική του θέση, με πωλήσεις 1265 τεμαχίων. Το Hummer

<sup>10</sup>Πηγή: OICA

τριπλασιάστηκε τις πωλήσεις του 2006 σε σχέση με το 2005 και συγκεκριμένα πωλήθηκαν 1947 οχήματα σε σχέση με 622 του 2005.

**Εικόνα 2:**



Πηγή: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA)

### Χάρτης 1: Εργοστάσια του General Motors παγκοσμίως



#### Δ) Ο όμιλος Fiat

Η Fiat S.p.A. (Φιάτ), είναι ένας ιταλικός βιομηχανικός όμιλος, με έδρα το Τορίνο, της Ιταλίας.

Το όνομά της αποτελεί ακρωνύμιο της ονομασίας "Fabbrica Italiana Automobili Torino" (Ιταλική Αυτοκινητοβιομηχανία του Τορίνο) και ιδρύθηκε από μία ομάδα επενδυτών, μεταξύ των οποίων και ο Τζιοβάννι Ανιέλι (Giovanni Agnelli), το 1899. Ο εγγονός του Τζιάνι Ανιέλι ήταν ο πρόεδρος της Fiat από το 1966 μέχρι και το θάνατό του στις 24 Ιανουαρίου 2003. Παρόλα αυτά, από το 1996, κατείχε τη θέση



του επίτιμου προέδρου του Ομίλου. Μετά την απομάκρυνσή τους, ο πρόεδρος έγινε ο Πάολο Φρέσκο, ενώ ο διευθύνων σύμβουλος έγινε ο Πάολο Κανταρέλλα. Ο Ουμπέρτο Ανιέλι, αδελφός του Τζιάνι Ανιέλι, έγινε πρόεδρος από το 2002 μέχρι το 2004. Μετά το θάνατο του Ουμπέρτο Ανιέλι στις 28 Μαΐου 2004, νέος πρόεδρος έγινε ο Λούκα Κορντέρο ντι Μοντετζέμολο, μέχρι πρότινος πρόεδρος της Ferrari (Φερράρι), θυγατρικής του Ομίλου. Όμως, οι κληρονόμοι της οικογένειας Ανιέλι ανέλαβαν θέσεις - κλειδιά μέσα στον Όμιλο, μεταξύ των οποίων ο Τζον Έλκαν που έγινε αντιπρόεδρος της εταιρείας στα 28 του χρόνια. Ταυτόχρονα, ο διευθύνων σύμβουλος Τζουζέπε Μόρκιο υπέβαλλε την παραίτησή του και στη θέση του τοποθετήθηκε ο Σέρτζιο Μαρκιόνε, την 1η Ιουνίου του 2004.

Οι δραστηριότητες του Ομίλου, είχαν εστιασθεί αρχικά στην κατασκευή αυτοκινήτων, αλλά και άλλων αγροτικών ή βιομηχανικών οχημάτων. Με την πάροδο των ετών, όμως, οι δραστηριότητές της επεκτάθηκαν σε μία ευρεία γκάμα τομέων της βιομηχανίας. Είναι άλλωστε ο μεγαλύτερος βιομηχανικός όμιλος της Ιταλίας. Έχει επίσης σημαντικό κομμάτι της βιομηχανικής παραγωγής της εκτός Ιταλίας. Χαρακτηριστικό είναι πως οι δραστηριότητές της εκτείνονται σε 61 χώρες, με 1.063 εταιρείες που απασχολούν 223.000 άτομα, 111.000 εκ των οποίων απασχολούνται εκτός Ιταλίας.

Οι αυτοκινητοβιομηχανίες του Ομίλου ελέγχονται από δύο εταιρείες: την Fiat Auto και τη Φερράρι. Η Fiat Auto έχει υπό την διαχείρισή της τις φίρμες Lancia (Λάντσια), Alfa Romeo (Άλφα Ρομέο), Fiat και Maserati (Μαζεράτι). Η Ferrari ανήκει στον Όμιλο Fiat, όμως λειτουργεί αυτόνομα. Οι πωλήσεις επιβατικών οχημάτων έφεραν το 46.8% των εσόδων του Ομίλου για το οικονομικό έτος 2004, ενώ το 3.2% προέρχεται από την Ferrari.

Ο Όμιλος Fiat κατέχει την CNH Global (που περιλαμβάνει τις Case Construction, Case IH, Flexi-Coli, Kobelco, New Holland, New Holland Construction και Steyr) και την Fiat - Hitachi Construction. Η CNH είναι η δεύτερη μεγαλύτερη κατασκευάστρια αγροτικού εξοπλισμού στον κόσμο, μετά την Deere & Company. Είναι επίσης η τρίτη μεγαλύτερη εταιρεία στην παραγωγή εξοπλισμού κατασκευών μετά τις Caterpillar και Komatsu. Η CNH φέρνει στον Όμιλο περίπου το 20.9% των συνολικών εσόδων. Η εταιρεία αυτή είναι επίσης η πιο προνομιούχα εταιρεία του Ομίλου, λόγω της ανάπτυξης και των κερδών που φέρνει στη Fiat.

### *Μη Επιβατικά Οχήματα*

Ο τομέας αυτός του Ομίλου αναλαμβάνει την κατασκευή επαγγελματικών οχημάτων (εταιρείες Iveco και Seddon Atkinson), λεωφορείων (Iveco και Irisbus) και πυροσβεστικών οχημάτων (Camiva, Iveco και Magirus).

Δεν είναι υπερβολή να υποστηρίζει κανείς ότι με την πορεία του ομίλου FIAT συνδέεται η τύχη ολόκληρης της ιταλικής οικονομίας. Οι δραστηριότητες της εταιρείας αντιστοιχούν στο 5% του ιταλικού ΑΕΠ. Έτσι, η ανησυχία για το μέλλον της είναι πέρα για πέρα δικαιολογημένη. Ακόμη και ο Σ. Μπερλουσκόνι σε μία συνάντηση τόνισε: «Η κυβέρνηση προτίθεται να εξετάσει την πιθανότητα λήψης μέτρων για τη FIAT, υπό τον όρο ότι τα μέτρα αυτά δεν θα παραβούν τους κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού. Η FIAT είναι η σημαντικότερη ιδιωτική εταιρεία της Ιταλίας και γι' αυτό ελπίζουμε ότι θα μπορέσει να ανακάμψει σύντομα»<sup>11</sup>.

### **E) Η εταιρεία Renault<sup>12</sup>**

Η Renault S.A. είναι μία γαλλική αυτοκινητοβιομηχανία, που παράγει επιβατικά αυτοκίνητα, επαγγελματικά οχήματα, λεωφορεία και φορτηγά και είναι παρούσα σε 118 χώρες.

Η εταιρεία Renault ιδρύθηκε το 1898 ως Société Renault Frères (Εταιρεία Αδελφών Ρενώ) από τον Λουί Ρενώ (Louis Renault) και τους αδελφούς του Μαρσέλ (Marcel Renault) και Φερνάντ (Fernand Renault). Η Renault έγινε γνωστή μετά από επιτυχίες της στους πρώτους αγώνες. Ο ένας αδελφός, ο Μαρσέλ σκοτώθηκε σε αγώνα το 1903 και ανέλαβε εξολοκλήρου ο άλλος αδελφός την εταιρεία.

Η φήμη της Renault όσον αφορά τις καινοτομίες άνθισε από νωρίς. Το 1899 η Renault δημιούργησε το πρώτο τετράθυρο σεντάν αυτοκίνητο ενώ κατοχύρωσε την πατέντα του πρώτου υπερτροφοδότη (τούρμπο). Εκείνη την εποχή, τα αυτοκίνητα ήταν είδος πολυτελείας και η τιμή των μικρότερων Renault που ήταν διαθέσιμα εκείνη την εποχή ξεκινούσε από 3.000 φράγκα, αντανακλώντας αυτή την τάση. Για έναν μέσο εργαζόμενο, αυτό το ποσό μπορούσε να συλλεχθεί σε μια χρονική περίοδο δέκα ετών. Επιπρόσθετα, η Renault κατασκεύαζε ταξί, λεωφορεία και επαγγελματικά

---

<sup>11</sup> Πηγή: Το ΒΗΜΑ, 19/05/2008, Σελ.: D17

<sup>12</sup> Όταν τα αυτοκίνητα της εταιρείας εξάγονταν στις Η.Π.Α., στις δεκαετίες του '50 και του '60, αποφασίστηκε το όνομα της να προφέρεται «Ρενάλτ» στις διαφημιστικές καμπάνιες της Αμερικής και αυτή η ονομασία εξακολουθεί να χρησιμοποιείται μέχρι και σήμερα. Παρόλα αυτά, σήμερα στην Ελλάδα και σε πολλές χώρες της Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένης και της Γαλλίας, εξακολουθεί να προφέρεται «Ρενώ».

οχήματα πριν από τον Α' Π.Π., ενώ κατά τη διάρκεια αυτού (1914-1918), ξεκίνησε την παραγωγή πυρομαχικών, πολεμικών αεροσκαφών και καινοτόμων πολεμικών οχημάτων, όπως το τανκ Renault FT-17. Η Renault έγινε ο παγκοσμίως κορυφαίος κατασκευαστής μηχανών αεροσκαφών, ενώ η επιτυχία των προϊόντων αυτών της εταιρείας ήταν τέτοια που ο ίδιος ο Ρενώ τιμήθηκε από τους συμμάχους για τη συμμετοχή της εταιρείας στη νίκη τους. Μέχρι το τέλος του Α' Π.Π. η Renault ήταν η κορυφαία ιδιωτική βιομηχανία της Γαλλίας.

Μεταξύ των δύο Παγκοσμίων Πολέμων, ο Λουί Ρενώ επέκτεινε το φάσμα δραστηριοτήτων της εταιρείας του, με την παραγωγή αγροτικών και βιομηχανικών προϊόντων. Στο μεταξύ όμως, η Renault πάσχιζε να ανταγωνιστεί τα ολοένα και δημοφιλέστερα, μικρά και φθηνά «αυτοκίνητα του λαού», όπως για παράδειγμα της Volkswagen, ενώ προβλήματα με το Χρηματιστήριο και το εργατικό δυναμικό επηρέασε αρνητικά την επέκταση της εταιρείας.

Κατά τη διάρκεια του Β' Π.Π., τα εργοστάσια του Λουί Ρενώ δούλευαν για τη Ναζιστική Γερμανία, ασχολούμενα με την παραγωγή φορτηγών αυτοκινήτων. Παράλληλα, κάθε ενέργεια εξέλιξης επιβατικών οχημάτων είχε, επίσημα, απαγορευθεί. Για αυτόν το λόγο, ο Λουί Ρενώ συνελήφθη και φυλακίστηκε κατά την απελευθέρωση της Γαλλίας το 1944 και πέθανε στη φυλακή πριν προφθάσει να ετοιμάσει την υπεράσπισή του. Κατά την νεκροψία διαπιστώθηκε πως αιτία θανάτου ήταν το σπασίμο του λαιμού του, γεγονός που σημαίνει πως μπορεί να είχε δολοφονηθεί. Όλη η ιδιοκτησία του, συμπεριλαμβανομένης και της εταιρείας Renault, επιτάχθηκε από την προσωρινή κυβέρνηση της Γαλλίας. Τα εργοστάσια της Ρενώ έγιναν κρατικά (έγιναν γνωστά ως Régie Nationale des Usines Renault, που κατά λέξη σημαίνει «Εθνικός Έλεγχος των Εργοστασίων Ρενώ») κάτω από τη διεύθυνση του Pierre Lefaucheur. Στα χρόνια που ακολούθησαν την κρατικοποίησή της, η Renault μπήκε σε πορεία αναγέννησης, η οποία και οδηγήθηκε από το νέο μοντέλο της Renault 4CV (με κίνηση στους πίσω τροχούς), το οποίο βγήκε στην αγορά το 1946 και αποδείχθηκε ένας εξαιρετικά ικανός αντίπαλος για αυτοκίνητα όπως το Morris Minor και το Volkswagen Beetle, ενώ η επιτυχία του (με περισσότερες από μισό εκατομμύριο μονάδες να έχουν πωληθεί) διασφάλισαν την παραγωγή του μέχρι και το 1961. Όπως και στα προγενέστερα μοντέλα της, η εταιρεία χρησιμοποίησε εκτενώς την συμμετοχή της σε αγώνες μηχανοκίνητου αθλητισμού για την προώθηση του 4CV, όταν το συγκεκριμένο αυτοκίνητο κέρδισε τόσο το Ράλι των 24 ωρών του ΛεΜάν (Le Mans 24 Hours), το Μίλε Μίλια (Mille Miglia) και το Ράλι του Μόντε Κάρλο. Παρά την επιτυχία του αυτοκινήτου αυτού, η πορεία της εταιρείας συνέχισε να αμαυρώνεται από μια έκδηλη ανησυχία των εργαζομένων, με συνεχιζόμενες απεργίες μέχρι και τη δεκαετία του '80. Ο αντικαταστάτης του 4CV, το Renault Dauphine, είχε εξαιρετική εμπορική πορεία και

η εταιρεία επεξέτεινε τις παραγωγικές δραστηριότητές της και στο εξωτερικό, κυρίως στην Αφρική και στην Βόρεια Αμερική. Αντίθετα, η εμπορική πορεία του οχήματος δεν ήταν καλή στη Βόρεια Αμερική και το Dauphine ήταν ήδη ξεπερασμένο στις αρχές του 1960. Σε μια προσπάθεια να ανανήψει και να επανακάμψει, η εταιρεία εξέλιξε και διέθεσε δύο νέα μοντέλα που θα γνώριζαν πρωτοφανή επιτυχία: τα Renault 4 και Renault 8, το 1961 και 1962 αντίστοιχα. Ειδικά το R4 γνώρισε τέτοια επιτυχία, που η παραγωγή του συνεχίστηκε μέχρι και το 1992. Και τα δύο νέα μοντέλα συνέχισαν την μακρά αγωνιστική παράδοση της εταιρείας, μία παράδοση που ενισχύθηκε μετά τη συνεργασία της Renault με την Alpine (αποτέλεσμα της οποίας ήταν το Alpine A110, με κινητήρες Renault). Παράλληλα με το 4 και με το 8, η εταιρεία γνώρισε επιτυχία με το πιο εξελιγμένο Renault 16, του οποίου η διάθεση ξεκίνησε το 1966. Το εν λόγω όχημα συνέχισε την παράδοση της Renault στις καινοτομίες, όντας το πρώτο "χάτσμπακ" αυτοκίνητο σε διαστάσεις μεγαλύτερες της μικρής κατηγορίας παγκοσμίως.

Άλλη μια επιτυχία της εταιρείας ήταν το μικρό και εξαιρετικά οικονομικό Renault 5, που παρουσιάστηκε το 1972 και μάλιστα στην αρχή της μεγάλης πετρελαϊκής κρίσης του 1973. Το 1984 αντικαταστάθηκε από το Renault Super 5, χωρίς τρομερές τροποποιήσεις στον αρχικό σχεδιασμό του Renault 5. Στο μεταξύ, η εταιρεία βρισκόταν σε μεγάλο κίνδυνο, όπως άλλωστε και όλες οι υπόλοιπες αυτοκινητοβιομηχανίες, λόγω της πετρελαϊκής κρίσης στα μέσα της δεκαετίας του '70 και έτσι αποφασίστηκε η επέκτασή της και σε άλλους βιομηχανικούς τομείς και σε άλλες ηπείρους, όπως στην Ασία, και ειδικότερα στην Νοτιοανατολική Ασία. Η πετρελαϊκή κρίση ώθησε τη Renault να προσπαθήσει να ανακτήσει το χαμένο έδαφος στη σημαντική αμερικανική αγορά. Παρά την επιτυχία του Dauphine στα τέλη της δεκαετίας του '50, μια αποτυχημένη προσπάθεια συναρμολόγησης οχημάτων στο Κεμπέκ (1964 – 1972), είχε σχεδόν εξαφανίσει την εταιρεία από την αγορά της Βόρειας Αμερικής στις αρχές του '70. Έτσι, η ανάγκη για φθηνά, μικρά και οικονομικά αυτοκίνητα εκείνη την περίοδο, έδωσε στη Renault την ευκαιρία για την επάνοδό της. Σύντομα η εταιρεία έκανε σχέδια για τη συνεργασία με την αμερικανική αυτοκινητοβιομηχανία American Motors Corporation (AMC).

Η συμφωνία αυτή εντασσόταν σε μια σειρά από συμφωνίες συνεργασίας που είχε συνάψει η Renault στις δεκαετίες του '60 και του '70, καθώς η εταιρεία δημιουργούσε θυγατρικές εταιρείες στην Ανατολική Ευρώπη, όπως τη Dacia (Ντάτσια) στη Ρουμανία, και συνέχισε τη συνεργασία στον μηχανολογικό τομέα με τη Volvo (Βόλβο) και την αντίπαλο Peugeot (Πεζώ) (αποτέλεσμα τη συνεργασίας αυτής αποτέλεσε η δημιουργία του κινητήρα PRV V6 κινητήρα, που χρησιμοποιήθηκε στα Renault 30, Peugeot 604 και Volvo 260 στα τέλη της δεκαετίας

του '70). Στο μεταξύ, στις ΗΠΑ η Renault συνέχισε να αυξάνει τον έλεγχό της στην AMC και το 1980 ήδη κατείχε το 55% της εταιρείας. Η συνεργασία Renault-AMC είχε επίσης ως αποτέλεσμα την πώληση των οχημάτων Jeep στην Ευρώπη. Το Jeep XJ Cherokee θεωρείται από πολλούς ως αποτέλεσμα της συνεργασίας μεταξύ των δύο εταιρειών (η AMC επέμεινε πως το XJ Cherokee σχεδιάστηκε αποκλειστικά από το προσωπικό της, όμως είναι γνωστό πως ένας πρώην μηχανικός της Renault σχεδίασε το εμπρόσθιο σύστημα αναρτήσεών του, τύπου “Quadra Link”, ενώ το όχημα χρησιμοποιούσε τροχούς και άλλα εξαρτήματα από τη γαλλική εταιρεία.

Το 1996 η Renault ιδιωτικοποιήθηκε και έδωσε την δυνατότητα να επεκτείνει τις δραστηριότητές της στην Ανατολική Ευρώπη και στη Νότια Αμερική. Το πρόγραμμα περιελάμβανε εργοστάσια στη Βραζιλία και νέες υποδομές στην Αργεντινή και την Τουρκία.

Στον 21ο αιώνα, η Renault με τα μοντέλα Laguna και Mégane που διέθεταν ξεχωριστό σχεδιασμό μεγάλη επιτυχία. Αντίθετα, αυτοκίνητα μεγαλύτερων κατηγοριών δεν ήταν το ίδιο επιτυχημένα. Πέραν του ξεχωριστού σχεδιασμού, η Renault έγινε παγκοσμίως γνωστή για την ασφάλεια των προϊόντων της. Είναι σήμερα ο μόνος κατασκευαστής με τον μεγαλύτερο αριθμό αυτοκινήτων που έχουν κερδίσει τα πέντε αστέρια στις δοκιμές πρόσκρουσης του οργανισμού Euro NCAP. Η Laguna ήταν το πρώτο αυτοκίνητο παγκοσμίως που κέρδισε αυτή την ανώτατη διάκριση και το 2004 το Modus ήταν το πρώτο μικρό αυτοκίνητο που πέτυχε αυτή τη βαθμολογία

Η Renault κατέχει ποσοστό 44.4% της Nissan, μαζί με την οποία έχουν σχηματίσει τη συμμαχία Renault-Nissan (Renault – Nissan Alliance). Η Nissan κατέχει το 15% της Renault από το 2002. Στη Renault επίσης ανήκει η Samsung Motors (Renault Samsung Motors) και η Dacia, ενώ διατηρεί μειοψηφικό ποσοστό (20%) στη Volvo Trucks.

Για το 2004 η Renault ανακοίνωσε μία αύξηση 43% στα καθαρά έσοδά της σε €3.5 δισεκατομμύρια και 5.9% κέρδη, στα οποία η Nissan έχει συνεισφέρει περίπου €1.7 δισεκατομμύρια. Ολόκληρος ο Όμιλος (Renault, Dacia, Renault Samsung Motors) σημείωσε αύξηση 4.2% στις πωλήσεις παγκοσμίως, με αυτές να ανέρχονται στον αριθμό ρεκόρ των 2,489,401 οχημάτων, αριθμός που αντιστοιχεί σε μερίδιο 4.1% επί του συνόλου της διεθνούς αγοράς. Η Renault επίσης διατήρησε την πρώτη θέση σε πωλήσεις στην ευρωπαϊκή αγορά με πωλήσεις 1.8 εκατομμυρίων οχημάτων και μερίδιο αγοράς 10.8%.

Η Renault, μαζί με τις φίρμες Dacia και Renault Samsung, στοχεύει στην πώληση 4 εκατομμυρίων οχημάτων παγκοσμίως το 2010.

Στις 30 Ιουνίου 2006, τα ξένα ειδησεογραφικά πρακτορεία ανέφεραν πως η General Motors συγκάλεσε έκτακτη συνέλευση του διοικητικού συμβουλίου της για την συζήτηση του μεγαλομετόχου της, Kirk Kerkorian για τη δημιουργία μιας συμμαχίας μεταξύ της GM και της Renault.

## **Z) Η εταιρεία Daimler Chrysler**

Η Daimler AG (Νταϊμλερ) είναι μία μεγάλη εταιρεία κατασκευής ΙΧ αυτοκινήτων/φορτηγών και παροχής οικονομικών υπηρεσιών (μέσω της DaimlerChrysler Financial Services). Από το 1998 έως το 2007 αποτελούσε μαζί με την Chrysler την DaimlerChrysler AG. Η έδρα της εταιρείας βρίσκεται στη Στουτγάρδη της Γερμανίας και στην πολιτεία του Μίσιγκαν των Ηνωμένων Πολιτειών.

Η DaimlerChrysler δημιουργήθηκε το 1998 από τη συγχώνευση της γερμανικής Daimler-Benz και της αμερικανικής Chrysler. Η συγχώνευση ανακοινώθηκε στις 7 Μαΐου του 1998 και ολοκληρώθηκε στις 12 Νοεμβρίου του ίδιου έτους. Η νέα εταιρεία που δημιουργήθηκε από τη συγχώνευση παράγει επιβατικά και επαγγελματικά οχήματα με τα εμπορικά σήματα των Chrysler, Dodge, Jeep, Mercedes-Benz, Smart και Maybach. Ο υπο-όμιλος της Chrysler διαθέτει στους πελάτες ανταλλακτικά και αξεσουάρ μέσω του εμπορικού σήματος της Mopar.

Στις 14 Μαΐου 2007 η Νταϊμλερ ανακοινώσε την εκ νέου διάλυση της συγχώνευσης και την πώληση της Κραϋσλερ σε μια εταιρεία ιδιωτικού κεφαλαίου. Η γερμανική εταιρεία θα ονομαστεί Daimler AG (αν το δεχτούν και οι μέτοχοι) και η αμερικάνικη Chrysler Holding LLC.

Η Daimler κατέχει ένα μεγάλο ποσοστό μετοχών της EADS, της μεγαλύτερης ευρωπαϊκής εταιρείας στον τομέα της αεροπορίας και αεροναυπηγικής.

Το 2002, η νέα εταιρεία έδειχνε πως ακολουθούσε τις ίδιες στρατηγικές που είχαν οι δύο όμιλοι πριν συγχωνευθούν και δεν έδειχναν σημάδια συνένωσης. Αυτό το γεγονός οδήγησε το 2003 σε ένα δημοσίευμα της αμερικανικής *Detroit News* που ουσιαστικά υπονοούσε πως η συγχώνευση δεν ήταν συγχώνευση, αλλά στην πραγματικότητα εξαγορά της Chrysler από τη Daimler Benz. Αυτός ο ισχυρισμός εντάθηκε με την παραγωγή νέων μοντέλων όπως του Chrysler Crossfire (που χρησιμοποιούσε πολλά κομμάτια από τη Mercedes) και του Dodge Sprinter/Freightliner Sprinter (ουσιαστικά ένα Mercedes-Benz Sprinter). Η

συνεργασία μεταξύ των δύο αυτοκινητοβιομηχανιών αναμένεται να γίνει στενότερη υπό την προεδρία του τωρινού διευθυντή Dieter Zetsche (Ντίτερ Ζίτσε).

Η συγχώνευση έγινε το επίκεντρο πολλών αγωγών και μηνύσεων, συμπεριλαμβανομένης μίας από τον δισεκατομμυριούχο επενδυτή και τωρινό μεγαλομέτοχο της General Motors, Kirk Kerkorian (Κερκ Κερκόριαν). Αυτή η μήνυση εκδικάστηκε τον Απρίλιο του 2005 και το δικαστήριο αποφάσισε υπέρ της εταιρείας, απορρίπτοντας τους ισχυρισμούς του Κερκόριαν.

Η DaimlerChrysler διαθέτει τα οχήματά της με έναν αριθμό εμπορικών σημάτων διεθνώς:

- Mercedes Car Group
- Maybach
- Mercedes-Benz
- Smart
- Mercedes-AMG
- Global Electric Motorcars (GEM)

Μάρκες Επαγγελματικών Οχημάτων:

- Freightliner
- Thomas Built Buses
- Sterling Trucks
- Western Star
- Mercedes-Benz
- Mitsubishi Fuso
- Dodge Trucks
- Orion Bus Industries
- Setra

Η Daimler διέθετε ένα μεγάλο ποσοστό μετοχών στην ιαπωνική αυτοκινητοβιομηχανία Mitsubishi Motors καθώς και στην κορεατική Hyundai. Το ποσοστό της στη Mitsubishi έφτανε το 37%, αλλά επειδή δεν συμμετείχε σε μία αύξηση μετοχικού κεφαλαίου τον Απρίλιο 2004 το ποσοστό αυτό μειώθηκε σε 22%. Η εταιρεία πούλησε το τελευταίο κομμάτι των μετοχών της στη Goldman Sachs το Νοέμβριο του 2005. Η Daimler AG κατέχει ποσοστό μετοχών στις ακόλουθες

εταιρείες: 30.2% στην EADS (European Aeronautic Defence and Space Company), μητρική εταιρεία της Airbus (από το Μάρτιο 2006). Η Daimler ανακοίνωσε τον Απρίλιο 2006 την πρόθεσή της να πουλήσει το 7.5% των μετοχών της EADS που διαθέτει για περίπου €2.0 δισεκατομμύρια 85.0% στην ιαπωνική Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation.

Η Daimler έχει επίσης πουλήσει τα μερίδιά της στις ακόλουθες εταιρείες:

- 10.5% στη Hyundai Motor Company — Το ποσοστό αγοράστηκε το 2000 και 2001 για 572 εκατομμύρια δολάρια και πουλήθηκε τον Αύγουστο του 2004 για 900 εκατομμύρια δολάρια.
- 37.1% της Mitsubishi Motors (το μερίδιο πουλήθηκε στις 18 Νοεμβρίου 2005)

Η Mercedes-Benz είναι μια θυγατρική εταιρία της DaimlerChrysler και κατασκευάζει φορτηγά και επιβατικά αυτοκίνητα. Παλαιότερα η εταιρία είχε το όνομα *Daimler-Benz AG* και το *Mercedes* ήταν μόνο το όνομα των αυτοκινήτων της. Ιδρύθηκε το 1926 με την ένωση των εταιριών *Daimler-Motoren-Gesellschaft* και *Benz & Cie*.

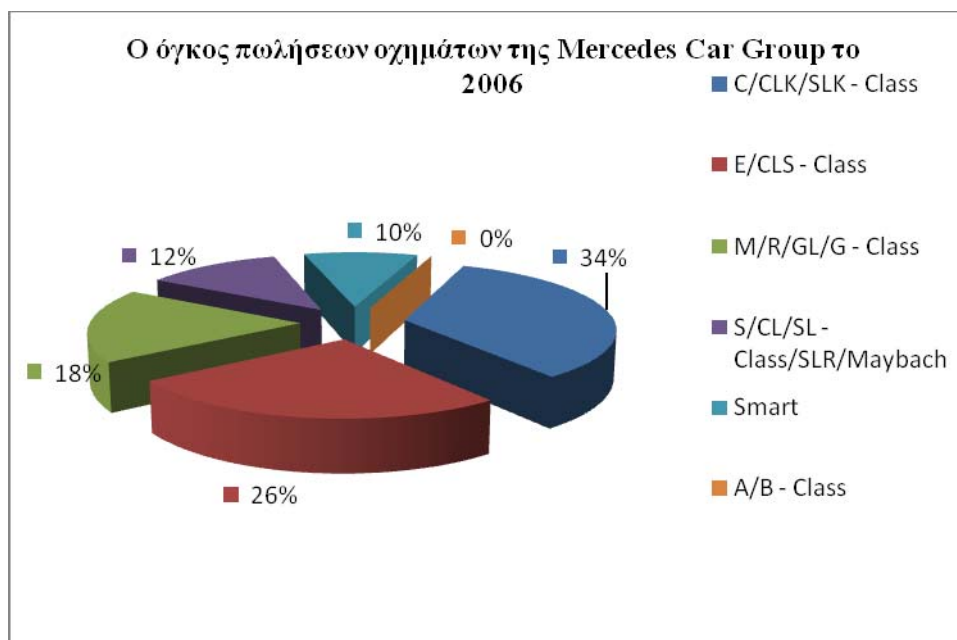
Σήμερα Mercedes Car Group συμπεριλαμβάνει τις Mercedes, Maybach, Smart, Mercedes-Benz AMG και Mercedes-Benz McLaren. Το 2006 οι πωλήσεις έφτασαν στα 1.251.800 τεμάχια (σε σύγκριση με 1.216.800 αυτοκίνητα το 2005). Τα καθαρά κέρδη για το σύνολο του έτους 2006 ανήλθαν στα 54, 6 δισεκατομμύρια ευρώ, 9 % περισσότερο από το έτος 2005. Αυτό το αποτέλεσμα ωφελείται στα δραστικά μέτρα που έχουν ληφθεί ενόψει της καλυτέρευσης της οικονομικής κατάστασης της εταιρίας. Ο βασικός σκοπός ήταν η μείωση του χρόνου παραγωγής στο 30 % . (Το 2006 επιτεύχθηκε η μείωση στο 12 %) Επίσης η εταιρία προσανατολίζεται προς τη μείωση των εξόδων παραγωγής δίχως να λάβει υπόψη την κατάσταση στην αγορά πρώτων υλών. Στο πλαίσιο των μέτρων για τη μείωση των εξόδων παραγωγής εντάσσεται και η απόλυση 5000 εργατών. Η αύξηση των πωλήσεων οφείλεται στα νέα μοντέλα τα οποία η Daimler παρουσίασε το 2005 και το 2006 και της επέτρεψαν να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του ανταγωνισμού της παγκόσμιας αγοράς.

Οι πωλήσεις του 2006 αυξήθηκαν σε σχέση με το 2005 σε όλες τις αγορές του κόσμου. Για παράδειγμα στις ΗΠΑ οι πωλήσεις αυξήθηκαν 7 %, μέχρι 248.600 αυτοκίνητα (για την 11η συνεχή χρονιά). Στη Βόρεια Ευρώπη οι πωλήσεις αυξήθηκαν 4 %. Στην περιοχή της Ασίας / Ειρηνικού οι πωλήσεις επίσης αυξήθηκαν



με 4 % (122.100 αυτοκίνητα). Στην Ιαπωνία οι πωλήσεις ήταν 47.000 τεμάχια με αύξηση 4 % και στην Κίνα οι πωλήσεις αυξήθηκαν με 43 % σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά (47.000 τεμάχια)<sup>13</sup>.

**Εικόνα 3**



Πηγή: ACEA

## Η) εταιρεία BMW

Η BMW (*Bayerische Motoren Werke*, Βαυαρική Βιομηχανία Κινητήρων) είναι μια ιστορική αυτοκινητοβιομηχανία και μια από τις σημαντικότερες μάρκες υψηλής ποιότητας σήμερα. Παράγει αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες. Μεγάλοι ανταγωνιστές της θεωρούνται οι Mercedes, Audi, Lexus, Cadillac, Volvo και Alfa Romeo.

Το 1916 ιδρύεται η Rapp-Motorenwerke από τον Καρλ Ραππ, εταιρεία κατασκευής κινητήρων. Το 1917 μετονομάστηκε σε Bayerische Motoren Werke και μεγάλωσε ταχύτατα λόγω του πολέμου, φτιάχνοντας κινητήρες για αεροπλάνα. Μετά τον Πόλεμο, λόγω της Συνθήκης των Βερσαλλιών η BMW αναγκάστηκε να σταματήσει την παραγωγή στρατιωτικού υλικού και στράφηκε στην κατασκευή φρένων για τρένα.

Το 1919 σχεδίασε την πρώτη μηχανή μοτοσυκλετών της, που χρησιμοποιήθηκε σε ένα μοντέλο αποκαλούμενο *Βικτώρια*, που κατασκευαζόταν από μια επιχείρηση στην Νυρεμβέργη.

<sup>13</sup> Πηγή: ACEA

Στον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο η BMW κατασκεύαζε δίκυκλα υψηλής αντοχής και επιδόσεων, που χρησιμοποιήθηκαν από το Γερμανικό στρατό κάτω από τις πιο αντίξοες συνθήκες, όπως στην Βόρεια Αφρική, μερικά από τα οποία επιβιώνουν μέχρι σήμερα σε χώρες που ήταν υπό γερμανική κατοχή. Η BMW κατασκεύαζε επίσης κινητήρες αεροπλάνων, τόσο για ελικοφόρα όσο και για τα πρώτα τζετ της εποχής.

Το 1948, μετά τον πόλεμο, δημιουργείται το πρώτο μεταπολεμικό μοτοποδήλατο R 24, με μεγάλη επιτυχία. Ήδη από το 1950, περίπου 18% των πωλήσεων κατέληγαν στο εξωτερικό.

Το 1952, παρήγαγε το πρώτο επιβατικό αυτοκίνητό μετά από τον πόλεμο, αλλά οι προσπάθειές της δεν ήταν εμπορικά επιτυχείς· πρότυπα όπως το Bmw 507 ήταν πάρα πολύ ακριβά για να είναι επικερδή. Μέχρι την δεκαετία του '50, κατασκεύασε μικρά αυτοκίνητα όπως το Isetta.

Η Νταίμλερ Μπενζ (σημερινή Νταίμλερ Κράιςλερ) προσφέρθηκε να εξαγοράσει την BMW το 1959. Οι μέτοχοι και εργαζόμενοί της όμως αρνήθηκαν. Με κρατικές ενισχύσεις και υπό την διοίκηση του Herbert Quandt, η BMW ξαναστέκεται στα πόδια της.

Το 1972, με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων του Μονάχου, η εταιρεία μετακόμισε στα νέα κεντρικά της στο "Vierzylinder" (τετρακύλινδρο). Το 1973 ανοίγει η πρώτη ευρωπαϊκή θυγατρική στην Γαλλία και θεμελιώνεται η BMW στην Νότια Αμερική.

Το 1979 η BMW εξελίσσει τον πρώτο ψηφιακό ηλεκτρονικό κινητήρα, διαθέτει το πρώτο θωρακισμένο αυτοκίνητο BMW, ξεκινά την έρευνα και εξέλιξη στους κινητήρες υδρογόνου και συνεργάζεται με την Steyr-Daimler-Puch. Το 1980 ξεκινά η παραγωγή του ABS.

Το 1981 η BMW είναι ο πρώτος ευρωπαϊκός εισαγωγέας που δημιουργεί θυγατρική στην Ιαπωνία.

Το 1983 Στην Γενεύη, η BMW ζητά για πρώτη φορά την χρήση αμόλυβδης βενζίνης στην Ευρώπη. Το 1986 αποτελεί την πιο επιτυχημένη χρονιά στις ΗΠΑ με πωλήσεις που φτάνουν τα 96.800 αυτοκίνητα. Μαζί με άλλες 13 ευρωπαϊκές βιομηχανίες, η BMW ξεκινά το πρόγραμμα Προμηθείας για βελτιωμένη κυκλοφορία κατά το 1990.

Το 1988 ανοίγει ένα επισκευαστικό κέντρο BMW στην Μόσχα και εισαγωγικό κέντρο στην Ιαπωνία. Το 1992 BMW παράγει 598.000 αυτοκίνητα και 35.000 μοτοσυκλέτες. Το 1994 ο όμιλος Rover Group ενώνεται με το BMW Group.

Ξεκινά το αμερικάνικο εργοστάσιο BMW US στο Spartanburg. Ιδρύεται η BMW de Mexico S.A. ως η 16η θυγατρική ενώ ανοίγει μια αντιπροσωπεία στο Πεκίνο.

Η διάσημη μάρκα Rolls-Royce συνεργάζεται με την BMW. Το 1995 η BMW συνάπτει συμβόλαιο για συναρμολόγηση αυτοκινήτων στην Ινδία, και ιδρύει θυγατρικές στην Βραζιλία, την Νορβηγία, την Φινλανδία και την Νότιο Κορέα. Ξεκινούν την λειτουργία τους τα εργοστάσια συναρμολόγησης αυτοκινήτων BMW στο Βιετνάμ και τις Φιλιππίνες. Ξεκινά την λειτουργία του το εργοστάσιο BMW στο Μεξικό.

Η εταιρία Designworks στην Καλιφόρνια γίνεται θυγατρική της BMW.

**Πίνακας 3: Η παγκόσμια παραγωγή το 2006 ήταν 1.366.838 οχήματα κατασκευασμένα σε 5 χώρες:**

Χώρα	Μάρκα	Οχήματα (2006)	Μοδέλα
Γερμανία	<b>BMW</b>	905,057	Others
Μεγάλη Βρετανία	<u>Mini</u>	187,454	All Minis
	<u>Rolls-Royce</u>	67	All Rolls-Royce
Αυστρία	BMW	114,306	BMW X3
Η.Π.Α.	BMW	105,172	BMW X5, X6, Z4
Νότια Αφρική	BMW	54,782	BMW 3-Series
<b>Σύνολο</b>		<b>1,366,838</b>	

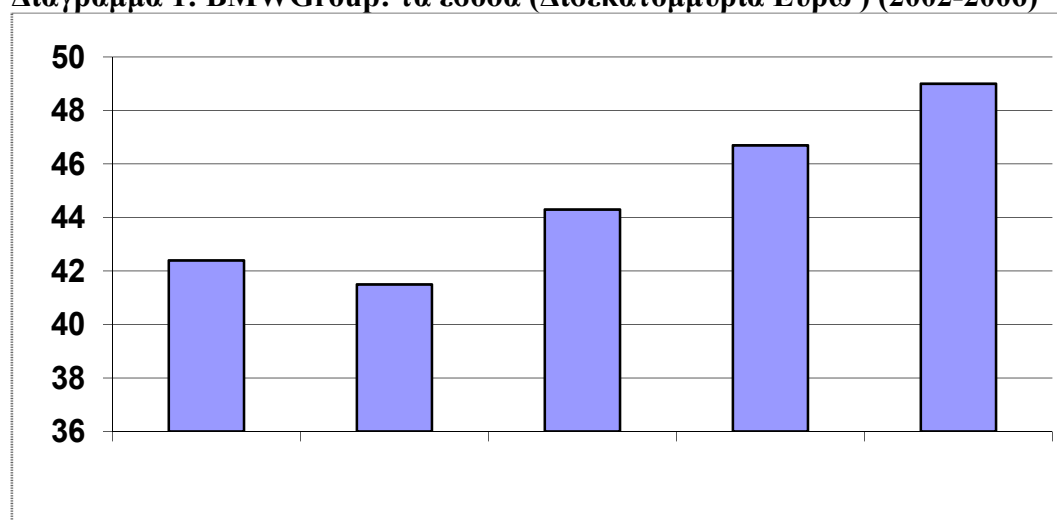
Πηγή: ACEA

**Πίνακας 4: BMWGroup: τα έσοδα (Δισεκατομμύρια Ευρώ )**

	2002	2003	2004	2005	2006
Πωλήσεις Δυσσεκ.Ευρώ	42.4	41.5	44.3	46.7	49.0

Πηγή: ACEA

**Διάγραμμα 1: BMWGroup: τα έσοδα (Δισεκατομμύρια Ευρώ ) (2002-2006)**



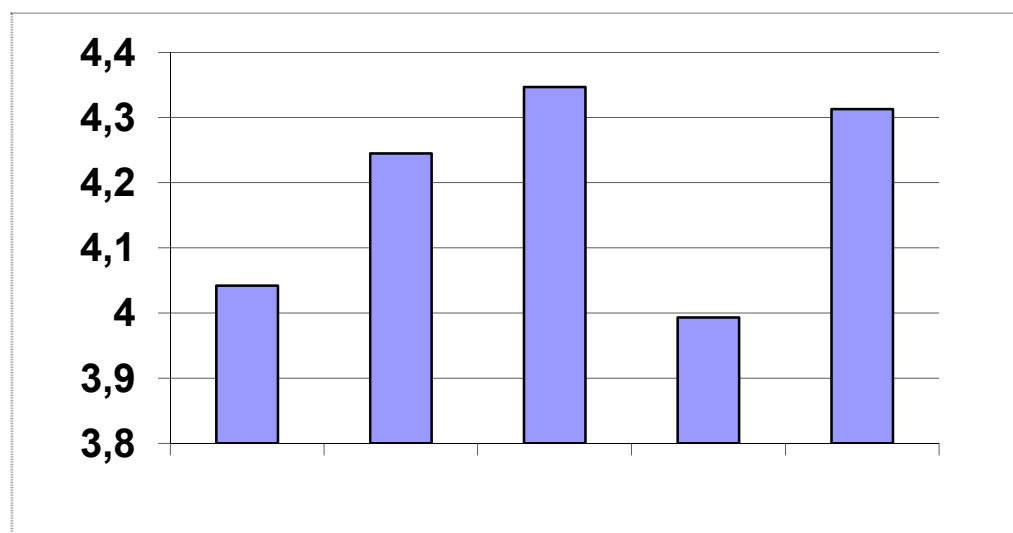
Πηγή: Πίνακας 7

**Πίνακας 5: BMW Group: γενικά έξοδα (εκατομμύρια Ευρώ )**

	2002	2003	2004	2005	2006
Γενικά έξοδα	4,042	4,245	4.347	3,993	4,313

Πηγή: ACEA

**Διάγραμμα 2: BMW Group: γενικά έξοδα (εκατομμύρια Ευρώ )(2002-2006)**



Πηγή: Πίνακας 8

**Πίνακας 6: Δυναμική παραγωγής αυτοκινήτων BMW Group και η δυναμική των εργατών που περιλαμβάνονται σ' αυτή τη παραγωγή:**

	2002	2003	2004	2005	2006
BMW	930.221	944.072	1.059.978	1.122.308	1.149.317
MINI	160.037	174.366	189.492	200.119	186.674
Rolls-Royce	-	502	875	692	847
Motorcycles	93.010	89.745	93.836	92.012	103.759
Το ποσό των εργατών	101.395	104.342	105.972	105.794	106.575

Πηγή: ACEA, ΟΙΣΑ

## Θ) Ελλάδα

### Ελληνική Βιομηχανία Οχημάτων

Επισημάνεται ότι στην Ελλάδα είχε ιδρυθεί το 1972 η Ελληνική Βιομηχανία Οχημάτων ΑΒΕ (ΕΛΒΟ). Είναι η μεγαλύτερη βιομηχανία οχημάτων στην Ελλάδα. Κατασκευάζει Λεωφορεία και στρατιωτικά οχήματα. Είναι θυγατρική της Αυστριακής Steyr και κατασκεύαζε φορτηγά, τανκς, και τρακτέρ της εταιρίας στην Ελλάδα.

Το 1987 μετονομάστηκε σε *ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΕΛΒΟ) ΑΒΕ*, με πλήρη έλεγχο της εταιρείας από το Ελληνικό Δημόσιο. Τον

Αύγουστο του 2000 μετά από διεθνή διαγωνισμό το 43% των μετοχών της εταιρείας, καθώς και το μάνατζεμεντ πέρασαν στην κοινοπραξία των εταιρειών ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ Α.Ε. ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ και ΜΕΤΚΑ Α.Ε.

Το 2001 παρουσίασε το πρωτότυπο *Aletis*, ένα μικρό καμπριολέ σχεδιασμένο από το γραφείο Pininfarina.

Οι εγκαταστάσεις της ΕΛΒΟ βρίσκονται στην Βιομηχανική Περιοχή Θεσσαλονίκης, καταλαμβάνουν έκταση 270.000 τ.μ. με καλυμμένη επιφάνεια 60.000 τ.μ. Εγκατεστημένη ισχύς 8.660 KW και θερμική ισχύς 17,5 MW.

Η εταιρεία προχώρησε στην πιστοποίηση του συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας σύμφωνα με το σύνολο των απαιτήσεων του Ευρωπαϊκού Προτύπου ΕΛΟΤ EN ISO 9001:2000 μέσω του TÜV HELLAS, (μέλος του Γερμανικού Οργανισμού Πιστοποίησης RWTÜV και του TÜV CERT). Ο έλεγχος γίνεται για τα στρατιωτικά οχήματα με κρατική διασφάλιση σειράς AQAP100.

-Αστικά λεωφορεία ΕΛΒΟ

-Ηλεκτροκίνητα λεωφορεία Neoplan

-Υπεραστικά λεωφορεία

-Τεθωρακισμένο Όχημα Μάχης ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΑΙΦΥ

-Οχήμα παντοδαπούς εδάφους Mercedes Benz GD 290 σε 240GD/24 (0,25 τόνοι) και σε 290GD/28 (1,5 τόνοι)

-Hummer HMMWV (4X4) 1114 GR

Φορτηγό Γενικής Χρήσης

#### *Παλαιότερα προϊόντα*

-Τεθωρακισμένο Όχημα Μάχης Steyr SK 105 KURRASIER

-Τεθωρακισμένο Όχημα Μάχης ΛΕΩΝΙΔΑΣ

-Φορτηγό Steyr 680M

-Φορτηγό Steyr 91M

-Λεωφορείο ΕΛΒΟ C93800 Europe

#### **Βιοτεχνία Ελληνικών Τρίκυκλων**

Η Βιοτεχνία Ελληνικών Τρίκυκλων (Β.Ε.Τ.) ήταν εταιρεία κατασκευής οχημάτων που ιδρύθηκε στην Αθήνα από τον Πέτρο Κωνσταντίνου. Ήταν ένας από τους πολλούς κατασκευαστές - η πρώτη εμφάνιση στις αρχές του 1940 - που μετέτρεψε τη BMW ή άλλες μοτοσυκλέτες σε ελαφριά τρίτροχα. Το 1965 σχεδίασε εξ

ολοκλήρου και κατασκεύασε ένα μικρό επιβατικό αυτοκίνητο με τη μηχανή μοτοσικλετών της BMW 125cc. Μετά από αυτό το μοντέλο, η Β.Ε.Τ. κατασκεύασε διάφορα τρίτροχα φορτηγά που έκαναν πολλές πωλήσεις. Ένα δεύτερο μοντέλο επιβατικών αυτοκινήτων σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε το 1973, γνωστό ως *μοντέλο 500*, με μηχανή Fiat 500cc, το οποίο είχε θέσεις για 5 επιβάτες. Από αυτό το μοντέλο κατασκευάστηκαν 15 οχήματα, ένα από τα οποία διατηρείται ως σήμερα σε πολλή καλή κατάσταση. Υπήρξαν ακόμη και συζητήσεις με μια νοτιοαφρικανική επιχείρηση για εξαγωγές ή ακόμα και τη μεταφορά της παραγωγής σε εκείνη την χώρα, αλλά δεν πραγματοποιήθηκαν ποτέ. Η επιχείρηση έκλεισε το 1975.

*Το μοντέλο 500 του 1973*



## **N. Θεολόγου**

Η Ν. Θεολόγου ήταν ελληνική εταιρεία κατασκευής οχημάτων. Ιδρύθηκε από τον Νίκο Θεολόγου, Έλληνα μηχανικό αυτοκινήτων στις ΗΠΑ, ο οποίος είχε επιστρέψει στην Ελλάδα και αποφάσισε να ιδρύσει την εταιρεία. Το εργοστάσιο της εταιρείας βρισκόταν στην Αθήνα. Μεταξύ 1918 και 1920 σχεδίασε και κατασκεύασε ένα ελαφρύ επιβατικό αυτοκίνητο με μηχανή μοτοσικλετών Pierce 750 CC. Η επιχείρησή παρήγαγε, εκτός από αυτοκίνητα, λεωφορεία και φορτηγά. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '20 αντιμετώπιζε τον ισχυρό ανταγωνισμό από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις όπως η Τουρνικιώτης και Αθηνά στην Αθήνα, Bouhagier σε Πάτρα και άλλες, που παρήγαγαν επίσης οχήματα, ωστόσο επισκιάστηκε σύντομα από αυτές.

## Αυτοκίνητο της εταιρείας Θεολόγου (1919)



## Τζεν

Η Τζεν ήταν ελληνική εταιρεία κατασκευής σπορ αυτοκινήτων. Η Τζεν δημιουργήθηκε από τον *Αντώνη Τζεν*, έναν Έλληνα μηχανικό, οδηγό αγώνων και συλλέκτη αυτοκινήτων. Το πρώτο μοντέλο σχεδιάστηκε το 1963 από τον Έλληνα αρχιτέκτονα *Σ. Βαρουχάκη*, σχεδιάστηκε πάνω σε ένα τροποποιημένο μοντέλο της Volkswagen και με μηχανή SAAB. Τα σχέδια για τη βιομηχανική παραγωγή του όμως δεν προχώρησαν. Από το 1968 *Tzen* τροποποίησε έναν μικρό αριθμό μοντέλων SAAB και Fiat σε καμπριολέ, ενώ το 1970 προσπάθησε να παραγάγει ένα άλλο σπορ αυτοκίνητο. Όπως η εταιρεία αντιμετώπισε τον εξαιρετικά δύσκολο στόχο την πιστοποίηση τύπων για την παραγωγή τους στην Ελλάδα. Για να το παρακάμψει αυτό κατασκεύασε αυτοκίνητα που στηρίζονταν σε υπάρχοντα μοντέλα της Volkswagen. Ένας μικρός αριθμός αυτοκινήτων (10 σύμφωνα με Τζεν) παρήχθη. Το 2005 η Τζεν κατασκεύασε ένα ελαφρύ ηλεκτρικό αυτοκίνητο.

*Μοντέλο της TZEN του 1970*





### **1.3. Η ευρωπαϊκή αγορά αυτοκινητοβιομηχανίας**

Η ευρωπαϊκή αγορά χρήζει ιδιαίτερης σημασίας, αφού αποτελεί ταυτόχρονα τη μεγαλύτερη αγορά με ποσοστό κυκλοφορούντων οχημάτων (33%) και τη σημαντικότερη παραγωγή μονάδα με ποσοστό που αναλογεί στο 43,40% της συνολικής παραγωγής αυτοκινήτων<sup>14</sup>.

#### **1.3.1. Ζήτηση των επιβατικών οχημάτων**

Αναλύοντας τα στοιχεία τον πίνακα 7 διαπιστώνουμε πως στο σύνολο του στόλου των επιβατικών οχημάτων παρατηρείται μία αυξητική τάση, η οποία ενδεικτικά για το έτος 2000 ανήλθε σε ποσοστό της τάξης του 2,56%. Όπως είναι αναμενόμενο οι μεγαλύτερες σε πληθυσμό χώρες έχουν και το μεγαλύτερο αριθμό επιβατικών αυτοκινήτων. Εξετάζοντας όμως προσεκτικά τη διαφορά μεταξύ των ετών 2000 και 1999 διαπιστώνουμε ότι οι μικρότερες χώρες παρουσιάζουν μεγαλύτερο ρυθμό ανάπτυξης (π.χ. Ελλάδα 12,3%, Ιρλανδία 3,94%, Πορτογαλία και Ισπανία 3,57%) σε σύγκριση με τις μεγαλύτερες χώρες όπως η Γερμανία και η Γαλλία, οι οποίες είχαν ρυθμό ανάπτυξης 3,42% και 2,11% αντιστοίχως. Με στόχο τον καλύτερο προσδιορισμό της ζήτησης των επιβατικών στις χώρες -μέλη της Ε.Ε., κρίνεται αναγκαίο να εξεταστεί, εκτός από το μέγεθος του κυκλοφορούντος στόλου, ο αριθμός των νέων ταξινομήσεων που έλαβε χώρα όπως εμφανίζεται στον πίνακα 7.

**Πίνακας 7– Στόλος επιβατικών οχημάτων στις χώρες της Ε.Ε. (σε εκατ. τεμάχια)**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	00vs 99%
<b>Αυστρία</b>	3,594	3,691	3,783	3,887	4,010	4,097	2,17
<b>Βέλγιο</b>	4,239	4,308	4,373	4,458	4,547	4,629	1,80
<b>Δανία</b>	1,685	1,744	1,788	1,822	1,847	1.843	-0,22
<b>Φινλανδία</b>	1,888	1,939	1,935	2,008	2,069	2,121	2,51
<b>Γαλλία</b>	25,100	25,500	26,090	26,810	27,480	28,060	2,11
<b>Γερμανία</b>	40,404	40,988	41,372	41,674	42,324	43,772	3,42
<b>Αγγλία</b>	24,307	24,865	25,594	26,269	26,775	27,185	1,53
<b>Ελλάδα</b>	2,240	2,242	2,401	2,568	2,811	3,156	12,3
<b>Ιρλανδία</b>	0,990	1,057	1,134	1,197	1,269	1,319	3,94
<b>Ιταλία</b>	30,301	30,467	30742	31,056	32,038	32,584	1,70

<sup>14</sup> Πηγή: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA) 2006.

<b>Ολλανδία</b>	5,633	5,740	5,931	6,120	6,343	6,539	3,09
<b>Πορτογαλία</b>	2,560	2,750	2,950	3,150	3,469	3,593	3,57
<b>Ισπανία</b>	14,212	14,754	15,297	16,050	16,847	17,449	3,57
<b>Σουηδία</b>	3,631	3,655	3,701	3,791	3,890	3,999	2,80
<b>Λουξ/ργο</b>	0,230	0,230	0,240	0,240	0,250	0,250	0,00
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>160,784</b>	<b>163,689</b>	<b>167,092</b>	<b>170,859</b>	<b>175,720</b>	<b>180,346</b>	<b>2,60</b>

Πηγή: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA)

Όσον αφορά την παγκόσμια αγορά ο επιβατικός στόλος οχημάτων επικεντρώνεται στις χώρες της Δ. Ευρώπης και στις χώρες της Βορειοαμερικανικής ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών - NAFTA (Η.Π.Α. – Καναδάς -Μεξικό), γεγονός που επιβεβαιώνει τη βαρύτητα των χωρών αυτών για τις αυτοκινητοβιομηχανίες.

**Πίνακας 8– Παγκόσμιος στόλος επιβατικών οχημάτων (σε εκατομ. τεμάχια).**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	%	00 vs99
<b>Δ.Ευρώπη</b>	166,50	169,15	172,94	176,04	178,08	179,26	32,69	0,66
<b>Ιαπωνία</b>	43,98	45,48	46,90	48,10	49,20	50,00	9,12	1,63
<b>NAFTA</b>	169,98	170,98	171,95	173,17	174,37	175,33	31,98	0,55
<b>Α.Ανατολή</b>	30,45	32,75	35,26	37,93	40,61	43,48	7,93	7,07
<b>Ν.Αμερική</b>	20,77	21,36	22,11	22,87	23,64	24,46	4,46	3,47
<b>Α.Ευρώπη</b>	33,22	33,97	34,80	35,68	36,58	37,53	6,98	2,60
<b>Λοιποί</b>	36,60	36,92	37,24	37,56	37,89	38,22	6,97	0,87
<b>Σύνολο</b>	501,50	510,61	521,20	531,35	540,37	548,28	100,0	1,46

Πηγή: I.O.B. – Στις χώρες της δυτικής Ευρώπης περιλαμβάνονται οι χώρες της ΕΕ, η Νορβηγία, η Ισλανδία και η Ελβετία.

Σύμφωνα με τον πίνακα 8 διαπιστώνουμε ότι από το 1995 μέχρι το 2000 η ζήτηση των επιβατικών αυτοκινήτων αυξάνει συνεχώς στο σύνολο των χωρών της Δυτικής Ευρώπης. Οι περισσότερες ταξινομήσεις νέων οχημάτων πραγματοποιούνται το 1999 (ποσοστό αύξησης 4,9% ), ενώ στη συνέχεια παρουσιάζεται πτωτική τάση αφού ταξινομήθηκαν 319.000 χιλ. λιγότερα οχήματα, αριθμός που αντιστοιχεί σε μείωση της τάξης του 2,1%. Οι μεγαλύτερες μειώσεις παρατηρήθηκαν στη Δανία,

στη Γερμανία, στη Γαλλία και στην Ισλανδία, κυρίως λόγω της υψηλής φορολογίας και των υψηλών τιμών των καυσίμων.

Ενδεικτικά αναφέρουμε, πως σύμφωνα με ανακοινώσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Κατασκευαστών Αυτοκινήτων, την υψηλότερη φορολογία στα οχήματα η Δανία αφού η τελική τιμή αγοράς ενός επιβατικού αυτοκινήτου 2.000 κ.εκ. επιβαρύνεται με φορολογικό συντελεστή 218%.

**Πίνακας 9 – Νέες ταξινομήσεις επιβατικών οχημάτων στη Δυτική Ευρώπη (σε εκατ. τεμάχια)**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	00vs99
Βέλγιο	0,359	0,397	0,396	0,452	0,490	0,515	5,2%
<b>Δανία</b>	0,136	0,142	0,152	0,163	0,144	0,113	-21,6%
<b>Γαλλία</b>	1,931	2,132	1,713	1,944	2,148	2,134	-0,7%
<b>Γερμανία</b>	3,314	3,496	3,528	3,736	3,802	3,378	-11,1%
<b>Ελλάδα</b>	0,125	0,140	0,160	0,180	0,262	0,290	10,9%
<b>Ιρλανδία</b>	0,087	0,115	0,137	0,146	0,174	0,231	32,5%
<b>Ιταλία</b>	1,732	1,732	2,404	2,379	2,338	2,243	3,6%
<b>Λουξ/ργο</b>	0,028	0,030	0,031	0,036	0,040	0,042	3,5%
<b>Ολλανδία</b>	0,445	0,472	0,478	0,543	0,611	0,598	-11,3%
<b>Πορτογαλία</b>	0,201	0,218	0,214	0,248	0,273	0,258	-5,5%
<b>Ισπανία</b>	0,834	0,911	1,016	1,193	1,406	1,381	-1,8%
<b>Αγγλία</b>	1,945	2,025	2,171	2,247	2,198	2,222	1,1%
<b>Ε.Ε. (12)</b>	11,140	11,812	12,400	13,266	13,887	13,585	-2,2%
<b>Αυστρία</b>	0,280	0,308	0,275	0,296	0,314	0,309	-1,5%
<b>Φινλανδία</b>	0,080	0,096	0,105	0,126	0,136	0,135	-1,2%
<b>Σουηδία</b>	0,170	0,184	0,225	0,253	0,295	0,291	-1,6%
<b>EFTA (3)</b>	0,529	0,587	0,605	0,675	0,746	0,735	-1,5%
<b>Ε.Ε. (15)</b>	11,669	12,399	13,005	13,940	14,633	14,319	-2,1%
<b>Ισλανδία</b>	0,006	0,008	0,010	0,014	0,015	0,014	-11,8%
<b>Νορβηγία</b>	0,090	0,125	0,128	0,118	0,101	0,097	-9,9%
<b>Ελβετία</b>	0,268	0,273	0,273	0,297	0,317	0,317	-0,1%
<b>EFTA (3)</b>	0,365	0,406	0,411	0,429	0,434	0,427	-1,4%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>12,034</b>	<b>12,805</b>	<b>13,416</b>	<b>14,369</b>	<b>15,066</b>	<b>14,747</b>	<b>-2,1%</b>

Πηγή: ACEA

### **1.3.2. Παραγωγή επιβατικών οχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση**

Σύμφωνα με τα στοιχεία του διεθνούς οργανισμού κατασκευαστών αυτοκινήτων, οι κυριότερες χώρες παραγωγής στην Ε.Ε. είναι η Γερμανία, η Γαλλία, η Ιταλία και τέλος η Ισπανία με ποσοστά που για το 2001 αντιστοιχούν σε 35,46% (5,301) εκατ. οχήματα για τη Γερμανία, σε 21,28% (3,182 εκατ. οχήματα) για τη Γαλλία και σε 14,79% (2,211 εκατ. αυτοκίνητα) για τη Ισπανία.

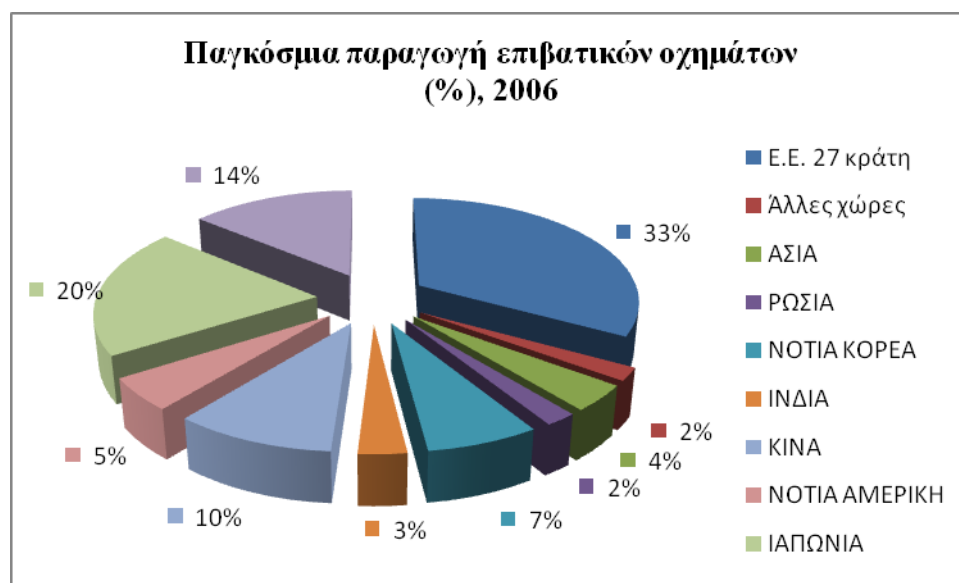
Τη δεύτερη θέση για τη ίδια χρονική περίοδο καταλαμβάνουν οι χώρες της Ασίας – Ωκεανίας (Ιαπωνία, Νότια Κορέα, Αυστραλία, Κίνα, Ινδία, Ινδονησία, Ιράν, Μαλαισία, Πακιστάν, Φιλιππίνες, Ταϊβάν, Ταϊλανδή, Βιετνάμ). Φυσικά το κύριο μέρος της παραγωγής πραγματοποιείται στην Ιαπωνία και στην Νότια Κορέα, στα όρια των οποίων παρήχθησαν 8,118 εκατ. και 2,471 εκατ. επιβατικά οχήματα. Τέλος ακολουθούν οι χώρες της Αμερικής και ειδικά οι χώρες μέλη της NAFTA, με πρωταγωνιστικό ρόλο να διαδραματίζουν οι Ηνωμένες Πολιτείες, αφού το ποσοστό παραγωγής σε αυτή τη περιοχή ανέρχεται στο 53,82% (4,879 εκατ. οχήματα) συγκρινόμενο με το σύνολο της παραγωγής της ευρύτερης αμερικανικής περιοχής.

**Πίνακας 10 – Παγκόσμια παραγωγή ανά ήπειρο (σε εκατ. τεμάχια).**

	1997	1998	1999	2000	2001	%	01vs00
<b>Ε.Ε.</b>	13,377	14,464	14,844	14,907	14,950	85,81	0,29
<b>A&amp;K.</b>	1,935	1,991	2,225	2,378	2,298	13,19	-3,36
<b>Ευρώπη</b>							
<b>Τουρκία</b>	0,243	0,240	0,222	0,297	0,175	1,00	-41,08
<b>Σύνολο</b>	15,555	16,695	17,291	17,582	17,423	43,40	-0,90
<b>NAFTA</b>	7,826	7,629	8,258	8,372	7,363	81,22	-12,05
<b>Ν.Αμερική</b>	2,044	1,607	1,355	1,646	1,702	18,78	3,40
<b>Σύνολο</b>	9,870	9,236	9,613	10,018	9,065	22,58	-9,51
<b>Ασία</b>	12,537	11,331	12,637	13,477	13,405	33,39	-0,53
<b>Ωκεανία</b>							
<b>Αφρική</b>	0	0	0,218	0,221	0,251	0,63	13,57
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>37,962</b>	<b>37,262</b>	<b>39,759</b>	<b>41,298</b>	<b>40,144</b>	<b>100,0</b>	<b>-2,79</b>

Πηγή: Διεθνής Οργανισμός Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ΟΙΣΑ).

**Εικόνα 4**



Πηγή: ΟΙΣΑ

Επίσης σύμφωνα με τα στοιχεία του I.O.B.E., κατά την διάρκεια του έτους 1998 η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία απασχόλησε 1,157 εκατ. εργαζόμενους, αριθμός που αντιστοιχεί στο 5% των συνολικά απασχολούμενων στην ευρωπαϊκή βιομηχανία, ενώ η παραγωγή της αντιπροσωπεύει το 1,6% περίπου του συνολικού Ακαθάριστου Εγχωρίου Προϊόντος (ΑΕΠ) της Ε.Ε..

Στον πίνακα 11 θα δούμε στα πλαίσια των χωρών της Ε.Ε. την εξέλιξη της παραγωγής επιβατικών οχημάτων κατά την περίοδο 1995-2001

**Πίνακας 11 – Παραγωγή επιβατικών οχημάτων στην Ε.Ε. (τεμάχια)**

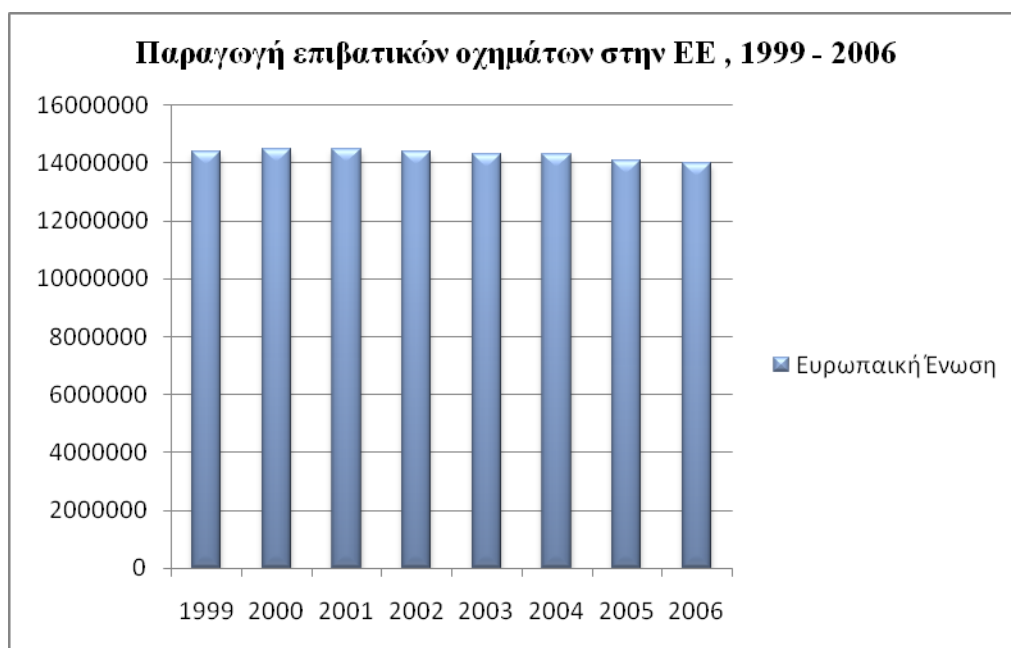
Έτος	Παραγωγή	Ποσοστό μεταβολής
1995	12.636.067	
1996	13.061.348	3,4%
1997	13.451.272	3,0%
1998	14.510.472	7,9%
1999	14.933.470	2,9%
2000	14.778.879	-1,0%
2001	14.950.861	1,2%

Πηγή: ACEA.

Με βάση τα στοιχεία αυτά διαπιστώνουμε ότι το σύνολο της παραγωγής στα όρια των χωρών της Ε.Ε. έχει ανοδική πορεία, με μοναδική εξαίρεση το έτος 2000 όπου σημειώθηκε μία μικρή μείωση των παραγομένων επιβατικών οχημάτων.

Βασικό στοιχείο για την καλύτερη και ορθότερη ανάλυση και κατανόηση της ευρωπαϊκής αγοράς, αποτελεί ο προσδιορισμός της έντασης του ανταγωνισμού που επικρατεί μεταξύ των αυτοκινητοβιομηχανιών. Στην Ε.Ε. δραστηριοποιούνται περίπου 40 εμπορικές εταιρίες, οι οποίες διαθέτουν 250 μοντέλα, γεγονός που εντείνει τον ανταγωνισμό για την εξασφάλιση μεγαλύτερου μεριδίου στην ευρωπαϊκή αγορά.

### Διάγραμμα 3



Πηγή: Πίνακας 11, ΟΙΣΑ

Στον πίνακα 12 εμφανίζονται οι νέες ταξινομήσεις και τα μερίδια αγοράς ανά όμιλο εταιρειών και ανά μάρκα επιβατικού αυτοκινήτου στο σύνολο των χωρών της Δυτικής Ευρώπης, απόδειξη του σκληρού ανταγωνισμού που επικρατεί στο συγκεκριμένο κλάδο.

**Πίνακας 12 – Ταξινομήσεις και μερίδια αγοράς ανά κατασκευαστή (εκατ. τεμάχια)**

	2005	2006		2007	
Κατασκευαστής	Τεμάχια	Τεμάχια	Μερίδιο	Τεμάχια	Μερίδιο
<b>ΟΜΙΛΟΣ VW</b>	<b>2,923</b>	<b>3,121</b>	<b>20,3%</b>	<b>3,131</b>	<b>20,0%</b>
Volkswagen	1,663	1,808	10,6%	1,774	10,2%
Audi	0,607	0,631	3,7%	0,644	3,7%
Seat	0,362	0,375	2,2%	0,365	2,1%
Skoda	0,281	0,307	1,8%	0,330	1,9%
<b>ΟΜΙΛΟΣ PSA</b>	<b>2,335</b>	<b>2,302</b>	<b>13,5%</b>	<b>2,348</b>	<b>13,5%</b>
Peugeot	1,243	1,228	7,2%	1,235	7,1%
Citroen	1,091	1,074	6,3%	1,113	6,4%
<b>ΟΜΙΛΟΣ GM</b>	<b>1,663</b>	<b>1,637</b>	<b>9,6%</b>	<b>1,670</b>	<b>9,6%</b>
Opel	1,445	1,399	8,2%	1,409	8,1%
Saab	0,084	0,085	0,5%	0,086	0,5%
Others	0,03	0,04	0,0%	0,04	0,0%
<b>ΙΑΠΩΝΕΣ ΚΑΤ.</b>	<b>2,201</b>	<b>2,320</b>	<b>13,6%</b>	<b>2,366</b>	<b>13,6%</b>
Toyota	0,823	0,904	5,3%	0,939	5,4%
Nissan	0,437	0,409	2,4%	0,383	2,2%
Mazda	0,235	0,256	1,5%	0,244	1,4%
Honda	0,235	0,256	1,5%	0,278	1,6%
Mitsubishi	0,168	0,170	1,0%	0,174	1,0%
Others	0,1	0,102	0,6%	0,122	0,7%
<b>ΟΜΙΛΟΣ FORD</b>	<b>1,814</b>	<b>1,825</b>	<b>10,7%</b>	<b>1,896</b>	<b>10,9%</b>
Ford	1,428	1,450	8,5%	1,496	8,6%
Volvo	0,252	0,239	1,4%	0,261	1,5%
Jaguar	0,05	0,034	0,2%	0,034	0,2%
Land Rover	0,01	0,09	0,5%	0,10	0,6%
<b>RENAULT</b>	<b>1,747</b>	<b>1,603</b>	<b>9,4%</b>	<b>1,548</b>	<b>8,9%</b>
<b>ΟΜΙΛΟΣ FIAT</b>	<b>1,260</b>	<b>1,450</b>	<b>8,5%</b>	<b>1,566</b>	<b>9,0%</b>
Fiat	0,890	1,057	6,2%	1,148	6,6%
Alfa Romeo	0,134	0,136	0,8%	0,139	0,8%
Lancia	0,118	0,119	0,7%	0,122	0,7%

Others	0,005	0,004	0,0%	0,005	0,0%
<b>Daimler Chrysler</b>	<b>1,142</b>	<b>1,160</b>	<b>6,8%</b>	<b>1,078</b>	<b>6,2%</b>
Mercedes	0,924	0,938	5,5%	0,974	5,6%
Smart	0,134	0,102	0,6%	0,087	0,5%
Chrysler	0,005	0,005	0,3%	0,001	0,0%
<b>BMW</b>	<b>0,773</b>	<b>0,784</b>	<b>4,6%</b>	<b>0,835</b>	<b>4,8%</b>
<b>ROVER</b>	<b>0,005</b>	<b>0,004</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,003</b>	<b>0,0%</b>
<b>ΚΟΡΕΑΤΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ</b>	<b>0,605</b>	<b>0,580</b>	<b>3,4%</b>	<b>0,539</b>	<b>3,1%</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>16,468</b>	<b>16,822</b>		<b>16,980</b>	

Πηγή: ACEA

Η αυτοκινητοβιομηχανία με το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς παραμένει ο όμιλος VW, η οποία κατάφερε να αυξήσει το μερίδιο της από 19,4% το 2005 σε 20,0% το 2007 (αν και έχει παρουσιάσει μία μικρή μείωση το 2007 κατά 0,3%). Η πιο εμπορική επωνυμία του ομίλου παραμένει η Volkswagen, με τις περισσότερες πωλήσεις παρά τη μείωση κατά 0,4% του μεριδίου της το έτος 2007. Αύξηση παρουσιάζει και η Skoda αυξάνοντας το μερίδιο της κατά 0,1%.

Δεύτερη σε πωλήσεις έρχονται οι Ιάπωνες κατασκευαστές (13,6%) με την Toyota να βρίσκεται στην πρώτη θέση που παρουσιάζει αύξηση του μεριδίου που κατέχει στην αγορά κατά 0,1%.

Την τρίτη θέση το έτος 2007 καταλαμβάνει ο γαλλικός όμιλος PSA με μερίδιο αγοράς 13,5%. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η Citroen, η οποία κατάφερε να αυξήσει το μερίδιό της εις βάρος της Peugeot. Ενώ η Peugeot παρουσιάζει συνεχώς μείωση από το 2005.

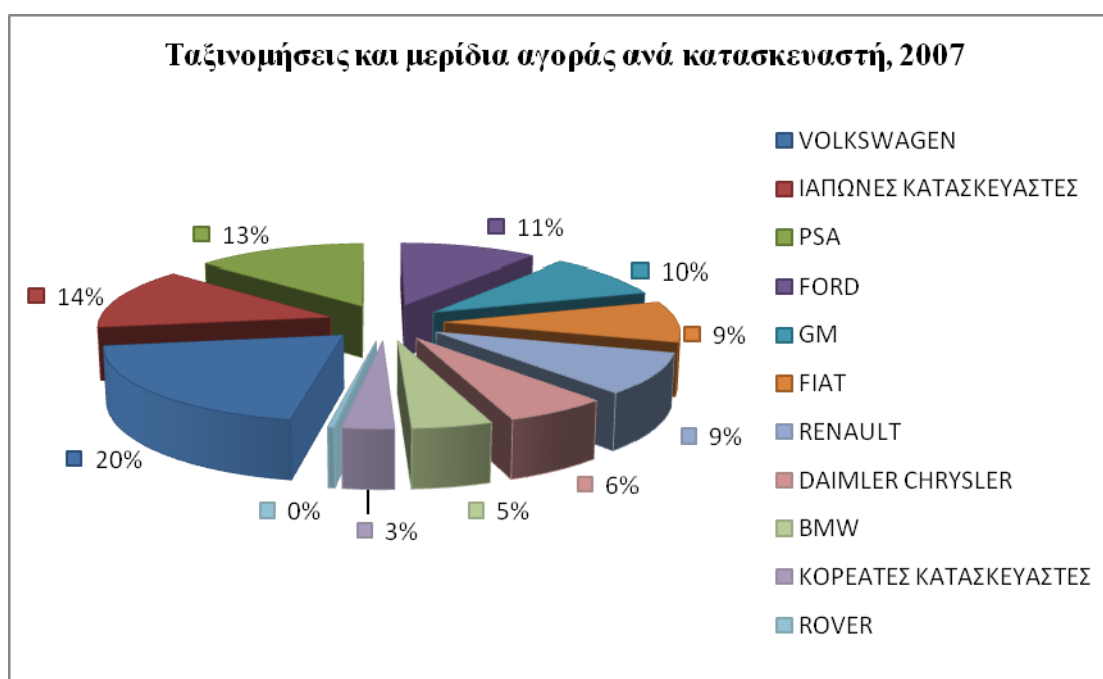
Την τέταρτη θέση το έτος 2007 βρίσκεται ο όμιλος εταιριών Ford, εκτοπίζοντας από τη θέση αυτή το όμιλο GM, ο οποίος με τη σειρά του βρίσκεται στην πέμπτη θέση. Η σημαντικότερη επωνυμία του ομίλου Ford παραμένει η ομόνυμη με μερίδιο αγοράς 8,6% παρουσιάζοντας αύξηση κατά 0,1% συγκριτικά με το έτος 2006. Αντίστοιχα για την GM, η συντριπτική πλειοψηφία των πωλήσεων της



αφορά την επωνυμία Opel, η οποία αντιπροσωπεύει το 79% των συνολικών πωλήσεων του ομίλου.

Επίσης σημαντικά μερίδια στη αγορά κατέχουν η ιταλική Fiat (9,0%) και η γαλλική Renault(8,9%). Η σημαντικότερη επωνυμία του ομίλου Fiat παραμένει η ομώνυμη με μερίδιο αγοράς 6,6%. Οι υπόλοιπες επωνυμίες (Alfa Romeo, Lancia, others) κυμαίνονται στα ίδια ακριβώς επίπεδα.

**Εικόνα 5**



Πηγή: Πίνακας 12

#### **1.4. Απασχόληση**

Περίπου 100.000 θέσεις εργασίας χάθηκαν στη γερμανική βιομηχανία αυτοκινήτου από το 1992 και μόλις 15.000 δημιουργήθηκαν το 2007 σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της IG Metall, ενώ παράλληλα, πολλές αυτοκινητοβιομηχανίες της Γερμανίας έχουν ανακοινώσει αύξηση κερδών<sup>15</sup>.

Σε ότι αφορά την μελλοντική πορεία της απασχόλησης στην ευρωπαϊκή βιομηχανία αυτοκινήτων προβλέπεται να παραμείνει σταθερή μακροπρόθεσμα, με τη μηχανολογικής φύσεως εργασία να αντικαθιστά, σε μεγάλο βαθμό, την εργοστασιακή

<sup>15</sup> Newsroom ΔΟΛ με πληροφορίες από Associated Press, 18 Φεβρουαρίου 2008

εργασία, καθώς οι βιομηχανίες στρέφουν την παραγωγή τους στις αναδύμενες αγορές. Τις προβλέψεις αυτές διατυπώνει και ο Ντέιβιντ Χέρμαν, ανώτατο στέλεχος της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας Adam Opel AG, τονίζοντας ότι στην Ευρώπη μπορεί να δημιουργηθούν προσωρινές θέσεις εργασίας, καθώς οι μεγάλες βιομηχανίες αυτοκινήτου ενισχύουν την παραγωγή ανταλλακτικών και οχημάτων προκειμένου να ανταποκριθούν στην αυξανόμενη ζήτηση από περιοχές όπως η Λατινική Αμερική και η Ασία.

Ωστόσο, ο κ. Χέρμαν τονίζει ότι τα σχέδια μεγάλων αυτοκινητοβιομηχανιών, όπως η General Motors Corp., θυγατρική της Opel, για δημιουργία συγκροτημάτων στις προαναφερόμενες αγορές, μακροπρόθεσμα θα κοστίσει θέσεις εργασίας στην παραγωγή, στον ευρωπαϊκό χώρο.

Επίσης αναφέρει, ότι η περιοχή Ασίας/Ειρηνικού έχουν ξεπεράσει τη δυτική Ευρώπη σε πωλήσεις αυτοκινήτων το έτος 2002 και συνέχισε να παρουσιάζει ανοδική πορεία, κάτι που έκανε τους κατασκευαστές να στραφούν στην ίδρυση εργοστασίων στις αναδύμενες αγορές για να εξασφαλίζουν μερίδιο στην αγορά.

Μακροπρόθεσμα -τονίζει οτι- το αποτέλεσμα θα είναι ουδέτερο και εξηγεί: «Στην Ευρώπη θα καθούν θέσεις εργασίας λόγω μειωμένης εξαγωγικής δραστηριότητας σε ανταλλακτικά και οχήματα. Από τη άλλη μεριά, όμως, θα υπάρξει αύξηση της απασχόλησης στον μηχανολογικό τομέα».

Γενικότερα, η αυτοκινητοβιομηχανία της Ε.Ε. στάθηκε ικανή να διατηρήσει την διεθνή της θέση τόσο σε επίπεδο εξαγωγών (όπου έχει αυξήσει σημαντικά το μερίδιό της), όσο και σε επίπεδο συνολικών πωλήσεων, δηλ. παγκόσμιων πωλήσεων, συμπεριλαμβανόμενης της εσωτερικής αγοράς, των εξαγωγών και των πωλήσεων σε ξένες αγορές μέσω θυγατρικών. Αυτό επιτυγχάνεται μόνο με την εγκαθίδρυση και τη διατήρηση σημαντικής παρουσίας στις ξένες αγορές όπου οι ευρωπαϊκές εταιρείες μπορούν να συγκεντρώνουν στοιχεία από τους πελάτες και πληροφορίες σχετικές με την αγορά.

Η μεγάλη και εξελιγμένη εσωτερική αγορά όπου κυριαρχούν οι ευρωπαϊκές μάρκες συνιστά ένα πρώτο και αποφασιστικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία. Η αγορά αυτή παρουσιάζει μεγάλη ποικιλία

καταναλωτικών απαιτήσεων· επιτρέπει την πρόωμη εμπορευματοποίηση καινοτομιών, καθώς και στρατηγικές διαφοροποίησης προϊόντων. Ωστόσο, η αγορά αυτή είναι σε μεγάλο βαθμό ώριμη και οι περισσότερες πωλήσεις γίνονται για την αντικατάσταση υφιστάμενων αυτοκινήτων. Εξ ου και οι μάλλον περιορισμένες προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης.

Παρά τις προβλέψεις που διατυπώνονται, το βέβαιο μέχρι στιγμής συμπέρασμα προκύπτει από την ήδη εμφανή απώλεια θέσεων εργασίας παρότι αυτή δεν συνοδεύεται από περιορισμό των κερδών του κλάδου. Πρόκειται δηλαδή για μια μετατόπιση της εγκατάστασης των παραγωγικών δραστηριοτήτων του κλάδου. Το αν η απώλεια θέσεων εργασίας στην παραγωγή υποκατασταθεί από αύξηση της απασχόλησης στον μηχανολογικό τομέα αυτή είναι μια πρόβλεψη η οποία θα είναι θετική για την ευρωπαϊκή απασχόληση, αλλά προς το παρόν δεν έχει επιβεβαιωθεί.

#### **1.4.1. Θέσεις εργασίας**

Η παγκοσμιοποίηση άλλαξε τον συσχετισμό και τη μορφή των οικονομικών δυνάμεων του πλανήτη, τόσο των επιχειρήσεων όσο και των ίδιων των κρατών. Η αμερικανική αυτοκινητοβιομηχανία αποτελεί έναν από τους κλάδους που υπέστησαν τις δραματικότερες αλλαγές. Πριν από 50 χρόνια οι αμερικανικές εταιρείες κατασκευής αυτοκινήτων κυριαρχούσαν στον κόσμο με πρώτη την GM - αποτελούσε τη μεγαλύτερη βιομηχανική μονάδα σε παγκόσμια κλίμακα. Όπως και η Ford Motor και η Chrysler, η GM διατηρούσε τις περισσότερες μονάδες παραγωγής της στα περίχωρα του Ντιτρόιτ της βορειοδυτικής αμερικανικής Πολιτείας της Ουάσιγκτον. Χάρη στις τεράστιες βιομηχανικές εγκαταστάσεις των «Τριών Μεγάλων» του Ντιτρόιτ, που απασχολούσαν εκατοντάδες χιλιάδες εργαζομένους, τη δεκαετία του 1950 η ευρύτερη περιοχή είχε το υψηλότερο μέσο κατά κεφαλήν εισόδημα στις ΗΠΑ.

Από την άλλη πλευρά όμως, στην Βρετανία οι πωλήσεις το 1991 παρουσίασαν μείωση της τάξης του 25% σε σχέση με το 1990. Τα πρώτα σημάδια της πτώσης της αγοράς φάνηκαν αμέσως: 30.000 εργαζόμενοι στην αυτοκινητοβιομηχανία έχασαν τη δουλειά τους το 1990, άλλοι 15.000 έμειναν άνεργοι το 1991 και, 40.000 απολύθηκαν μέχρι το τέλος του 1992. Μετά από ένα χρόνο-ρεκόρ το 1989, όπου οι πωλήσεις έφθασαν τα 2,3 εκατομμύρια αυτοκίνητα, οι πωλήσεις μειώθηκαν στο 1,5 εκατομμύρια αυτοκίνητα το 1991. Η εξέλιξη αυτή

ανάγκασε 1.000 περίπου αντιπροσωπείες στην Ευρώπη να αναστείλουν τις εργασίες τους<sup>16</sup>.

Από την άλλη μεριά, η κατάρρευση του αποκαλούμενου «υπαρκτού σοσιαλισμού» δεν άφησε πίσω της μόνο οικονομικά ερείπια αλλά και χώρες που σπαράσσονταν από εμφύλιους πολέμους. Ποιος απλός άνθρωπος θα αποφάσισε να αγοράσει αυτοκίνητο σε μια χώρα που δεν ήξερε αν αύριο θα υπάρχει;

Σήμερα σε περίοδο έντονων ανακατατάξεων έχει εισέλθει η παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία, καθώς οι κολοσσοί του κλάδου, σε ΗΠΑ και ΕΕ, προχωρούν σε ένωση δυνάμεων και δραστικές περικοπές, προκειμένου να αντιμετωπίσουν τον ασιατικό ανταγωνισμό.

Η αυτοκινητοβιομηχανία βρίσκεται διεθνώς σε κρίση, εάν συνυπολογίσει κανείς την πτώση ρεκόρ που σημείωσε η τιμή της μετοχής της ιταλικής Φιάτ, καθώς και την κάτω από τα αναμενόμενα διαμόρφωση των κερδών της γερμανικής Φόλκσβαγκεν -παρά το πρόγραμμα λιτότητας που εφαρμόζει. Επίσης οι μεγάλες αμερικανικές αυτοκινητοβιομηχανίες βρίσκονται σε κρίσιμη καμπή, υπό την πίεση του ασιατικού ανταγωνισμού. Ταυτόχρονα ο όμιλος GM παρουσίασε ζημιές 10,6 δισ. δολαρίων το 2006 και βρίσκεται εν μέσω ενός προγράμματος αναδιάρθρωσης που περιλαμβάνει το κλείσιμο 12 εργοστασίων και την εθελουσία έξοδο 34.000 εργαζομένων. Η Ford κατέγραψε ζημιές 1,44 δισ. δολαρίων το πρώτο εξάμηνο του 2007 και ανακοίνωσε ότι επιταχύνει τις περικοπές προσωπικού μειώνοντας άμεσα 14.000 θέσεις εργασίας. Παράλληλα επιταχύνει το αρχικό πρόγραμμα αναδιάρθρωσης που είχε εξαγγείλει για περικοπές συνολικά 30.000 θέσεων εργασίας και κλείσιμο 14 εργοστασίων ως το 2012, μεταφέροντας την ημερομηνία-στόχο ακόμη πιο κοντά, στο τέλος του 2008<sup>17</sup>.

Η πηγή των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι αμερικανικές αυτοκινητοβιομηχανίες όμως δεν είναι - κατά γενική ομολογία - το εργατικό κόστος (αποτελεί το 3%-7% του συνολικού κόστους παραγωγής), αλλά κυρίως τα μοντέλα των αυτοκινήτων τους. Με τις τιμές των πετρελαιοειδών στα ύψη, οι καταναλωτές δεν επιλέγουν πλέον τα μεγάλου κυβισμού «θηρία» του Ντιτρόιτ.

<sup>16</sup> Περιοδικό «ΕΝ ΔΕΥΚΩ», Απρίλιος 1992.

<sup>17</sup> Εφημερίδα «ΤΟ ΒΗΜΑ», Κυριακή 25 Μαρτίου 2007

Η «ταπεινή» άλλοτε βιομηχανία των ιαπωνικών εταιρειών, που δεκαετίες τώρα πρωταγωνιστεί χωρίς (σχεδόν) ποτέ να εντυπωσιάζει, «προβάρει» ήδη τον θρόνο της μεγαλύτερης αυτοκινητοβιομηχανίας στον κόσμο - ξεπερνώντας ακόμη και την General Motors, τον αμερικανικό κολοσσό που διατηρούσε τα παγκόσμια σκήπτρα επί 81 ολόκληρα χρόνια. Οι Ιάπωνες κατάφεραν να συνδυάσουν την αξιοπιστία των δοκιμασμένων λύσεων με το όραμα των νέων, φιλικότερων προς το περιβάλλον τεχνολογιών. Και μπορεί να μην κατασκευάζουν τα ωραιότερα, τα ταχύτερα ή έστω τα φθηνότερα τετράτροχα του πλανήτη, αλλά, παρ' όλα αυτά, έχουν προφανώς καταλήξει σε μια συνταγή που συνδυάζει αξιοπιστία και ανταγωνιστικότητα, προσελκύοντας ακόμη και τους πιο απαιτητικούς οδηγούς. Πώς αλλιώς να εξηγηθεί το γεγονός ότι η ιαπωνική αυτοκινητοβιομηχανία αναμένεται να πουλήσει το 2008 9,34 εκατ. οχήματα σε όλον τον κόσμο από 8,8 εκατ. πέρυσι, ενώ η μεγάλη αντίπαλός της από την Αμερική προβλέπεται ότι θα πουλήσει το ίδιο διάστημα «μόλις» 9,2 εκατ. οχήματα;

Πώς αλλιώς να εξηγηθεί το ότι ακόμη και σε μια αγορά όπως η ελληνική, που βρίσκεται «μια ανάσα» από τα εργοστάσια των γερμανών και των γάλλων κατασκευαστών, οι ιαπωνικές εταιρείες παραμένουν άνετα πρώτες, σημειώνοντας μάλιστα πέρυσι και νέα άνοδο πωλήσεων της τάξεως του 16%; Εκπληκτικό το επίτευγμα - ιδίως για αυτές τις εταιρείες που έκαναν δειλά τα πρώτα της βήματα στις αρχές της δεκαετίας του 1930, όταν οι πανίσχυρες GM και Ford, βασικοί ανταγωνιστές της σήμερα, κυριαρχούσαν ήδη. Όχι μόνο κατόρθωσαν οι ιαπωνικές εταιρείες να φτάσουν και να ξεπεράσουν τους «Big Three» του Ντιτρόιτ αλλά και να βρίσκονται σε συζητήσεις με ορισμένες από αυτές για πιθανή συνεργασία.

Τα ιαπωνικά αυτοκίνητα έχουν αξιόπιστα και οικονομικά σε κατανάλωση μοντέλα για όλα τα γούστα και τα βαλάντια και γι' αυτό αναμένεται να αυξήσουν τις πωλήσεις τους σε όλον τον κόσμο κατά 500.000 οχήματα μέσα στο 2008.

Το μεγάλο μυστικό των ιαπωνικών οχημάτων - και ένα από τα μεγαλύτερα μυστικά στον χώρο της αυτοκινητοβιομηχανίας - είναι ο τρόπος με τον οποίο διαχειρίζονται τις γραμμές παραγωγής τους. Η ιαπωνικές εταιρείες έχουν καταφέρει να πετύχουν σημαντικές οικονομίες κλίμακας στη γραμμή παραγωγής, χωρίς όμως να επηρεάζεται αρνητικά η ποιότητα ή η επάρκεια των προϊόντων που έχουν παραγγείλει οι κατά τόπους αντιπροσωπείες. Έχει μάλιστα εξαιρετικό ενδιαφέρον το γεγονός πως

η Ford, η αυτοκινητοβιομηχανία που ανακάλυψε πρώτη τη γραμμή παραγωγής (εξ ου και ο όρος «φορδισμός- τείλορισμός») και ήδη από τις αρχές του 20ού αιώνα και τη δεκαετία του 1950 τη... δίδαξε στους μάνατζερ των ιαπωνικών εταιρειών, τώρα τρέχει να αντιγράψει τις μεθόδους των Ιαπώνων.

Έτσι, την ίδια στιγμή που η Ford και η GM - αλλά και στην Ευρώπη η Volkswagen και η Peugeot, κλείνουν εργοστάσια και απολύουν εργαζομένους, η Toyota ανακοίνωσε πρόσφατα ότι θα προσλάβει 15.000 εργαζομένους εντός της επόμενης πενταετίας στην Ιαπωνία, ενώ το 2007 έκανε 3.327 προσλήψεις: ένα από τα καινούργια της εργοστάσια αξίας 1,3 δισ. ευρώ, θα κατασκευαστεί στην «καρδιά» των ΗΠΑ, στο Μισισιπί, και θα είναι, λέει, το όγδοο της Toyota/Lexus στις ΗΠΑ και το 13ο στη Βόρεια Αμερική<sup>18</sup>.

Επίσης η Nissan Motor, δεύτερη μεγαλύτερη αυτοκινητοβιομηχανία της Ιαπωνίας, προσέλαβε περίπου 800 εργαζομένους ετησίως μέσα στα τελευταία τρία χρόνια(2005-2007), ενώ η Honda Motor πάνω από 1.000 άτομα ετησίως κατά το αντίστοιχο χρονικό διάστημα<sup>19</sup>.

Στην Ευρώπη η γερμανική αυτοκινητοβιομηχανία BMW, η μεγαλύτερη βιομηχανία κατασκευής πολυτελών αυτοκινήτων στον κόσμο, ανακοίνωσε ότι θα προχωρήσει από το 2008 σε περικοπή 8.100 θέσεων εργασίας στο πλαίσιο σχεδίου μείωσης του κόστους της. Η BMW σχεδιάζει να περικόψει 5.000 προσωρινές θέσεις εργασίας στη Γερμανία, μέχρι το τέλος του 2008, όπως επίσης και 2.500 μόνιμες θέσεις εργασίας. Επίσης, η αυτοκινητοβιομηχανία σκοπεύει να περικόψει 600 μόνιμες θέσεις εργασίας στο εξωτερικό. Η εταιρεία ανακοίνωσε τα σχέδια μείωσης του εργατικού της δυναμικού τον Δεκέμβριο 2007, ως μέρος προγράμματος αύξησης των κερδών της κατά 6 δισ. ευρώ (9 δισ. δολαρίων), χωρίς να αναφερθεί τότε σε συγκεκριμένο αριθμό θέσεων εργασίας. Ο διευθύνων σύμβουλος της, Νόρμπερτ Ραϊθόφερ, σκιαγράφησε το πενταετές πρόγραμμα μείωσης κόστους τον Σεπτέμβριο 2007, καθώς μειώθηκαν τα κέρδη της BMW σε σύγκριση με τη μονάδα πολυτελών αυτοκινήτων Mercedes - Benz της ανταγωνίστριας της Daimler<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> Εφημερίδα «ΤΟ ΒΗΜΑ», Κυριακή 25 Μαρτίου 2007

<sup>19</sup> Εφημερίδα «ΤΟ ΒΗΜΑ», Κυριακή 25 Μαρτίου 2007

<sup>20</sup> Εφημερίδα «Ημερησία» 29 Φεβρουαρίου 2008

Επίσης για περικοπή 10.000 θέσεων εργασίας στην Ευρώπη, το 2006 ανακοίνωσε η γαλλική αυτοκινητοβιομηχανία PSA Peugeot-Citroen, βρισκόμενη αντιμέτωπη με συρρίκνωση του μεριδίου που ελέγχει στην ευρωπαϊκή αγορά αυτοκινήτου.

Τα σχέδια που γνωστοποίησε η γαλλική αυτοκινητοβιομηχανία περιλάμβανε την περικοπή του κόστους κατά 125 εκατομμύρια ευρώ με τη μείωση κατά 7% της συνολικής εργατικής δύναμής της - ανερχόταν σε 133.500 εργαζομένους - εν μέρει μέσω της μη αντικατάστασης όσων αποχωρούν ή συνταξιοδοτούνται.

Παράλληλα, η εταιρία ακύρωσε την κατασκευή δεύτερης μονάδας συναρμολόγησης στην Τρνάβα, στη Σλοβακία, προϋπολογισμού ύψους 350 εκατομμυρίων ευρώ.

**Πίνακας 13: Μεριδίο αγοράς ανά όμιλο το 2005-2006 και οι πωλήσεις το 2006**

2006	Μεριδίο Ιαν.- Δεκεμβ.'06	Μεριδίο Ιαν.- Δεκεμβ.'05	Πωλήσεις
1. Όμιλος VW	20,3%	19,4	3.111.855
2. . Όμιλος PSA	13,1%	13,5	2.019.540
3. Όμιλος Ford	10,6%	10,7	1.623.532
4. Όμιλος GM	10,3%	10,7%	1.585.022
5. Όμιλος Renault	8,6%	9,8%	1.324.119
6. Όμιλος Fiat	7,5%	6,5%	1.156.152
7. DaimlerChrysler	6%	6%	922.461
8. Όμιλος Toyota	5,8%	5,4%	896.831
9. . Όμιλος BMW	5,2%	5,1%	793.077
10. Nissan	2%	2,3%	313.507
11. Hyundai	1,9%	2,1%	299.308
12. Honda	1,8%	1,7%	276.159
13. Suzuki	1,7%	1,6%	263.034
14. Mazda	1,7%	1,5%	254.697
15. Kia	1,4%	1,6%	213.388
16. Mitsubishi	0,9%	0,9%	131.790
17. Όμιλος MG Rover	0,1%	0,3%	7.801
18. Άλλοι	1,1%	0,9%	172.725

Πηγή: ACEA

Όπως παρατηρούμε από τον παραπάνω πίνακα, παρά τις πολλές περικοπές θέσεων εργασίας στις ευρωπαϊκές αυτοκινητοβιομηχανίες Ο όμιλος Volkswagen

παρέμεινε κυρίαρχος της αγοράς, διευρύνοντας μάλιστα το μερίδιο που ελέγχει στην Ευρώπη σε 20,3% το 2006, από 19,4% το 2005, λόγω νέων μοντέλων όπως το όχημα ελεύθερου χρόνου Audi Q7 και το Eos. Οι πωλήσεις του γερμανικού ομίλου αυξήθηκαν το 2005 κατά 5,3%, υπερβαίνοντας τα 3,11 εκατομμύρια αυτοκίνητα (σε ποσοστό 7,4% αυξήθηκαν οι πωλήσεις του εμπορικού σήματος Volkswagen, ανερχόμενες σε 1,66 εκατομμύρια αυτοκίνητα, και σε ποσοστό 2,8% αυξήθηκαν οι πωλήσεις στο εμπορικό σήμα κύρους Audi).

Η Toyota, η μεγαλύτερη ως προς τη χρηματιστηριακή αξία, αυτοκινητοβιομηχανία του πλανήτη, αύξησε τις πωλήσεις στην Ευρώπη κατά 9,7% το 2005 - ανήλθαν σε 896.831 αυτοκίνητα - και διεύρυνε το μερίδιο που ελέγχει σε 5,8% το 2006, από 5,4% το 2005, παρουσιάζοντας νέες εκδόσεις του οχήματος ελεύθερου χρόνου RAV4 και του Yaris. Από την πλευρά της, η Fiat SpA αύξησε τις πωλήσεις της σε πάνω από 1 εκατομμύριο αυτοκίνητα για πρώτη φορά από το 2004 ενώ το μερίδιο που ελέγχει στην ευρωπαϊκή αγορά αυτοκινήτου διευρύνθηκε κατά 1%! Ελέγχει πλέον το 7,5% της αγοράς, από 6,5% το 2005, κυρίως λόγω της ζήτησης για το Grande Punto. Το σεντάν Alpha Romeo 159, το οποίο παρουσιάστηκε στην αγορά στα τέλη του 2005, επίσης συνέβαλε στη βελτίωση των επιδόσεων του ιταλικού ομίλου.

Όπως τόνισε ο αναλυτής στην M.M. Warbourg στο Αμβούργο Μαρκ-Ρενέ Τον το 2007: "Οι νικητές, για το 2006 ήσαν σαφώς οι Volkswagen και Fiat, που κέρδισαν μερίδιο αγοράς και οι δύο. Η ανάπτυξη ήταν οριακή στο σύνολο του 2006 και αυτή η τάση συνεχίζει και το 2007»<sup>21</sup>.

### **1.5. Τάσεις στο χώρο του αυτοκινήτου**

Βασιζόμενοι στα στοιχεία που παρετάθησαν για την αγορά των αυτοκινήτων, τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, και ιδιαίτερα λόγω του έντονου ανταγωνισμού που κυριαρχεί στον κλάδο, παρατηρείται τα τελευταία χρόνια η αύξηση των φαινομένων εξαγορών, συγχωνεύσεων και συνεργασιών μεταξύ των αυτοκινητοβιομηχανιών. Άμεσος στόχος αυτών των ενεργειών είναι φυσικά η μείωση του κόστους παραγωγής των αυτοκινήτων, η βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων των εταιρειών και η διασφάλιση της παρουσίας τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Καταλυτικό ρόλο προς αυτή η πορεία διαδραμάτισαν οι

<sup>21</sup> Περιοδικό «Διάφορα Νέα», 12 Μαρτίου 2007



οικονομικές εξελίξεις και οι κοινωνικοπολιτικές αλλαγές που σημειώθηκαν στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, σε συνδυασμό με την οικονομική ανάπτυξη αρκετών Ασιατικών χωρών, οι οποίες χαρακτηρίζονται από υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης.

Με την αλλαγή των κοινωνικών-πολιτικών συνθηκών που επικρατούσαν στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, οι ζημιογόνες αυτοκινητοβιομηχανίες των χωρών αυτών αποτέλεσαν την ιδανική λύση για τις ισχυρότερες αυτοκινητοβιομηχανίες της Δύσης. Έτσι οι τελευταίες μπόρεσαν επωφεληθούν από το χαμηλότερο εργατικό κόστος των χωρών αυτών και των όποιων ευνοϊκών κρατικών κανονισμών, που είχαν ως στόχο τη διασφάλιση της λειτουργίας των εξαγοράσιμων εταιρειών και των θέσεων εργασίας τους. Η μεταφορά της τεχνογνωσίας τους προς τις χώρες αυτές, είχε ως αποτέλεσμα τη παραγωγή ποιοτικά αναβαθμισμένων αυτοκινήτων με χαμηλότερο κόστος, άρα και σε φθηνότερη τιμή για τον τελικό καταναλωτή, και τον εμπλουτισμό του εύρους των προϊόντων που οι εταιρίες είχαν στο χαρτοφυλάκιό τους (portofolio), προσελκύοντας με τον τρόπο αυτό νέα τμήματα της αγοράς, που μέχρι τότε δεν μπορούσαν να προσεγγίσουν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εξαγορά της τσέχικης αυτοκινητοβιομηχανίας Skoda από τη γερμανική VW.

Εν συνέχεια η οικονομική ανάπτυξη που παρουσιάζουν οι περισσότερες χώρες της Ασίας, ισοδυναμεί με την εύρεση νέων αγορών για την διοχέτευση των προϊόντων των ευρωπαϊκών και αμερικανικών αυτοκινητοβιομηχανιών. Λόγω της ιδιομορφίας και της δυσκολίας που παρουσιάζουν οι ασιατικές αγορές, η διείσδυση σε αυτές μπορεί να πραγματοποιηθεί επιτυχώς μόνο μέσω της εξαγοράς εταιρειών, οι οποίες είναι γνωστές στις αγορές και έχουν ήδη διαμορφώσει το απαραίτητο δίκτυο για την διανομή των προϊόντων τους. Για τον ίδιο ακριβώς λόγο αρκετές ιαπωνικές εταιρίες συνεργάζονται με αμερικανικούς ανταγωνιστές τους και δημιουργούν νέες εταιρίες έτσι ώστε να αποκτήσουν παρουσία και στην αμερικάνικη αγορά. Το ίδιο προσπαθούν να επιτύχουν με τη σειρά τους οι αμερικανοί, αλλά και οι ευρωπαίοι κατασκευαστές, έργο ιδιαίτερα δύσκολο λόγω των σημαντικών εμποδίων εισόδου που υφίστανται στην ιαπωνική αγορά.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο, λόγω των πολλαπλών εξαγορών που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια, να αναφερθούν τα εμπορικά σήματα που κατέχουν οι διάφοροι όμιλοι αυτοκινητοβιομηχανιών.

- General Motors: GM, Chevrolet, Opel, Buick, Isuzu, Saab, GMC, Oldsmobile, Vauxhall, Holden, Saturn, Pontiac, Suzuki, Maruti, GEO.

- Ford: Ford, Jaguar, Land Rover, Range Rover, Aston Martin, Mazda, Volvo, MAC, DAF, Lincoln, Cosworth, Mercury, Daimler.
- DaimlerChrysler: Mercedes Benz, Smart, Chrysler, Jeep, Dodge, Plymouth, Aybach, DeSoto, Nash, Hudson, Imperial.
- Toyota Motors: Toyota, Lexus, Daihatsu, Hino.
- Volkswagen: Volkswagen, Seat, Skoda, Audi, Lamborghini, Bentley, Rolls Royce, NSU, Horch, Autounion, Wanderer, Laurin Klement.
- Renault: Renault, Dacia, Samsung, Nissan, Infinity.
- PSA: Peugeot, Citroen, Talbot, Simca, Hilman, Sunbeam, Singer, Panhard.
- Fiat: Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Ferrari, Maserati, Autobianchi, Innocenti, Piaggio, FSM, IVECO
- BMW: BMW, Mini, Riley, Austin, Austin-Haley, Morris, BMC, Triumph, Vanden Plus, Wolseley, Standard, Princess, Metropolitan.
- Hyundai: Hyundai, Kia, Asia
- Honda: Honda, Acura.

Οι αλλαγές δεν περιορίζονται μόνο στο επίπεδο των εξαγορών αλλά επεκτείνονται και σε ποικιλόμορφες συνεργασίες όχι μόνο μεταξύ των αυτοκινητοβιομηχανιών αλλά των τελευταίων με τους διάφορους προμηθευτές. Οι κυριότερες συνεργασίες μεταξύ των κατασκευαστών αφορούν την ανταλλαγή ετοιμών μερών και ειδικά κινητήρων. Έτσι παρουσιάζεται το φαινόμενο πανομοιότυποι κινητήρες να εφαρμόζονται και να λειτουργούν και σε μοντέλα της εταιρίας Volvo.

Επίσης υπάρχει και η από κοινού σχεδίαση ορισμένων τμημάτων των αυτοκινήτων, όπως κινητήρες, σασμάν, νέα υβριδικά συστήματα, τα οποία τοποθετούνται στα μοντέλα των εταιριών που συμμετείχαν στη διαδικασία αυτή. Μια συνεργασία αυτής της μορφής ανακοινώθηκε από τις εταιρίες Daimler Chrysler, Mitsubishi και Hyundai με την κατασκευή μίας νέας εταιρίας με την επωνυμία “Global Engine Alliance LCC”.<sup>22</sup>

Τέλος η συνεργασία μεταξύ των εταιριών μπορεί να αφορά και την από κοινού ολική εξέλιξη ενός μοντέλου, από τα αρχικά στάδια του σχεδιασμού έως την τελική παραγωγή του. Στην περίπτωση αυτή αναφερόμαστε σε πανομοιότυπα

<sup>22</sup> «Κοινοπραξίες», 4 Τροχοί, Τεύχος 381, Ιούνιος 2002

μοντέλα αυτοκινήτων με ελάχιστες διαφοροποιήσεις, οι οποίες κυρίως εντοπίζονται στον εξοπλισμό που διαθέτουν και στις ειδικές παροχές που προσφέρουν για να προσελκύσουν το αγοραστικό ενδιαφέρον των καταναλωτών<sup>23</sup>.

Γνωστή ευρωπαϊκή συνεργασία σε αυτόν τον τομέα αποτελεί η κατασκευή του νέου εργοστασίου στη περιοχή της Τσεχίας (Κολίν), από την κοινοπραξία των ομίλων Toyota και PSA (Peugeot-Citroen) με την επωνυμία TPCA. Στόχος αυτών είναι η κατασκευή ενός μικρού αυτοκινήτου πόλης που θα διατίθεται στην αγορά σε τρεις διαφορετικές μορφές, μία για κάθε εμπορική επωνυμία<sup>24</sup>.

Βασικό μειονέκτημα των προαναφερομένων συνεργασιών είναι η έλλειψη διαφοροποίησης των παραγομένων μοντέλων ειδικά σε τεχνικά χαρακτηριστικά, γεγονός που οδηγεί στην όξυνση του ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών και στην αυξημένη ανάγκη για ανάπτυξη χαρακτηριστικών τα οποία θα στοχεύουν στο συναίσθημα των δυνητικών αγοραστών.

Μία ακόμη τάση συνεργασίας που επικρατεί στον κλάδο αυτό έγκειται μεταξύ κατασκευαστών και προμηθευτών. Ολοένα και περισσότεροι κατασκευαστές αυτοκινήτων στρέφονται στη προμήθεια ολόκληρων ή μερών συστημάτων (π.χ. ηλεκτρονικών συστημάτων), γεγονός που συνεπάγεται τη μετακύλιση της ευθύνης στους προμηθευτές, επομένως και την αύξηση των εξόδων των τελευταίων για έρευνα και ανάπτυξη. Κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό, της τάξης του 65% με 75%, τα νέα μοντέλα των αυτοκινητοβιομηχανιών προμηθεύονται ολοκληρωμένα συστήματα από ένα με δύο προμηθευτές, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στη μείωση του αριθμού των προμηθευτών ανά τον κόσμο.

Η ίδια ακριβώς τάση επικρατεί και στο χώρο των ανταλλακτικών αυτοκινήτων, η οποία σηματοδοτεί με τη σειρά της έναν νέο κύκλο εξαγορών και συγχωνεύσεων αυτών των εταιριών. Στόχος μέσω αυτών ορίζεται η ταχύτατη και η ολοκληρωμένη ανταπόκριση, από πλευράς προμηθευτών, στις απαιτήσεις των αυτοκινητοβιομηχανιών για περαιτέρω βελτίωση της τεχνολογίας και της ανάπτυξης νέων προϊόντων, για τη διασφάλιση της παρουσίας τους στη παγκόσμια αγορά.

---

<sup>23</sup> «Η αγορά του αυτοκινήτου», I.O.B.E., Ιούνιος 2001, σελ. 151

<sup>24</sup> «Νέα ευρωπαϊκή συνεργασία», Auto Τρίτη, Τεύχος 18, 30 Απριλίου 2002, σελ. 54.

## **1.6. Τεχνολογικές δυνάμεις**

Λόγω των παραγόντων όπως θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, ενσωμάτωσης νέων – κατά προτίμηση ανακυκλώσιμων – υλικών στα αυτοκίνητα, θέματα ασφάλειας, διαφοροποίησης των ήδη προσφερομένων μοντέλων, καθώς επίσης ανάπτυξης και παραγωγής νέων μοντέλων από τις αυτοκινητοβιομηχανίες, καθίσταται επιτακτική η ανάγκη για περαιτέρω έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη. Μάλιστα είναι παγκοσμίως αναγνωρισμένο και αποδεκτό στον κλάδο των αυτοκινήτων, πως τα δύο αυτά στοιχεία θα διαδραματίσουν ζωτικό ρόλο στην εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας των αυτοκινητοβιομηχανιών στο μέλλον. Με τον όρο της τεχνολογικής ανάπτυξης δεν αναφερόμαστε μόνο στην παραγωγή νέων μοντέλων, αλλά στην ανάπτυξη εκείνων των τεχνολογιών που αποσκοπούν στη μείωση του κόστους παραγωγής, στη κατασκευή συστημάτων ορθολογικής προσφοράς και αποθεματοποίησης, ολοκληρωμένων συστημάτων παραγγελίας που μειώνουν επίσης το κόστος τήρησης αποθεμάτων, και γενικότερα συστημάτων με στόχο τη μείωση του κόστους, στοιχείο ύψιστης σημασίας για κάθε βιομηχανία, γεγονός που θα οδηγήσει και στην περαιτέρω μείωση των τιμών διάθεσης των αυτοκινήτων.

Η πρόοδος στον τομέα της πληροφορικής, η χρήση των υπολογιστών και των μικροεπεξεργαστών ακόμα και στο κομμάτι του σχεδιασμού, έχουν συμβάλει σημαντικά στην περαιτέρω εξέλιξη, καθώς επίσης και στη βελτίωση του επιπέδου αυτοματισμού στη βιομηχανία αυτοκινήτων. Σημεία στρατηγικής σημασίας παραμένουν οι τεχνολογίες με θέμα την ενέργεια, γιατί σχετίζονται άμεσα με την εύρεση και την αξιοποίηση νέων μορφών ενέργειας καθώς και με την επίτευξη χαμηλότερων τιμών των εκπομπών ρύπων.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί η πρόοδος που συντελείται στο τομέα της τηλεματικής. Το μέλλον της αυτοκίνησης είναι απόλυτα συνδεδεμένο με τις εξελίξεις στο χώρο αυτό. Η συγκεκριμένη επιστήμη δημιουργήθηκε ως μία προσπάθεια συνδυασμού των τεχνολογικών επιτεύξεων της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών. Μέσω αυτής, οι αυτοκινητοβιομηχανίες αποβλέπουν στην εξέλιξη νέων προϊόντων σε τέτοιο βαθμό όπου το κόστος τους δεν θα είναι απαγορευτικό, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην επιτυχημένη εμπορική πορεία των νέων μοντέλων, τα οποία θα προσφέρουν υψηλό επίπεδο υπηρεσιών σε σχετικά χαμηλή τιμή. Χαρακτηριστικά παραδείγματα εφαρμογής της επιστήμης αυτής στο

αυτοκίνητο, αποτελεί η νέα τεχνολογία «Remote Diagnostics» , που επιτρέπει σε ειδικά κέντρα ελέγχου την εξ αποστάσεως ανίχνευση, αλλά και επιδιόρθωση της λειτουργίας των μηχανικών μερών του αυτοκινήτου (σύστημα πέδησης, κινητήρα), αλλά και τα προσφερόμενα επίπεδα παθητικής και ενεργειακής ασφάλειας<sup>25</sup>. Επίσης η ανάπτυξη του συστήματος πλοήγησης και γενικότερα η δυνατότητα σύνδεσης των οχημάτων με το Διαδίκτυο, μέσω της κατασκευής ειδικών πλατφόρμων διαβίβασης δεδομένων με τη βοήθεια δορυφορικών συνδέσεων, καθίσταται δυνατή χάρη στην εξέλιξη της τηλεματικής. Βάσει των προαναφερομένων στοιχείων, εύκολα διαπιστώνει κανείς ότι ο χώρος της αυτοκίνησης ετοιμάζεται να μπει σε μία νέα φάση όπου τα προϊόντα της δεν θα έχουν τίποτα κοινό με αυτά που γνωρίζουμε εμείς έως σήμερα.

### **1.7. Προστασία του περιβάλλοντος**

Παρά την τεράστια συμβολή του αυτοκινήτου στον τομέα της προόδου και της ποιοτικής αναβάθμισης της ζωής εκατομμυρίων ανθρώπων, έχει κατηγορηθεί ως ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες μόλυνσης της ατμόσφαιρας και καταστροφής του φυσικού περιβάλλοντος. Με γνώμονα την προστασία αυτού, η ευρωπαϊκή νομοθεσία ορίζει ολοένα και χαμηλότερα επιτρεπτά όρια εκπομπής ρύπων καυσαερίων για το σύνολο των κυκλοφορούντων οχημάτων. Από το 1993 με τον κανονισμό Euro 1, μέχρι και τον τελευταίο κανονισμό Euro 4, οι επιτρεπόμενες τιμές του μονοξειδίου του άνθρακα μειώθηκαν από 2,72 gr/km στα 1,00 gr/km για τους βενζινοκινητήρες. Μέσω των κανονισμών αυτών, οι οποίοι υιοθετούνται στο σύνολο τους από την ελληνική νομοθεσία, επηρεάζεται όμως και η ζήτηση των προϊόντων του κλάδου. Η ζήτηση των πετρελαιοκίνητων οχημάτων στην Ελλάδα βρίσκεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα, λόγω της απαγόρευσης κυκλοφορίας τέτοιου είδους οχημάτων στα τρία μεγάλα αστικά κέντρα. Από τις αρχές του έτους 2002 απαγορεύτηκε και στην Ελλάδα η χρήση της βενζίνης super, καθιστώντας αυτομάτως τα συμβατικά αυτοκίνητα μη ελκυστικά από τους υποψήφιους αγοραστές, λόγω της παλαιάς τεχνολογία τους χωρίς καταλύτη, με αποτέλεσμα η ζήτηση τους να παρουσιάζει πτωτική πορεία και η μεταπολιτική τους αξία να μειώνεται συνεχώς . Αντί για τη super τα διωλιστήρια παράγουν έναν νέο τύπο βενζίνης (αμόλυβδη με προσθήκη

---

<sup>25</sup> «Το μέλλον της τηλεματικής», Auto Τρίτη, Τεύχος 36, 3 Σεπτεμβρίου 2001, σελ. 60

καλίου) με την ονομασία LPR, ειδικά για τα αυτοκίνητα που έως τώρα εφοδιάζονταν με βενζίνη super.

Λόγω της σημασίας της προστασίας του περιβάλλοντος, έχει ξεκινήσει ένας αγώνας με στόχο την κατασκευή οχημάτων τα οποία θα χρησιμοποιούν καθαρότερα καύσιμα, ή ακόμα καλύτερα εναλλακτικές πηγές ενέργειας για την κίνησή τους. Οι αυτοκινητοβιομηχανίες στρέφονται σε κινητήρες που θα μπορούν να κινηθούν είτε με υγραέριο είτε με υδρογόνο είτε με ηλεκτρική ενέργεια. Παρά το γεγονός ότι θα χρειαστούν αρκετά χρόνια ακόμα μέχρι τα πρώτα αυτοκίνητα του είδους να βγουν στην παραγωγή, αλλά και να δημιουργηθούν τα κατάλληλα δίκτυα ανεφοδιασμού, η εικόνα της αγοράς των οχημάτων θα αλλάξει δραματικά στο μέλλον.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΑΕΡΟΝΑΥΠΗΓΙΚΗ

Η αεροναυτική βιομηχανία είναι ένας από τους πιο σύγχρονους κλάδους της βιομηχανίας κατασκευής μεταφορικών μέσων αλλά και ένας από τους πιο πολύπλοκους και απαιτητικούς κλάδους. Έχει σχεδόν περιορισμένη αγορά επειδή οι τιμές των αεροπλάνων είναι πολύ υψηλές. Ακόμη και οι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες αγοράζουν ελάχιστα αεροπλάνα ετησίως. Η κατασκευή ενός συγκεκριμένου τύπου δεν θεωρείται κέρδος. Κερδοφόρο είναι μόνο η κατασκευή μερικών τεμαχίων.

Η κατασκευή των αεροπλάνων απαιτεί ακριβές πρώτες ύλες, εξοπλισμό μεγάλης ακρίβειας, ανθρώπινο δυναμικό με υψηλή εξειδίκευση. Γι' αυτό μόνο ένας μικρός αριθμός κρατών δημιούργησαν μία βάση της αεροναυτικής βιομηχανίας (οι ΗΠΑ, η Ρωσία, η Μεγάλη Βρετανία, η Γαλλία, η Ιταλία). Για την καλύτερη κατανόηση αξίζει να σημειωθεί ότι για την κατασκευή ενός κιλού βάρους ενός επιβατικού αεροπλάνου ξοδεύονται πάνω από 1000\$ ενώ για την κατασκευή ενός κιλού βάρους ενός αυτοκινήτου ξοδεύονται μέχρι 20 \$.

Όσον αφορά τους κλάδους. Η αεροναυπηγητικής αποτελείται από (4) τέσσερις κλάδους και συγκεκριμένα:

1. την κατασκευή των αεροπλάνων,
2. των ελικοπτέρων, των πυραύλων,
3. διάφορων τύπων μηχανών καθώς και
4. αεροναυτικού εξοπλισμού.

Οι βασικοί παράγοντες που επηρεάζουν την εδαφική κατανομή είναι τα μεγάλα επιστημονικά κέντρα και οι περιοχές με υψηλό εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό. Μία ξεχωριστή θέση στην εδαφική κατανομή κατέχει το θέμα της κρατικής ασφάλειας.

Η βασική ιδιαιτερότητα αυτού του κλάδου είναι οι υψηλές απαιτήσεις όσον αφορά την ασφάλεια και την απόδοση. Γι' αυτό για την κατασκευή ενός αεροπλάνου απαιτείται ένα χρονοδιάγραμμα 5-7 ετών, ενώ για την πραγματοποίηση του αεροναυτικού εξοπλισμού χρειάζονται 10-12 χρόνια, γεγονός που απαιτεί μεγάλες χρηματικές επενδύσεις.

Στις αρχές του 20ού αιώνα έχουμε την εμφάνιση της αεροναυπηγικής. Η ιδέα όμως, να πετάξει στον αέρα ο άνθρωπος είναι πολύ παλιά. Σ' όλους τους αρχαίους πολιτισμούς (Κίνας, Ινδίας, Αιγύπτου) υπάρχουν εικόνες φτερωτών ανθρώπων. Όπως

πχ ο μύθος του Δαίδαλου και του γιου του Ίκαρο που πέταξαν με φτερά φτιαγμένα από το Δαίδαλο. Στο πέραςμα της ιστορίας θα σηναντήσουμε τα αδέρφα Ράιτ κατάφεραν να κατασκευάσουν αεροπλάνο που να επιτυγχάνει σταθερή πτήση και μάλιστα με επιβάτη. Διαβλέποντας, όμως, τη στρατηγική του σημασία, πολλές κυβερνήσεις ανέπτυξαν το αεροπλάνο κυρίως για στρατιωτική χρήση. Τα αεροπλάνα χρησιμοποιήθηκαν πρώτη φορά σε πολεμικές επιχειρήσεις κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου και είχαν φτάσει σε σημαντικό βαθμό εξέλιξης (η μέγιστη ταχύτητα είχε ανέβει στα 275 χλμ την ώρα, η απόσταση στα 2290 χλμ., το ύψος στα 10093μ.). Στο τέλος του πολέμου κάθε πρώην εμπόλεμο κράτος είχε στη διάθεσή του ένα σημαντικό αριθμό πιλότων και τεχνικών. Ταυτόχρονα η αποδέσμευση μεγάλου αριθμού στρατιωτικών αεροδρομίων και η πώληση αεροπλάνων σε χαμηλές τιμές από πολλά κράτη (ΗΠΑ, Γερμανία, Μεγάλη Βρετανία) δημιούργησαν σε μερικούς την ιδέα της οργάνωσης πολιτικών αεροπορικών δρομολογίων. Ίσως η πρώτη υπηρεσία αεροπορικής σύνδεσης εμφανίστηκε στη Γερμανία, όπου ήδη στους πρώτους μήνες του 1919 ιδρύθηκε η Deutsche Luftreederei, για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ Βερολίνου, Λειψίας και Βαϊμάρης, ενώ στην Ολλανδία ο πολυμήχανος Φόκερ ίδρυσε μία αεροναυτική επιχείρηση που κατασκεύασε εξαιρετικά επιτυχημένα μοντέλα. Το 1919 συγκροτήθηκε η Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), μία αεροπορική εταιρία που υπάρχει μέχρι σήμερα.

Ο κλάδος της πολιτικής αεροπορίας γνώριζε μία ραγδαία ανάπτυξη στο δεύτερο μισό του 20ού αι. Σήμερα στον κόσμο κατασκευάζονται ετησίως 1000 επιβατικά αεροπλάνα και 600 - 1200 ελικόπτερα (στην πλειοψηφία τους στρατιωτικά) και πολύ περισσότερο μικρότερα αεροπλάνα (αθλητικά, για την εκπαίδευση, ειδικά, κ.τ.λ.) Το κόστος ενός επιβατικού αεροπλάνου κυμαίνεται ανάμεσα στα 180-200 εκατομμύρια \$, ενώ το κόστος ενός ελαφρού αεροπλάνου κυμαίνεται ανάμεσα στα 20-80 εκατομμύρια \$<sup>26</sup>.

Η κατασκευή των μεγάλων διαστάσεων αεροπλάνων γίνεται στα πλαίσια της διεθνούς συνεργασίας και συνένωσης περισσότερων κατασκευαστών, με την προμήθευση των υποσυνόλων. Έτσι η Μεγάλη Βρετανία έχει εξειδικευτεί στην κατασκευή των μηχανών, συμπεριλαμβανομένων και των μηχανών αντιδραστήρων, οι οποίοι εξάγονται σε διάφορα κράτη. Η Νότια Αφρική σε συνεργασία με το Ισραήλ

---

<sup>26</sup> Η.Β., Хорев В.С., *Экономическая и социальная география мира (общий обзор)* – Москва, 2000, p. 372



κατασκευάζει ελικόπτερα. Το Airbus A -300 συναρμολογείται στη Γαλλία (Toulouse) αλλά χρησιμοποιούνται υποσύνολα που κατασκευάζονται στη Γερμανία, την Ισπανία, τη Μεγάλη Βρετανία και άλλα κράτη.

Η περίπλοκη τεχνολογική διαδικασία και το υψηλό κόστος καθορίζουν τον υψηλό βαθμό του μονοπωλίου της αεροναυτικής βιομηχανίας. Κυρίαρχες εταιρίες είναι η Airbus (Ευρώπη) και η Boeing (ΗΠΑ). Λαμβάνοντας υπόψιν το υψηλό κατασκευαστικό κόστος, τη γρήγορη ηθική φθορά των αεροναυτικών εξοπλισμών, τη μεγάλη χρονική διάρκεια ανάμεσα στο σχεδιασμό και το λανσάρισμα στην αγορά, πραγματοποιούνται όλο και περισσότερα συνεργασιακά προγράμματα ανάμεσα στους κατασκευαστές. Άρα αναπόφευκτα δημιουργούνται ορισμένα προβλήματα.

Στην ανάπτυξη της αεροναυτικής η προσοχή στρέφεται προς την επίλυση των εξής προβλημάτων:

- η αύξηση των επιβατικών μεταγωγικών δυνατοτήτων βάσει της κατασκευής μεγάλων αεροπλάνων, με δυνατότητα μεταφοράς 600-700 επιβατών·
- η ελάττωση του θορύβου (αρχίζοντας με το 1994, λειτουργούν κανονισμοί που περιορίζουν το επίπεδο του θορύβου του αεροπλάνου)·
- η αύξηση της τεχνικής ασφάλειας και της άνεσης της μεταφοράς των επιβατών.

## **2.1. Εταιρείες – Ιστορική αναδρομή**

### **Εταιρείες κατασκευής αεροσκαφών**

Ο ευρωπαϊκός οργανισμός **EADS** (European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.) είναι μία δημόσια ευρωπαϊκή εταιρία, οργανωμένη σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ολλανδίας. Η εταιρία αυτή επιχειρεί παντού στον κόσμο σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους όπου δραστηριοποιείται. Αυτό το κονσόρτσιουμ δημιουργήθηκε στις 10 Ιουλίου 2000 με την ενοποίηση των εταιριών DaimlerChrysler Aerospace AG (DASA) της Γερμανίας, Aérospatiale-Matra της Γαλλίας και Construcciones Aeronáuticas SA (CASA) της Ισπανίας, με απεριόριστη διάρκεια και σχετίζεται με την αεροναυτική, τη στρατιωτική, τη διαστημοπλοιακή βιομηχανία καθώς και με τις επικοινωνίες.

Το κεφάλαιο της εταιρίας είναι μοιρασμένο σε 815.931.524 μετοχές ονομαστικής αξίας ενός ευρώ. Αυτές τις μετοχές κατέχουν η Daimler Chrysler AG, η SEPI (γαλλική κρατική εταιρία), Lagardere SCA, το ισπανικό κράτος, SOGEPa, Vneshtorgbank από τη Ρωσία. Αποτελείται από δύο εργοστάσια που ασχολούνται με τη συναρμολόγηση των εμπορικών αεροπλάνων, πολιτικών ελικοπτέρων, εμπορικών διαστημικών οχημάτων, στρατιωτικών σκαφών, κ.τ.λ.

Τα έσοδα ανέρχονται σε 39, 4 δισεκατομμύρια το 2006<sup>27</sup>, με αποτέλεσμα να κατέχει την πρώτη θέση στην Ευρώπη στον αεροδιαστημικό και στρατιωτικό τομέα και δεύτερη θέση παγκοσμίως. Το 2006 το 75% από το σύνολο των εσόδων αντιστοιχούσε στον πολιτικό τομέα και το 25 % στο στρατιωτικό. Παρόλ' αυτά το έτος 2006 θεωρήθηκε δύσκολη χρονιά και συγκεκριμένα εξαιτίας των δυσκολιών για την κατασκευή του A380, του μεγαλύτερου διώροφου αεροπλάνου όλων των εποχών. Το αεροπλάνο A380 δόθηκε στην αγορά τον Οκτώβριο του 2007, όμως αυτή η καθυστέρηση θα έχει αρνητικές επιπτώσεις για τα επόμενα χρόνια. Επίσης η ενίσχυση του ευρώ χειροτέρεψε την κατάσταση στην ευρωπαϊκή αγορά σε σχέση με την βασική ανταγωνίστρια εταιρία, τη Boeing. Συνεπώς η διοίκηση του οργανισμού αποφάσισε να δραστηριοποιηθεί το πρόγραμμα Power 8 για την εταιρία Airbus, πρόγραμμα που έχει ως στόχο την περικοπή των εξόδων, την εξοικονόμηση των χρηματικών πόρων και τον σχεδιασμό και κατασκευή των νέων προϊόντων όσο δυνατόν γρηγορότερο. Αρχίζοντας με το 2010 αυτό το πρόγραμμα θα επιφέρει 2 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, το σύνολο αυτού της περιόδου θα αγγίξει το ποσό των 5 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Παραβλέποντας τις καθυστερήσεις του αεροπλάνου A380 οι οικονομικές θέσεις του οργανισμού είναι ακόμη πολύ γερές χάριν των άλλων δραστηριοτήτων όπως η κατασκευή των ελικοπτέρων καθώς και του στρατιωτικού και διαστημοπλοϊκού τομέα του οργανισμού. Οι παραγγελίες του τέλους του 2006 αξίας 209, 9 δισεκατομμύρια ευρώ, στον πολιτικό τομέα και 52, 9 δισεκατομμύρια στον στρατιωτικό τομέα μιλάνε από μόνες τους. Το 2006 το τμήμα των εμπορικών αεροπλάνων ανέλαβε παραγγελίες για 1874 αεροπλάνα με πάνω από 100 θέσεις. (Το 2005 η ζήτηση ήταν 2140 νέα αεροπλάνα.) Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο οργανισμό της πολιτικής αεροπορίας ο αριθμός των επιβατών αυξάνεται κάθε χρόνο με 5 %. Το

---

<sup>27</sup> World Wide Web. europe.eu.int/europedirect

2006 επίσης 47 πελάτες παρήγγειλλαν 673 αεροπλάνα, ανάμεσα τους 150 για την εταιρία China Aviation Supplies Import and Export Group Corporation.

Το 2005 η εταιρία Airbus παρέδωσε 378 αεροπλάνα ενώ το 2006 ο αριθμός των αεροπλάνων αυξήθηκε στα 434. Στο τέλος του 2006 ο οργανισμός EADS αγόρασε 20 % των μετοχών του BAE Systems με 2, 75 δισεκατομμύρια ευρώ και έγινε ο μοναδικός κάτοχος της εταιρίας Airbus.

Το 2006 η εταιρία Eurocopter ενδυνάμωσε τις θέσεις της με την κατασκευή 381 ελικοπτέρων για τον πολιτικό και στρατιωτικό τομέα εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα και άλλες 615 νέες παραγγελίες που μπορούν να θεωρηθούν αριθμός ρεκόρ. Το 2006 με την υπογραφή ενός συμβολαίου με την αμερικανική κυβέρνηση για την αγορά του ελικοπτέρου UH-145 η Eurocopter κέρδισε 11 δισεκατομμύρια ευρώ.

Το τμήμα το οποίο ασχολείται με τα μεταγωγικά στρατιωτικά αεροπλάνα συγκέντρωσε την προσοχή του πάνω σε δύο προγράμματα. Το πρώτο, A330 Multi Role Tanker Transport, για τον εφοδιασμό των σκαφών στον αέρα· το πρώτο αεροπλάνο πρέπει να παραδοθεί το 2009. Το δεύτερο πρόγραμμα αφορά την κατασκευή 19 μεσαίου μεγέθους αεροπλάνων συν άλλων 12 αεροπλάνων C-295 για το συνοριακό έλεγχο, παραγγελία της Πορτογαλίας.

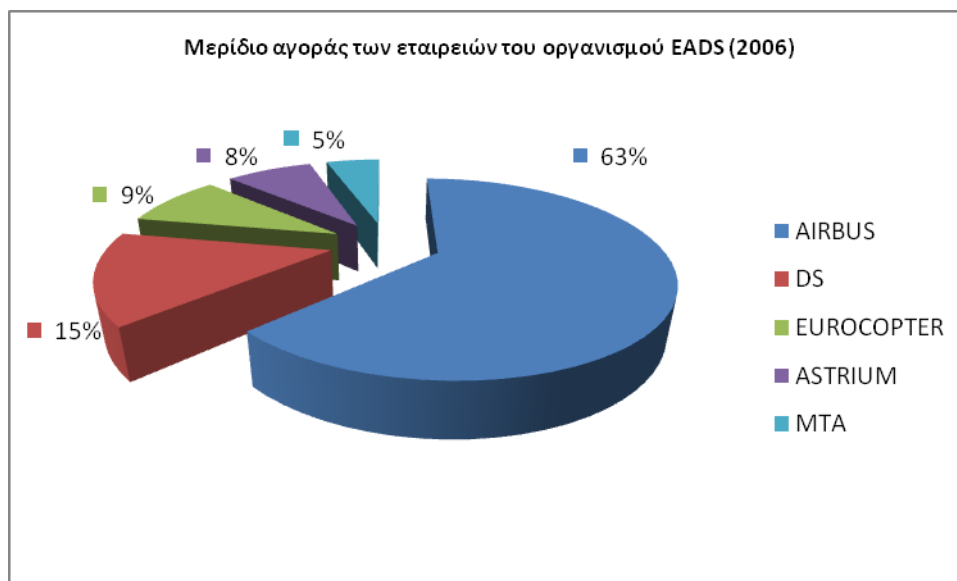
Το 2006 το αμυντικό τμήμα συνέχισε να καλυτερεύει την οικονομική κατάσταση του οργανισμού. Η πλειοψηφία των προγραμμάτων, όπως το Eurofighter, MBDA's Storm Shadow, Brinstone, Taurus, MICA και Aster πέρασαν από το σχεδιασμό στην παραγωγή.

Επίσης και για την Astrium το 2006 ήταν μία καλή χρονιά ως αποτέλεσμα των αλλαγών των τελευταίων 5 χρόνων. Το μεγαλύτερο επίτευγμα ήταν η δυνατότητα εκμετάλλευσης της πλατφόρμας για την Aeriane 5.

Η εταιρία EADS χωρίζεται σε πέντε μεγάλες εταιρίες:

1. Airbus
2. MTA (Military Transport Aircraft)
3. Eurocopter
4. DS (Defence & Security)
5. Astrium

**Εικόνα 1: Μερίδιο αγοράς των εταιρειών του οργανισμού EADS το 2006**



Πηγή: Eurostat

#### **A) Η εταιρία Airbus**

Η Airbus S.A.S. είναι ευρωπαϊκή βιομηχανία κατασκευής αεροσκαφών. Έδρα της εταιρίας είναι η Τουλούζη, ενώ επίσης εγκαταστάσεις βρίσκονται στο Αμβούργο. Είναι θυγατρική της EADS και απασχολεί 55.000 υπαλλήλους. Ο μεγαλύτερος ανταγωνιστής της Airbus είναι η Boeing.

Η *Airbus Industrie* αρχικά ήταν συνεργασία διάφορων ανεξαρτήτων Ευρωπαϊκών εταιριών, με σκοπό την κατασκευή μεγάλων αεροσκαφών. Το πρώτο προϊόν της Airbus ήταν το A300 που παρουσιάστηκε το 1972. Το 2000 αποφασίστηκε να ενοποιηθεί σε μια νέα εταιρία με το όνομα EADS και την Airbus ως θυγατρική της. Η Βρετανική *British Aerospace* όμως έμεινε ανεξάρτητη. Το 2001 για πρώτη φορά έλαβε περισσότερες παραγγελίες από την Boeing.

Σήμερα, η εταιρία είναι ένας από τους κυρίαρχους κατασκευαστές αεροπλάνων πάνω από 100 θέσεων. Από το 1972, όταν δημιουργήθηκε, μέχρι το τέλος του 2006, η Airbus παρέλαβε 7097 παραγγελίες από περίπου 250 πελάτες απ' όλο τον κόσμο. Η αγορά αυτού του τομέα αυξάνεται ετησίως, αρχίζοντας το 1990 με 15 % και αγγίζοντας το 2006 το 52 %. Συγκεκριμένα οι παραγγελίες στο τέλος του 2006 ήταν 2533 αεροπλάνα, δηλαδή το 79,9 % από το σύνολο των αεροπλάνων του 2006. Τα έσοδα της εταιρίας Airbus για το έτος 2006 ήταν 25, 2 δισεκατομμύρια Ευρώ, δηλαδή το 63, 9 % των εσόδων του EADS. Το 2006 η Airbus έλαβε μόλις 824

παραγγελίες, σε σχέση με 1111 παραγγελίες το 2005. Να υπενθυμίσουμε επίσης ότι τον Οκτώβριο του 2006 η EADS έγινε ο μοναδικός κάτοχος της Airbus, αγοράζοντας το 20 % των μετοχών των BAE Systems. Οι πωλήσεις της Airbus καταγράφονται σ' όλο τον κόσμο, όμως συνολικά υπάρχουν παραγγελίες από 15 αεροπορικές εταιρίες για 192 A380, τα πιο πολλά από Emirates, Qantas, Singapore Airlines, Luftansa, Air France και British Airways. Μεγάλο ενδιαφέρον έχει εκδηλωθεί και από τις αεροπορικές εταιρίες της Ινδίας και της Κίνας.

Ταυτόχρονα η Airbus προσανατολίζεται και προς τις low-cost αεροπορικές εταιρίες. Το 2006 έλαβε 221 παραγγελίες από αυτές τις εταιρίες.

**Πίνακας 1: Αεροπλάνα της εταιρία Airbus**

<b>Τύπος</b>	<b>Έτος κατασκευής</b>	<b>Θέσεις</b>	<b>Απόσταση</b>
<b>A318</b>	2003	107	6000
<b>A319</b>	1996	124	6800
<b>A320</b>	1988	150	5700
<b>A321</b>	1994	185	5600
<b>A300-600F</b>	1994	207	4850
<b>A330-200</b>	1998	253	12500
<b>A330-300</b>	1994	295	10500
<b>A340-500</b>	2002	313	16700
<b>A340-600</b>	2002	380	14600
<b>A350-800</b>	2014	270	15750
<b>A350-900</b>	2013	314	15600

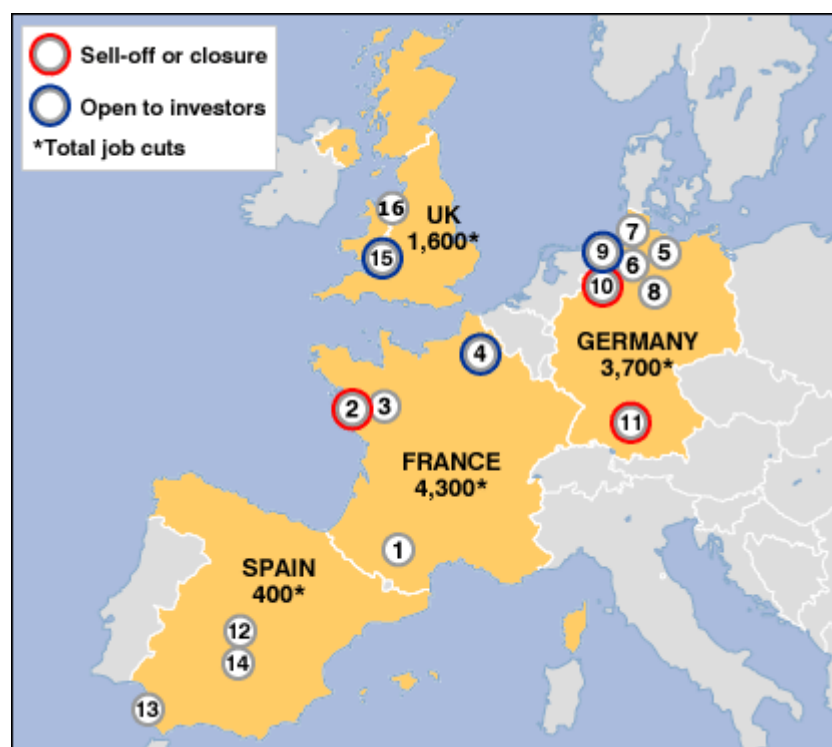
*Πηγή:* Eurostat

**Πίνακας 2: Η λίστα με τους πιο δυνατούς πελάτες της Airbus**

Αεροπορική Εταιρία	Αριθμ. αεροπλάνων
CASC	150
Sky bus	65
EasyJet	52
Indian Airlines	43
Lufthansa	42
Air Asia	40
TAM	37
CIT	34
Singapore Airlines	28
Aer Cap	20

Πηγή: Eurostat

**Χάρτης 1: Εργοστάσια της Airbus στην Ευρώπη**



Πηγές: Liberation, Γαλλικό ΑΠΕ, BBC

Το 2007 Airbus πραγματοποίησε 453 παραδόσεις, 19 δηλαδή περισσότερες, συγκριτικά με το 2006. Οι παραδόσεις περιελάμβαναν 367 αεροσκάφη A320 Family, 6 A300 Freighters, 79 A330/A340 και το περίφημο φιλικό προς το περιβάλλον αεροσκάφος A380, που παραδόθηκε στην εταιρία Singapore Airlines.

Κατά τη διάρκεια του 2007 η Airbus δέχθηκε 1.341 παραγγελίες, συνολικής αξίας 157,1 δισ. δολαρίων με τιμές καταλόγου. Οι παραγγελίες είναι για 913 αεροσκάφη A320-Family, 405 A330/A340/A350 και 23 A380.

Ο πρόεδρος και CEO της Airbus, κ. Tom Enders σχολίασε «Το 2007 ήταν μια χρονιά προκλήσεων για την Airbus, που ολοκληρώθηκε όμως με επιτυχία. "Καταφέραμε να αντιμετωπίσουμε τις προκλήσεις της βιομηχανίας, να παραδώσουμε εγκαίρως το πρώτο A380, αλλά και να εφαρμόσουμε επιτυχώς το ανταποδοτικό πρόγραμμα Airbus Power 8. Το 2008 θα είναι εξίσου προκλητικό, αλλά είμαι σίγουρος πως με την αφοσίωση των ανθρώπων μας και των συνεργατών θα τα καταφέρουμε"<sup>28</sup>.

Σημειώνεται πως οι παραδόσεις αεροσκαφών της Airbus το 2008 αναμένεται να ξεπεράσουν τις 470<sup>29</sup>.

## **B) Η εταιρία MTA**

Η στρατιωτική εταιρία MTA είχε συγκεντρωθεί πάνω στα δύο προγράμματα. Το πρώτο A330 Multi Role Tanker Transport, για τον ανεφοδιασμό των αεροπλάνων στον αέρα. Το πρώτο αεροπλάνο έχει σχεδιαστεί να παραδοθεί το 2009. Το δεύτερο πρόγραμμα αφορά την κατασκευή 19 αεροπλάνων μεσαίου μεγέθους καθώς και 12 αεροπλάνα για το συνοριακό έλεγχο, παραγγελία της Πορτογαλίας. Το 2006 η MTA κέρδισε από τις πωλήσεις 2,2 δισεκατομμύρια ευρώ, ποσό που ισοδυναμεί με το 5,6 % των εσόδων του EADS.

## **Γ) Η Eurocopter**

Μέσω της Eurocopter ο οργανισμός EADS είναι ένας από τους παγκόσμιους ηγέτες στην αγορά των ελικοπτέρων. Σήμερα η Eurocopter παράγει τη μεγαλύτερη και την πιο εξελιγμένη γκάμα των πολιτικών και στρατιωτικών ελικοπτέρων. Το 2006 ο οργανισμός EADS διατήρησε την ηγετική του θέση στον τομέα της κατασκευής

---

<sup>28</sup> World Wide Web. europe.eu.int/europedirect

<sup>29</sup> World Wide Web. europe.eu.int/europedirect

των πολιτικών ελικοπτέρων κατασκευάζοντας πάνω από το 50 % της παγκόσμιας παραγωγής των πολιτικών ελικοπτέρων.

Για το σύνολο του έτους 2006 τα καθαρά κέρδη της Eurocopter ανήλθαν στα 3,8 δισεκατομμύρια ευρώ δηλαδή 9,6 % από το σύνολο των εσόδων του EADS. Να επισημάνουμε ότι το 2006 οι συνολικές πωλήσεις των ελικοπτέρων στον κόσμο είχαν τζίρο 8.6 δισεκατομμύρια ευρώ. Σύμφωνα με τα προγνωστικά των εταιριών The Teal Group, Honeywell και Rolls Royce, βάσει των αναπτυξιακών προγραμμάτων των ΗΠΑ, για την περίοδο 2006-2015 θα κατασκευαστούν 5200-5800 πολιτικά ελικόπτερα και 5500-6000 στρατιωτικά.

Η ζήτηση για τα στρατιωτικά ελικόπτερα είναι ο βασικός μοχλός ανάπτυξης της τεχνικής της κατασκευής των ελικοπτέρων, που συγκαταλέγονται ανάμεσα στα σημαντικότερα όπλα κάθε στρατιωτικής αεροπορίας. Το 2006 το 52 % της παγκόσμιας παραγωγής ελικοπτέρων ήταν στρατιωτικά. Ανάμεσα στους αγοραστές ήταν η Αυστραλία, η Βραζιλία και η Μεγάλη Βρετανία.

Σήμερα η Eurocopter δραστηριοποιείται στο σχεδιασμό, πραγματοποίηση και πιστοποίηση στρατιωτικών και πολιτικών ελικοπτέρων και τηλεκατευθυνόμενων συστημάτων. Στις εγκαταστάσεις της έχουν κατασκευαστεί μερικά από τα πιο εξελιγμένα πολιτικά ελικόπτερα όπως το μονοκινητήριο EC 120, το EC 135 (δικινητήριο), και τα EC 145, EC 155, EC 225.

#### **Δ) Η εταιρία DS**

Η εταιρία DS είναι τμήμα του EADS το οποίο συσχετίζεται με θέματα άμυνας και ασφάλειας, που συμπεριλαμβάνει μαχητικά αεροπλάνα, στρατιωτικό ηλεκτρονικό εξοπλισμό, στρατιωτικές επικοινωνίες, ασφάλεια θαλάμων. Το 2006 το τμήμα DS έφερε έσοδα αξίας 5,9 δισεκατομμύρια ευρώ, που ισοδυναμεί με το 14,9 % από τα έσοδα του EADS.

#### **Ε) Η εταιρία Astrium**

Η εταιρία Astrium είναι η τρίτη εταιρία στον κόσμο, ύστερα από τις εταιρίες Boeing και Lockheed Martin, οι οποίες παράγουν διαστημόπλοια και διαστημικό εξοπλισμό. Για το σύνολο του έτους 2006 τα καθαρά κέρδη της Astrium έφτασαν στα 3,2 δισεκατομμύρια ευρώ, δηλαδή 8,1 % από τα συνολικά έσοδα του EADS.

Η εταιρία Astrium χωρίζεται σε τρία τμήματα: το Astrium Satellites, το Astrium Space Transportation και το Astrium Services.



Υπάρχουν πολλοί τύποι τεχνητών δορυφόρων που έχουν εκτοξευτεί στο διάστημα και συγκεκριμένα :

- οι τηλεπικοινωνιακοί δορυφόροι στέλνουν ραδιοηλεκτρονικά σήματα από το ένα άκρο της Γης στο άλλο·
- οι δορυφόροι επισκόπησης της Γης παρακολουθούν τη βλάστηση, τη μόλυνση της ατμόσφαιρας και των υδάτων, της πληθυσμιακές αλλαγές καθώς και τα γεωλογικά στοιχεία, όπως τα κοιτάσματα ορυκτών·
- οι μετεωρολογικοί δορυφόροι παρατηρούν τις βροχές, τις καταιγίδες και τα σύννεφα και μετρούν τη θερμοκρασία του εδάφους και της θάλασσας·
- οι κατασκοπευτικοί δορυφόροι παρακολουθούν στρατιωτικούς στόχους από πολύ μικρό ύψος και στέλνουν λεπτομερείς φωτογραφίες πίσω στους επίγειους σταθμούς.

Στις 4 Οκτωβρίου του 1957 η πρώην Σοβιετική Ένωση εκτόξευσε το *Σπούτνικ 1*, τον πρώτο τεχνητό δορυφόρο στον κόσμο. Το *Σπούτνικ 1*, μετέφερε ένα ραδιοπομπό, που έστειλε σήματα πίσω στη Γη, μέχρι που ο δορυφόρος κάηκε, μετά από 92 ημέρες, μπαίνοντας στην ατμόσφαιρα.

Το 1965 εκτοξεύθηκε ο πρώτος γεωστατικός τηλεπικοινωνιακός δορυφόρος “Early Bird” που είχε την ίδια ταχύτητα με την οποία περιστρέφεται η Γη μας και γι’ αυτό παρέμενε διαρκώς πάνω από το ίδιο σημείο της γήινης επιφάνειας. Η λειτουργία του επέτρεπε για τέσσερα χρόνια τη συνεχή τηλεπικοινωνιακή επαφή Ευρώπης και Βόρειας Αμερικής. Το ίδιο έτος άρχισε να λειτουργεί επίσης και ο πρώτος δορυφόρος του διεθνούς δορυφορικού συστήματος τηλεπικοινωνιών “Intelsat”. Σήμερα αυτό το διεθνές δίκτυο περιλαμβάνει εκατοντάδες επίγειους σταθμούς μετάδοσης και λήψης των δορυφορικών σημάτων σχεδόν σε όλες τις χώρες του κόσμου με δυνατότητα χιλιάδων ταυτόχρονων τηλεφωνικών συνδέσεων και δεκάδων τηλεοπτικών προγραμμάτων. Από το 1976 καθιερώθηκε και ένα εκτεταμένο σύστημα παγκόσμιας τηλεναυτιλίας με τη βοήθεια των δορυφόρων GPS, που έχουν τη δυνατότητα με απλές, πάμφθηνες συσκευές να εντοπίσουν και να καθοδηγήσουν αεροπλάνα, πλοία και αυτοκίνητα σ’ οποιοδήποτε σημείο της Γης.

## **Z) Το τμήμα στρατιωτικών μεταφορών (MTA Division)**

Αυτό το τμήμα ασχολείται με το σχεδιασμό, την κατασκευή και τις πωλήσεις των μεσαίων και μικρών στρατιωτικών μεταγωγών. Συγκεκριμένα, είναι υπεύθυνο

για την υλοποίηση του προγράμματος A400M, για την ευρωπαϊκή στρατιωτική βαριά αεροπορική τεχνική. Παράλληλα αυτό το τμήμα ασχολείται με την κατασκευή και πώληση των αεροσκαφών με ειδική αποστολή. Επίσης το MTA σχεδιάζει και κατασκευάζει αεροδυναμικό εξοπλισμό.

Το 2006 τα έσοδα του MTA Division άγγιξαν τα 2, 2 δισεκατομμύρια ευρώ που ισοδυναμούν με το 5,6 % των γενικών εσόδων του EADS

Οι κυβερνήσεις και οι πολυεθνικοί οργανισμοί θεωρούν το MTA Division ως ο βασικότερος μεταγωγέας στην αγορά της στρατιωτικής εναέριας μεταφοράς.

Αυτή η αγορά κατανομείται σε τρία τμήματα:

- Μικρή εναέρια μεταφορά (με φορτίο μέχρι 4 τόνους)
- Μεσαία εναέρια μεταφορά (φορτίο 4-14 τόνους)
- Μεγάλη εναέρια μεταφορά (πάνω από 15 τόνους).

Αξίζει να επισημανθεί ότι σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, στα επόμενα χρόνια η στρατιωτική αγορά θα επιφέρει κέρδη 50 δισεκατομμύρια \$.

Τέλος, είναι σημαντικό να τονίσουμε επίσης ότι το τμήμα DS (Defence & Security) ιδρύθηκε το 2003 για να εξυπηρετήσει τα βασικά τμήματα του οργανισμού EADS που αφορούν την άμυνα και την ασφάλεια. Το τμήμα αυτό δημιουργήθηκε ύστερα από τη συγχώνευση των τμημάτων Defence & Communication System (DCS), Defence Electronics (DE) και Military Air System (MAS). Για το σύνολο του έτους 2006 τα καθαρά κέρδη του DS έφτασαν στα 5, 9 δισεκατομμύρια ευρώ, δηλαδή 14,9 % από τα συνολικά έσοδα του EADS.

## **2.2. Απασχόληση**

Είναι σημαντικό να επισημαίνουμε ότι ο ευρωπαϊκός κολοσσός Airbus είναι δύσκολο να επιστρέψει πλέον σε χρηματοοικονομική ευρωστία και σίγουρα δεν μπορεί να συντομεύσει το δρόμο που θα την οδηγήσει στην ανάκαμψη. Το μεγαλύτερο τμήμα της EADS πλήττεται από δαπανηρές καθυστερήσεις στην κατασκευή του σουμπερτζάμπο A380, τις αυξημένες επενδυτικές ανάγκες για το προγραμματισμένο μοντέλο του A350, που φθάνουν τα 11,6 δισ. ευρώ, και το εξασθενημένο δολάριο.

Οι απολύσεις και το κλείσιμο εργοστασίων μπορούν να διαδραματίσουν πολύ μικρό ρόλο στην προσπάθεια αναδιάρθρωσης, λόγω των περιορισμών που επιβάλει η ευρωπαϊκή εργασιακή νομοθεσία, η οποία καθιστά τις απολύσεις δαπανηρές, αλλά και επειδή η Airbus τείνει να αυξήσει την παραγωγική αλυσίδα της στα υψηλότερα

επίπεδα όλων των εποχών και δημιουργεί νέα μοντέλα. Συγκεκριμένα, ξεκίνησε νπερικοπές 10.000 θέσεις εργασίας από το 2007, στο πλαίσιο του προγράμματος αναδιάρθρωσης "Power 8". Επίσης, η ευρωπαϊκή αεροναυπηγική θα πουλήσει ή θα παραχωρήσει έξι από τις παραγωγικές μονάδες της στην Ευρώπη.

Τέλος, το εργοστάσιο στη Μεόλτ στη Γαλλία, το εργοστάσιο στο Νόρντενχαμ στη Γερμανία και το Φίλτον στη Βρετανία θα παραχωρηθούν σε επενδυτικούς ομίλους καθώς και τρεις μονάδες παραγωγής της Γαλλίας και της Γερμανίας. Οι θέσεις εργασίας που χάνονται μέσα στα επόμενα 4 χρόνια είναι:

Γαλλία:4.300

Γερμανία:3.700

Βρετανία:1.600

Ισπανία: 600<sup>30</sup>

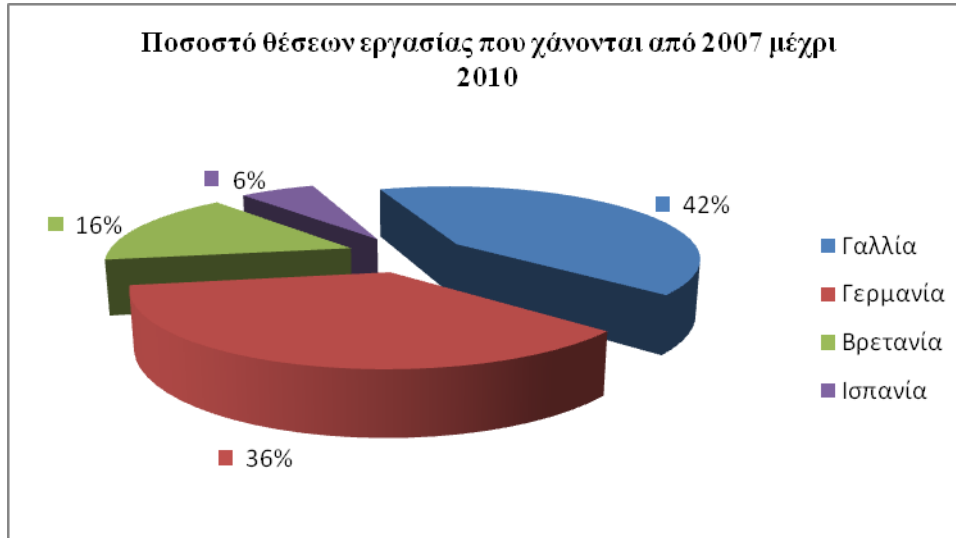
**Πίνακας 3: Θέσεις εργασίας που χάνονται από 2007 μέχρι 2010**

<b>Χώρα</b>	<b>Θέσεις εργασίας</b>
<b>Γαλλία</b>	4.300
<b>Γερμανία</b>	3.700
<b>Βρετανία</b>	1.600
<b>Ισπανία</b>	600

*Πηγή:* Travel Daily News 4 Μαΐου 2007

<sup>30</sup> Travel Daily News – 4 Μαΐου 2007

**Εικόνα 2**



Πηγή: Πίνακας 3

Η τακτική της Airbus όσον αφορά τη μείωση του αριθμού των εργοστασίων της είναι αντίστοιχη με αυτή της Boeing από το 2001. Τα εργοστάσια αυτά, τα οποία διαφοροποιήθηκαν από τον υπόλοιπο όμιλο, προμηθεύουν τώρα τη Boeing και ανταγωνιστές της και απασχολούν περισσότερο προσωπικό απ' ό,τι στο παρελθόν. Αξιωματούχοι ωστόσο της Airbus ουδέποτε υπαινίχθηκαν τους τελευταίους μήνες ότι θέλουν να ακολουθήσουν παρόμοιο μοντέλο. Η μείωση του αριθμού των εργοστασίων αποτελεί μόνο μία πτυχή του προγράμματος αναδιάρθρωσης. Λιγότερο αμφιλεγόμενες αλλά εξίσου σημαντικές πτυχές είναι η αναδιοργάνωση του τρόπου σχεδιασμού και κατασκευής αεροσκαφών της, η αγορά ανταλλακτικών τμημάτων και η διαχείριση του ρευστού της. Το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης προβλέπει μεταξύ άλλων ενίσχυση των λειτουργικών κερδών της κατά 2,1 δισ. ευρώ ετησίως από το 2010 και αύξηση της εισροής ρευστού κατά 5 δισ. ευρώ από σήμερα έως το 2010.

Κορυφαίοι μάνατζερ της EADS έχουν δηλώσει ότι τα πάντα είναι «ανοικτά» στο τραπέζι αναδιάρθρωσης της Airbus και τίποτε δεν θα αποτελέσει «ταμπού» - ακόμη και το περίπλοκο σύστημα παραγωγής της Airbus που διατηρεί μία «λεπτή» ισορροπία στη διανομή των θέσεων εργασίας στην Ευρώπη. Η Airbus αναμένεται επίσης να ανακοινώσει τον τρόπο και το μέρος

συναρμολόγησης του προγραμματισμένου νέου μοντέλου A350. Σήμερα, η Airbus συναρμολογεί τα αεροσκάφη της τόσο στην Τουλούζη όσο και στο Αμβούργο.

Από την άλλη πλευρά όμως η επένδυσή των 6 δισεκατομμυρίων ευρώ της easyJet το 2007, σε συνδυασμό με τις συμφωνίες συντήρησης που έχει κάνει έχει δημιουργήσει χιλιάδες θέσεις εργασίας στην Ευρώπη:

- Γαλλία, όπου η Airbus απασχολεί 17.600 άτομα σε επτά περιοχές κατασκευής και γραμμές συνελεύσεων και εκεί είναι η έδρα της επιχείρησης. Επίσης εκεί γίνεται η μύτη, η άτρακτος, οι πυλώνες μηχανών και τα ατρακτίδια του κινητήρα για τα A319 της easyJet. Τα κεντρικά γραφεία της CFM στο κοντινό Παρίσι, είναι ο αποκλειστικός προμηθευτής μηχανών για όλες τις μηχανές των αεροσκαφών.
- Γερμανία όπου η Airbus απασχολεί 20.800 άτομα σε επτά κατασκευαστικές περιοχές και αλυσίδες συναρμολόγησης. Το A319 κατασκευάζεται στο Αμβούργο.
- Ηνωμένο Βασίλειο, όπου η Airbus απασχολεί άμεσα ή έμμεσα 10.000 άτομα και είναι το σπίτι για την παραγωγή των φτερών των A319 της easyJet. Τα φτερά, η ολοκλήρωση του συστήματος προσγείωσης και τα συστήματα καυσίμων σχεδιάζονται στις εγκαταστάσεις Airbus στο Φίλτον, κοντά στο Μπρίστολ και Μπράουτον στη βόρεια Ουαλία.
- Ισπανία όπου η Airbus απασχολεί 3.100 άτομα σε τρεις περιοχές και εκεί κατασκευάζονται οι ουρές των A319 της easyJet.
- Ελβετία όπου βρίσκονται τα κεντρικά γραφεία της SR Technics, η οποία αναλαμβάνει τη συντήρηση για τα αεροσκάφη της easyJet.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονιστεί ότι η Ασία δεν μένει πίσω. Έτσι η Κίνα ανακοίνωσε στις αρχές του 2008 τη δημιουργία μίας κρατικής αεροναυπηγικής εταιρείας η οποία φιλοδοξεί να αποτελέσει το αντίπαλο δέος απέναντι στις Boeing και Airbus, η οποίες κυριαρχούν στη διεθνή αγορά κατασκευής μεγάλων αεροσκαφών. Η δημιουργία της Commercial Aircraft Corporation of China (CAC) αποτελεί ένα σημαντικό βήμα στην προσπάθεια του Πεκίνου να δημιουργήσει μία

προηγμένη αεροναυπηγική εταιρεία η οποία θα μπορεί να ανταποκριθεί στη διαρκώς αυξανόμενη εγχώρια ζήτηση για αεροσκάφη. «Ο λαός της Κίνας θα πρέπει να χρησιμοποιήσει τα χέρια του και τη σοφία του για την κατασκευή διεθνώς ανταγωνιστικών μεγάλων αεροσκαφών», αναφέρει ο πρωθυπουργός της χώρας Ουέν Χιαμπάο, σε ανακοίνωση της κυβέρνησης που δόθηκε στη δημοσιότητα. Το Πεκίνο έχει θέσει τον στόχο της δημιουργίας ενός αεροσκάφους χωρητικότητας άνω των 150 θέσεων στο πλαίσιο της εθνικής βιομηχανικής στρατηγικής της χώρας, παρά το γεγονός ότι η δημιουργία ενός πραγματικά ανταγωνιστικού αεροσκάφους αποτελεί μία τεράστια πρόκληση<sup>31</sup>.

### **2.3. Τάσεις στο χώρο της αεροναυπηγικής**

Από όλους τους τύπους μεταφορών, η αεροπορία έχει επιδείξει τη μεγαλύτερη ανάπτυξη και μάλιστα με διαφορά, κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Κάθε μέρα, περισσότερα από 25.000 αεροσκάφη πετούν πάνω από την Ευρώπη και, όπως δείχνουν οι σημερινές τάσεις, ο αριθμός αυτός αναμένεται να διπλασιαστεί στα επόμενα 10 με 15 χρόνια. Αν και οι ουρανοί δείχνουν ότι είναι απέραντοι, η πυκνότητα της εναέριας κυκλοφορίας δημιουργεί σοβαρά προβλήματα, όπως φαίνεται από τον αυξανόμενο αριθμό καθυστερήσεων και ακυρώσεων των πτήσεων. Ένα πράγμα είναι σαφές, ότι η αναπτυσσόμενη και ευημερούσα Ευρώπη χρειάζεται ένα αποτελεσματικό σύστημα αεροπορικών μεταφορών.

Ο κύριος ρόλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι να υποστηρίζει την έρευνα που ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και υποστηρίζει τις πολιτικές της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των πολιτικών μεταφορών, περιβάλλοντος και άλλων. Αυτή η προσέγγιση είναι περισσότερο προφανής στον τομέα της αεροναυπηγικής. Στο πλαίσιο του πέμπτου προγράμματος πλαισίου για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη, σχεδιάστηκε η πραγματοποίηση στον τομέα της αεροναυπηγικής πληθώρας σχεδίων που επιχειρούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες τόσο της ευρωπαϊκής βιομηχανίας όσο και των πολιτών. Το 2000, μετά από αίτημα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, μία ομάδα υψηλόβαθμων στελεχών της βιομηχανίας και του ερευνητικού τομέα έθεσε ως στόχο να αναπτύξει το όραμα της ευρωπαϊκής αεροναυπηγικής του έτους 2020. Η τελική τους έκθεση, που

---

<sup>31</sup> Εφημερίδα «Ημερησία» 24 Μαΐου 2008

δημοσιεύθηκε το 2001, εξετάζει τεχνικά και βιομηχανικά ζητήματα, καθώς και θέματα που απασχολούν το κοινό.

Η έρευνα βάσει συνεργασίας στην αεροναυπηγική συνέβαλε στο να καθιερωθεί η Ευρώπη ως ο μόνος σοβαρός ανταγωνιστής των Ηνωμένων Πολιτειών στον τομέα αυτό. Έχει αναγνωριστεί σαφώς η σπουδαιότητα μίας καλά συντονισμένης προσπάθειας καθώς και της έρευνας που βασίζεται στη συνεργασία. Πρόσφατα, μία ομάδα υψηλόβαθμων προσωπικοτήτων ανέπτυξε ένα «Όραμα για το 2020» για τον τομέα της αεροναυπηγικής στην Ευρώπη. Δεδομένης της ανάγκης κατευθυντήριων γραμμών, η Συμβουλευτική Επιτροπή για την Αεροναυπηγική Έρευνα στην Ευρώπη (ACARE) βρίσκεται στη διαδικασία εκπόνησης ενός Προγράμματος Στρατηγικής Έρευνας στον τομέα της Αεροναυπηγικής στην Ευρώπη. Η έρευνα στον τομέα αυτόν δεν επικεντρώνεται μόνο στο πώς να πετούν τα αεροσκάφη ψηλότερα, γρηγορότερα και μακρύτερα. Ορισμένες από τις λέξεις κλειδιά για τις πτήσεις του σήμερα είναι «πιο οικονομικά», «ασφαλέστερες», «καθαρότερες» και «λιγότερο θορυβώδεις».

Μεταξύ των θεμάτων που αναλύθηκαν στην έκθεση «Όραμα 2020» είναι η επιλογή, η διευκόλυνση, η άνεση και η οικονομική δυνατότητα των επιβατών. Η ακρίβεια και η αξιοπιστία αποτελούν βασικά θέματα, ενώ σημαντικά στοιχεία θεωρούνται επίσης οι βελτιωμένες υπηρεσίες κατά τη διάρκεια της πτήσης και η άνεση χώρου. Κανένα από αυτά τα συστατικά δεν πρέπει να προκαλεί δυσπρόσιτες τιμές. Οι προηγμένες τεχνολογίες και μέθοδοι που συμβάλλουν στη μείωση του λειτουργικού κόστους των αερογραμμών θα πρέπει να συνεπάγονται και χαμηλότερο κόστος μεταφοράς για τον πολίτη. Η έκθεση «Όραμα για το 2020» καλεί την Ευρώπη να αναλάβει ηγετικό ρόλο στην αεροναυπηγική, δίνοντας έμφαση σε μία καλά συντονισμένη ερευνητική προσπάθεια. Η Συμβουλευτική Επιτροπή για την Αεροναυπηγική Έρευνα στην Ευρώπη (ACARE) θα υποβάλει ένα Πρόγραμμα Στρατηγικής Έρευνας προκειμένου να κατευθύνει τη βιομηχανία, τα κράτη μέλη και την ΕΕ στο σχεδιασμό προγραμμάτων έρευνας στον τομέα της αεροναυπηγικής. Ο Επίτροπος για θέματα έρευνας, κ. Philippe Busquin, δήλωσε ότι «το ACARE αποτελεί το πρώτο πραγματικό βήμα προς έναν Ευρωπαϊκό Χώρο Έρευνας στον τομέα της αεροναυπηγικής. Η βασική ιδέα είναι να εργαστούν όλοι από κοινού και να αναπτύξουν τις τεχνολογίες που θα καλύψουν τις ανάγκες των πολιτών μας και θα

κάνουν την Ευρώπη ηγετικό παράγοντα παγκοσμίως στον τομέα της αεροναυπηγικής.»<sup>32</sup>

Η Τεχνολογική Πλατφόρμα TANGO που χρηματοδοτείται από την ΕΕ επιδιώκει να κάνει ένα αποφασιστικό βήμα στην προώθηση της αποτελεσματικότητας των αεροσκαφών, της βελτιωμένης εφαρμογής νέων υλικών, μεθόδων σχεδιασμού και διαδικασιών κατασκευής, προκειμένου να μειώσει σημαντικά το βάρος των αεροσκαφών. Το χαμηλότερο βάρος σημαίνει μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και πιο ανταγωνιστικό κόστος λειτουργίας. Οι σκελετοί αεροσκαφών που κατασκευάζονται με τη χρήση νέων υλικών και μεθόδων θα κάνουν τα αεροπλάνα του μέλλοντος ελαφρύτερα, ασφαλέστερα και με μειωμένο κόστος.

Τα ερευνητικά σχέδια αποτελούν το βασικό στοιχείο ανάπτυξης μίας ευρύτερης στρατηγικής πολιτικής για την αεροναυπηγική, που συμβάλλει στον να καταστεί η Ευρώπη ένας από τους ηγετικούς παράγοντες της παγκόσμιας αγοράς.

Οι διεθνείς κανονισμοί απαιτούν από τα πολιτικά αεροσκάφη να διατηρούν κατά την πτήση απόσταση ίση με έξι ναυτικά μίλια (πάνω από 11 χλμ.), λόγω του κινδύνου που ενδέχεται να προκύψει από τον στροβιλιζόμενο αέρα που αφήνουν πίσω τους. Αυτός ο «στρόβιλος απορρεύματος» αποτελεί επί του παρόντος το αντικείμενο επισταμένης έρευνας σε ευρωπαϊκό επίπεδο προκειμένου να κατανοηθεί το φαινόμενο και να βρεθούν τρόποι ασφαλέστερων αεροπορικών ταξιδιών, περιορίζοντας παράλληλα την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Η πρόβλεψη των χαρακτηριστικών του απορρεύματος είναι εξαιρετικά περίπλοκη. Τα προγράμματα C-Wake και S-Wake για το στρόβιλο απορρεύματος, που χρηματοδοτεί η ΕΕ, αφορούν αντίστοιχα τον έλεγχο του στροβίλου απορρεύματος και την ασφάλεια του αεροσκάφους σε περίπτωση που συναντήσει έναν τέτοιο στρόβιλο. Και τα δύο σχέδια συγκεντρώνουν τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί από τη βιομηχανία, από ερευνητικά κέντρα, αεροπορικές εταιρείες, πιλότους και αρχές εναέριας κυκλοφορίας

Η ανάπτυξη νέων μεγάλων επιβατικών αεροσκαφών με δύο ή και τρία καταστρώματα απαιτεί νέες στρατηγικές για την ασφάλεια των επιβατών. Τα συστήματα πυρανίχνευσης νέας γενεάς θα εξασφαλίζουν την έγκαιρη και αξιόπιστη

---

<sup>32</sup> Πηγή: world wide web ec.europa.eu / research



προειδοποίηση για φωτιά/καπνό και βέλτιστο συντονισμό μεταξύ των δυνατοτήτων ανίχνευσης και κατάσβεσης. Το σχέδιο FIREDETEX αναπτύσσει ένα φιλικό για το περιβάλλον σύστημα ψεκασμού νερού/αζώτου, συμπεριλαμβανομένου και ενός μηχανισμού για την οπτική απεικόνιση της κατάστασης της φωτιάς στα σημεία του σκάφους όπου δεν είναι δυνατή η πρόσβαση.

Οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν αυξανόμενο παράγοντα ενόχλησης των πολιτών και ιδίως εκείνων που κατοικούν κοντά στα αεροδρόμια και που πρέπει να ανεχθούν το θόρυβο και τη μόλυνση που συνεπάγονται. Η καθιέρωση μέτρων μείωσης του θορύβου και των αέριων εκπομπών είναι απαραίτητη αν η βιομηχανία αεροπορικών μεταφορών συνεχίσει να αναπτύσσεται.

Ο θόρυβος από τα αεροσκάφη είναι το πιο άμεσα αντιληπτό αποτέλεσμα της εναέριας δραστηριότητας. Ενώ ο βαθμός της ενόχλησης από το θόρυβο των αεροσκαφών καθορίζεται από μία σειρά παραγόντων, ο βασικότερος τομέας βελτίωσης παραμένει η μείωση του θορύβου στην πηγή του, δηλαδή η δημιουργία πιο αθόρυβων αεροσκαφών.

Το SILENCE(R) (πρόγραμμα επαλήθευσης προτύπων) είναι το μεγαλύτερο έως σήμερα ευρωπαϊκό ερευνητικό σχέδιο για το θόρυβο από αεροσκάφη, που συμβάλλει στον περιορισμό του ενοχλητικού θορύβου των αεροπλάνων μέσα στα όρια του αεροδρομίου. Εταίροι από όλη την Ευρώπη θα συνεργαστούν για τέσσερα χρόνια προκειμένου να εκτιμήσουν και να αξιοποιήσουν τεχνολογίες που αναπτύχθηκαν πρόσφατα για τον περιορισμό του θορύβου από αεροσκάφη έως και έξι ντεσιμπέλ από το 2008, συμπεριλαμβανομένης και της εφαρμογής τους στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής βιομηχανίας αεροπορικών μεταφορών.

Ο ΕΕFAΕ είναι μία τεχνολογική πλατφόρμα που ενσωματώνει ερευνητικά προγράμματα που έχουν χρηματοδοτηθεί σε εθνικό ή κοινοτικό επίπεδο στο πλαίσιο μίας ευρείας βιομηχανικής στρατηγικής προσανατολισμένης προς το μέλλον. Στόχος της είναι οι κινητήρες των αεροσκαφών να γίνουν αποτελεσματικότεροι και φιλικότεροι προς το περιβάλλον, έτσι ώστε οι πελάτες και οι ενδιαφερόμενοι φορείς να επωφεληθούν από καθαρότερες, λιγότερο θορυβώδεις, ασφαλέστερες και φθηνότερες αεροπορικές μεταφορές για τη νέα χιλιετία.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από το πρώτο αυτοκίνητο του εφευρέτη Nicolas-Joseph Cugnot έχουν αλλάξει πάρα πολλά . Η εξέλιξη του σύγχρονου βιομηχανικού κόσμου είναι συνυφασμένη με το αυτοκίνητο και σίγουρα το αυτοκίνητο θα συνεχίσει να διαμορφώνει τον πολιτισμό και την οικονομία μας και τον 21ο αιώνα.

Ο κλάδος των αυτοκινήτων αντιπροσωπεύει μία από τις σημαντικότερες βιομηχανίες της Ευρώπης. Συνεισφέρει κατά 6% περίπου στο σύνολο της ευρωπαϊκής απασχόλησης στην μεταποίηση και κατά 7% στο συνολικό προϊόν της μεταποίησης. Σχεδόν το 20 % της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας που διεξάγεται στον τομέα της μεταποίησης επιτελείται από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων. Η σημασία της αυτοκινητοβιομηχανίας προέρχεται σε μεγάλο βαθμό από τη διασύνδεση με την εγχώρια και την διεθνή οικονομία. Σύμφωνα με τα στοιχεία, οι εισροές των προμηθευτών του κλάδου είναι σχεδόν ίσες ή διπλάσιες της προστιθέμενης αξίας που παράγει ο κλάδος.

Η βιομηχανία αυτοκινήτων έχουμε στην Ε.Ε., ΗΠΑ και Ιαπωνία. Για την ευρωπαϊκή βιομηχανία η διεύρυνση απετέλεσε μια πολύ σημαντική εξέλιξη. Πρώτον, τα νέα Κράτη-Μέλη αναπτύσσουν μια πολύ δυναμική συγκέντρωση κατασκευαστικών με υψηλά επίπεδα προϊόντων και δυναμικότητας εξαγωγών. Δεύτερον, οι επενδύσεις ενισχύουν την ευρωπαϊκή αλυσίδα αξίας προσθέτοντας περιοχές χαμηλότερου κόστους εγκατάστασης και λειτουργίας, και επιτρέποντας περισσότερες επιλογές ως προς τον συνδυασμό τόσο έτοιμων ανταλλακτικών, όσο και ενδιάμεσων στοιχείων. Τρίτον, η ευρωπαϊκή εσωτερική αγορά επεκτείνεται σε μια πελατειακή βάση με υψηλό δυναμικό ανάπτυξης η οποία επιδεικνύει διαφορετικές προτιμήσεις σε σχέση με την Ε.Ε. των 15 Κρατών-Μελών. Από την άλλη πλευρά, η αυξημένη παραγωγική ικανότητα των νέων Κρατών-Μελών – είτε σε ευρωπαϊκά είτε σε υπερπόντια ιδιόκτητα εργοστάσια – θα εντείνει τον ανταγωνισμό και θα αυξήσει την πίεση των τιμών στις υφιστάμενες περιοχές εγκατάστασης εργοστασίων.

Η Κίνα ανταγωνίζεται τα άλλα κράτη με βάση το άφθονο εργατικό δυναμικό, αλλά και με βάση εμπορεύματα που ενσωματώνουν δεξιότητες και τεχνολογία. Οι κινεζικές εξαγωγές προς την Ε.Ε. συμπεριλαμβάνουν προϊόντα εντάσεως τεχνολογίας βασισμένα στη γνώση, καθώς και μεταποιητικά προϊόντα εντάσεως κεφαλαίου και

μεταποιητικά προϊόντα εντάσεως εργασίας. Η κινεζική αγορά προσφέρει σαφώς σημαντικές μακροπρόθεσμες ευκαιρίες ανάπτυξης ιδίως στους κλάδους που κυριαρχούνται από τις παγκόσμιες πολυεθνικές. Ξένες εταιρείες εγκαθίστανται στην Κίνα για να εκμεταλλευθούν τις ευκαιρίες ανάπτυξης και τις προοπτικές αύξησης του πραγματικού τους εισοδήματος. Όλες οι διεθνείς επώνυμες μάρκες της βιομηχανίας αυτοκινήτων και των κατασκευαστών αυθεντικού εξοπλισμού (OEM) έχουν ιδρύσει τοπικές μονάδες παραγωγής και ανταγωνίζονται έντονα μεταξύ τους για να διατηρήσουν και να βελτιώσουν τα μερίδια αγοράς τους. Το άνοιγμα της θέτει μια σημαντική πρόκληση ανταγωνιστικότητας στα προηγμένα βιομηχανικά κράτη, συμπεριλαμβανόμενης της Ε.Ε. Ανάμεσά τους, τα νέα Κράτη-Μέλη είναι τα πλέον εύάλωτα σε αυτήν την πρόκληση ανταγωνιστικότητας.

Η ευρωπαϊκή βιομηχανία εξακολουθεί να υπολείπεται της αντίστοιχης των ΗΠΑ και της Ιαπωνίας σε επίπεδο παραγωγικότητας. Η διαδικασία κάλυψης της διαφοράς εις βάρος της Ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας έχει επιβραδυνθεί την τελευταία δεκαετία, παρά τις απότομες αυξήσεις σε ορισμένα Κράτη-Μέλη. Ένα άλλο πρόβλημα, που αποκτά διαρκώς μεγαλύτερη σημασία, είναι το ύψος του εργατικού κόστους σε ορισμένα Κράτη-Μέλη. Το σχετικά υψηλό εργατικό κόστος και η αρνητική του επίπτωση στην ανταγωνιστικότητα της τιμής είναι μια ιδιαίτερη απειλή εν όψει της δομικής πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας της παγκόσμιας αυτοκινητοβιομηχανίας.

Για να παραμείνουν κερδοφόρες οι εταιρείες της Ε.Ε. και να ανταγωνίζονται σε τμήματα της αλυσίδας αξίας, πρέπει να εξακολουθήσουν να εκμεταλλεύονται πλεονεκτήματα πέραν του εργατικού κόστους. Είναι απαραίτητο να διατηρήσουν το πλεονέκτημα της παραγωγικότητας διερευνώντας νέους τομείς και προϊόντα. Η εμμονή σε προϊόντα που είχαν συγκριτικό πλεονέκτημα στο παρελθόν δεν είναι βιώσιμη. Χρειάζεται η ενίσχυση των προσπαθειών για ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία και την τόνωση της καινοτομίας καθώς και την εκμετάλλευση πλεονεκτημάτων στην οργάνωση, στο συντονισμό, στο μάρκετινγκ, στην εφοδιαστική, κλπ. Σήμερα, οι θεσμικές συνθήκες για την υλοποίηση καινοτομιών είναι καλύτερες στην Ε.Ε. των 15, αλλά και στα νέα Κράτη-Μέλη, σε σύγκριση με την Κίνα. Ωστόσο, η ανάδυση της Κίνας θα οδηγήσει αναπόφευκτα σε αλλαγές στο διεθνή καταμερισμό εργασίας και τη θέση της Ε.Ε. μέσα σε αυτόν.

Το κύριο τεχνολογικό πρόβλημα που τίθεται για την αυτοκινητοβιομηχανία σήμερα είναι η πολυπλοκότητα των απαιτήσεων της κοινωνίας. Η ανάγκη

αντιμετώπισης πολλαπλών αναγκών ταυτόχρονα μπορεί να καταστήσει την ανάπτυξη τεχνικών λύσεων πιο απαιτητική καθώς τα υποκείμενα υλικά και τεχνικά χαρακτηριστικά ενδέχεται να οδηγήσουν σε συμβιβασμούς.

Οι παγκόσμιες απαιτήσεις για ασφαλέστερα και περιβαλλοντικά φιλικότερα αυτοκίνητα θα συνεχίσουν να υπάρχουν. Οι απαιτήσεις αυτές προσανατολίζουν την έρευνα και την καινοτομία· έχει ζωτική σημασία να βρεθούν και να υλοποιηθούν καινοτόμες τεχνικές λύσεις που θα επιβληθούν παγκόσμια δίνοντας έτσι το προβάδισμα στην ευρωπαϊκή βιομηχανία.

Γενικότερα η Ευρώπη πρέπει να χαράξει μία στρατηγική που θα βασίζεται στην ενίσχυση της παραγωγικότητας, στην καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα για να ανταποκριθεί στην πρόκληση της Κίνας και να επωφεληθεί από τις αναδυόμενες ευκαιρίες ανάπτυξης.

Όσον αφορά τώρα την ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία είναι παγκοσμίως κορυφαία σε αρκετούς σημαντικούς τομείς της αγοράς. Το μερίδιό της στην παγκόσμια αγορά υπερβαίνει το 1/3. Το 2005, τελευταίο έτος για το οποίο υπάρχουν αριθμητικά στοιχεία, είχε κύκλο εργασιών 86 δισ. ευρώ και απασχόλησε 457 000 εργαζομένους. Παρά τις δυσκολίες που παρουσιάστηκαν πρόσφατα, η ανάπτυξη του κλάδου συνεχίζεται. Ιδιαίτερα αυξάνεται η αγορά για τα μεγάλα αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας.

Σήμερα, υπάρχει μια σειρά άλλων ευρωπαϊκών σχεδίων όπως π.χ. τα Augusta Westland, Eurofighter και Eurocopter, όπου επιτεύχθηκε επίσης με τη συνεργασία διαφόρων χωρών η αξιοποίηση της τεχνολογικής τεχνογνωσίας των επιμέρους εταιρών για την ανάπτυξη και παραγωγή προϊόντων που θα είναι ανταγωνιστικά στην παγκόσμια αγορά. Η ευρωπαϊκή συνεργασία δεν υφίσταται μόνο σε επίπεδο κατασκευαστών, αλλά και σε επίπεδο προμηθευτών και κατασκευαστών κινητήρων – αναφέρω ενδεικτικά τους οι Thales, Diehl, Rolls Royce, MTU, Snecma, Alenia. Όλες αυτές οι επιχειρήσεις και όσοι απασχολούνται σε αυτές συνεισφέρουν στο να αποκτήσει η αεροναυπηγική της Ευρώπης μια καλή θέση στον ολοένα εντεινόμενο διεθνή ανταγωνισμό.

Ο κλάδος αυτός βρίσκεται ως γνωστόν στο κατώφλι μιας τεχνολογικής επανάστασης. Πρόκειται για τη μετάβαση από την εποχή των μετάλλων στην εποχή των συνθετικών υλικών. Αυτό το κατάλαβαν πιο γρήγορα από εμάς στην άλλη

πλευρά του Ατλαντικού. Στην αγορά υπάρχει ζήτηση για τέτοια αεροσκάφη. Συμπυκνώνει τη προσέγγιση της Ευρώπης, την υψηλή τεχνολογία της και το αναπτυξιακό δυναμικό της και συνεισφέρει σημαντικά στην εκπλήρωση των στόχων της στρατηγικής της Λισαβόνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση (π.χ. Η Airbus: τα αεροσκάφη της μέχρι σήμερα έχουν παραδοθεί 4 600 εκπροσωπών την υψηλή ευρωπαϊκή τεχνολογία σε όλα τα αεροδρόμια του κόσμου). Η Airbus όμως έχει και σοβαρά προβλήματα. Καταγράφει τόσο επιτυχίες όσο και κρίσεις. Η εταιρεία έχει σημαντικές απώλειες εσόδων. Προβλήματα προκύπτουν και από την αδυναμία του δολαρίου, καθώς το Airbus παράγεται σε ευρώ και πωλείται σε δολάρια.

Η ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία λειτουργεί σε μια αγορά που τη χαρακτηρίζει έντονος ανταγωνισμός και αντιμετωπίζει καλά οργανωμένο ανταγωνισμό σε όλους τους τομείς της αγοράς, όπως π.χ. η Boeing. Η βιομηχανία είναι υποχρεωμένη να προβαίνει διαρκώς σε επενδύσεις και καινοτομίες για να ικανοποιούν τα προϊόντα της τις απαιτήσεις των πελατών της.

Σε αυτό το σημείο, πρέπει να επισημανθεί ιδιαίτερα η εξέχουσα σημασία της κοινής τεχνολογικής πρωτοβουλίας «Clean Sky». Η πρωτοβουλία αυτή θα δώσει τη δυνατότητα στην ευρωπαϊκή αεροδιαστημική βιομηχανία να αντιμετωπίσει την πρόκληση της συζήτησης για την αλλαγή του κλίματος. Ο εκσυγχρονισμός και η καινοτομία, η έρευνα και η ανάπτυξη είναι επειγόντως απαραίτητες ειδικά στον τομέα αυτόν και η Ευρωπαϊκή Ένωση προσφέρει με την πρωτοβουλία «Clean Sky» μια αποτελεσματική και ισχυρή πλατφόρμα γι' αυτό.

Επιπροσθέτως, η ΕΕ διαθέτει στο 7ο πρόγραμμα πλαίσιο για την έρευνα σημαντικούς πόρους για την έρευνα και την ανάπτυξη στους τομείς των αερομεταφορών και της έρευνας του διαστήματος. Όλες οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με τέτοιες ερευνητικές εργασίες καλούνται να παρουσιάσουν προτάσεις έργων με κοινή χρηματοδότηση, που θα επιλεγούν για ενίσχυση βάσει διαγωνισμού.

Αυτό που χρειάζεται τώρα επειγόντως ο κλάδος της αεροναυπηγικής είναι η επαναδιαπραγμάτευση του σχεδίου «Power 8» με τα συνδικάτα, λαμβάνοντας υπόψη τα επιχειρήματά τους σχετικά με τη στρατηγική. Το γεγονός είναι ότι, με την περικοπή 10 000 θέσεων εργασίας και μειώνοντας στο ένα έκτο τον αριθμό των υπεργολάβων, το σχέδιο «Power 8» κατατρώγει εκείνα τα στοιχεία που αποτελούν

τον πλούτο της Airbus: την τεχνογνωσία των εργαζομένων της και το δίκτυο υπεργολαβικών επιχειρήσεων στον οποίο η συνεργασία μπορούσε να βασίζεται. Ήταν αυτή η συνεργασία που έκανε την Airbus επιχείρηση υψηλών επιδόσεων, και αυτή είναι η πραγματικότητα την οποία το σχέδιο «Power 8» θα καταστρέψει με το να βάζει εργαζόμενους, εργοτάξια και εθνικότητες να ανταγωνίζονται μεταξύ τους, κάτι το οποίο οι εργαζόμενοι πολύ σωστά αποκηρύσσουν. Το σχέδιο «Power 8» δεν ανταποκρίνεται στις παρούσες και μελλοντικές ανάγκες της επιχείρησης και, για το λόγο αυτόν, πρέπει να αποσυρθεί. Προκειμένου η Airbus να ξεπεράσει τις δυσκολίες της, αυτό που χρειάζεται είναι η επιστροφή σε ευρέως δημόσια κυριότητα και χρηματοδότηση, για τον λόγο ότι μόνο τα κράτη μέλη έχουν την ικανότητα να αναλαμβάνουν αεροναυπηγικά προγράμματα αυτού του μεγέθους.

Ενόψει της αναμενόμενης μεγέθυνσης που προκαλεί τον φθόνο σε πολλούς άλλους κλάδους, είναι επίσης σημαντικό να γίνουν σήμερα τα βήματα που θα εξασφαλίσουν τη μακροπρόθεσμη επιτυχία της ευρωπαϊκής αεροδιαστημικής βιομηχανίας προς όφελος όλων μας. Αυτός είναι ένας από τους λόγους για τους οποίους η Επιτροπή δραστηριοποιείται όπου μπορεί –για παράδειγμα, με τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού προγράμματος για το διάστημα ή μιας ευρωπαϊκής αγοράς στρατιωτικού εξοπλισμού και ενός ενιαίου ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, με στόχο να δημιουργηθούν ευνοϊκές συνθήκες για τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Οι πολιτικοί είναι υπεύθυνοι για τη διαμόρφωση των συνθηκών-πλαίσιο. Πρέπει να φροντίσουν να υπάρχει μια δίκαιη ισορροπία όσον αφορά τις ευκαιρίες και τις ευθύνες των ευρωπαϊκών εθνών που συμμετέχουν, ως προς τις θέσεις εργασίας και τις τεχνολογικές ικανότητες, και αυτή η δίκαιη κατανομή ευκαιριών και επιβαρύνσεων μεταξύ των ευρωπαϊκών εθνών που συμμετέχουν φαίνεται ότι λειτουργεί καλά.

Τέλος, στο θέμα της αλλαγής του κλίματος και της συμβατότητας με το περιβάλλον. Αυτό είναι θέμα που αφορά την ικανότητα της κοινωνίας μας για καινοτομία. Η ευρωπαϊκή αεροναυπηγική αποδέχτηκε ήδη το 2000 τη σχετική τεχνολογική πρόκληση: στο Vision 2020, η βιομηχανία, η επιστήμη και η πολιτική έθεσαν κοινούς φιλόδοξους στόχους και επεσήμαναν τις προκλήσεις αναφορικά με ένα βιώσιμο σύστημα αερομεταφορών. Έτσι, μέχρι το 2010 θα μειωθεί κατά 50% η κατανάλωση ειδικών καυσίμων και διοξειδίου του άνθρακα, κατά 80% η ειδική

εκπομπή διοξειδίου του θείου, ενώ ο θόρυβος κατά την προσγείωση και την απογείωση θα μειωθεί στο μισό.

Εχέγγυα για το μέλλον δίνουν μόνον οι διαρκείς προσπάθειες και η διάθεση και ικανότητα για καινοτομία. Μια δυνατότητα μεγαλύτερης ασφάλειας των θέσεων εργασίας μπορεί οπωσδήποτε να είναι η απόκτηση ισχυρών βιομηχανικών εταιρών που θα προσφέρουν κεφάλαιο και τεχνογνωσία και θα μοιραστούν τόσο τον κίνδυνο όσο και τις ευκαιρίες, όμως η σχετική απόφαση είναι αποκλειστική αρμοδιότητα της ίδιας της επιχείρησης και κανενός άλλου.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι η ανάκαμψη της αεροναυπηγικής είναι δυνατή υπό πέντε προϋποθέσεις. Η πρώτη είναι ότι το προϊόν πρέπει να τοποθετηθεί εκεί που ανήκει και να υπόκειται στη βιομηχανική λογική και την περιβαλλοντική νομοθεσία. Δεύτερον, πρέπει να υπάρξει αναδιάρθρωση του κεφαλαίου με τη χρήση δημοσίων κονδυλίων. Τρίτον, ο τρόπος λειτουργίας της πρέπει να αναδιοργανωθεί· πρέπει επίσης να απαλλαγεί από τα βάρη της κοινής γαλλο-γερμανικής διακυβέρνησης, τα οποία τόσο στην Airbus όσο και σε αυτήν την αίθουσα εμποδίζουν κάθε πρόοδο. Τέταρτον, η βιομηχανική βάση της χρειάζεται εξορθολογισμό σταματώντας τη διασπορά της κατασκευής αεροσκαφών σε πολυάριθμα εργοτάξια. Πέμπτον και τελευταίο, ο τομέας της αεροναυπηγικής είναι εύθραυστος και υψηλού κινδύνου, χρειάζεται διαφοροποίηση της παραγωγής, επέκταση στην κατασκευή και άλλων ειδών μέσων μεταφοράς και σε άλλες πηγές ενέργειας.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ

1. Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος (Ε.Σ.Υ.Ε.).
2. Ι.Ο.Β.Ε., “*Η αγορά του αυτοκινήτου*”, Ιούνιος 2001.
3. **Χρυσοβιτσιώτη Ι. – Σταυρακόπουλου Ι.**, “*Λεξικόν Αγγλοελληνικόν και Ελληνοαγγλικόν Εμπορικών – Τραπεζικών και Οικονομικών Όρων, Εκδόσεις Παπαζήση*”.

### ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

1. **Benton W.C., Maloni Michael**, “*Relationship Performance in the Automobile Supply Chain*”, March 2002.
2. **Causins Paul D., Spekman Robert**, “*Strategic Supply and the Management of inter – and intra- organizational Relationship*”, **Journal of Purchasing and Supply Management**, Vol. 9, Issue 1, January 2003.
3. **Corswart Fredrik von, Tounalv Claes**, “*Coordinating Customers and Proactive Suppliers. A case study of Supplier Collaboration in Production Development*”, **Journal of Engineering and Technological Management**, Vol 19, Issues 3-4, September 2002.
4. Διεθνής Οργανισμός Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (Ο.Ι.Κ.Α.).
5. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (Α.Κ.Ε.Α.).
6. **Mack Tim**, “*Growing Relationship Marketing’s role within Renault U.K.*”, **Managing Service Quality**, Vol.6, No.4, 1996.
7. **Oliver Nick, Delbridge Rick, Barton Harry**, “*Lean Production and Manufacturing Performance Improvement in Japan, the U.K. and U.S.A. 1994-2001*”, ESRC Centre for Business Research, University of Cambridge, June 2002.
8. **Hitt M., D. Ireland, R. Hoskisson**, “*Strategic Management: Competitiveness and Globalization*”, **West Publishing, 2<sup>nd</sup> Edition**, 1997.
9. **Velcea Ion, Ungureanu Al.**, «*Geografia economica a lumii contemporane*» – Bucuresti, 1993.
10. **Marin Ion, Nedelcu Adrian**, «*Geografie mondiala*». - Bucuresti 1994
11. **Efros Vasile**, «*Geografia economiei mondiale si problemele globale*» – Suceava,2001



12. **Alexandru Dumitru, Silviu Negut**, «*Geografia economiei mondiale*» - Bucuresti 1993
13. **Matei Constantin**, «*Geografia economica si sociala mondiala*» - Chisinau, 2004
14. **Алисов Н.В., Хорев Б.С.** «*Экономическая и социальная география мира*» – Москва, 2000.
15. **Радионова Н.А.**, «*Макρογεογραφία проμυηлености мира*» - Москва, 2000.
16. **Любимов Н.М.**, «*Общая политическая, экономическая и социальная география*» - Москва, 2001.

#### **ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ**

1. **Αδάναλης Αντώνης**, «*Φθηνό αυτοκίνητο; Όνειρο ήταν και πάει...*», **Auto Motor and Sport**, Τεύχος 4, 28 Φεβρουαρίου 2002.
2. **Γιώργος Δαράτος**, «*Το τέλος ταξινόμησης στα αυτοκίνητα*», **Ημερησία**, 20 Σεπτεμβρίου 2002.
3. **Κιούσης Ευτύχιος**, «*Φθηνά αυτοκίνητα; Ναι, ίσως, όχι*», **Το βήμα**, 10 Φεβρουαρίου 2002.
4. **Λιάκης Π., Βασιλάκης Ν., Ζωλοπίτης Κ., Παπαδόπουλος Β.**, «*Αφιέρωμα Πετρέλαιο ή Βενζίνη;*» **Car&Driver**, Τεύχος 151, Ιούνιος 2002.
5. **Εφημ. ΕΞΠΡΕΣ**, «*Opel: Νέα πορεία για την γερμανική εταιρεία*», «*Ford: Δύσκολες ώρες για την βιομηχανία*», Κυριακή 19 Αυγούστου 2001.
6. **Auto Motor & Sport**, «*Χρηματοδοτικά Προγράμματα Εταιρειών*», Τεύχος 19. Σεπτέμβριος 2002.
7. **Auto Motor & Sport**, «*Φορολογικά Έσοδα επί του Α.Ε.Π.*», Τεύχος 20, Οκτώβριος 2002.
8. **Auto Τρίτη**, «*Η ευρωπαϊκή νομοθεσία θεσμοθετεί για το αυτοκίνητο*», Τεύχος 15, 9 Απριλίου 2002.
9. **Auto Τρίτη**, «*Νέα ευρωπαϊκή συνεργασία*», Τεύχος 18, 30 Απριλίου 2002.
10. **Auto Τρίτη**, «*Αγοράζοντας την χρήση και όχι το αυτοκίνητο*», Τεύχος 26, 25 Ιουνίου 2002.
11. **Car & Driver**, «*Η άποψη Σ.Ε.Α.Α. κανονισμό της Ε.Ε. αναφορικά με την διανομή των αυτοκινήτων*», Τεύχος 148, Μάρτιος 2002.

12. **Jim Henry** « Αυτοκινητο - βιομηχανίες: Τα μεγαλύτερα λάθη», Παρασκευή, 20 Ιουνίου 2008 Capital.gr.
13. **ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ**, «Πώς η Toyota κατέκτησε τον κόσμο!», 28 Φεβρουαρίου 2008.
14. **Ημερησία**, «BMW: Περικοπές 8.100 θέσεων εργασίας», 29 Φεβρουαρίου 2008.
15. **Κώστας Καβαθάς**, «Η Έκθεση Γενεύης και ο Πόλεμος των Κόσμων» **Εν Λευκώ**, Απρίλιος 1992.
16. **Newsroom ΔΟΛ**, με πληροφορίες από Associated Press «Οι αναδυόμενες αγορές σώζουν τις θέσεις εργασίας στην ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία» 12 Μαρτίου 2008.

Επίσης σημαντικά στοιχεία και δεδομένα βρέθηκαν στις ακόλουθες ιστοσελίδες:

1. [www.acea.be](http://www.acea.be)
2. [www.oica.net](http://www.oica.net)
3. [www.seaa.gr](http://www.seaa.gr)
4. [www.peugeot.com](http://www.peugeot.com)
5. [www.renault.com](http://www.renault.com)
6. [http://www3.mercedes-benz.com/international\\_home/en/](http://www3.mercedes-benz.com/international_home/en/)
7. <http://www.bmw.com/com/en/index.html>
8. [www.opel.com](http://www.opel.com)
9. [http://www.volkswagen.com/vwcms\\_publish/vwcms/international\\_portal/virtualmaster/en.html](http://www.volkswagen.com/vwcms_publish/vwcms/international_portal/virtualmaster/en.html)
10. [www.Europe.eu/int/europedirect](http://www.Europe.eu/int/europedirect).

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ  
Κείμενα που έχει εγκρίνει το Κοινοβούλιο  
Οριστική έκδοση : 21/09/1995

### Αυτοκινητοβιομηχανία

A4-0188/95

Ψήφισμα σχετικά την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με τίτλο "Η Αυτοκινητοβιομηχανία - Σημερινή Κατάσταση, Προκλήσεις, Στρατηγική για το Μέλλον και Προτάσεις για Δράση"

#### Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την Αυτοκινητοβιομηχανία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (COM(94)0049 - C3-0158/94),
- έχοντας υπόψη την προηγούμενη ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την Αυτοκινητοβιομηχανία,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 17ης Νοεμβρίου 1993 σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής "Η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία: κατάσταση, προβλήματα και προτάσεις δράσεως"<sup>(1)</sup>,
- έχοντας υπόψη τις τοποθετήσεις των ενδιαφερόμενων μερών,
- έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Οικονομικής, Νομισματικής και Βιομηχανικής Πολιτικής και τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Έρευνας, Τεχνολογικής Ανάπτυξης και Ενέργειας, της Επιτροπής Εξωτερικών Οικονομικών Σχέσεων, της Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων και Απασχόλησης, της Επιτροπής Περιφερειακής Πολιτικής, της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού, καθώς και της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Προστασίας των Καταναλωτών (A4-0188/1995),

A. λαμβάνοντας υπόψη ότι μια δυναμική και επιτυχημένη αυτοκινητοβιομηχανία έχει ζωτική σημασία για την ευημερία της Ευρώπης δεδομένου ότι αντιπροσωπεύει σχεδόν το 2% του ΑΕΠ στην Ευρωπαϊκή Ένωση και 1,8 εκατομμύρια θέσεις εργασίας,

B. λαμβάνοντας υπόψη ότι έχουν μεταβληθεί εκ βάθρων οι απαιτήσεις στην αυτοκινητοβιομηχανία, στο σεβασμό του περιβάλλοντος και τις μεθόδους παραγωγής, καθώς και το διεθνή ανταγωνισμό και τη ζήτηση εκ μέρους των

αγοραστών για ασφαλέστερα, καθαρότερα, περισσότερο αξιόπιστα και υψηλότερου ποιοτικού επιπέδου αυτοκίνητα,

Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ισχυρή ανάκαμψη των πωλήσεων της τάξεως του 6% κατά το 1994 ακολουθήθηκε από σημαντική επιβράδυνση της τάξεως του 0,2% κατά τους τέσσερις πρώτους μήνες του τρέχοντος έτους,

Δ. έχοντας υπόψη ότι η μείωση των πωλήσεων στην αγορά αυτοκινήτου είχε πολύ αρνητικές επιπτώσεις στην απασχόληση, σύμφωνα με μελέτη της Επιτροπής, η οποία διαπιστώνει απώλεια 400.000 θέσεων εργασίας μόνο στον τομέα των προμηθειών,

Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι η αυτοκινητοβιομηχανία της Ευρώπης βρίσκεται αντιμέτωπη με το στόχο της ανάπτυξης του αυτοκινήτου του μέλλοντος και έχει να ανταγωνισθεί παρόμοιες προσπάθειες των μεγάλων κατασκευαστών της Ιαπωνίας και των ΗΠΑ,

ΣΤ. εκτιμώντας ότι η αυτοκινητοβιομηχανία και οι συναφείς βιομηχανίες, σε συνεργασία με την Επιτροπή και τα κράτη μέλη, πρέπει να συνεχίσουν να βελτιώνουν τα επίπεδα επενδύσεων στην έρευνα, στο σεβασμό του περιβάλλοντος και τεχνολογική ανάπτυξη, καθώς και στην εκπαίδευση και κατάρτιση, προκειμένου να αυξάνουν την παραγωγικότητα και την ανταγωνιστικότητα,

Ζ. υποστηρίζοντας το στόχο της ανάπτυξης φιλικών προς το περιβάλλον, λιτής παραγωγικής διαδικασίας, ευφυών, ποιοτικών και ασφαλών αυτοκινήτων για το έτος 2000 και αργότερα,

Η. εκφράζοντας την ανησυχία του για τον ασθενή χαρακτήρα της στρατηγικής της Επιτροπής όσον αφορά τον τομέα του αυτοκινήτου, στρατηγική η οποία δεσμεύεται από την πολυτομεακή προσέγγιση και τους περιορισμούς στη στήριξη που παρέχει σε επενδύσεις που προσεγγίζουν το στάδιο της αγοράς στην έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη,

Θ. πιστεύοντας ότι θα πρέπει να χαραχθεί συγκεκριμένη στρατηγική για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι θα παραμείνει ανταγωνιστική και θα μπορέσει, λειτουργώντας σε παγκόσμια πλαίσια, να παραγάγει το αυτοκίνητο του μέλλοντος,

Ι. πιστεύοντας ότι μια τέτοια στρατηγική πρέπει να διαπνέεται από τις ευρύτερες ανάγκες των μεταφορών και της κινητικότητας στην Ευρώπη; χαιρετίζοντας την πρόσφατη συγκρότηση, από τον Επίτροπο Neil Kinnock, της ειδικής μονάδας για το συνδυασμό μέσων στις μεταφορές, η οποία μπορεί να διαδραματίσει πολύτιμο ρόλο στην ανάπτυξη ολοκληρωμένης πολιτικής μεταφορών για την Ευρωπαϊκή Ένωση,

ΙΑ. εκφράζοντας την ανακούφισή του για το γεγονός ότι η πρόσφατα επιτευχθείσα συμφωνία μεταξύ των ΗΠΑ και της Ιαπωνίας απέτρεψε τον ολικό εμπορικό πόλεμο μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και της Ιαπωνίας και την υπονόμευση του πολυμερούς συστήματος και των κανόνων του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου,

ΙΒ. φοβούμενο ότι η συμφωνία που συνάφθηκε μεταξύ ΗΠΑ και Ιαπωνίας στις 29 Ιουνίου 1995 μπορεί να βλάψει τους ευρωπαίους κατασκευαστές αυτοκινήτων και προμηθευτές εξαρτημάτων,

ΙΓ. χαιρετίζει την πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής για 7ετή παράταση όσον αφορά την ομαδική εξαίρεση για τις ρυθμίσεις διανομής αυτοκινήτων,

ΙΔ. χαιρετίζοντας το προσεχές 2ο Φόρουμ Ευρωπαϊκής Επιτροπής/Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την Ευρωπαϊκή Βιομηχανία Μηχανοκίνητων Οχημάτων που θα διεξαχθεί στη Στουτγάρδη (5-6 Οκτωβρίου 1995) και το οποίο θα αποτελέσει σημαντική ευκαιρία για την εξέταση της ανακοίνωσης της Επιτροπής και το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την αυτοκινητοβιομηχανία,

1. καλεί την Επιτροπή να χαράζει συγκεκριμένη στρατηγική για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία σε συγκρίσιμη κλίμακα με τις παρόμοιες προσπάθειες που ήδη καταβάλλονται στην Ιαπωνία και τις ΗΠΑ, ιδιαίτερα:

α) διευρύνοντας την εμβέλεια και το πρόγραμμα εργασίας της πρόσφατα δημιουργηθείσης ειδικής ομάδας της Επιτροπής (Joint-Task Force) για το αυτοκίνητο του μέλλοντος,

β) επανεκτιμώντας τις πολιτικές της και τα επίπεδα χρηματοδότησης για την έρευνα και ανάπτυξη στον τομέα του αυτοκινήτου, ιδιαίτερα προκειμένου να εξασφαλισθούν υψηλότερα επίπεδα ασφαλείας, ιδίως η ασφάλεια των πεζών και η μείωση της ρύπανσης που προκύπτει από την ατομική κινητικότητα,

γ) συγκροτώντας ομάδα υψηλού επιπέδου, η οποία να απαρτίζεται από ανώτερους εκπροσώπους της βιομηχανίας, των κοινωνικών εταίρων, των οργανώσεων αυτοκινητιστών και χρηστών, του Κοινοβουλίου και της Επιτροπής, και η οποία θα συνέρχεται τρεις φορές το χρόνο προκειμένου να επανεξετάζει τον αντίκτυπο του συνόλου των κοινοτικών πολιτικών που επηρεάζουν την αυτοκινητοβιομηχανία, περιλαμβανομένης επίσης της επανεξέτασης της εφαρμογής και αποτελεσματικότητας της νέας ομαδικής εξαίρεσης για τη διανομή αυτοκινήτων και τις ρυθμίσεις συντήρησης,

δ) επιτυγχάνοντας τον συντονισμό των ευρωπαϊκών προγραμμάτων Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης στον τομέα των αυτοκινήτων με τις εθνικές ερευνητικές

προσπάθειες; η έρευνα και η ανάπτυξη όσον αφορά τα οχήματα με κινητήρα στο πλαίσιο των προγραμμάτων E + A της Επιτροπής, μέσω της "μικτής ομάδας" εκπροσώπων της βιομηχανίας και των υπηρεσιών της Επιτροπής, όπως έχει προταθεί στην ανακοίνωση της Επιτροπής "Έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη - Συντονισμός μέσω συνεργασίας", πρέπει να δρομολογηθούν και να εξετασθεί η διαφάνειά τους; προς τούτο απαιτείται οπωσδήποτε η κατάλληλη συμμετοχή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,

ε) αξιοποιώντας το επιτυχημένο ερευνητικό έργο στον τομέα της τηλεματικής; στο πλαίσιο αυτό, η στοχοθέτηση πρέπει να αφορά την κινητικότητα και όχι απλώς το αυτοκίνητο, και θα πρέπει να καταβάλλονται προσπάθειες για την περαιτέρω ανάπτυξη για την ολοκλήρωση των συστημάτων διαχείρισης των μεταφορών; θα πρέπει να δημιουργηθούν κίνητρα για την ταχεία εφαρμογή των αποτελεσμάτων; στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι απαιτήσεις για την προστασία των δεδομένων;

στ) λαμβάνοντας σοβαρότερα υπόψη τις κοινωνικο-οικονομικές πλευρές του αυτοκινήτου του μέλλοντος, λ.χ. τις επιπτώσεις του στις υποδομές, στο περιβάλλον, στην απασχόληση, το ρόλο των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, την ανάπτυξη των πόλεων και το εξωτερικό κόστος;

ζ) υποστηρίζοντας, ιδίως, τις προσπάθειες για τη βελτίωση των όρων εργασίας και την εξασφάλιση των αναμενόμενων επιπέδων αμοιβής στον εν λόγω τομέα;

2. εξαίρει τη σημασία της ανακάμψης της ζήτησης για την προώθηση της ανάπτυξης της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας και ζητεί από την Επιτροπή να παρουσιάσει προτάσεις για την επίτευξη αυτού του στόχου.

3. υπογραμμίζει τη σημασία ενός ολοένα περισσότερο ειδικευμένου εργατικού δυναμικού και με σταθερές βάσεις γνώσεων, που θα καταστήσει δυνατή τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, οι οποίες θα βασίζονται σε κριτήρια δημιουργικότητας, καινοτομίας και ποιότητας, δημιουργώντας ίδια δυναμική για πρόσβαση στην κοινωνία της πληροφόρησης και καλύτερη προσαρμογή των εργαζομένων στις διαρθρωτικές μεταβολές της βιομηχανίας, συντελώντας εν καιρώ στη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης και στη σταθερότητα της απασχόλησης;

4. καλεί την Επιτροπή να ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να παράσχουν φορολογικά κίνητρα για την απόσυρση παλαιών αυτοκινήτων και την ανταλλαγή τους με καινούργια, και να προβούν σε εκτίμηση των δυνητικών ωφελημάτων ενός προγράμματος παροχής κινήτρων πανευρωπαϊκής κλίμακας, το οποίο και θα

ενθαρρύνει τη δραστηριότητα στη βιομηχανία και θα εκσυγχρονίσει το στόλο των αυτοκινήτων, μειώνοντας έτσι τις εκπομπές από τα οχήματα;

5. καλεί την Επιτροπή να ολοκληρώσει την ενιαία αγορά το ταχύτερο δυνατόν, ιδιαίτερα παρουσιάζοντας τα σχέδια οδηγιών που εκκρεμούν στο πλαίσιο της έγκρισης Τύπου ΕΟΚ Ολοκλήρου Οχήματος, καθώς και προτάσεις σχετικά με την εναρμόνιση των φόρων που επιβάλλονται στην αγορά, ταξινόμηση και χρήση ενός αυτοκινήτου και να εξασφαλίσει ότι η αγορά για τον εφοδιασμό γνησίων ανταλλακτικών αυτοκινήτων που σήμερα υπόκεινται στην ίδια εξαίρεση από τους κανόνες ανταγωνισμού θα ελευθερωθεί από κοινού με την αγορά των ιδίων των αυτοκινήτων;

6. καλεί την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση για οικονομική ενίσχυση της δραστηριότητας της ειδικής ομάδας (task-force) για το αυτοκίνητο του μέλλοντος στο πλαίσιο της συμπληρωματικής χρηματοδότησεως του 4ου προγράμματος-πλαisiού για την έρευνα, εάν υφίστανται σχετικά επαρκείς διαθέσιμοι πόροι. Για την πρόταση θα ληφθεί απόφαση το 1996 κατά την αναθεώρηση του 4ου Προγράμματος. Επομένως επιβάλλεται να υποβληθεί ένα πρόγραμμα δράσης με σαφείς στόχους. Σ' αυτούς θα πρέπει να περιλαμβάνονται κυρίως τεχνολογίες για οχήματα με μικρές ή μηδενικές εκπομπές ρύπων (στήλες καυσίμων, υβριδικοί κινητήρες, χρήση εναλλακτικών καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και συστήματα ηλεκτρικής προώθησης), τα ενσωματωμένα συστήματα κίνησης που βασίζονται στην τηλεματική καθώς και η σχετική κοινωνικοοικονομική έρευνα. Παράλληλα με τη δραστηριότητα της ειδικής ομάδας, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιταχύνουν, κυρίως με φορολογικά και διοικητικής φύσεως μέτρα, τη διάθεση στο εμπόριο οχημάτων με κινητήρες χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών ρύπων καθώς και συστήματα κίνησης που θα βασίζονται στην τηλεματική, κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα;

7. καλεί την Επιτροπή να εξασφαλίσει ότι η βιομηχανία εξαρτημάτων θα επωφεληθεί όσο το περισσότερο δυνατό από τη στήριξη της Κοινότητας στην έρευνα και ανάπτυξη, λαμβανομένης υπόψη της κεφαλαιώδους σημασίας του τομέα αυτού για την υγεία της αυτοκινητοβιομηχανίας συνολικά; η βιομηχανία εξαρτημάτων θα πρέπει να μετέχει περισσότερο κατά τη λήψη μέτρων για την προώθηση της μεταφοράς τεχνολογίας και της ανάπτυξης δικτύων συνεργασίας;

8. καλεί την Επιτροπή να συνεχίσει να στηρίζει τις επενδύσεις στην εκπαίδευση και κατάρτιση εντός της αυτοκινητοβιομηχανίας και να αξιοποιήσει καλύτερα τους χρηματοδοτικούς πόρους που διαθέτει η Κοινότητα στο πλαίσιο των προγραμμάτων Leonardo da Vinci και Socrates, καθώς και τα μέτρα προς ενθάρρυνση της προσαρμογής των εργαζομένων στις βιομηχανικές μεταβολές και στις μεταβολές στα συστήματα παραγωγής; απευθύνει έκκληση για διερεύνηση της δυνατότητας

υλοποίησης της καλύτερης δυνατής πανευρωπαϊκής πρακτικής όσον αφορά την επιμόρφωση και τον έλεγχο στη βιομηχανική προσαρμογή;

9. καλεί την Επιτροπή να εξασφαλίσει ιδιαίτερα ότι οι ειδικές απαιτήσεις και συνεισφορές μικρομεσαίων επιχειρήσεων στην αυτοκινητοβιομηχανία θα ληφθούν πλήρως υπόψη, ότι προγράμματα όπως το ADAPT θα ελέγχονται σταθερά ως προς τη "φιλικότητά" τους προς τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και ότι θα προσδοθεί στις επιχειρήσεις αυτές σαφές καθεστώς βασικού εταίρου όσον αφορά την επίλυση των προβλημάτων στην αυτοκινητοβιομηχανία;

10. καλεί την Επιτροπή να αναπτύξει τα υψηλότερα δυνατά πρότυπα που ανταποκρίνονται στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο στον τομέα της ασφάλειας των αυτοκινήτων και του σεβασμού του περιβάλλοντος και ειδικότερα στο πλαίσιο της έγκρισης Τύπου Ολοκλήρου Οχήματος, ώστε να υποστηριχθεί:

α) η θέσπιση ενός προτύπου για τις δοκιμές μετωπικής σύγκρουσης με παραμορφούμενο λοξό εμπόδιο και για τις δοκιμές πλευρικής σύγκρουσης με εμπόδιο εδάφους ύψους 300 mm, μέσα σε σύντομη αλλά οπωσδήποτε ρεαλιστική προθεσμία,

β) η καθιέρωση ενός συστήματος παιδικών θέσεων ασφαλείας ως υποχρεωτικής απαίτησης, το ταχύτερο δυνατό, που θα βασίζεται στην έννοια του ISOFIX όπως αναπτύχθηκε για το Διεθνή Οργανισμό Τυποποίησης;

γ) η απαγόρευση των προφυλακτών τύπου "bull bars" και η ενθάρρυνση φιλικότερου προς τους πεζούς σχεδιασμού οχημάτων,

δ) η υποχρέωση ύπαρξης ζωνών ασφαλείας στα λεωφορεία και μέτρα για την βελτίωση της εν γένει οδικής συμπεριφοράς τους;

11. καλεί την Επιτροπή να συνεισφέρει στην ανάπτυξη ενός νέου, ευρωπαϊκής εμβελείας, προγράμματος αξιολόγησης αυτοκινήτων για τη δοκιμή της συμπεριφοράς των νέων μοντέλων σε σύγκρουση με χρήση των ρεαλιστικότερων διαδικασιών δοκιμής σε μετωπική και πλευρική σύγκρουση, έτσι ώστε να ενθαρρυνθεί η αύξηση της επίγνωσης των καταναλωτών και να προωθηθεί η αγορά για τα αυτοκίνητα με καλές επιδόσεις ασφαλείας;

12. καλεί την Επιτροπή να ενθαρρύνει την ανάπτυξη φιλικών προς το περιβάλλον αυτοκινήτων και, συγκεκριμένα, να αναπτυχθεί αυτοκίνητο χαμηλής εκπομπής καυσαερίων με κατανάλωση καυσίμου 3 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα το οποίο να είναι κατάλληλο για καθημερινή χρήση; επίσης, να αναπτυχθεί εκτεταμένη σειρά μέτρων προκειμένου να περιορισθούν τα επίπεδα ρύπανσης από τα οχήματα, ως εξής:



α) ανάληψη δράσης εναντίον των κακοσυντηρημένων οχημάτων (δηλαδή των πολύ ρυπαντικών) με ενθάρρυνση της χρήσης εξοπλισμού τηλαισθητήρων και την καθιέρωση πανευρωπαϊκού προτύπου για τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, το οποίο θα περιλαμβάνει και τις δοκιμές εκπομπών,

β) τον υποχρεωτικό εξοπλισμό των οχημάτων με διαγνωστικά συστήματα (τα λεγόμενα "Πράσινα Κουτιά") στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Έγκρισης Τύπου Ολοκλήρου Όχηματος και την καθιέρωση κοινών πανευρωπαϊκών προτύπων πληροφόρησης (συμπεριλαμβανομένων σημάτων, κωδικών βλαβών, ανταλλαγής ψηφιακών πληροφοριών, εξοπλισμού δοκιμής, διαγνωστικών εργαλείων και συνδέσεων) έτσι ώστε να καθίσταται δυνατή η εύκολη διάγνωση και επισκευή,

γ) πρωτοβουλίες για τη θέσπιση νομοθετικού πλαισίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση για ολοκληρωμένα σχέδια ανακύκλωσης των αυτοκινήτων και για την αποφυγή συγκέντρωσης αποβλήτων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας; στα προγράμματα E&TA της αυτοκινητοβιομηχανίας πρέπει να προσδοθεί υψηλή προτεραιότητα στην έννοια της ανακυκλωσιμότητας,

δ) περαιτέρω έρευνα για νέους τύπους καυσίμων και τεχνολογίες κινητήρων, όπως αυτή που διεξάγεται από το πρόγραμμα Joint Auto-Oil;

ε) μέτρα για τη μείωση των επιπέδων θορύβου του οχήματος, ιδιαίτερα με το νέο σχεδιασμό της επιφανείας των ελαστικών και των οδών;

στ) άμεση υποβολή πρόταση σχετικά με τον περιορισμό των οριακών τιμών καυσαερίων καθώς και τη μείωση της καταναλώσεως έως το έτος 2000; θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες ώστε να υπάρξει κοινή πρόταση για τα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης και για τα ελαφρά οχήματα δημοσίας χρήσεως;

13. καλεί την Επιτροπή να συνεχίσει να παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς όλους τους δασμολογικούς και μη δασμολογικούς φραγμούς που εμποδίζουν την πρόσβαση των ευρωπαϊκών αυτοκινήτων στις αγορές τρίτων χωρών. Ιδιαίτερα, να ενθαρρύνει τη Νότιο Κορέα να άρει όλους τους εναπομένοντες εμπορικούς φραγμούς (ιδιαίτερα τους μη δασμολογικούς) που τίθενται στην πρόσβαση ευρωπαϊκών αυτοκινήτων και εξαρτημάτων στην αγοράς της; επίσης, να παρακολουθεί την τήρηση της συμφωνίας του 1991 μεταξύ ΕΟΚ και Ιαπωνίας με βάση το γραπτό μνημόνιο της Επιτροπής για τα στοιχεία στα οποία επετεύχθη συναίνεση; τέλος, να υπερασπισθεί ένα ανοικτό διεθνές εμπορικό σύστημα που να λειτουργεί βάσει συγκεκριμένων κανόνων;

14. καλεί την Επιτροπή να προωθήσει και να στηρίξει το διάλογο για πρότυπα του χρόνου εργασίας που διασφαλίζουν την απασχόληση, και, επίσης, να παρακολουθεί

το διάλογο για τις απαιτούμενες διαρθρωτικές μεταβολές, ούτως ώστε να μπορούν να ληφθούν μέτρα που ενδείκνυνται για την εποπτεία της διαδικασίας εκσυγχρονισμού των διαρθρώσεων παραγωγής. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα για την εξασφάλιση της απασχόλησης;

15. καλεί την Επιτροπή να προωθήσει μέτρα για την ενίσχυση πρότυπων σχεδίων προκειμένου να επιταχυνθεί η ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων στον τομέα των μεταφορών με τον συνδυασμό διαφόρων μεταφορικών μέσων; θα πρέπει να υποστηριχθεί η μετατροπή των αυτοκινητοβιομηχανιών σε επιχειρήσεις προώθησης της κινητικότητας;

16. καλεί την Επιτροπή να επιδιώξει καλύτερο συντονισμό των διαφόρων σημαντικών από περιφερειακή άποψη μέτρων για την αυτοκινητοβιομηχανία (ερευνητικά προγράμματα, ΕΚΤ, κ.ά), με βάση τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και τη συμμετοχή των κοινωνικών παραγόντων, (οι κοινωνικοί εταίροι, φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης, συνδικάτα, κλπ.);

17. καλεί την Επιτροπή να αναπτύξει ένα σύστημα ελέγχου επί της μετεγκατάστασης αυτοκινητοβιομηχανιών και να λάβει μέτρα κατά των πρακτικών της με κάθε τρόπο "διεκδίκησης επιδοτήσεων" που ακολουθούν οι μεγάλες εταιρείες; ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλλει στο Κοινοβούλιο, σε τακτά διαστήματα, αναφορές σχετικά με τις μετεγκαταστάσεις και τις κρατικές επιχορηγήσεις στην ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία;

18. καλεί την Επιτροπή να επιδιώξει τη διεθνή συνεργασία ως προς τις ελάχιστες προδιαγραφές σχετικά με τα ωράρια εργασίας, τις κοινωνικές συνθήκες και το περιβάλλον προκειμένου να αντιμετωπιστούν από κοινού τα σφαιρικά περιβαλλοντικά προβλήματα και να εξαλειφθούν τα πλεονεκτήματα του αθέμιτου ανταγωνισμού;

19. καλεί την Επιτροπή να εξετάσει ποιες ακριβώς επιπτώσεις θα έχει στην ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία και τη βιομηχανία εξαρτημάτων η συμφωνία που επετεύχθη στις 29 Ιουνίου 1995 μεταξύ ΗΠΑ και Ιαπωνίας και να συμμετάσχει στην επιτήρηση της συμφωνίας ώστε να εξασφαλισθεί ότι όλες οι επιχειρήσεις θα μπορέσουν να επωφεληθούν από το άνοιγμα της ιαπωνικής αγοράς;

20. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στην Επιτροπή, το Συμβούλιο και τις κυβερνήσεις και τα κοινοβούλια των κρατών μελών.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

### **Ανταγωνιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία - πρόταση ψηφίσματος**

#### ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την ομάδα CARS 21: Ένα ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία. Εισηγητής Γιώργος Χατζημαρκάκης

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τίτλο Ένα ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία για τον 21ο αιώνα: Θέση της Επιτροπής σχετικά με την τελική έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS 21 - Συνεισφορά στη στρατηγική της ΕΕ για την ανάπτυξη και την απασχόληση (COM(2007)0022),
- έχοντας υπόψη τα συμπεράσματα της Προεδρίας του Συμβουλίου «Ανταγωνιστικότητα» της 21ης και 22ας Μαΐου 2007, έχοντας υπόψη την τελική έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου με τίτλο Ανταγωνιστικό κανονιστικό σύστημα στην αυτοκινητοβιομηχανία για τον 21ο αιώνα (CARS21),
- έχοντας υπόψη το άρθρο 45 του Κανονισμού του,
- έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας και τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Διεθνούς Εμπορίου, της Επιτροπής Οικονομικών και Νομισματικών Θεμάτων, της Επιτροπής Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων, της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, της Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών, της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και της Επιτροπής Νομικών Θεμάτων (A6-0494/2007),

Α. λαμβάνοντας υπόψη ότι η Επιτροπή ανταποκρίθηκε στην έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS 21, ομάδα η οποία συγκέντρωσε όλους τους ενδιαφερόμενους προκειμένου να εξετάσουν τους βασικούς τομείς πολιτικής που

επηρεάζουν την αυτοκινητοβιομηχανία στην Ευρωπαϊκή Ένωση και να προβούν σε συστάσεις για το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο,

Β. λαμβάνοντας υπόψη ότι η αυτοκινητοβιομηχανία στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ένας από τους πιο σημαντικούς οικονομικούς της τομείς, καθώς παράγει 19 εκατομμύρια οχήματα ετησίως και προσφέρει 2,3 εκατομμύρια θέσεις άμεσης απασχόλησης και επιπλέον 10 εκατομμύρια θέσεις σε συναφείς τομείς,

Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η αγορά ανταλλακτικών αυτοκινήτων, συντήρησης και επισκευών που εξυπηρετεί πολλές εταιρείες διαδραματίζει ζωτικό ρόλο στην παροχή προσιτής κινητικότητας, στη βελτίωση των επιλογών του καταναλωτή για τα 270 εκατομμύρια οδηγούς της Ένωσης όσον αφορά τη φροντίδα των οχημάτων τους μετά την πώληση, στη διατήρηση ασφαλών και καθαρών οχημάτων στους δρόμους της Ευρώπης και, απασχολώντας 3,5 εκατομμύρια άτομα σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις, στη διατήρηση ενός υγιούς τοπίου ΜΜΕ στην Ευρώπη,

Δ. έχοντας υπόψη ότι η Επιτροπή προωθεί μια ολοκληρωμένη στρατηγική με στόχο να διασφαλίσει ότι οι εταιρείες στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα συνεχίσουν να είναι ανταγωνιστικές σε ένα ολοένα περισσότερο παγκόσμιο περιβάλλον, και έχοντας υπόψη ότι η εν λόγω στρατηγική ορίζεται στις ανακοινώσεις της προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή Περιφερειών με τίτλο, η πρώτη, Η Ευρώπη στον κόσμο: η συμμετοχή της στον παγκόσμιο ανταγωνισμό (COM(2006)0567), η δεύτερη, Η Ευρώπη στον κόσμο: ισχυρότερη εταιρική σχέση για την πρόσβαση στην αγορά για ευρωπαίους εξαγωγείς (SEC(2007)0452) και η τρίτη, Η Ευρώπη στον κόσμο: τα μέσα εμπορικής άμυνας της Ευρώπης σε μια μεταβαλλόμενη παγκόσμια οικονομία - Πράσινη βίβλος για δημόσια διαβούλευση (COM(2006)0763),

Ε. έχοντας υπόψη ότι η στρατηγική που ορίζεται σε αυτές τις ανακοινώσεις εφαρμόζεται επί του παρόντος σε διαπραγματεύσεις σχετικά με αρκετές διμερείς και περιφερειακές συμφωνίες ελευθέρων συναλλαγών,

ΣΤ. έχοντας υπόψη ότι η αυτοκινητοβιομηχανία διαφέρει σημαντικά από το ένα κράτος μέλος στο άλλο από την άποψη των στρατηγικών, των δομών και της

παγκόσμιας εμβέλειας, και έχοντας υπόψη ότι αυτές οι διαφορές πρέπει να λαμβάνονται πλήρως υπόψη κατά την ανάπτυξη μιας νέας εμπορικής στρατηγικής με περισσότερο παγκόσμιο προσανατολισμό,

Z. έχοντας υπόψη ότι το 2006 η αυτοκινητοβιομηχανία στην Ευρωπαϊκή Ένωση εξήγαγε περίπου το 70% της παραγωγής της, ότι το 2004 οι εξαγωγές οχημάτων με κινητήρα και τμημάτων και εξαρτημάτων οχημάτων με κινητήρα ανήλθε στο 8,7% και το 2,8% αντιστοίχως των βιομηχανικών εξαγωγών της ΕΕ, γεγονός που υποδηλώνει την ιδιαίτερη ευαισθησία της αυτοκινητοβιομηχανίας στις συνθήκες εξαγωγής και ότι, επιπλέον, το 2004, το επί πλέον εμπορικό πλεόνασμα εκτός της ΕΕ σε σχέση με τον εξοπλισμό μεταφοράς εκτιμήθηκε σε 60,2 δισεκατομμύρια ευρώ· έχοντας υπόψη ότι η παγκόσμια υπεροχή της Ευρώπης σε αυτόν τον τομέα οφείλεται ιδίως στο γεγονός ότι είναι ο μεγαλύτερος κατασκευαστής αυτοκινήτων παγκοσμίως και ο δεύτερος μεγαλύτερος κατασκευαστής φορτηγών οχημάτων, καθώς επίσης οφείλεται και στο μέγεθος και τον βαθμό ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς, στην αυξανόμενη διεθνοποίηση του τομέα κατασκευής κινητήρων, στην φήμη των ευρωπαϊκών οχημάτων και στην ποιότητα των παρεχόμενων στην Ευρώπη υπηρεσιών, καθώς και στην ισχυρή εξαγωγική θέση που έχουν επιτύχει οι ευρωπαίοι κατασκευαστές καθώς και την ουσιαστική παρουσία τους σε αγορές με υψηλούς αναπτυξιακές δυνατότητες·

1. επιδοκιμάζει την τελική έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS21 και την ανακοίνωση της Επιτροπής, που παρουσιάζει την κατεύθυνση της μελλοντικής πολιτικής για την αυτοκινητοβιομηχανία·

2. ελπίζει ότι τα κοινοβούλια των κρατών μελών (και των περιφερειών τους) θα θελήσουν να συμμετάσχουν στην έκβαση της διαδικασίας του CARS 21· υποστηρίζει ότι ένα διακοινοβουλευτικό δίκτυο που θα μελετά θέματα αυτοκινητοβιομηχανίας, συντονιζόμενο από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, θα επέφερε πραγματικές ωφέλειες στην οδική ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος, την καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα·

Ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς αυτοκινήτων

3. καλεί τις αρχές των κρατών μελών να συνεργαστούν στενά με την Επιτροπή κατά την υλοποίηση των συστάσεων του CARS 21· επισημαίνει ιδίως ότι οι νέες ρυθμίσεις που επηρεάζουν τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας θα πρέπει να εισάγονται κατά τρόπο συντονισμένο, αποφεύγοντας στρεβλώσεις της εσωτερικής αγοράς·

4. επισημαίνει με έμφαση την ανάγκη τελειοποίησης ενός κοινοτικού συστήματος έγκρισης τύπου που θα καλύπτει όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα·

5. επιβεβαιώνει την υποστήριξη του προς μια αποτελεσματική διαδικασία έγκρισης τύπου, όπως επισημαίνεται στη σύσταση για τη δεύτερη ανάγνωση της πρότασης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, που εγκρίθηκε στις 10 Μαΐου του 2007(1)·

6. καλεί την Επιτροπή να αναφέρει ετησίως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τις εξελίξεις όσον αφορά τη λειτουργία των διαδικασιών έγκρισης τύπου και την από πλευράς της παρακολούθηση της διαδικασίας επιτροπολογίας·

7. καλεί την Επιτροπή να εξασφαλίσει τη δέουσα εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1400/2002 για τη διανομή των οχημάτων με κινητήρα σε ολόκληρη την ΕΕ (Κανονισμός περί απαλλαγής κατά κατηγορία)· πιστεύει επίσης ότι κατά την αναθεώρηση του κανονισμού αυτού θα πρέπει η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Επιτροπής να θεωρήσει τον εαυτό της μέρος της ολοκληρωμένης προσέγγισης της νομοθεσίας του τομέα·

8. προτείνει, με σκοπό την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ότι η αναθεώρηση του Κανονισμού περί απαλλαγής κατά κατηγορία πρέπει να συνδεθεί με την μεσοπρόθεσμη αναθεώρηση του προγράμματος CARS 21, ούτως ώστε να διευκολυνθεί η συνεργασία μεταξύ των φορέων του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και για να αποτραπεί η κατάχρηση κρατικών ενισχύσεων και να προωθηθεί η πολιτική του ανταγωνισμού σε διεθνή κλίμακα·

9. καλεί την Επιτροπή να προτείνει μέτρα που θα εγγυώνται τη θέσπιση διαδικασίας ταξινόμησης, η οποία θα διευκολύνει τις διασυνοριακές πωλήσεις κυρίως των μεταχειρισμένων οχημάτων· επικροτεί τις προτάσεις της Επιτροπής που αφορούν τις διαδικασίες ταξινόμησης των μηχανοκίνητων οχημάτων(2) και τα προβλήματα που προκαλούν μερικοί εθνικοί κανόνες στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς· επισημαίνει την επίπτωση αυτών των εθνικών κανόνων επί οικονομικών τομέων όπως η ενοικίαση και η χρηματοδοτική μίσθωση οχημάτων· καλεί τα κράτη μέλη να επιφέρουν τις απαραίτητες αλλαγές στους κανόνες τους το συντομότερο δυνατόν·

Μια ανταγωνιστική αυτοκινητοβιομηχανία μετά την πώληση

10. επιστά την προσοχή στις προσφάτως θεσπισθείσες νομοθετικές διατάξεις που αφορούν τα ανταλλακτικά μετά τη θέση σε κυκλοφορία που έχουν επίπτωση επί της απόδοσης όσον αφορά την ασφάλεια και το περιβάλλον, και επισημαίνει ότι η εφαρμογή των διατάξεων αυτών θα καθιερώσουν για τα εξαρτήματα αυτά ενιαία αγορά·

11. χαιρετίζει τη συμπερίληψη διατάξεων στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Ιουνίου 2007 που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1400/2002, που απαιτεί την άνευ περιορισμών πρόσβαση στις κατάλληλες πληροφορίες τεχνικής επισκευής και συντήρησης, και καλεί την Επιτροπή να συνεχίσει τις προσπάθειές της για την επιβολή σε ολόκληρη την Ένωση των διατάξεων του δικαίου περί ανταγωνισμού που εφαρμόζονται στον τομέα των οχημάτων με κινητήρα·

12. καλεί την Επιτροπή να συνεχίσει να προωθεί τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην αγορά αυτοκινήτων μετά την πώληση συμπεριλαμβάνοντας την επιλογή του καταναλωτή και την αποτελεσματική πρόσβαση ανεξάρτητων φορέων της αγοράς σε τεχνική ενημέρωση, κατάρτιση, ανταλλακτικά, διαγνωστικά εργαλεία και εξοπλισμό δοκιμών που εξυπηρετεί πολλές εταιρείες, στη μελλοντική της πολιτική στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και σε οποιαδήποτε διάδοχη νομοθεσία του κανονισμού

(ΕΚ) αριθ. 1400/2002, ο οποίος θα λήξει στις 31 Μαΐου 2010.

13. επισημαίνει πόσο σημαντικές είναι για τους καταναλωτές οι πληροφορίες για την εν κυκλοφορία αξιοπιστία και αντοχή που βασίζονται σε συνεκτικές έρευνες των καταναλωτών· τονίζει ότι οι δημόσιες αρχές θα μπορούσαν να διευκολύνουν τις έρευνες αυτές επιτρέποντας στις αρχές ταξινόμησης να κοινοποιούν τα στοιχεία των κατόχων οχημάτων που συμφωνούν να συμμετάσχουν σε αυτές·

14. προτρέπει την Επιτροπή να αντιμετωπίσει δεόντως το θέμα της «ανοικτής επισκευασιμότητας» των οχημάτων σε όλες τις νέες νομοθετικές πρωτοβουλίες, εμπλέκοντας όλες τις σχετικές Γενικές Διευθύνσεις, προκειμένου να διασφαλιστεί η επιλογή των καταναλωτών και ο ανταγωνισμός στη μετά την πώληση αγορά· πιστεύει ότι αυτό θα πρέπει να εφαρμοστεί και στα επικείμενα μέτρα που σχετίζονται με την προώθηση των νέων πληροφοριών για τα οχήματα, των τεχνολογιών επικοινωνίας και των ευφών συστημάτων μεταφορών·

15. καλεί την Επιτροπή να υποβάλει προτάσεις για τη δημιουργία εσωτερικής κοινής αγοράς εξαρτημάτων βελτίωσης οχημάτων και ανταλλακτικών, όπως ειδικών ελαστικών, τροχών και άλλων εξαρτημάτων βελτίωσης και ανταλλακτικών, καθώς η υφιστάμενη ποικιλομορφία εθνικών κανονισμών παρεμποδίζει την περαιτέρω ανάπτυξη του εν λόγω τομέα, ο οποίος, ως εκ τούτου, θα επωφελείτο από την εναρμόνιση της κοινοτικής νομοθεσίας και την κατάλληλη προστασία της πνευματικής της ιδιοκτησίας·

16. καλεί την Επιτροπή να εντείνει την καταπολέμηση της εισαγωγής παραποιημένων εξαρτημάτων αυτοκινήτων·

Βελτίωση της νομοθεσίας και διεθνοποίηση του κανονιστικού περιβάλλοντος

17. τονίζει τη σημασία που έχει η κατάργηση της περιττής γραφειοκρατίας, συμπεριλαμβανομένης της αλληλεπικάλυψης νομικών μέσων λόγω της ύπαρξης διεθνών συμβάσεων·

18. υπογραμμίζει τον ζωτικό ρόλο που έχουν διαδραματίσει οι αρχές για τη βελτίωση



της νομοθεσίας (δηλ. κατάλληλη εκτίμηση επιπτώσεων, αρχή κόστους-ωφέλειας, κατάλληλα χρονικά διαστήματα, κλπ.) στη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού κανονιστικού πλαισίου για την αυτοκινητοβιομηχανία, όπως υποστηρίχθηκε στη διαδικασία CARS21· υπενθυμίζει ότι ο κανονιστικός οδικός χάρτης αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της τελικής έκθεσης για το CARS21 και θα πρέπει να τηρείται·

19. αναγνωρίζει ότι καλύτερα σχεδιασμένοι διαφανείς κανόνες που θα ανταποκρίνονται στις σύγχρονες κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανάγκες και θα εφαρμόζονται χωρίς εξαιρέσεις και θα ενσωματωθούν μέσα στο κανονιστικό πλαίσιο για τη διεθνή αυτοκινητοβιομηχανία, μπορούν να συμβάλουν στη αύξηση της ανταγωνιστικότητας και σε δίκαιους όρους ανταγωνισμού στον εν λόγω κλάδο·

20. πιστεύει ότι η στρατηγική τυποποίηση συνιστά μείζονα κινητήρια δύναμη ανταγωνιστικότητας· ζητεί, επομένως, από την Επιτροπή να εργαστεί προς την κατεύθυνση της αναγνώρισης των ευρωπαϊκών προτύπων παγκοσμίως·

21. χαιρετίζει τα σχέδια της Επιτροπής περί αντικατάστασης 38 κοινοτικών οδηγιών από ισχύοντες κανονισμούς της ΟΕΕ/ΟΗΕ (Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη), καθώς και περί θέσπισης της δυνατότητας αυτοδοκιμών και εικονικών δοκιμών, και καλεί την Επιτροπή να συνεχίσει τη διαδικασία νομοθετικής απλούστευσης· επιμένει ότι υποστηρίζει τις προτάσεις αυτές υπό τον όρο ότι έχει καταστεί απολύτως σαφές ότι το Κοινοβούλιο διατηρεί το δικαίωμα να ζητήσει τη θέσπιση νομοθεσίας ανεξάρτητα από το σύστημα της ΟΕΕ/ΟΗΕ, εφόσον εκτιμά ότι τούτο απαιτείται προκειμένου η ΕΕ να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της·

22. χαιρετίζει την πρόταση της Επιτροπής να εκδίδει ετήσιο έγγραφο προς το Κοινοβούλιο σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται στην ΟΕΕ/ΟΗΕ και στη διαδικασία της επιτροπολογίας·

23. χαιρετίζει την πρόθεση της Επιτροπής να καθιερώσει μηχανισμό αναθεώρησης και επανεξέτασης, δεδομένης της τεχνολογική φύσης και της έντονης τεχνολογικής ανάπτυξης της αυτοκινητοβιομηχανίας· θεωρεί ωστόσο επίσης ότι πρέπει να γίνει μεγαλύτερη χρήση των ρητρών «λήξης ισχύος» στη νομοθεσία, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί ότι η νομοθεσία δεν θα εμποδίζει ή δεν θα υπονομεύει τις τεχνολογικές

προόδους τις οποίες προσφέρουν συνεχώς η έρευνα και ανάπτυξη και οι δυνάμεις της αγοράς·

24. καλεί την Επιτροπή να κινήσει τη διαδικασία για την απλούστευση των οδηγιών 71/127/ΕΟΚ(3), 74/297/ΕΟΚ(4), 76/115/ΕΟΚ(5) και 78/932/ΕΟΚ(6) καθώς και του κανονισμού αριθ. 122 της ΟΕΕ/ΟΗΕ·

Υιοθέτηση περιβαλλοντικών προτύπων για τον 21ο αιώνα

25. επισημαίνει ότι η κοινοτική νομοθεσία ρυθμίζει μία αγορά στην οποία πωλούνται κάθε χρόνο 17 έως 18 εκατομμύρια οχήματα, που ισοδυναμεί με την αγορά επιβατικών αυτοκινήτων των Ηνωμένων Πολιτειών· ευελπιστεί ότι μία φιλόδοξη πολιτική μείωσης των εκπομπών θα έχει θετική επιρροή παγκοσμίως όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών του τομέα των μεταφορών·

26. πιστεύει ότι η κινητικότητα των ατόμων είναι ένα από τα μεγαλύτερα επιτεύγματα του τελευταίου αιώνα· πιστεύει ότι η κινητικότητα και η προστασία του περιβάλλοντος δεν αποκλείουν αναγκαστικά η μία την άλλη και ότι η μελλοντική τεχνολογία για τα αυτοκίνητα θα πρέπει να συνεισφέρει ώστε να συνδυάζονται αρμονικά αμφότερες οι ανωτέρω παράμετροι· πιστεύει μάλιστα ότι η πρόκληση κυρίως της αλλαγής του κλίματος παρουσιάζει ευκαιρίες για τεχνολογική πρόοδο και καινοτομία·

27. έχει επίγνωση της σημασίας των οχημάτων για την κινητικότητα των ηλικιωμένων ατόμων, ιδίως στην ύπαιθρο, και των ατόμων με αναπηρία·

28. καλεί την Επιτροπή να δημιουργήσει ένα περιβάλλον που θα διασφαλίζει ότι οι οδικές μεταφορές είναι περιβαλλοντικά βιώσιμες και θα ευνοούν την ευελιξία των συστημάτων παραγωγής και αυξάνουν το επίπεδο δεξιοτήτων στο εργατικό δυναμικό της ΕΕ·

29. πιστεύει ότι οι προδιαγραφές για τις εκπομπές ρύπων σημείωσαν πραγματική επιτυχία και έχουν οδηγήσει ήδη στην παραγωγή καθαρότερων επιβατηγών οχημάτων· επισημαίνει ότι είναι σημαντικό να σημειωθεί παρεμφερής επιτυχία και με

τα βαρέα εμπορικά οχήματα· πιστεύει ότι τα οφέλη της περιβαλλοντικής νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας θα μπορούσαν να επεκταθούν κατά πολύ πέραν της ευρωπαϊκής αγοράς·

30. χαιρετίζει την ταχεία θέσπιση των προδιαγραφών Euro-5 και Euro-6 για τον περιορισμό των εκπομπών ρυπογόνων ουσιών από τα επιβατηγά οχήματα και ζητεί με έμφαση από την Επιτροπή να εκπονήσει χωρίς καθυστέρηση μια φιλόδοξη πρόταση για προδιαγραφές EURO VI όσον αφορά τα βαρέα εμπορικά οχήματα·

31. θεωρεί ότι η βελτίωση της ποιότητας του αέρα μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την ταχύτερη ανανέωση του στόλου των αυτοκινήτων, πέραν της εισαγωγής λιγότερο ρυπογόνων οχημάτων· θεωρεί ότι πρέπει να δοθούν οικονομικά κίνητρα στους καταναλωτές προκειμένου να αντικαταστήσουν τα παλαιά τους αυτοκίνητα με λιγότερο ρυπογόνα οχήματα·

32. χαιρετίζει την πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων προκειμένου να ληφθεί υπόψη ο κύκλος ζωής των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των καυσίμων στον τομέα των οδικών μεταφορών·

33. στο πλαίσιο της κοινοτικής νομοθεσίας, καλεί την Επιτροπή να κινήσει τη διαδικασία επανεκτίμησης και αναθεώρησης των διαδικασιών για τον έλεγχο των εκπομπών, ούτως ώστε να απηχούν καλύτερα τις πραγματικές συνθήκες χρήσης, χωρίς να θίγεται η τρέχουσα συζήτηση για τον περιορισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τα αυτοκίνητα·

34. ανησυχεί σοβαρά για τη μη εναρμονισμένη εφαρμογή της οδηγίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους(7)· δεν θεωρεί αρκετά φιλόδοξη την οδηγία·

Σημαντική μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>

35. επιδοκιμάζει τα σχέδια της Επιτροπής για μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> των επιβατηγών αυτοκινήτων· πιστεύει ότι ο καταλληλότερος τρόπος είναι η υιοθέτηση ολοκληρωμένης προσέγγισης, που θα λαμβάνει υπόψη της όλες τις δυνατότητες μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>, όπως οι υποδομές, η συμπεριφορά των οδηγών, ένα

σύστημα κινήτρων για όσους χρησιμοποιούν καθαρότερα αυτοκίνητα, τα βιοκαύσιμα και η τεχνολογία των οχημάτων· παροτρύνει την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο ανάπτυξης ενός κοινού πλαισίου για τη συντονισμένη εφαρμογή πιθανώς εναρμονισμένων φορολογικών κινήτρων σχετικά με το CO<sub>2</sub> βάσει της αρχής της τεχνολογικής ουδετερότητας, τα οποία θα έχουν σημαντικές δυνατότητες μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub> ενώ θα αποτρέπουν τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού· καλεί μετ' επιτάσεως το Συμβούλιο να καταλήξει σε συμφωνία σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής να συνδέσει τους φόρους για τα επιβατηγά αυτοκίνητα με τις ρυπογόνες εκπομπές τους, όπως το CO<sub>2</sub>, προκειμένου να αποφευχθεί ο περαιτέρω κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς λόγω της διαφοροποιημένης εφαρμογής από τα κράτη μέλη·

36. καλεί μετ' επιτάσεως την Επιτροπή να θέσει φιλόδοξους αλλά ρεαλιστικούς στόχους, λαμβάνοντας υπόψη ότι η πραγματική κατάσταση στην ευρωπαϊκή αγορά όπου ο δείκτης ανανέωσης του στόλου είναι επί του παρόντος κάτω του 10% ετησίως, και υπογραμμίζει, ως εκ τούτου, το γεγονός ότι η προσιτότητα των νέων αυτοκινήτων διαδραματίζει ζωτικό ρόλο στην επίτευξη του κοινοτικού στόχου· τονίζει ότι όσο περισσότερο φιλόδοξοι είναι οι υποχρεωτικοί στόχοι για τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, τόσο περισσότερος χρόνος πρέπει να δοθεί στην αυτοκινητοβιομηχανία προκειμένου να μπορέσει να προσαρμοστεί·

37. υπενθυμίζει στην Επιτροπή ότι για την ανάπτυξη νέων τύπων επιβατηγών αυτοκινήτων απαιτούνται περίπου 5 έως 7 χρόνια· πιστεύει, επομένως, ότι ο καθορισμός υποχρεωτικών στόχων για το 2012 πρέπει να παρέχει επαρκή χρόνο στην αυτοκινητοβιομηχανία για να ανταποκριθεί στις αλλαγές· κατά συνέπεια, ζητεί από την Επιτροπή να μη θέσει τελικούς υποχρεωτικούς στόχους για τις εκπομπές CO<sub>2</sub> πριν από το 2015·

38. πιστεύει ότι είναι δυνατή η επίτευξη του μέσου στόχου των 125 g CO<sub>2</sub>/km για τα νέα επιβατηγά οχήματα μέχρι το 2015· επισημαίνει ότι η Επιτροπή πρέπει να εργαστεί θέτοντας πιο φιλόδοξους μακροπρόθεσμους στόχους όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας· θεωρεί ζωτικής σημασίας εν προκειμένω ότι οι τιμές στόχου θα πρέπει να διαβαθμίζονται σύμφωνα με το βάρος του οχήματος·

39. επιδοκιμάζει το σχέδιο της Επιτροπής περί θέσπισης του δεσμευτικού στόχου 10% όσον αφορά τα βιοκαύσιμα μέχρι το 2020, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα κριτήρια βιωσιμότητας και παρέχεται ενθάρρυνση για τη χρήση τεχνολογίας δεύτερης γενιάς· ζητεί τη θέσπιση πιστοποίησης για βιοκαύσιμα που παράγονται με βιώσιμο τρόπο· καλεί την Επιτροπή στην επικείμενη νομοθετική της πρόταση, για την επίτευξη του στόχου να επιτρέψει να ληφθούν υπόψη μόνον πιστοποιημένα αειφόρα βιοκαύσιμα· τονίζει ότι πρέπει να αναπτυχθούν και να προωθηθούν περαιτέρω τα βιοκαύσιμα δεύτερης γενιάς από φυτά ή μέρη φυτών που δεν ανταγωνίζονται άμεσα τα εδώδιμα φυτά και παρέχουν μεγαλύτερη απόδοση·

40. επισημαίνει ότι, για να επιτευχθεί ο στόχος της μεγαλύτερης χρήσης βιοκαυσίμων και υδρογόνου που μεγιστοποιούν την περιβαλλοντική απόδοση, είναι ζωτικής σημασίας η προώθηση των αναγκαίων τοπικών δικτύων ώστε να διευκολύνεται ο εφοδιασμός των πολιτών·

41. είναι της γνώμης ότι τα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> θα πρέπει να δίνουν περισσότερη έμφαση στην αύξηση της ευαισθητοποίησης του οδηγού για τις οικονομικές τεχνικές οδήγησης και για τον καλύτερο δυνατό τρόπο αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών·

42. πιστεύει ότι η αύξηση της ευαισθητοποίησης των καταναλωτών μέσω της καλύτερης σήμανσης της απόδοσης των καυσίμων και των δεδομένων για τις ρυπογόνες εκπομπές θα συνεισφέρει στην επίτευξη μειώσεων των εκπομπών CO<sub>2</sub>· ζητεί, συνεπώς, την αναθεώρηση της οδηγίας 1999/94/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO<sub>2</sub> όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων, λαμβάνοντας υπόψη τις έως τώρα επιτευχθείσες βέλτιστες πρακτικές·

43. υπενθυμίζει ότι η μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα αυτοκίνητα μπορεί να επιτευχθεί με τον απλούστερο τρόπο εάν αναδιαρθρωθεί το σύστημα δημοσίων μεταφορών·

44. αναγνωρίζει τον ηγετικό ρόλο που διαδραματίζει η Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτων (Federation Internationale d'Automobile - FIA) όσον αφορά την εφαρμογή καινοτόμων περιβαλλοντικών τεχνολογιών σε όλα τα νέα αυτοκίνητα, οι οποίες προσφέρουν εν δυνάμει μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και επακόλουθη εξοικονόμηση ενέργειας λόγω βελτιωμένης απόδοσης·

45. προτρέπει τη FIA να εντατικοποιήσει ακόμη περισσότερο τις προσπάθειές της για την προώθηση της έρευνας που σχετίζεται με τον σχεδιασμό καινοτόμων οδών με σκοπό, μεταξύ άλλων, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των αυτοκινήτων·

46. αναγνωρίζει τον ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν τα μηχανοκίνητα αθλήματα στην αλλαγή της στάσης και συμπεριφοράς των πελατών προς μια φιλική προς το περιβάλλον τεχνολογία· ζητεί, συνεπώς, από τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτων (FIA) και άλλους παράγοντες που εμπλέκονται στη Formula 1 να τροποποιήσουν αντιστοίχως τους κανόνες τους, ούτως ώστε να μπορούν να εφαρμόζονται ευκολότερα φιλικές προς το περιβάλλον τεχνολογίες όπως τα βιοκαύσιμα, οι τετρακύλινδροι ή υβριδικοί κινητήρες·

47. ζητεί να εκπονηθεί μελέτη που θα αποσκοπεί στην καταγραφή των πρόσθετων μη τεχνικών μέτρων που έχουν εφαρμοστεί προκειμένου να μειωθεί το CO<sub>2</sub> στην ΕΕ·

#### Ασφαλέστερες οδικές μεταφορές

48. χαιρετίζει τις προσπάθειες της Επιτροπής για μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης σημαντικών νέων τεχνολογιών· προτρέπει την Επιτροπή να διασφαλίσει ότι οποιαδήποτε προδιαγραφή για τον εξοπλισμό ασφαλείας των οχημάτων θα εισάγεται σύμφωνα με τις αρχές περί βελτίωσης της νομοθεσίας που συμφωνήθηκαν από την ομάδα υψηλού επιπέδου CARS21· τονίζει την ανάγκη ολοκληρωμένης προσέγγισης η οποία θα περιλαμβάνει βελτιώσεις της τεχνολογίας των οχημάτων, μέτρα υποδομών καθώς και εκπαίδευση, ενημέρωση και επιβολή για την επίτευξη των στόχων οδικής ασφάλειας με οικονομικά αποδοτικό τρόπο·

49. αναγνωρίζει τον καταλυτικό ρόλο της αγοράς οχημάτων ανώτερης ποιότητας όσον αφορά την παρθενική χρησιμοποίηση των νέων αυτών τεχνολογιών·

επισημαίνει πάντως ότι τα πρόσθετα συστήματα ασφαλείας θα αυξήσουν ενδεχομένως ακόμη περισσότερο το βάρος των επιβατικών αυτοκινήτων, προκαλώντας έτσι αύξηση των εκπομπών CO<sub>2</sub>.

50. εκφράζει την ανησυχία του για τον αρνητικό αντίκτυπο που έχει στην οδική ασφάλεια η αύξηση της ταχύτητας των αυτοκινήτων· σε σχέση με αυτό, συνιστά την εφαρμογή των συστάσεων που περιέχονται στη μελέτη των μελλοντικών επιλογών για την επιβολή του τεχνικού ελέγχου στην Ευρωπαϊκή Ένωση που δημοσίευσε η Διεθνής Επιτροπή Επιθεώρησης Οχημάτων με Κινητήρα (CITA) το 2007· συνιστά τη στήριξη της εκστρατείας για τον ασφαλή «συντονισμό» και τις κινήσεις για την καθιέρωση των συστημάτων ηλεκτρονικού ελέγχου της σταθερότητας (ESC) ως τυποποιημένου εξοπλισμού το ταχύτερο δυνατόν·

51. καλεί την Επιτροπή να βελτιώσει το σύστημα οδικής ασφαλείας ζητώντας από τα κράτη μέλη να καταστήσουν αυστηρότερες τις απαιτήσεις εκπαίδευσης των μαθητευόμενων οδηγών, να επεκτείνουν την υποχρεωτική κατάρτιση και να θεσπίσουν κανόνες που θα παρέχουν περιοδική εκπαίδευση στους επαγγελματίες οδηγούς·

52. καλεί την Επιτροπή να διενεργήσει την αναγγελθείσα για την περίοδο 2007-2009 εκτίμηση σχετικά με το περιβάλλον που απαιτείται για τη λήψη μέτρων για τη μείωση του αριθμού των θυμάτων των τροχαίων ατυχημάτων·

53. ζητεί από την Επιτροπή να αναπτύξει ένα σύστημα που θα επιτρέπει στους κατασκευαστές αυτοκινήτων να παράγουν χωρίς ποινή οχήματα που εκπέμπουν πρόσθετο CO<sub>2</sub> εάν οι επί πλέον αυτές εκπομπές οφείλονται στα νομικώς δεσμευτικά μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται σε κοινοτικό επίπεδο·

54. δεν πιστεύει ότι θα πρέπει να καταστούν υποχρεωτικά τα φώτα πορείας κατά τη διάρκεια της ημέρας·

55. καλεί την Επιτροπή να βελτιώσει το σύστημα διασυνοριακού ελέγχου των αυτοκινήτων και διασυνοριακής είσπραξης των προστίμων που επιβάλλονται για την παράβαση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος, αποδίδοντας στα

θέματα αυτά προτεραιότητα·

Ισότιμοι όροι στις εμπορικές σχέσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας

56. δηλώνει ότι η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ είναι μία από τις πλέον ανταγωνιστικές βιομηχανίες σε ολόκληρο τον κόσμο· πιστεύει, πάντως, ότι ο αθέμιτος ανταγωνισμός και η παραβίαση των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας συνιστούν απειλή για τη θέση που κατέχει η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία·

57. τονίζει τη σημασία που έχει ο ΠΟΕ για την αυτοκινητοβιομηχανία σε ένα ολοένα περισσότερο παγκόσμιο εμπορικό περιβάλλον· κρίνει ότι είναι εξαιρετικά σημαντικό οι τρέχουσες διαπραγματεύσεις στον αναπτυξιακό γύρο της Ντόχα να καταστήσουν τις αγορές των τρίτων χωρών όσο το δυνατόν πιο προσβάσιμες για τις αυτοκινητοβιομηχανίες, ιδίως στις εν δυνάμει μεγάλες αναδυόμενες αγορές τρίτων χωρών·

58. τονίζει τη σημασία του μηχανισμού επίλυσης διαφορών του ΠΟΕ για την επίλυση προβλημάτων σχετικά με τις εξαγωγές σε τρίτες χώρες· υπενθυμίζει τη θετική έκβαση των διαφορών που παραπέμφθηκαν στον ΠΟΕ στις περιπτώσεις του Καναδά, της Ινδίας και της Ινδονησίας·

59. επισύρει την προσοχή σε ό,τι αφορά την προσπάθεια της Επιτροπής για την αναθεώρηση κατ' αρχάς, των μέσων εμπορικής άμυνας· υπενθυμίζει ότι η αυτοκινητοβιομηχανία ενδέχεται να υφίσταται πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού εκ μέρους τρίτων χωρών και προτρέπει την Επιτροπή να διαφυλάξει τη βασική φιλοσοφία των μέσων εμπορικής άμυνας προασπίζοντας τη βιομηχανία της ΕΕ από αθέμιτες πρακτικές·

60. υπενθυμίζει ότι η επιτυχής ολοκλήρωση των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων θα πρέπει να παραμείνει προτεραιότητα της ΕΕ· υποστηρίζει, ωστόσο, την πρόθεση της Επιτροπής να διαπραγματευτεί νέες διμερείς εμπορικές συμφωνίες πρωτίστως στην Ασία, προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες πρόσβασης στην αγορά· τονίζει ότι οι συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών (ΣΕΣ) θα πρέπει πάντα να αποσκοπούν σε υψηλού επιπέδου πρόσβαση στην αγορά της χώρας



εταίρου· επιμένει ότι η πολιτική της ΕΕ πρέπει να διασφαλίζει την ανταγωνιστικότητα των κατασκευαστών αυτοκινήτων της ΕΕ που δραστηριοποιούνται σε χώρες εντός και εκτός της ΕΕ· είναι πεπεισμένο για τη σημασία της σύναψης διμερών συμφωνιών μεταξύ της ΕΕ και της Ένωσης Χωρών της Νοτιανατολικής Ασίας (ASEAN), της Ινδίας και της Mercosur για την αυτοκινητοβιομηχανία·

61. καλεί την Επιτροπή, στο πλαίσιο των υφιστάμενων διαπραγματεύσεων μεταξύ ΕΕ και Κορέας για τη σύναψη ΣΕΣ, να διασφαλίσει ότι η Κορέα θα άρει όλους τους υφιστάμενους δασμολογικούς και μη δασμολογικούς φραγμούς και δεν θα θεσπίσει νέους, και ότι θα εφαρμόσει περισσότερους κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ· ζητεί από την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο κατάρτισης μιας στρατηγικής για τη σταδιακή κατάργηση των εισαγωγικών δασμών της ΕΕ με διασφαλίσεις και να προτείνει, ως εκ τούτου, η εν λόγω σταδιακή κατάργηση να συνδεθεί με την άρση των μη δασμολογικών φραγμών από την πλευρά της Κορέας·

62. επαναλαμβάνει ότι η Κορέα έχει υπογράψει και επικυρώσει τη συμφωνία 1958 της UN/ECE και ότι με την υπογραφή της δεσμεύτηκε να εφαρμόσει τους κανονισμούς της UN/ECE· ενθαρρύνει την Επιτροπή να τονίσει το στοιχείο αυτό στη διάρκεια των μελλοντικών διαπραγματεύσεων και να επιμείνει για την χωρίς χρονοτριβή εφαρμογή τους· σημειώνει ότι σε μία συμφωνία ελεύθερων συναλλαγών πρέπει οπωσδήποτε να καθορίζεται με σαφήνεια ότι η Κορέα οφείλει να επιτρέψει την διάθεση στην κορεατική αγορά των αυτοκινήτων που κατασκευάζονται στην ΕΕ και πληρούν τα πρότυπα της UNECE·

63. καλεί την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο δημιουργίας μιας ομάδας εργασίας για τα αυτοκίνητα και της θέσπισης διαδικασίας για την ταχεία επίλυση των διαφορών σχετικά με τα μέτρα που αφορούν τα αυτοκίνητα, όπως ορίζονται στη συμφωνία ελεύθερων συναλλαγών μεταξύ ΗΠΑ και Κορέας·

64. υπογραμμίζει τη σημασία ύπαρξης στενής εταιρικής σχέσης με την Κίνα όσον αφορά την ανάπτυξη κανονιστικού πλαισίου που θα παρέχει ίσους όρους ανταγωνισμού· δηλώνει ότι η αποτελεσματική προστασία των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ύπαρξη μιας

τέτοιας εταιρικής σχέσης·

65. διαφωνεί με την πρόταση της Επιτροπής για την κατάργηση της προστασίας των δικαιωμάτων των σχεδίων, καθώς αυτό θα είχε ενδεχομένως αρνητικές επιπτώσεις στην αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ χωρίς ταυτόχρονα να διασφαλίζει πλεονεκτήματα στους πελάτες· καλεί την Επιτροπή να σεβαστεί τους υφιστάμενους ίσους όρους ανταγωνισμού σε σχέση με την Ιαπωνία και ορισμένες πολιτείες των ΗΠΑ, όπου ισχύουν πολύ υψηλές προδιαγραφές·

66. χαιρετίζει το αίτημα της Επιτροπής για τη συγκρότηση μιας επιτροπής στο πλαίσιο του ΠΟΕ για την επίλυση εκκρεμών θεμάτων σε σχέση με τη μεταχείριση εισαγόμενων τμημάτων οχημάτων από την Κίνα, που η Επιτροπή υποστηρίζει ότι δεν συνάδει με αρκετά άρθρα διαφόρων συμφωνιών του ΠΟΕ·

67. υποστηρίζει την Επιτροπή στις προσπάθειές της όσον αφορά θέματα που αφορούν κινεζικό κανονιστικό πλαίσιο, οι οποίες στοχεύουν να διασφαλίσουν σε επιχειρήσεις της ΕΕ που δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά, δίκαιους όρους και ασφάλεια δικαίου·

68. επισημαίνει ότι η βιομηχανία ελαστικών της ΕΕ αποτελεί σημαντική συνιστώσα μιας επιτυχημένης ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας· ζητεί, ως εκ τούτου, από την Επιτροπή να εξετάσει προσεκτικά το θέμα των αδικαιολόγητων τεχνικών εμπορικών φραγμών, όπως οι τοπικοί τεχνικοί κανονισμοί, που αντιμετωπίζει η βιομηχανία ελαστικών σε καίριες αναδυόμενες ασιατικές αγορές·

Έρευνα και ανάπτυξη στην αυτοκινητοβιομηχανία

69. εκφράζει την ικανοποίησή του για τα μέχρι στιγμής επιτεύγματα που σημειώθηκαν και με τη συνδρομή της κοινοτικής χρηματοδότησης και συνεργασίας στον τομέα της Ε&Α, στο πλαίσιο προγραμμάτων όπως το 7ο πρόγραμμα πλαίσιο ή τα προγράμματα ΚΠΚ και i2010· ενθαρρύνει την Επιτροπή να επικεντρώνει περισσότερο τα προγράμματα εργασίας στις ανάγκες της αυτοκινητοβιομηχανίας οι οποίες θα προκύψουν από τη μελλοντική νομοθεσία ή τους υποχρεωτικούς στόχους·

70. καλεί την Επιτροπή να εγκρίνει πριν από το 2012 μια στρατηγική για τη σημαντική και επαρκή αύξηση της χρηματοδότησης της E&A στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στις βιομηχανίες εξαρτημάτων·

71. καλεί τα κράτη μέλη να συνδέσουν κάθε αύξηση στη μελλοντική χρηματοδότηση για E&A στην αυτοκινητοβιομηχανία με τον δεσμευτικό χαρακτήρα των συναφών με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> στόχων·

72. τονίζει τη σημασία μιας αλλαγής στη χρήση οχημάτων στις πόλεις και θεωρεί ότι, παράλληλα με τη χρήση αυτοκινήτων με αποδοτικότερη κατανάλωση καυσίμων, είναι σημαντική και η εισαγωγή ηλεκτρικών οχημάτων πόλης· για τον λόγο αυτό ζητεί ενίσχυση για την έρευνα και την ανάπτυξη σχετικά με τις αναγκαίες τεχνολογίες·

73. καλεί όλα τα κράτη μέλη και τα θεσμικά όργανα της ΕΕ να παράσχουν όλη την αναγκαία υποστήριξη στην έρευνα και την ανάπτυξη ρηξικέλευθων τεχνολογιών, όπως είναι οι κινητήρες με υδρογόνο, οι κυψέλες καυσίμου ή τα υβρίδια·

74. τονίζει τις δυνατότητες που παρέχουν οι τεχνολογίες πληροφόρησης και επικοινωνίας για την αποφυγή βλαβερών επιπτώσεων στο περιβάλλον και τη δημόσια υγεία, ατυχημάτων και ενεργειακής σπατάλης, όταν χρησιμοποιούνται σε επίπεδο ΕΕ σε έξυπνα συστήματα ελέγχου και διαχείρισης της κυκλοφορίας που είναι σχεδιασμένα προκειμένου να διασφαλίζουν την ομαλή κυκλοφοριακή ροή· πιστεύει ότι οι συσκευές επικοινωνίας θα πρέπει να συμμορφώνονται προς ενιαίο πρότυπο ΕΕ ούτως ώστε να επιτευχθεί, σε όλα τα κράτη μέλη, η απρόσκοπτη επικοινωνία μεταξύ των οχημάτων και της σχετικής υποδομής·

75. εκτιμά ότι η εφαρμογή της πρωτοβουλίας για τα ευφυή οχήματα(8), του Galileo ή άλλων λύσεων που συμβάλλουν στη διαμόρφωση ενός ευφυούς συστήματος μεταφορών είναι ζωτικής σημασίας· ζητεί, συνεπώς, από την Επιτροπή να υποστηρίξει ενεργά αυτές τις εξελίξεις·

76. υποστηρίζει ένθερμα τη συνέχιση της έρευνας και της ανάπτυξης για τις τεχνολογίες πληροφόρησης και επικοινωνίας με βάση την καινοτομία· θεωρεί ότι, στο

πλαίσιο της πρωτοβουλίας για τα ευφυή οχήματα, μπορούν να εισαχθούν νέες τεχνολογικές εξελίξεις με σκοπό τον εξορθολογισμό της κυκλοφοριακής ροής, ούτως ώστε, διευκολύνοντας τους οδηγούς να λαμβάνουν τη σωστή απόφαση και να επιλέγουν το συντομότερο δρόμο για τον προορισμό τους να καθίσταται η κυκλοφορία πιο φιλική προς το περιβάλλον· καλεί όλους τους ενδιαφερομένους, ιδίως τα κράτη μέλη, να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για την υλοποίησή της πρωτοβουλίας eCall·

77. θεωρεί το έργο για την επίτευξη ενός "ευφυούς συστήματος μεταφοράς" είναι επιδίωξη κλειδί για την ευημερία της βιομηχανίας οχημάτων και για τη μείωση του αντίκτυπου της βιομηχανίας αυτής στο περιβάλλον· θεωρεί ότι το σύστημα Galileo πρέπει να μνημονευθεί ως παράδειγμα και, για τον λόγο αυτό, ζητεί να αναζητηθεί κατά προτεραιότητα λύση για τη χρηματοδότησή του στο πλαίσιο μιας κοινοπραξίας μέσα στην οποία τα ενδιαφερόμενα μέρη θα αναλαμβάνουν τις αντίστοιχες δεσμεύσεις για την ανάπτυξη του σχεδίου·

78. πιστεύει ότι μία από τις πρώτες κοινότητες γνώσης και τεχνολογίας του Ευρωπαϊκού Ινστιτούτου Καινοτομίας και Τεχνολογίας πρέπει να αφορά αποκλειστικά τη μείωση εκπομπών CO<sub>2</sub> στην τεχνολογία των οχημάτων·

Αναδιάρθρωση των πολιτικών και ο τρόπος με τον οποίο πρέπει να προχωρήσουμε

79. θεωρεί απαραίτητη τη θέσπιση γενικών όρων, προκειμένου η αυτοκινητοβιομηχανία στην ΕΕ να καταστεί βιώσιμη και να της δοθεί η δυνατότητα να παραμείνει στο προσκήνιο της τεχνολογικής, οικολογικής και κοινωνικής καινοτομίας με τη στήριξη εργατικού δυναμικού υψηλής εξειδίκευσης·

80. αναγνωρίζει ότι τόσο οι κατασκευαστές όσο και οι προμηθευτές στην αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ διαθέτουν εργατικό δυναμικό υψηλής εξειδίκευσης, το οποίο έχει σε μεγάλο βαθμό συντελέσει στο υψηλό επίπεδο επιδόσεων της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ·

81. τονίζει τη σημασία που έχει η αυτοκινητοβιομηχανία για την απασχόληση, την ανάπτυξη, την καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα· πιστεύει ότι, παρότι πρέπει να

πραγματοποιηθούν μείζονες αλλαγές στην αυτοκινητοβιομηχανία, πρέπει επίσης να γίνουν προσαρμογές σε επίπεδο πολιτικής προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κοινοτικές ρυθμίσεις δεν θα οδηγήσουν σε απώλεια θέσεων εργασίας·

82. υποστηρίζει ότι η κοινοτική νομοθεσία όσον αφορά το περιβάλλον, την οδική ασφάλεια και την ενεργειακή απόδοση συνεπάγεται την ανάγκη για κατάλληλη εκπαίδευση και επαγγελματική κατάρτιση των εργαζομένων, προκειμένου να τους δοθεί η δυνατότητα να προσαρμοστούν ευκολότερα στις αλλαγές, τόσο τεχνικού όσο και κανονιστικού χαρακτήρα, και να απολαμβάνουν τις ίδιες ή καλύτερες προοπτικές εργασίας·

83. καλεί την Επιτροπή να συντονίσει την αποτελεσματική χρήση των διαρθρωτικών ταμείων και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση όσον αφορά την αυτοκινητοβιομηχανία·

84. ζητεί να παρακρατηθούν οι κοινοτικές ενισχύσεις από τις επιχειρήσεις οι οποίες, αφού έλαβαν τέτοια ενίσχυση σε ένα κράτος μέλος, μετέφεραν τις παραγωγικές δραστηριότητές τους σε άλλη χώρα, χωρίς να τηρούν πλήρως τις συμφωνίες που έχουν συναφθεί με το συγκεκριμένο κράτος μέλος·

85. υπογραμμίζει ότι, όσον αφορά τις διαδικασίες για περαιτέρω αναδιρθρώσεις, η ΕΕ και τα κράτη μέλη χρειάζεται να εστιάσουν την προσοχή τους στους τρόπους στήριξης της αναδιάρθρωσης και στους τρόπους μετριασμού των συνεπειών της, καθώς και στην παροχή νέων δυνατοτήτων στους εργαζόμενους·

86. καλεί τους κοινωνικούς εταίρους να εφαρμόσουν κατάλληλες πολιτικές για όσους απειλούνται από την αναδιάρθρωση του κλάδου·

87. ζητεί καλύτερη ενημέρωση των εργαζομένων και τη συμμετοχή τους στις διαβουλεύσεις κατά τη διαδικασία προσαρμογής της βιομηχανίας στις νέες προκλήσεις που προκύπτουν από τον σχεδιασμό και την παραγωγή φιλικότερων προς το περιβάλλον οχημάτων·

88. επισημαίνει την ανάγκη αναθεώρησης της παρούσας σχέσης μεταξύ

κατασκευαστών και εμπόρων, οι επιπτώσεις της οποίας στην ανταγωνιστικότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας στην ΕΕ πλήττουν σοβαρά πολλές ΜΜΕ του κλάδου· πιστεύει ότι η συνεργασία στους τομείς της Ε&Α και των βιομηχανικών στρατηγικών πρέπει να ενθαρρυνθεί σε πιο στέρεα βάση· προτρέπει, προς τούτο, την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να υιοθετήσουν τις απαραίτητες πολιτικές ή να θεσπίσουν το πλαίσιο που απαιτείται για τη σταθεροποίηση της ανωτέρω σχέσης και να υπερπηδήσουν τις εγγενείς δυσκολίες·

89. υπογραμμίζει τη σημασία της συστηματικότερης χρήσης των πόρων της ΕΤΕπ με στόχο τη στήριξη των ΜΜΕ στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και την παροχή βοήθειας για την απόκτηση πρόσβασης σε επιχειρηματικά κεφάλαια·

90. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

(1) Εγκριθέντα κείμενα, P6\_TA(2007)0176.

(2) Ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις διαδικασίες ταξινόμησης μηχανοκίνητων οχημάτων που προέρχονται από άλλο κράτος μέλος (2007 C 68/04 (ΕΕ C 68, 24.3.2007, σελ. 15).

(3) Οδηγία 71/127/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 68, της 22.3.1971, σελ. 1).

(4) Οδηγία 74/297/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 165, της 20.6.1974, σελ. 16).

(5) Οδηγία 76/115/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 24, της 30.1.1976, σελ. 6).

(6) Οδηγία 78/932/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 325, της 20.11.1978, σελ. 1).

(7) Οδηγία 2000/53/ΕΚ (ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σελ. 34).

(8) COM(2006)0059.

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3**

### **Η αγορά του αυτοκινήτου στην Ελλάδα**

Η αγορά των αυτοκινήτων στην Ελλάδα διακρίνεται σε δύο μεγάλους κλάδους, σε αυτόν της κατασκευής εξοπλισμού μεταφορών (κλάδος μεταποιητικής δραστηριότητας) και στον κλάδο εμπορίας, συντήρησης, επισκευής αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών και πώλησης λιανικών καυσίμων. Όταν αναφερόμαστε στον κλάδο του αυτοκινήτου ουσιαστικά εννοούμε τον ευρύτερο κλάδο της εμπορίας αυτοκινήτων. Ο κλάδος αυτός συνιστά σαφώς τον σημαντικότερο κλάδο σε σύγκριση με εκείνον της κατασκευής εξοπλισμού μεταφορών. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι κατά την περίοδο 1998 ο κλάδος εμπορίας αυτοκινήτων συμμετείχε κατά 2,8% στη διαμόρφωση του συνολικού ΑΕΠ, ενώ ο αντίστοιχος δείκτης, για την ίδια χρονική περίοδο, του κλάδου κατασκευής εξοπλισμού μεταφορών ήταν μόλις 0,048%<sup>33</sup>. Οι πιο σημαντικές επιχειρήσεις αυτού δραστηριοποιούνται στην συναρμολόγηση βαρέων οχημάτων (ΕΛΒΟ, Σφακιανάκης ΑΕΒΕ, Σαρακάκης ΑΦΟΙ ΑΕΒΕ) και όχι στην κατασκευή εξαρτημάτων. Όπως είναι γνωστό η μοναδική ελληνική εταιρία συναρμολόγησης αυτοκινήτων στην Ελλάδα ήταν η εταιρία Θεοχαράκης Ν.Α.Ε. που όμως πλέον δραστηριοποιείται μόνο στην εισαγωγή και εμπόρια των ιαπωνικών επιβατικών αυτοκινήτων NISSAN. Ύστερα και από την ανάπτυξη γνωστών ευρωπαϊκών και ιαπωνικών αυτοκινητοβιομηχανιών στις γείτονες με την Ελλάδα χώρες (Τουρκία, Ουγγαρία, Ρουμανία, Τσεχία), ο κλάδος κατασκευής εξοπλισμού μεταφορών δεν πρόκειται να παρουσιάσει καμία αξιόλογη μεταβολή.

Η κατηγορία της εμπορίας των αυτοκινήτων οχημάτων διακρίνεται στα ακόλουθα οχήματα:

- Επιβατικά αυτοκίνητα
- Λεωφορεία
- Φορτηγά αυτοκίνητα

Οι ανωτέρω υποκατηγορίες μπορούν να διαφοροποιηθούν αναλόγως σκοπιμότητας είτε ως προς το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς (π.χ. ιδιωτικής, δημόσιας χρήσης), είτε ως προς το μέγεθος (ελαφρά, βαρέα φορτηγά) είτε τέλος ως προς τη χρήση (υπεραστικά, αστικά). Τέλος σημαντικότερη διαφοροποίηση αποτελεί η διάκρισή

<sup>33</sup> Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε.(Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος)

τους σε καινούρια και μεταχειρισμένα. Διαπιστώνουμε πως ο στόλος των οχημάτων στην Ελληνική αγορά παρουσιάζει συνεχώς αύξηση. Συγκεκριμένα ενώ το 1991 κυκλοφορούσαν 2,5 εκατομμύρια οχήματα, ο αριθμός τους ανήλθε το 2001 στα 4,5 εκατομμύρια οχήματα παρουσιάζοντας αύξηση κατά 73,28%<sup>34</sup>.

Η κατηγορία των επιβατικών αυτοκινήτων αποτελεί την πολυπληθέστερη και πιο σημαντική κατηγορία οχημάτων στην Ελλάδα. Το σύνολο αυτής διακρίνεται στα επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης αλλά και στα ταξί, που όμως σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί, αντιστοιχεί σε ένα πολύ μικρό ποσοστό (σχεδόν το 1%) του συνόλου της κατηγορίας καθόλη τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας.

**Πίνακας 1 – Σύνολο επιβατικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα**

Έτος	Επιβατικά Ι.Χ.	Ταξί	Σύνολο	Επιβατικά Ι.Χ.%	Ταξί %
1991	1.743.941	33.543	1.777.484	98,11%	1,89%
1992	1.795.544	33.556	1.829.100	98,17%	1,83%
1993	1.924.984	33.560	1.958.544	98,29%	1,71%
1994	2.040.521	33.560	2.074.081	98,38%	1,62%
1995	2.171.201	33.560	2.204.761	98,48%	1,52%
1996	2.305.861	33.560	2.339.421	98,57%	1,43%
1997	2.466.539	33.560	2.500.099	98,66%	1,34%
1998	2.642.116	33.560	2.675.676	98,75%	1,25%
1999	2.895.321	33.560	2.928.881	98,85%	1,15%
2000	3.122.813	33.560	3.156.373	98,94%	1,06%
2001	3.381.636	33.560	3.415.196	99,02%	0,98%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.

Εξετάζοντας τα στοιχεία του πίνακα 1 παρατηρούμε ότι κατά τη διάρκεια αυτών των ετών το σύνολο των επιβατικών οχημάτων αυξήθηκε από 1,77 εκατομμύρια το 1991 σε 3,41 εκατομμύρια 2001, αύξηση η οποία οφείλεται εξολοκλήρου στην αύξηση των επιβατικών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης αφού σε όλη την προαναφερθείσα περίοδο ο αριθμός των ταξί παρέμεινε σταθερός στα 33,56 χιλιάδες οχήματα.

<sup>34</sup> Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε. – Σ.Ε.Α.Α.



Βασικό στοιχείο του κλάδου επιβατικών οχημάτων αποτελούν οι νέες ταξινομήσεις επιβατικών οχημάτων. Με τον όρο «ταξινομήσεις» εννοούμε τις πωλήσεις επιβατικών αυτοκινήτων που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, οι οποίες αποκαλύπτουν με τον καλύτερο τρόπο τις αυξομειώσεις στη ζήτηση.

**Πίνακας 2 – Ταξινομήσεις επιβατικών οχημάτων**

Έτος	Νέες ταξινομήσεις	Ετήσιες ποσοστιαίες μεταβολές
1991	167.737	-
1992	199.004	18,64%
1993	147.789	-25,74%
1994	112.567	-23,83%
1995	127.777	13,51%
1996	139.674	9,31%
1997	162.338	16,23%
1998	180.541	11,21%
1999	261.706	44,96%
2000	290.216	10,89%
2001	280.212	-3,44%

Πηγή: Σ.Ε.Α.Α.

Σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως ανακοίνωσε το Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.) για κάθε 100 αυτοκίνητα που τίθενται σε κυκλοφορία στα κράτη μέλη 64 αποσύρονται ή εξάγονται σε ανατολικές χώρες, ενώ στις χώρες της Βόρειας Ευρώπης η αντιστοιχία αυτή είναι της τάξης του 100 προς 80. Δυστυχώς στην Ελλάδα για κάθε 200 νέα αυτοκίνητα αποσύρεται μόνο 1, γεγονός που επεξηγεί όχι μόνο τη σημαντική αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στην Ελλάδα, αλλά και τη μεγάλη ηλικία των των οχημάτων αυτών (πίνακας 3)

**Πίνακας 3 – Ηλικιακή κατανομή επιβατικών οχημάτων, 2000**

Ηλικιακή Ομάδα	Επιβατικά	Ποσοστιαία κατανομή
0-5 έτη	1.010.040	32%
6-10 έτη	789.093	25%
11-15 έτη	410.328	13%
16-20 έτη	378.765	12%
Πάνω από 20 έτη	568.147	18%

Πηγή: ABC Automobile Business Consulting - Σ.Ε.Α.Α.

Στην Ελλάδα, σε αντίθεση με την υπόλοιπη Ευρώπη, το μέγεθος του κινητήρα και μόνο προσδιορίζει την κατηγορία κατάταξης του στο φορολογικό καθεστώς και στο τεκμήριο διαβίωσης από τη χρήση του κάθε αυτοκινήτου, ενώ αντίστοιχα το μέγεθος του αμαξώματος δεν αποτελεί παράγοντα προς εξέταση. Λόγω της ισχύουσας φορολογικής πολιτικής για πολλά χρόνια οι αυτοκινητοβιομηχανίες προωθούσαν στη ελληνική αγορά αυτοκίνητα με μικρούς κινητήρες και μεγαλύτερα αμαξώματα, έτσι ώστε οι Έλληνες καταναλωτές να αποφεύγουν την υψηλή φορολογία και ταυτόχρονα να καλύπτουν τις ανάγκες μεταφοράς αυτών και των οικογενειών τους. Αποτέλεσμα της πολιτικής αυτής ήταν η κυριαρχία των οχημάτων 1.200 κυβικών εκατοστών κατά τη δεκαετία του 1980. Από το 1990 και μετά, με τη θέσπιση του θεσμού της απόσυρσης καθώς επίσης και με τους νέους συντελεστές του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (ΕΦΚ), οι κατηγορίες των αυτοκινήτων στην Ελλάδα προσεγγίζουν τις αντίστοιχες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι κυριότερες κατηγορίες, με βάση τα ευρωπαϊκά πρότυπα, είναι οι ακόλουθες:

- Κατηγορία A: Mini. Αφορά επιβατικά αυτοκίνητα που στη πλειοψηφία τους διαθέτουν κινητήρες 800 έως και 1.200 κυβικών εκατοστών και που στη ουσία χαρακτηρίζονται ως αυτοκίνητα πόλης (π.χ. Hyundai Atos).
- Κατηγορία B: Super Mini. Αφορά μικρά επιβατικά αυτοκίνητα κυρίως 1.200 έως και 1.400 κυβικών εκατοστών, τρίθυρα και τετράθυρα (π.χ. Fiat Punto)
- Κατηγορία C: Μικρομεσαία. Περιλαμβάνει επιβατικά αυτοκίνητα μικρομεσαίου μεγέθους που ο κυβισμός τους κυμαίνεται συνήθως από 1.400 έως και 1.600 κυβικά εκατοστά (π.χ. Opel Astra)

- Κατηγορία D: Μεσαία . Περιλαμβάνει αυτοκίνητα μεσαίου μεγέθους 1.600 έως 1.800 κυβικών εκατοστών (π.χ. Toyota Avensis).
- Κατηγορία E: Πολυτελή μεσαία. Περιλαμβάνει πολυτελή αυτοκίνητα μεσαίου μεγέθους που στις περισσότερες των περιπτώσεων ο κυβισμός τους κυμαίνεται μεταξύ 1.800 και 2.000 κ.εκ. (π.χ. Mercedes C-Series)
- Κατηγορία F: Μεγάλη. Περιλαμβάνει αυτοκίνητα μεγάλου μεγέθους άνω των 2.000 κυβικών εκατοστών. (π.χ. Mercedes E-Series).
- Κατηγορία G: Πολυτελή μεγάλη. Περιλαμβάνει πολυτελή αυτοκίνητα μεγάλου μεγέθους 2.500 κυβικών εκατοστών και άνω (π.χ. Mercedes S-Series).
- Κατηγορία MPV (Multi Purpose Vehicles): Αναφέρεται στα νέα πολυμορφικά επιβατικά αυτοκίνητα (π.χ. Renault Scenic).
- Κατηγορία CABRIO: Τετραθέσια επιβατικά αυτοκίνητα ανοιχτού τύπου (π.χ. Peugeot 206).
- Κατηγορία COUPE: (π.χ. Renault Megane).
- Κατηγορία ROADSTER: Σπορ, διαθέσιμα επιβατικά αυτοκίνητα (π.χ. Mazda MX-5).
- Κατηγορία 4 x 4 ATV (All Terrain Vehicle): Περιλαμβάνει τα επιβατικά οχήματα τύπου jeep παντός εδάφους (π.χ. Suzuki Jimny).
- Κατηγορία 4 x 4 SUV (Sport Utility Vehicle). Όχημα ελεύθερου χρόνου τύπου jeep (Toyota RAV4).

#### Πίνακας 4- Νέες ταξινομήσεις ανά κατηγορία:

	Σύνολο 2002		Σύνολο 2001		Σύνολο 2000		01 vs 00
A	28.540	9,09%	27.802	9,92%	30.117	10,38%	-7,69%
B	80.901	28,37%	80.854	28,85%	80.832	27,85%	0,03%
C	100.314	34,17%	97.528	34,81%	101.399	34,94%	-3,82%
D	40.453	13,28%	39,739	14,18%	37.845	13,04%	5,00%
E	3.070	0,86%	3,056	1,09%	2.408	0,83%	26,91%
F	1565	0,35%	1.474	0,53%	3.266	1,13%	-54,87%
G	310	0,10%	261%	0,09%	400	0,14%	-34,75%
MPV	9.060	2,81%	6.835	2,44%	6.393	2,20%	6,91%
CABRIO	4.564	1,29%	1.711	0,61%	961	0,33%	78,04%

COUPE	4.678	1,32%	3.538	1,26%	4.540	1,56%	-22,07%
ROADSTER	1.390	0,39%	1.315	0,47%	1.326	0,46%	-0,83%
4 X4	19,787	7,23%	14.302	5,10%	15,811	5,45%	-9,54%
REST	2.562	0,73%	1.797	0,64%	4.918	1,69%	-63,46%

Πηγή: Σ.Ε.Α.Α.

Στον πίνακα 4 παραθέτονται τα στοιχεία των νέων ταξινομήσεων για τα έτη 2002, 2001 και 2000. Η τελευταία στήλη παρουσιάζει την ετήσια ποσοστιαία μεταβολή μεταξύ του 2001 και το 2000, ενώ παράλληλα προσδιορίζεται και η βαρύτητα της κάθε κατηγορίας στις συνολικές πωλήσεις του κλάδου για κάθε έτος ξεχωριστά.

Οι σημαντικότερες κατηγορίες και για τα τρία έτη συνεχίζουν να είναι οι κατηγορίες C (μικρομεσαία), B (super mini), D (μεσαία) και A (mini).

Εξετάζοντας τη γενικότερη πορεία των πωλήσεων επιβατικών οχημάτων στην Ελλάδα, παρατηρούμε ότι οι δύο «μικρές» κατηγορίες A και B κατέχουν συνολικά ένα σημαντικό μερίδιο της αγοράς της τάξης του 38,78% για το 2001<sup>35</sup>. Η μεταστροφή των Ελλήνων καταναλωτών σε μικρότερου κυβισμού αυτοκίνητα, υποδεικνύει πως ένα μεγάλο μέρος των ελληνικών οικογενειών οδηγείται, πολύ πιο εύκολα συγκριτικά με τα παρελθόντα έτη λόγω των μειωμένων τιμών, στην αγορά ενός δεύτερου μικρότερου επιβατικού αυτοκινήτου για την καλύτερη εξυπηρέτηση των μελών τους στην πόλη. Ως μειωμένη τιμή όμως δεν εννοούμε μόνο την τιμή αγοράς του αυτοκινήτου. Μικρότερο αυτοκίνητο σημαίνει στην πλειοψηφία των περιπτώσεων ελαφρύτερο αυτοκίνητο, μικρότερος κινητήρας επομένως χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμου. Η οικονομία στο καύσιμο σε συνδυασμό με το χαμηλό κόστος συντήρησης, το χαμηλότερο τεκμήριο αγοράς και τέλη κυκλοφορίας καθιστούν τις δύο αυτές κατηγορίες ως τις πιο «αγαπητές» στο ελληνικό καταναλωτικό κοινό. Τα οικονομικά οφέλη που απολαμβάνει ο καταναλωτής, δεν αποτελούν τα μοναδικά κριτήρια επιλογής των μικρών αυτοκινήτων. Βασικό κριτήριο είναι και η πρακτικότητα που προσφέρουν λόγω του μικρού όγκου τους. Η ευκολία ανεύρεσης χωρών στάθμευσης (μείζον πρόβλημα των μεγάλων αστικών κέντρων) και η άνεση στην οδήγηση αποτελούν

<sup>35</sup> Πηγή: Σ.Ε.Α.Α.

χαρακτηριστικά γνωρίσματα που δύσκολα περνούν απαρατήρητα από τους υποψήφιους αγοραστές.

Η κατηγορία C παραμένει σταθερά πρώτη στις προτιμήσεις των καταναλωτών ως την καλύτερη επιλογή για το πρώτο αυτοκίνητο της οικογένειας, αφού συνδυάζει μεγαλύτερο μέγεθος αμαξώματος, μεγαλύτερο μέγεθος κινητήρα σε χαμηλότερες τιμές, ενώ οι κατηγορίες MPV, Cabrio, 4 X 4 παρουσιάζουν σημαντική αύξηση των μεριδίων που κατέχουν στην αγορά. Πλέον η αγορά του αυτοκινήτου δεν πραγματοποιείται με γνώμονα μόνο τη καλύτερη εξυπηρέτηση και ταχύτερη μεταφορά οδηγού και υπολοίπων επιβατών. Κριτήρια πέραν των ορθολογικών έχουν κάνει τις τελευταίες δεκαετίες την εμφάνισή τους. Κοινωνικοί και συναισθηματικοί παράγοντες όπως η αίσθηση ελευθερίας, ανάγκη για διαφοροποίηση στρέφουν τους υποψήφιους αγοραστές σε οχήματα τύπου Cabrio, MPV και εκτός δρόμου 4 X 4, γεγονός που ήδη έχει αναγνωριστεί από τις αυτοκινητοβιομηχανίες, οι οποίες εργάζονται εντατικά προς την ανάπτυξη τέτοιων οχημάτων.

### **Μορφή εταιρειών του κλάδου επιβατικών οχημάτων στην Ελληνική αγορά**

Ο κλάδος των επιβατικών οχημάτων στην Ελληνική αγορά αναφέρεται αποκλειστικά στην εισαγωγή και εμπόρια αυτοκινήτων. Αναφερθήκαμε ήδη πως η όποια οργανωμένη προσπάθεια ανάπτυξης της ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας δυστυχώς δεν ευδοκίμησε και τελείωσε άδοξα με την παύση της λειτουργίας του εργοστασίου της NISSAN στο Βόλο τη δεκαετία του 1990.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (Σ.Ε.Α.Α.) τα μέλη αυτού αριθμούν 52 και το πανελλαδικό δίκτυο των μελών αποτελείται από 1.550 dealers (αντιπρόσωποι) και 1.400 συνεργεία. Το σύνολο των απασχολούμενων στις επιχειρήσεις αυτές ξεπερνά τις 30.000 άτομα, ενώ ο συνολικός τζίρος του κλάδου για την περίοδο 2000 ξεπέρασε τα 1,5 τρις δρχ. Με σκοπό τη πλήρη ικανοποίηση των αναγκών της αγοράς και της εναρμόνισης των εταιριών με τους κανονισμούς της κοινοτικής νομοθεσίας, οι εισαγωγικές επιχειρήσεις του κλάδου ανέπτυξαν εξουσιοδοτημένα πανελλαδικά

δίκτυα κάθετων μονάδων<sup>36</sup> πώλησης, συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων.

Επίσης είναι σημαντικό να τονίσουμε (όπως φαίνεται και από τον παρακάτω πίνακα) ότι η Ελλάδα κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό φορολογικών εσόδων επί του ΑΕΠ, από την αγορά επιβατικών οχημάτων, συγκριτικά με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

**Πίνακας 5 – Φορολογικά Έσοδα επί του Α.Ε.Π. (%)**

Αυστρία	2,06
Βρετανία	2,46
Γερμανία	2,09
Δανία	2,98
<b>Ελλάδα</b>	<b>3,29</b>
Ιταλία	1,95
Ολλανδία	2,74
Φινλανδία	3,18

<sup>36</sup> Ο όρος αυτός αποτελεί μέρος της γενικότερης έννοιας «καθετοποίηση». Σύμφωνα με τον ορισμό ως κάθετη ολοκλήρωση ή καθετοποίηση εννοούμε τη συνένωση ορισμένων επιχειρηματικών λειτουργιών και δραστηριοτήτων διαφορετικού τομέα όπως τη συνένωση βιομηχανίας με επιχείρηση χονδρικής πώλησης με αντίστοιχη εταιρεία με καταστήματα λιανικής. Ι. Χρυσοβιτισιώτη \_ Ι. Σταυρακόπουλου, Λεξικόν Αγγλοελληνικών και Ελληνοαγγλικών Εμπορικών Τραπεζικών και οικονομικών Όρων, Εκδόσεις Παπαζήση, σελ. 856.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

### Τα προϊόντα Airbus

Το **Airbus A300** είναι ένα παλιό επιβατικό αεροσκάφος ευρείας ατράκτου μικρών- και μεσαίων αποστάσεων. Η σχεδίαση ξεκίνησε το 1972, και πρόκειται για το πρώτο δικινητήριο αεροσκάφος ευρείας ατράκτου στον κόσμο, και το πρώτο που κατασκευάστηκε από τον Πανευρωπαϊκό Όμιλο Airbus. Η παραγωγή του A300, όπως και του A310, σταμάτησε τον Ιούλιο του 2007. Οι πωλήσεις του εμπορευματικού τύπου γίνονται από μία νέα έκδοση βασισμένη στο A330-200F.

Κατά το τέλος του Ιουνίου 2006, συνολικά 561 A300 είχαν παραγγελθεί και παραδόθηκαν 552. Επίσης, η Airbus ανακοίνωσε πως θα συνεχίσει να παρέχει σερβις επισκευής για το A300, ώστε να συνεχίσει να πετάει μέχρι το 2025 τουλάχιστον.

**Πίνακας 1: Παραδόσεις του A300**

1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
0	0	0	4	8	13	15	15	26	39	38	46	19	19	16	10	11	17
1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
24	19	25	22	22	23	17	14	6	13	8	8	11	9	8	12	9	4

Πηγή: Eurostat

Το **Airbus A310** είναι ένα αεροσκάφος ευρείας ατράκτου μικρών- και μεγάλων αποστάσεων. Κατασκευάζεται από τον Πανευρωπαϊκό όμιλο Airbus S.A.S.. Πρόκειται για το δεύτερο μοντέλο της Airbus που λανσαρίστηκε στην αγορά, και είναι βραχύτερη παραλλαγή του Airbus A300.

Το σημαντικότερο πλεονέκτημα του A310 είναι η μεγάλη ακτίνα του, η οποία ξεπερνά όλα τα μοντέλα του A300, ενώ το A310-200 ξεπερνάται μόνον από το A300-600R. Το χαρακτηριστικό αυτό οδήγησε στο να χρησιμοποιηθεί το αεροσκάφος κατά κόρον στις υπερατλαντικές πτήσεις. Το A300 και το A310 εισήγαγαν την έννοια της "συμβατότητας", έννοια η οποία αποτέλεσε ένα από τα βασικά στοιχεία μάρκετινγκ της Airbus για όλα τα μοντέλα της: ο πιλότος του A300-600 μπορεί να πιστοποιηθεί για το A310 (ή και αντίστροφα) με μία μόνον ημέρα εκπαίδευσης. Δεν υπάρχουν νέες

παραγγελίες για το A310 από τα 1998, και παραμένουν μόνον λίγες παραγγελίες για την εμπορευματική έκδοση. Από τις 260 παραγγελίες έχουν παραδοθεί τα 255 αεροσκάφη.

Το πρόγραμμα του A310 ξεκίνησε τον Ιούλιο του 1978 για την Γερμανική Lufthansa και την Ελβετική Swissair.

Το A310 λανσαρίστηκε ως ιδανικό για ένταξη στις δραστηριότητες με αεροσκάφη ευρείας ατράκτου στις αναπτυσσόμενες αεροπορικές εταιρείες. Καθώς το Airbus A330 είναι ιδιαίτερα επιτυχημένο, νέες παραγγελίες για το A310 θεωρούνται απίθανες. Από το 1983 μέχρι και το 1997, 255 A310 παραδόθηκαν από την Airbus.

Τα A300 και A310 καθιέρωσαν την Airbus ως σημαντικό ανταγωνιστή στην Αμερικανική Boeing και αποτέλεσαν το έναυσμα για την οικογένεια των A330/A340.

Το A310 χρησιμοποιείται από τις Πολεμικές Αεροπορίες πολλών χωρών. Ορισμένες από τις χώρες αυτές είναι:

- Βέλγιο
- Καναδάς (με τον χαρακτηρισμό CC-150 Polaris)
- Γερμανία
- Ταϊλάνδη

**Πίνακας 2: Παραδόσεις του A310**

1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
0	0	0	17	21	26	19	21	28	23	18	19	24
1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
22	2	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0

Πηγή: Eurostat

Το **Airbus A320** είναι ένα επιβατικό αεροσκάφος μέσω αποστάσεων και στενής ατράκτου. Κατασκευαστής είναι η Airbus Industrie. Είναι ο βασικός ανταγωνιστής του Boeing 737 και είναι το πιο δημοφιλές πολιτικό αεροσκάφος της ευρωπαϊκής αεροναυπηγικής και της κατασκευάστριας εταιρείας. Πρώτον, το A320 (1982) θα ήταν τεχνολογικά 2 γενιές πιο προηγμένο από τους βασικούς του (τότε) ανταγωνιστές, το Boeing 727 και το Boeing 737.



Στην Ελλάδα, οι χρήστες Airbus A320 είναι η Hellas Jet και η Aegean Airlines, η οποία παρήγγειλε 19+8 αεροσκάφη A320 και A321 το 2007. Τον Σεπτέμβριο του 2007, ακόμα 6 αεροσκάφη παραγγέλθηκαν από την εταιρεία. Οι παραδόσεις των αεροσκαφών ξεκίνησαν από τον Φεβρουάριο του 2007 και αναμένεται να ολοκληρωθούν το 2009<sup>37</sup>.

### Πίνακας 3: Παραδόσεις του Airbus A320

1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
16	58	58	119	111	71	48	34	38	58
1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
80	101	101	119	116	119	101	121	164	194

Πηγή: Eurostat

### Η σειρά A330/A340

Η εταιρία πώλησε έως τώρα πάνω από 1000 τεμάχια και 793 βρίσκονται σε λειτουργία. Αυτά τα αεροπλάνα είναι κατάλληλα για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων και μπορούν να μεταφέρουν 250-350 επιβάτες. Κατά κάποιο τρόπο η σειρά αυτή είναι μοναδική, επειδή μπορεί να εφοδιαστεί τόσο με δύο κινητήρες όσο και με τέσσερες. Εκείνα με δύο κινητήρες προορίζονται για μεσαίες αποστάσεις ενώ εκείνα με τέσσερες κινητήρες για πολύ μεγάλες αποστάσεις. Το 2006 η Airbus έλαβε μία παραγγελία για άλλα 119 αεροπλάνα αυτού του τύπου και παρέδωσε ήδη 86.

### Η σειρά A350XWB

Στο τέλος του 2006 η Airbus πρόσφερε ένα νέο τύπο αεροπλάνου για μεγάλες αποστάσεις: το A350XWB για 270-350 επιβάτες, το οποίο θα είναι έτοιμο το 2013. Αυτό το μοντέλο στηρίζεται στα χαρακτηριστικά των αεροπλάνων της σειράς A380· δηλαδή είναι εφοδιασμένο με κινητήρες τελευταίας γενιάς που, επιπλέον, καταναλώνουν λιγότερα καύσιμα και παράγουν τον μισό θόρυβο σε σχέση με άλλους κινητήρες τζετ, πράγμα που σημαίνει ότι έχει μειωμένο κόστος και είναι πιο φιλικό στο περιβάλλον.

<sup>37</sup> Πηγή: World Wide Web. europe.eu.int/europedirect

## **Η σειρά A380**

Το αεροπλάνο της σειράς A380 θεωρείται το καλύτερο και μεγαλύτερο διάροφο αεροπλάνο που έχει κατασκευαστεί ποτέ. Μεταφέρει μέχρι 853 επιβάτες με διαρρύθμιση οικονομικής θέσεις, 525 επιβάτες με τυπική διαρρύθμιση τριών θέσεων και 471 επιβάτες με ανέσεις που ποτέ πριν δεν είχε διανοηθεί κανείς σε αεροπορικό ταξίδι. Την τελευταία διαρρύθμιση, στην οποία η πρώτη θέση παραπέμπει σε καμπίνα σκάφους, επέλεξε η αεροπορική εταιρία Singapore Airlines που χρησιμοποιεί το A380 από τον Οκτώβριο του 2007 σε καθημερινή βάση σε πτήσεις για την Αυστραλία. Το A380 χρειάζεται μόλις 3 λίτρα ανά 100 χλμ. για κάθε επιβάτη και εκπέμπει μόλις 80 γραμμ. διοξειδίου του άνθρακα ανά χλμ και επιβάτη, τα μισά σε σχέση με ένα μέσο σύγχρονο ευρωπαϊκό αυτοκίνητο. Το μυστικό βρίσκεται στην εκτεταμένη χρήση προηγμένων συνθετικών υλικών κατασκευής που κράτησαν το βάρος σε χαμηλά επίπεδα, στην υπερσύγχρονη δυναμική, στους πολλούς επιβάτες που μοιράζονται τη συνολική κατανάλωση και στους εξαιρετικούς νέους κινητήρες της Rolls Royce, που παράγουν τον μισό θόρυβο σε σχέση με άλλες κινητήρες τζετ. Η εταιρία Airbus ανακοίνωσε πως το επόμενο βήμα θα είναι μία μεγαλύτερη έκδοση του A380, με δυνατότητα μεταφοράς 900 επιβατών ενώ έως το 2011 θα το φιλοξενούν 70 αεροδρόμια σε όλον τον κόσμο.

Ως μεταγωγικό αεροπλάνο η Airbus προτείνει το A380F που μπορεί να μεταφέρει μέχρι 158 τόνους σε απόσταση 12000 χλμ.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

### **Τα προϊόντα του τμήματος MTA Division**

**Το C-212** - ελαφρύ στρατιωτικό μεταγωγικό. Το αεροπλάνο αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο για τους πολιτικούς όσο και για τους στρατιωτικούς σκοπούς. Το πρώτο μοντέλο αυτής της σειράς κατασκευάστηκε το 1974 και λεγόταν S-100. Από το 1997 χρησιμοποιείται υπό την ονομασία C-212 και μπορεί να μεταφέρει μέχρι 2950 κιλά. Το πλεονέκτημα αυτού του μοντέλου είναι ότι μπορεί να αλλάξει πολύ εύκολα τη δομή του.

**Το CN-235** μεσαίο στρατιωτικό μεταγωγικό. Το πρώτο μοντέλο κατασκευάστηκε το 1987 και το τελευταίο το 1998. Ο τύπος αυτός μπορεί να μεταφέρει μέχρι 6 τόνους. Κάποιες άλλες εκδόσεις αυτού του μοντέλου μπορούν να εκτελούν και άλλες υπηρεσίες όπως: θαλάσσια περιπολία ή χαρτογράφηση. Το 2006 το τμήμα MTA έλαβε 2 παραγγελίες για αεροπλάνα αυτού του τύπου.

**Το C-295** μεσαίο στρατιωτικό μεταγωγικό. Το πρώτο μοντέλο κατασκευάστηκε το 1999. Ο τύπος αυτός διαφέρει από το CN-235 επειδή μπορεί να μεταφέρει μέχρι 12 τόνους. Το 2006 το τμήμα MTA έλαβε 12 παραγγελίες για αεροπλάνα αυτού του τύπου.

Μία άλλη εκδοχή του τύπου C-295 είναι το **JCA(Joint Cargo Aircraft)** το οποίο μπορεί να είναι και μεταγωγικό και επιβατικό. Η αμερικάνικη κυβέρνηση εξέφρασε την επιθυμία να αγοράσει 100 τεμάχια όμως η πρώτη παραγγελία ήταν μόνο για 55 αεροπλάνα.

Airbus A400M - τον μήνα Μάιο του 2003 η Κοινή Οργάνωση που αφορά τον Εξοπλισμό (Organisation Conjointe en Matiere d' Armament) υπέγραψε με το MTA Division τη συμφωνία για την κατασκευή του αεροπλάνου A400M. Αυτό το αεροπλάνο προορίζεται να αντικαταστήσει τα στρατιωτικά μεταγωγικά αεροπλάνα που εδραιώνουν τους εθνικούς στρατούς της Ευρώπης. Στο τέλος του 2006 το τμήμα έλαβε 180 παραγγελίες και συγκεκριμένα: 60 αεροπλάνα για τη Γερμανία, 50 για τη Γαλλία, 27 για την Ισπανία, 25 για τη Μεγάλη Βρετανία, 10 για την Τουρκία και 8 για το Βέλγιο.