

**ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΜΕ ΘΕΜΑ:

***«ΕΜΠΟΡΙΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ – ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΥΚΛΟΥ
ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ»***

Οι φοιτητές:

Αβραμίδης Λάζαρος

Κουφουνάκης Παναγιώτης

Επιβλέπων καθηγητής:

Τέγος Γεώργιος

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2018

Πίνακας περιεχομένων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
1 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	6
1.1 Μεταφορές	6
1.2 Τι είναι αυτοκίνητο	7
1.3 Περιγραφή αυτοκινήτου	7
1.4 Παραγωγή του αυτοκινήτου.....	8
1.5 Ιστορική εξέλιξη του αυτοκινήτου	10
1.6 Τύποι αμαξωμάτων	12
1.7 Η εξέλιξη του αυτοκινήτου	13
1.8 Χρησιμότητα του αυτοκινήτου για τον άνθρωπο και την κοινωνία.....	14
2 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	17
2.1 Το αυτοκίνητο πριν από την οικονομική κρίση	17
2.2 Οικονομική κρίση.....	17
2.3 Η εμφάνιση της οικονομικής κρίσης.....	21
2.4 Η ελληνική οικονομική κρίση	26
2.5 Τρόποι αντιμετώπισης οικονομικής κρίσης.....	29
2.6 Κλάδοι που επηρεάστηκαν από την οικονομική κρίση.....	31
2.6.1 Κλάδος κατασκευών	31
2.6.2 Κλάδος εμπορίου	31
2.6.3 Κλάδος αυτοκινήτου.....	33
2.6.4 Κλάδος λιανεμπόριο τροφίμων	34
2.6.5 Τραπεζικός κλάδος	35
3 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	38
3.1 Εισαγωγή	38
3.2 Σύνομη περιγραφή δεδομένων.....	38
3.3 Έννοιες και ορισμοί των βασικών μεταβλητών.....	39
3.4 Αυτοκίνητα-Λεωφορεία-Φορτηγά.....	40
3.5 Μάρκες Αυτοκινήτων- Φορτηγών – Λεωφορείων.....	45
3.6 Μεταχειρισμένα- Καινούργια	51
3.6.1 Σύγκριση Επιβατικών.....	51
3.6.2 Σύγκριση Φορτηγών	52
3.6.3 Σύγκριση Λεωφορείων.....	53

3.7 Εταιρίες με περισσότερες πωλήσεις ανά είδος.....	54
3.7.1 Επιβατικά	54
3.7.2 Φορτηγά.....	54
3.7.3 Λεωφορεία	55
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	56
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	58

Εικόνα 1 Οι φάσεις του οικονομικού Κύκλου	18
Εικόνα 2 Στάδια του οικονομικού κύκλου	20
Εικόνα 3 Αυτοκίνητα ανά πενταετία	41
Εικόνα 4 Επιβατικά.....	42
Εικόνα 5 Σύγκριση επιβατικών Ι.Χ. και Δ.Χ.....	42
Εικόνα 6 Λεωφορεία ανά πενταετία	43
Εικόνα 7 Σύγκριση λεωφορείων Ι.Χ. και Δ.Χ.....	44
Εικόνα 8 Φορτηγά ανά πενταετία.....	44
Εικόνα 9 Σύγκριση φορτηγών ιδιωτικής και δημόσιας Χρήσης	45
Εικόνα 10 Σύγκριση πωλήσεων μεταχειρισμένων και καινούργιων επιβατικών.....	51
Εικόνα 11 Σύγκριση πωλήσεων καινούργιων και μεταχειρισμένων φορτηγών	52
Εικόνα 12 Σύγκριση πωλήσεων καινούργιων και μεταχειρισμένων λεωφορείων.....	53
Εικόνα 13 Εταιρείες επιβατικών με τις περισσότερες πωλήσεις	54
Εικόνα 14 Εταιρείες φορτηγών με τις περισσότερες πωλήσεις.....	54
Εικόνα 15 Εταιρείες λεωφορείων με τις περισσότερες πωλήσεις	55

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το θέμα της πτυχιακής μας εργασίας είναι ο τομέας εμπορίας αυτοκινήτων στην Ελλάδα. Θα περιγραφεί το πότε ξεκίνησε στην Ελλάδα αυτό το κομμάτι του εμπορίου, πότε γνώρισε την μεγαλύτερη άνθιση και πότε την πτώση και γιατί. Θα αναφερθούμε στην οικονομική κρίση σε παγκόσμιο αλλά και σε Ελλαδικό επίπεδο. Θα γίνει μία σύντομη περιγραφή της οικονομικής κρίσης. Τι είναι, από πού ξεκίνησε, ποιες χώρες επηρέασε θετικά και ποιες αρνητικά, ποιοι τομείς της οικονομίας επηρεάστηκαν λιγότερο, και ποιοι περισσότερο. Στο τέλος θα επικεντρωθούμε στον τομέα εμπορίας του αυτοκινήτου. Χρησιμοποιώντας επίσημα στατιστικά δεδομένα από την ΕΛΣΤΑΤ θα παρουσιάσουμε με παραστατικό τρόπο χρησιμοποιώντας διαγράμματα την πορεία του κύκλου εργασιών του τομέα αυτού.

1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

1.1 Μεταφορές

Μεταφορές, στον οικονομικό και εμπορικό τομέα, χαρακτηρίζονται γενικά οποιοσδήποτε μετακινήσεις αντικειμένων ή ανθρώπων από ένα σημείο σε ένα άλλο. Στις περισσότερες περιπτώσεις η μετακίνηση αυτών πραγματοποιείται για χρηματικό όφελος μέσω των εισιτηρίων. Συνεπώς οι μεταφορές είναι εμπορικές πράξεις, παράγουσες οικονομική χρησιμότητα.(Μπεχράκης Π., 2008)

Η ιστορία των μεταφορών ξεκινά από την ύπαρξη της ανθρώπινης ζωής. Ο πρωτόγονος άνθρωπος χρησιμοποιούσε το περπάτημα με σκοπό την κάλυψη της ανάγκης του για τροφή, την περιέργια του να μάθει τον κόσμο γύρω του ή και για να προστατευτεί από τους κινδύνους εκείνης τις εποχής. Σύντομα όμως συνειδητοποίησε ότι δε μπορούσε να καλύψει μεγάλες αποστάσεις μόνο με την δικιά του αντοχή, ειδικά όταν είχε να κουβαλήσει και άλλα αντικείμενα μαζί του.(Μπεχράκης Π.,2008)

Εξαιτίας αυτών των περιορισμών ο άνθρωπος ξεκίνησε την αναζήτησή του για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς τόσο για τον εαυτό του όσο και για τα αντικείμενα που είχε στην διάθεση του, χρησιμοποιώντας στην αρχή διάφορα ζώα στο έδαφος και επεκτείνοντας από ποτάμια και λίμνες μέχρι και την θάλασσα. Έτσι παράλληλα με τις καταπληκτικές του εφευρέσεις έφθασε από τον τροχό, το κουπί, το πανί και τον ατμό στους σύγχρονους αεροστρόβιλους των εξελιγμένων σύγχρονων μέσων μεταφορών.

Τα μέσα μεταφοράς χωρίζονται σε τρεις ομάδες:

- Μέσα για χερσαίες μεταφορές
- Μέσα για θαλάσσιες μεταφορές
- Μέσα για εναέριες μεταφορές

Στις χερσαίες μεταφορές είναι τα μέσα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά ανθρώπων και προϊόντων στο έδαφος. Στα χερσαία μέσα μεταφοράς ανήκουν το αυτοκίνητο, το ποδήλατο, το λεωφορείο, το τρέι, το φορτηγό, το ασανσέρ κ.α.(Μπεχράκης Π., 2008)

1.2 Τι είναι αυτοκίνητο

Αυτοκίνητο είναι ένα τροχοφόρο επιβατικό όχημα με ενσωματωμένο κινητήρα. Συνήθως, τα αυτοκίνητα σχεδιάζονται ώστε να χρησιμοποιούνται για μετακίνηση (ως επί το πλείστον) στους αυτοκινητόδρομους, να παρέχουν καθίσματα για ένα ως και έξι άτομα, έχουν συνήθως τέσσερις τροχούς και κατασκευάζονται κυρίως για τη μεταφορά ανθρώπων, αλλά και μερικές φορές για την μεταφορά διαφόρων πραγμάτων. (Καρασαρίνης, Μ.)

1.3 Περιγραφή αυτοκινήτου

Κάθε οχημα που κινείται μέσω ενός συστήματος προώθησης και διεύθυνσης, χάρις την κίνηση τεσσάρων ή περισσότερων τροχών, και χρησιμοποιείται για οποιαδήποτε είδους οδικές μεταφορές. Υπάρχουν πολλές κατηγορίες αυτοκινήτων ανάλογα με τη χρήση τους (επιβατικά, λεωφορεία, φορτηγά κ.λπ.).

Το αυτοκίνητο βασίζεται σε αρκετά απλές μορφές λειτουργίας και κατασκευαστικά είναι πολυσύνθετο. Λειτουργικά μπορούμε να ξεχωρίσουμε σε ένα αυτοκίνητο πέντε μέρη:

1. Κινητήρας.
2. Σύστημα ανάρτησης, φρένων και οδήγησης.
3. Σύστημα μετάδοσης της κίνησης.
4. Καρότσα.
5. Ηλεκτρικό σύστημα.

Αμάξωμα είναι το μέρος του αυτοκινήτου που εξυπηρετεί τους επιβάτες και τις αποσκευές τους.

Παλαιότερα ήταν διαφορετικό από το σασί, ενώ στο σύγχρονο αυτοκίνητο το ίδιο το αμάξωμα είναι σασί. Στην περίπτωση αυτή χρησιμοποιείται ο διεθνής όρος "μονοκόκ" και όχι ο όρος αμάξωμα. Το σύγχρονο "μονοκόκ" έχει αδύνατα άκρα και ενισχυμένο διαμέρισμα επιβατών. Το κύριο πλεονέκτημα των "μονοκόκ" αμαξωμάτων είναι ότι η μαζική τους παραγωγή είναι εύκολη και το γεγονός ότι έχουν μικρό βάρος. Τα αμαξώματα των επιβατικών αυτοκινήτων κατασκευάζονται από πρεσαριστό ατσάλι και αποτελούνται από:

- Το καπό. Αποτελείται από λαμαρίνα και προορίζεται για να σκεπάζει τον κινητήρα και να συμπληρώνει το αμάξωμα.
- Το ενδιάμεσο χώρισμα. Μεταξύ του κινητήρα και του σαλονιού του αυτοκινήτου.
- Τις θύρες.
- Τις κολόνες που στηρίζουν τη σκεπή.
- Τα φτερά.
- Το πορτ-μπαγκάζ για τις αποσκευές.
- Τα καθίσματα.
- Τα αξεσουάρ.

(Αμοιρίδης, Μ.2009)

1.4 Παραγωγή του αυτοκινήτου

Αυτοκίνητα με μηχανές εσωτερικής καύσης άρχισαν να παράγονται για πρώτη φορά στην Γερμανία από τον Καρλ Μπεντς (Karl Benz) το 1885 - 1886 και τον Γκότλιμπ Νταίμλερ (Gottlieb Daimler) ανάμεσα στο 1886 και το 1889. Ο Μπεντς ξεκίνησε να δουλεύει πάνω στα σχέδια ενός καινούριου κινητήρα το 1878. Αρχικά εστίασε στην κατασκευή ενός αξιόπιστου δίχρονου βενζινοκινητήρα, βασιζόμενος στα σχέδια του τετράχρονου κινητήρα του Όπτο. Τα σχέδια του Όπτο απορρίφθηκαν, ενώ ο Μπεντς είχε έτοιμο τον κινητήρα του την Πρωτοχρονιά και πήρε άδεια ευρεσιτεχνίας το 1879. Ο Μπεντς κατασκεύασε τα πρωτότυπα τρίκυκλα αυτοκίνητα το 1885 και πήρε άδεια ευρεσιτεχνίας από την πόλη του Μάνχαιμ τον Ιανουάριο του 1886. Αυτό ήταν το πρωτότυπο όχημα ολοκληρωτικά σχεδιασμένο και κατασκευασμένο ως αυτοκίνητο και όχι ως μια αναβάθμιση μιας άμαξας ή ενός κάρου. Μεταξύ άλλων, ο Μπεντς εφηύρε ένα σύστημα ρύθμισης της ταχύτητας γνωστό ως επιταχυντή, την ανάφλεξη, χρησιμοποιώντας σπινθήρα από μπαταρία, τον αναφλεκτήρα (μπουζί), τον συμπλέκτη, το σύστημα επιλογής ταχυτήτων (κιβώτιο ταχυτήτων) και το ψυγείο νερού.

Κατασκεύασε βελτιωμένες εκδόσεις το 1886 και το 1887. Ξεκίνησε την παραγωγή το 1888, την πρώτη παραγωγή αυτοκινήτου στην ιστορία, στηριζόμενος στην εταιρεία "Benz & Sie" που ο ίδιος είχε ιδρύσει. Ο Μπεντς

συμπεριλάμβανε διάφορες καινοτομίες στο καινούριο του μοντέλο, το οποίο ήταν ακόμη τρίτροχο, οι οποίες προήλθαν από προτάσεις της συζύγου του Μπέρτα. Παρουσίασε το 1893 ένα πρωτότυπο τετράτροχο αυτοκίνητο, το οποίο μετακινούταν από έναν τετράχρονο κινητήρα, σχεδιασμένο από τον ίδιο. Από εκείνη την στιγμή είχαν κατασκευαστεί μέχρι και 25 οχήματα. Το ίδιο διάστημα, ο Εμίλ Ροζέ (Émile Roger) στη Γαλλία κατασκεύαζε κινητήρες του Μπεντς με την άδεια του σχεδιαστή, αρχίζοντας και την κατασκευή ολόκληρων αυτοκινήτων. Καθώς η Γαλλία εκείνης της εποχής ήταν πιο προοδευτική, δέχτηκε πιο εύκολα τη νέα αυτή δημιουργία που οδήγησε σε περισσότερα οχήματα να κατασκευαστούν και να πουληθούν σε αυτήν, παρά στην πατρίδα του εφευρέτη, την Γερμανία. Στη Γαλλία, επίσης, εμφανίζονται ακόμη οι κατασκευαστές Πανάρ και Λεβασόρ (Panhard & Levassor) και Αρμάν Πεζό (Armand Peugeot). Οι δύο πρώτοι κατασκεύασαν το όχημά τους το 1891 σε από κοινού εγχείρημα με τον Εντουάρ Σαραζέν (Édouard Sarazin), ο οποίος είχε τα δικαιώματα κατασκευής του κινητήρα Μπεντς στη Γαλλία και ακολούθησε ο Πεζό. Οι Πανάρ και Λεβασόρ ήταν οι δημιουργοί του πρώτου συστήματος μετάδοσης όπως το γνωρίζουμε σήμερα το οποίο τοποθετήθηκε στο μοντέλο Πανάρ του 1895. Ο Αρμάν Πεζό ήταν, την ίδια στιγμή, ο κατασκευαστής που κέρδισε τον πρώτο αγώνα αυτοκινήτου στη Γαλλία το 1895.

Ένας ακόμη σταθμός στην ιστορία της αυτοκίνησης σημειώνεται το 1892. Είναι το έτος που ο Ρούντολφ Ντίζελ (Rudolf Diesel) κατασκευάζει τον πρώτο κινητήρα εσωτερικής καύσης με το πετρέλαιο ως καύσιμο. Αρχικά ο κινητήρας του δεν χρησιμοποιήθηκε στα αυτοκίνητα, επειδή ήταν αρκετά βαρύς, αλλά το 1898 οι κινητήρες ντίζελ χρησιμοποιούνταν σε εργοστάσια, για να κινούν αντλίες σε υδρευτικά και αρδευτικά δίκτυα, σε θαλάσσια οχήματα κτλ. Με τη συνεχή βελτίωσή του, ο κινητήρας ντίζελ άρχισε να χρησιμοποιείται σε φορτηγά αυτοκίνητα και, αργότερα, σε λεωφορεία.

Η κατασκευή επιβατικών αυτοκινήτων συνεχίστηκε και διαδόθηκε και σε άλλες χώρες. Το 1891 τα πρώτα αυτοκίνητα στις ΗΠΑ κατασκευάστηκαν από τον Τζον Λάμπερτ (John Lambert). Ήταν τρίτροχα με οροφή δανεισμένη - ως κατασκευή - από τις άμαξες, ενώ το 1895 ο ίδιος παρουσίασε και τετράτροχη έκδοση. Η κατασκευή παρέμεινε σε επίπεδο βιοτεχνίας, όταν οι αδελφοί Τσαρλς και Φρανκ Ντάρια (Duryea), μετά την πρώτη κατασκευή και επιτυχείς

δοκιμές του δικού τους οχήματος (1893), ίδρυσαν την εταιρεία "Duryea Motor Wagon Company" το 1896. Αυτή ήταν η πρώτη εταιρεία βιομηχανικής κατασκευής αυτοκινήτων στις ΗΠΑ, ενώ ο Φρανκ, οδηγώντας το δικό τους αυτοκίνητο, ήταν ο νικητής του πρώτου αγώνα αυτοκινήτου στις ΗΠΑ το 1895. Η κατασκευή αυτοκινήτων αυξανόταν με ταχείς ρυθμούς, ωστόσο το υψηλό κόστος και οι δυσκολίες ένταξης του στην πραγματικότητα της εποχής, δεν επέτρεπαν ακόμα τη διάδοση του προϊόντος στις ευρείες λαϊκές μάζες, παρότι είχε ξεκινήσει η μαζική κατασκευή του σε βιομηχανική κλίμακα από τον Ράνσομ Ολντς και την εταιρεία του το 1897. Ωστόσο, το κόστος παρέμενε πάντα πρόβλημα. Αυτό ίσχυε μέχρι το 1908, οπότε και σημειώνεται ο πρώτος μεγάλος σταθμός στην ιστορία του αυτοκινήτου: Ο Χένρι Φορντ (Henry Ford), έχοντας δημιουργήσει από το 1903 τη δική του ομώνυμη εταιρεία κατασκευής αυτοκινήτων, πήρε μια σημαντική απόφαση: Να δημιουργήσει ένα αυτοκίνητο, που ο μέσος πολίτης θα μπορούσε να αγοράσει και να χρησιμοποιήσει σε καθημερινή βάση. Το 1908 παράγεται και διοχετεύεται στην αγορά το αυτοκίνητο που θεωρείται ιστορικός σταθμός της αυτοκίνησης: Είναι το Ford Model T, το οποίο κόστιζε μόλις 950 δολάρια. Το όχημα έγινε ανάρπαστο, ενώ η τιμή του έπεφτε συνεχώς. Στα 19 χρόνια που έμεινε στην αγορά (έως το 1927) πουλήθηκαν 15.500.000 αυτοκίνητα, ενώ η τιμή του ως τότε είχε πέσει στα 280 δολάρια. Το Model T είναι το δεύτερο σε αριθμό πωληθέντων τεμαχίων αυτοκίνητο στον κόσμο. Ο Φορντ το κατάφερε αυτό το επίτευγμα οργανώνοντας την κατασκευή σε γραμμή παραγωγής και καθετοποιώντας την εταιρεία του. (www.wikipedia.org/)

1.5 Ιστορική εξέλιξη του αυτοκινήτου

Μέχρι το 1900. Η αρχική ιδέα του αυτοκινήτου δεν αποδίδεται σ' ένα μόνο πρόσωπο. Πολλοί ερευνητές ασχολήθηκαν συγχρόνως και ανεξάρτητα με την ανάπτυξη του αυτοκινήτου. Η ιδέα κατασκευής ενός οχήματος που θα κινούνταν με δικά του μέσα, εμφανίστηκε για πρώτη φορά στην Ιλιάδα. Ο Λεονάρντο ντα Βίντσι, αργότερα, ασχολήθηκε και αυτός με την κατασκευή ενός οχήματος, που θα κινούνταν με δική του ενέργεια. Το 17ο αι. ο Ολλανδός ερευνητής Christiaan Huygens (Κρίστιαν Χούχενς) κατασκεύασε ένα μηχανήμα που δούλευε με πιεσμένο αέρα και χρησιμοποιούσε ως καύσιμο

την πυρίτιδα. Ο Γερμανός Otto vonGuericke(Ότο φον Γκέρικε) ήταν ο πρώτος που κατασκεύασε έμβολα, κυλίνδρους κ.λπ. για χρήση σε αεραντλίες. Η πραγματική όμως ανάπτυξη της τεχνικής για την κατασκευή ενός αυτοκινήτου, άρχισε το 18^ο αιώνα. Ο Γάλλος F. Lebon(Φ. Λεμπόν) απέκτησε δίπλωμα ευρεσιτεχνίας για την κατασκευή αεροκινητήρα με καύσιμο άνθρακα.

Το 1748, ο Γάλλος εφευρέτης Ζακ ντε Βουκανσόν, έκανε την επίδειξη ενός οχήματος που κινούνταν με μια μεγάλη μηχανή. Το 1760 ο Ελβετός κληρικός T. Genevois(Τ. Ζενεβουά) πρότεινε τη χρήση ενός ανεμόμυλου για την κίνηση οχήματος που έμοιαζε με κάρο. Η πρώτησημαντική απόπειρα με κινητήρα υπολογίσιμης απόδοσης, ήταν η κατασκευή του Γάλλου NicolasJosephCugnot(Νικολά-ΖόζεφΚινιό), που χρησιμοποίησε για την κίνηση του οχήματός του την ατμομηχανή, η οποία ήταν ήδη σε χρήση εδώ και 50 χρόνια. Έτσι άρχισε μιαπερίοδος πειραματισμού με ατμομηχανές, η οποία κράτησε ως το 1860 περίπου, αλλά αργότερα πέρασε σε δεύτερη μοίρα, με την εμφάνιση του κινητήρα εσωτερικής καύσης. Ο Κινιό, το 1769, κατασκεύασε δυο τρίκυκλα ατμοκίνητα οχήματα, τα οποία όμως εμφάνισαν περιορισμένη επιτυχία. Κυριότερες αδυναμίες ήταν το βάρος των μηχανών που ήταν μεγάλο και πως ξέμεναν από ατμό μετά απο 20 λεπτά κίνησης.Κυριότεροι λόγοι ήταν το μεγάλο βάρος των μηχανών και η αδυναμία τους να κρατήσουν ατμό για κίνηση πάνω από 20 λεπτά. Το 1784 ένας Άγγλος, ο William Murdock(Ουίλιαμ Μάρντοκ) έθεσε σε κίνηση ένα ατμοκίνητο όχημα στους δρόμους της Κορνουάλης. Το 1788 ο RobertFoumness(Ρόμπερτ Φουρνές), κατασκεύασε ένα τρακτέρ με τρεις κυλίνδρους.

Στη Γαλλία, οι διάδοχοι του Κινιό συνέχισαν τους πειραματισμούς με τα ατμοκίνητα οχήματα και έτσι, το 1790, ένα τέτοιο όχημα εμφανίστηκε στην Αμιένη, ενώ το 1800 τα πρώτα ατμοκίνητα λεωφορεία κυκλοφορούσαν στους δρόμους του Παρισιού. Στην Αγγλία, τις ιδέες του Murdockασπάστηκε ο συμπατριώτης του RichardTrevithick (Ρίτσαρντ Τρέβιθικ), που κατασκεύασε ένα ατμοκίνητο όχημα το 1801, ενώ το 1803 ο ίδιος εμφανίστηκε επανειλημμένα στους δρόμους του Λονδίνου με το περίφημο ΤοMouSheamCarriage("Ατμάμαξα του Λονδίνου").

Το 1823 ένας άλλος Άγγλος, ο SamuelBrown(Σάμουελ Μπράουν), οδήγησε το αυτοκίνητό του που είχε δυο κυλίνδρους και χρησιμοποιούσε το υδρογόνο ως καύσιμο, στην κορυφή του λόφου Shooter, στο Λονδίνο. Η εποχή όμως του

ατμού βρισκόταν στην ακμή της και έτσι το 1830 ο SirGordsworthyGurney(Γκόρντσογουόρθι Γκάρνει) κατασκεύασε ατμοκίνητα οχήματα.

Εκείνη όμως την εποχή έγινε φανερό ότι οι ικανότητες των ατμοκίνητων οχημάτων ήταν αρκετά περιορισμένες, με αποτέλεσμα από το 1840 πολύ λίγοι να ασχολούνται πια μ' αυτά. Ένας από τους υποστηρικτές τους ήταν ο 'r^masRickett από το Μπάκιγχαμ, που το 1859 κυκλοφορούσε ακόμα με το ατμοκίνητο όχημά του. Η κατάσταση όμως γινόταν συνεχώς χειρότερη. Νέα τεράστια διόδια επιβάλλονταν στα ατμοκίνητα οχήματα, ενώ τη χαριστική βολή την έδωσε η αγγλική κυβέρνηση που το 1865 ψήφισε το νόμο "της κόκκινης σημαίας". Με το νόμο αυτό περιοριζόταν η ταχύτητα σε 7 χλμ. την ώρα σε ακατοίκητες περιοχές και 3,5 χλμ. στις κατοικημένες. Συγχρόνως υποχρεωνόταν να προπορεύεται από το όχημα ένας άνθρωπος που κρατούσε κόκκινη σημαία. Ο νόμος αυτός τροποποιήθηκε το 1878 και καταργήθηκε το 1896, στάθηκε όμως σημαντικός παράγοντας για την εξαφάνιση των ατμοκίνητων οχημάτων. Βέβαια, ατμοκίνητα αυτοκίνητα συνέχισαν να κατασκευάζονται ως το 1926 κυρίως στις ΗΠΑ.

Έτσι το 1873 ο LeonBollee(Λεόν Μπολέ) εμφανίζεται με την Obeissante(Υπάκουη), ένα δωδεκαθέσιο λεωφορείο, ενώ το 1887 ένας από τους πρωτοπόρους του αυτοκινήτου, ο Γάλλος κόμης DeDion(Ντε Ντιόν), παρουσίασε το ατμοκίνητο τρίκυκλό του. Τέλος, το 1890, ένας από τους τελευταίους χρήστες των ατμοκίνητων οχημάτων της εποχής, ο LouisSerpolet (Λουί Σερπολέ) οδήγησε το ατμοκίνητο τρίκυκλό του, από τη Λυών στο Παρίσι. Μια μεγάλη καινοτομία που εφάρμοσε, ήταν η χρήση καυστήρα υγρών καυσίμων, για τη θέρμανση του ατμού. Τη μέθοδο αυτή εφαρμόζουν στις ΗΠΑ οι Stanleyκαι White, που γνώρισαν μεγάλη επιτυχία. (wol.jw.org.gr2013)

1.6 Τύποι αμαξωμάτων

Αν και υπάρχουν πολλές παραλλαγές αμαξωμάτων, οι ακόλουθες κατηγορίες είναι αντιπροσωπευτικές.

- 1) Σεντάν ή Μπερλίνα. Έχει κλειστό αμάξωμα, δύο ή τέσσερις πόρτες και τέσσερις ως έξι θέσεις.

- 2) Κονβέρτιμπλ. Αμάξωμα με πτυσσόμενη σκεπή, δυο πόρτες και τέσσερις ως έξι θέσεις.
- 3) Στέισιον Βάγκον ή Βαν. Ο χώρος των επιβατών έχει σταθερό ύψος ως και το πορτμπαγκάζ. Έχει τρεις ως πέντε πόρτες, τέσσερις ως οχτώ θέσεις και το πίσω κάθισμα πέφτει εμπρός, για να δημιουργηθεί μεγάλος χώρος για αποσκευές.
- 4) Κουπέ. Κλειστό, σπορ, δίθυρο αυτοκίνητο με δυο ή τέσσερις θέσεις.
- 5) Λιμουζίνα. Πολυτελής τύπος αυτοκινήτου, με κλειστό αμάξωμα. Οι μπροστινές θέσεις χωρίζονται από τις πίσω με τζάμι. Έχει τέσσερις πόρτες και έξι ως οχτώ θέσεις με τρία πλευρικά παράθυρα.
- 6) Σπáιντερ ή Καμπριολέ. Μικρά ανοιχτό, σπορ δίθυρο αυτοκίνητο με δυο ή σπάνια, τέσσερις θέσεις. Η σκεπή διπλώνει ή αφαιρείται. (fokidacc.gr2012)

1.7 Η εξέλιξη του αυτοκινήτου

Τα αυτοκίνητα έχουν αλλάξει πολύ με το πέρασμα του χρόνου. Σήμερα, κινούνται ομαλά και διαθέτουν άνετα καθίσματα, ενώσυστήματα κλιματισμού ρυθμίζουν τη θερμοκρασία στο εσωτερικό τους. Τα περισσότερα διαθέτουν στερεοφωνικό, ενώ κάποια έχουν και τηλέφωνο. Τα μοντέρνα αμάξια είναι πολύ πιο ασφαλή, με ζώνες ασφαλείας και αερόσακους που φουσκώνουν σε περίπτωση ατυχήματος. Επίσης, διαθέτουν αρκετό χώρο για αποσκευές και ψώνια.

Η ραγδαία εξέλιξη του αυτοκινήτου σημειώθηκε το 1920 και η τελειοποίησή του επέτρεψε στις φίρμες της εποχής εκείνης να κατασκευάσουν αυτοκίνητα πολυτελείας, τα οποία κυκλοφορούσαν κατά χιλιάδες στις ευρωπαϊκές και αμερικανικές πόλεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 1895 κατασκευάστηκαν στις ΗΠΑ μόλις 4 αυτοκίνητα, ενώ το 1920 η παραγωγή τους εκεί έφτασε τα Οι συνεχείς βελτιώσεις στον κινητήρα και στο αμάξωμα έκαναν φανερά από πολύ νωρίς τα τεράστια πλεονεκτήματα του αυτοκινήτου απέναντι στα άλλα μεταφορικά μέσα. (Μοδάκης Α., 2011)

1.8 Χρησιμότητα του αυτοκινήτου για τον άνθρωπο και την κοινωνία

Θετικό αποτέλεσμα στην κοινωνία: Ευκολότερη μεταβίβαση των ανθρώπων σε διάφορες συγκεντρώσεις (οικογενειακές συνεστιάσεις) θεατρικές παραστάσεις κ.α.

Αρνητικό αποτέλεσμα στην κοινωνία: Η κυκλοφοριακή οργάνωση των αστικών περιοχών δημιουργούν πολλές κοινωνικές τριβές σχετικά με την χρήση τους. Γύρω από τις υποδομές των αστικών αρτηριών υπάρχουν διαφορετικά συμφέροντα, για το πως θα λειτουργήσουν. Οι κάτοικοι της περιφέρειας προτιμούν την έντονη κυκλοφοριακή ροή από και προς το κέντρο για την ευκολότερη πρόσβαση τους, ενώ οι κάτοικοι των πόλεων επιθυμούν την αποφυγή κυκλοφοριακών ροών από το κέντρο. Στις διάφορες περιοχές των αστικών ιστών, οι κάτοικοι επιθυμούν την εύκολη πρόσβαση σε δημόσιες συγκοινωνίες, αλλά υπάρχει έντονη ενόχληση από την ύπαρξη των λεωφορείων σε μικρούς δρόμους. Η ελευθερία και η κινητικότητα έχει ταυτιστεί με το Ι.Χ αυτοκίνητο και οι πολίτες θεωρούν κοινωνικό αποκλεισμό τον περιορισμό της χρήσης του και της διαφυγής σε δημόσια μέσα μαζικής μεταφοράς.

Θετικό αποτέλεσμα στην οικονομία: Ενίσχυση της οικονομίας της χώρας από τους φόρους που επιβάλλονται στην αγορά ενός αυτοκινήτου.

Αρνητικό αποτέλεσμα στην οικονομία: Η καθημερινή μετακίνηση ατόμων και αγαθών αποτελεί την βάση της αποδοτικότητας και της οικονομίας. Σε αστικές περιοχές όπου υπάρχει υψηλή συμφόρηση οχημάτων καθημερινά χάνεται ένα μέρος από το παραγόμενο οικονομικό προϊόν. Στις Η.Π.Α για παράδειγμα, το κόστος από την κυκλοφοριακή συμφόρηση φτάνει μέχρι και τα 63,1 δισεκατομμύρια δολάρια κάθε χρόνο. Σημαντικό κόστος στην κοινωνία αποτελεί επίσης η έλλειψη εργασιακής αποδοτικότητας από την καθυστέρηση παράδοσης αγαθών και υπηρεσιών, εξαιτίας της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Έρευνα (International Association of Public Transport) έδειξε ότι όσο αυξάνεται η ποσοστιαία χρήση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (Δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο κ.α), τόσο μειώνεται το κόστος των μεταφορών.

Θετικό αποτέλεσμα στον πολιτισμό: Οι πολιτιστικές δραστηριότητες μπορούν εύκολα να πραγματοποιηθούν πια και σε μη αστικά κέντρα έτσι ώστε και οι κάτοικοι των πόλεων στην επαρχία να μπορούν να παρακολουθούν τα πολιτιστικά γεγονότα.

Αρνητικό αποτέλεσμα στον πολιτισμό: Η ύπαρξη οδικού τμήματος είναι λογικό ότι αποκόπτει κατά ένα μέρος τον αστικό ιστό εκατέρωθεν του. Το μέγεθος της αποκοπής δεν εξαρτάται από το πλάτος και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του εκάστοτε οδικού τμήματος, αλλά από το μέγεθος και την ροή της κυκλοφορίας. Ένας ακόμη παράγοντας που επηρεάζει το μέγεθος της αποκοπής είναι η στάθμευση ή όχι στα άκρα του δρόμου. Σε περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει στάθμευση το οδικό τμήμα μετατρέπεται σε αγωγό συνεχούς κυκλοφοριακής ροής, απαγορεύοντας την ανθρώπινη διέλευση. Αντίθετα τα σταθμευμένα οχήματα, αναγκάζουν την ροή σε χαμηλότερες ταχύτητες, κάτι που ευνοεί την ένταξη του ανθρώπινου παράγοντα στο περιβάλλον του δρόμου.

Θετικό αποτέλεσμα στο περιβάλλον: Θετικές επιπτώσεις έχουν μόνο τα υβριδικά αυτοκίνητα και ηλεκτρικά τα οποία δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον με ρύπους και ηχορύπανση.

Αρνητικό αποτέλεσμα στο περιβάλλον: Ο ήχος που παράγεται από την χρήση αυτοκινήτων αποτελεί σημαντική πηγή αρνητικών επιπτώσεων για τους χρήστες του δικτύου, τους πεζούς και τους κατοίκους των κεντρικών αρτηριών των πόλεων με μεγάλη ή μικρότερη ροή οχημάτων. Η έκθεση σε ήχους ανώτερους από 65 dB μπορεί να προκαλέσει σοβαρές βλάβες για την υγεία του ανθρώπου. Το 20 % του πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης (περίπου 80 εκατομμύρια άνθρωποι) εκτίθενται καθημερινά σε θόρυβο που ξεπερνά τα ανώτατα αποδεκτά επίπεδα. Επίσης 170 περίπου εκατομμύρια εκτίθενται σε επίπεδα που προκαλούν σοβαρή ενόχληση (55-65dB). Από την συνολική αυτή έκθεση το 88 % προέρχεται από την οδική κυκλοφορία, ενώ παρά την εισαγωγή κοινοτικών οδηγιών για την ηχορύπανση και παρά την μείωση της ανά κατηγορίες οχημάτων, ο συνολικός εκπεμπόμενος θόρυβος του οδικού δικτύου μειώθηκε ελάχιστα, 1-2dB. Σε ένα αστικό περιβάλλον κυριαρχεί σε μεγάλο βαθμό η ρύπανση της ατμόσφαιρας, όπως αυτή προκύπτει από την όποια βιομηχανική δραστηριότητα και από την μεταφορική δραστηριότητα. Τα

οχήματα και γενικότερα οι μεταφορές ευθύνονται για την εκπομπή περίπου του 69 % του μονοξειδίου του άνθρακα (CO) και περίπου του 63% των οξειδίων του αζώτου (NOx) καθώς και του 30 % της εκπομπής υδρογονανθράκων, στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μεταξύ του 1996 και 2001 το 25 με 45% του αστικού πληθυσμού ήταν εκτεθειμένο σε συγκεντρώσεις μικρών σωματιδίων (PM) μεγαλύτερες της οριακής τιμής της Ε.Ε και 20 με 30% του αστικού πληθυσμού σε συγκεντρώσεις όζοντος (O3) με τιμές μεγαλύτερες της οριακής. Ο αριθμός των κατοίκων αυτών κυμαίνεται περίπου από πενήντα ένα (51) εκατομμύρια σε εκατόν τρία (103) εκατομμύρια. Η ρύπανση του αέρα επηρεάζει αρνητικά την υγεία των κατοίκων των αστικών περιοχών, καθώς συνδέεται σε πολλές σοβαρές ασθένειες που βλάπτουν τον ανθρώπινο οργανισμό. Μια σειρά από έρευνες εμφανίζει ότι η ρύπανση μπορεί να προκαλέσει άσθμα, βρογχίτιδα, καρδιακές προσβολές. Επίσης έχει αποδειχθεί ότι ο αριθμός των θανάτων που οφείλονται σε εξωτερική ρύπανση σε αστικό περιβάλλον κυμαίνεται από 200 χιλιάδες σε 570 χιλιάδες παγκοσμίως κάθε χρόνο. (Μοδάκης Α., 2011)

2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

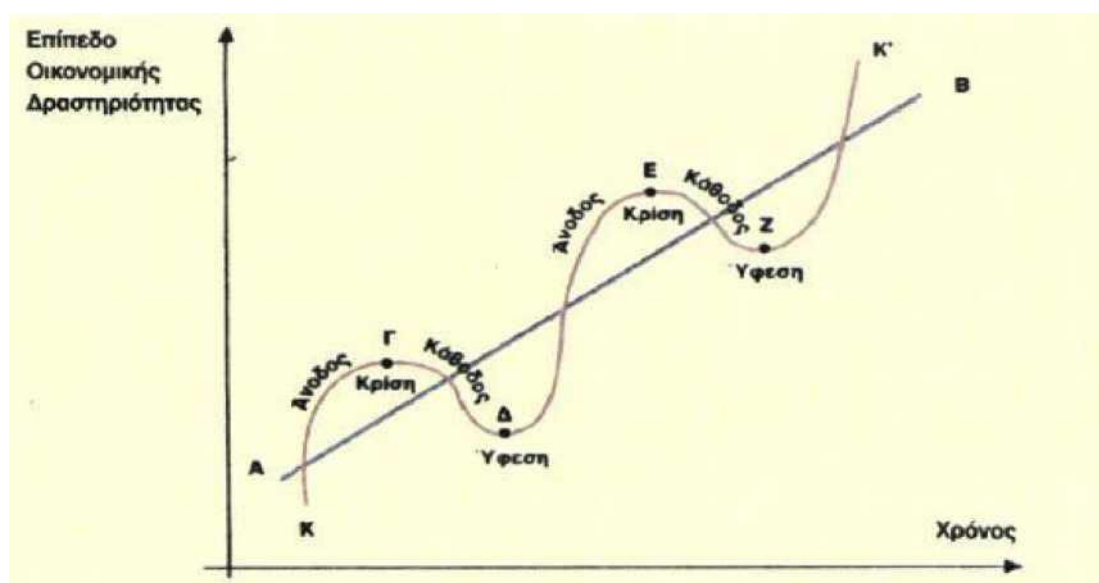
2.1 Το αυτοκίνητο πριν από την οικονομική κρίση

Το αυτοκίνητο πριν από την οικονομική κρίση ήταν, σημαντικό κομμάτι της καθημερινότητάς των Ελλήνων και αποτελούσε εκτός από μέσο μεταφοράς και διασκέδασης επίσης, τρόπο αυτοέκφρασης. Η κατασκευή των αυτοκινήτων εκείνη την εποχή, συνδύαζε τη μαζική παραγωγή τους με την εξατομίκευση και τη διαφοροποίηση των χαρακτηριστικών τους, που οδήγησε σε μεγάλο ανταγωνισμό με σκοπό η μείωση του κόστους παραγωγής να ήταν το άκρως σημαντικό. Όλα αυτά οδήγησαν ,στη δημιουργία κολοσσών - εταιρειών μέσα από μια διαδικασία εξαγορών και συγχωνεύσεων αλλά και σε επιχειρηματικές συμμαχίες μεταξύ τους, με κύριο στόχο τον επιμερισμό των δαπανών έρευνας και ανάπτυξης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα πολλά μοντέλα διαφορετικών κατασκευαστών να μοιράζονται ίδια εξαρτήματα και μηχανικά κομμάτια. Έτσι τα αυτοκίνητα στις μέρες μας έχουν αρκετές ομοιότητες μεταξύ τους.(Χήτα, Ε. 2013)

2.2 Οικονομική κρίση

Ως οικονομική κρίση εννοείται εκείνο το φαινόμενο κατά το οποίο μια οικονομία διακρίνεται από μια διαρκή και αισθητή μείωση της οικονομικής της δραστηριότητας. Από την άλλη ο όρος οικονομική δραστηριότητα συμπερικλύει όλα τα βασικά μακροοικονομικά μεγέθη μιας οικονομίας, όπως η απασχόληση, το εθνικό προϊόν, οι τιμές, οι επενδύσεις κ.λπ. Εξετάζοντας τα στοιχεία μιας οικονομίας για συγκεκριμένες και μεγάλες χρονικές περιόδους, θα αντιληφθούμε πως η οικονομική δραστηριότητα παρουσιάζει διακυμάνσεις. Αυτές είναι οι οικονομικοί κύκλοι, οι οποίοι παρουσιάζουν μία συστηματική κυκλικότητα χωρίς να έχουν πάντα την ίδια ένταση και διάρκεια. Μάλιστα στη διάρκεια ενός οικονομικού κύκλου υπάρχουν στάδια ή φάσεις που έχουν πάντοτε κοινά χαρακτηριστικά. Η οικονομική κρίση προσδιορίζεται μέσα από την θεωρία των οικονομικών διακυμάνσεων δηλαδή των διαδοχικών

αυξομειώσεων της οικονομικής δραστηριότητας που παρατηρούνται για μια περίοδο ετών. Γενικά οι κύριες φάσεις στη διάρκεια του οικονομικού κύκλου είναι η φάση της ανόδου ή της άνθησης και η φάση της καθόδου ή της ύφεσης. Στο παρακάτω σχεδιάγραμμα η γραμμή ΚΚ' εμφανίζει τις φάσεις του οικονομικού κύκλου. Συγκεκριμένα το σημείο Γ και το σημείο Ε δείχνουν τα ανώτερα κομμάτια του οικονομικού κύκλου, την φάση ευημερίας, πριν από τα οποία υπάρχει η κορύφωση της ανάπτυξης και ακολουθεί η κρίση. Η φάση της καθόδου φτάνει μέχρι τα σημεία Δ και Ζ αντίστοιχα που η οικονομία έχει φτάσει στην φάση της ύφεσης. (Κότιος Α, Παυλίδης Γ., 2011)



Εικόνα 1 Οι φάσεις του οικονομικού Κύκλου

Πηγή: Κότιος Α., Παυλίδης Γ.

Φάση της ύφεσης

Η φάση της ύφεσης αντιστοιχεί σε περιόδους εκτεταμένης ανεργίας, έλλειψη επενδυτικών δραστηριοτήτων και ανεπαρκή ζήτησης καταναλωτικών αγαθών, οπότε οι επιχειρήσεις έχουν πλεονάζουσα παραγωγική δυναμικότητα. Η παραγωγή και το εισόδημα συρρικνώνονται και εξαιτίας της μειωμένης ζήτησης οι τιμές και τα κέρδη των επιχειρήσεων είναι και αυτά συμπιεσμένα. Γενικά επικρατεί απαισιοδοξία και το κλίμα δεν ευνοεί καθόλου την ανάληψη επενδύσεων. (Κότιος Α, Παυλίδης Γ., 2011)

Φάση της ανόδου

Μετά από την φάση της ύφεσης ακολουθεί η φάση της ανόδου κατά την οποία, εμφανίζεται σημαντική αύξηση των επιχειρηματικών κερδών, αύξηση της παραγωγής, αύξηση του εισοδήματος, αύξηση της απασχόλησης και παρουσιάζονται αυξήσεις των τιμών λόγω της αυξημένης ζήτησης από το καταναλωτικό κοινό. Σε αυτή τη φάση ευνοούνται οι συνθήκες για την ανάληψη επενδύσεων . (Κότιος Α, Παυλίδης Γ., 2011)

Φάση της ευημερίας

Κατά τη φάση της ευημερίας παρατηρούνται επίπεδα πλήρους απασχόλησης οι τιμές παρουσιάζουν διαρκές και έντονες αυξήσεις. Όμως σε αυτή την περίπτωση η οικονομία είναι ποιο ευάλωτη σε παράγοντες που μπορεί να ανακόψουν αυτή την ανοδική πορεία και προφανώς αφού έχει φτάσει στην κορύφωση μετά επέρχεται η κρίση. (Κότιος Α, Παυλίδης Γ., 2011)

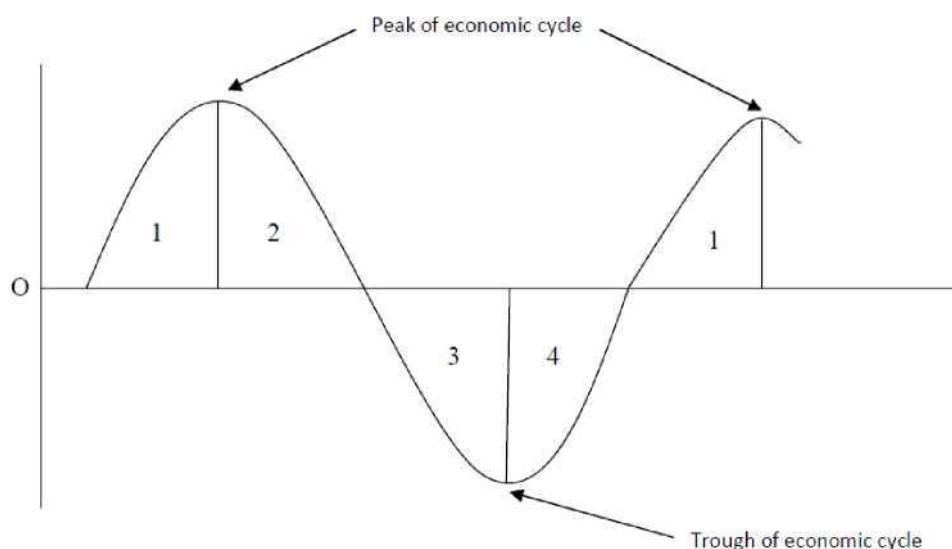
Φάση της συρρίκνωσης (καθόδου)

Η φάση της καθόδου συνοδεύεται από απότομες και μεγάλες πτώσεις των αμοιβών των συντελεστών παραγωγής, μείωση της κατανάλωσης, μείωσης των εισοδημάτων και της απασχόλησης. Η οικονομική δραστηριότητα και οι επενδύσεις παρουσιάζουν στασιμότητα, η κατανάλωση, το εισόδημα η απασχόληση και οι επενδύσεις μειώνονται.

Η πλέον ουσιαστικής σημασίας για την οικονομία αλλά και για την κοινωνία είναι η φάση της κρίσης. Είναι το διάστημα ακριβώς μετά την φάση της ευημερίας και ανάλογα με την διάρκεια και την έκταση του προσδιορίζεται η μείωση των αμοιβών των εργαζομένων, η αύξηση των τιμών η απώλεια του πραγματικού εισοδήματος τους αλλά και του επιπέδου της ανεργίας. Γενικά οι οικονομικές κρίσεις αποτελούν ζήτημα που απασχολούσε τις κοινωνίες διαχρονικά και το δυσκολότερο είναι ο εντοπισμός των αιτιών που τις δημιουργούν. Φαίνεται πως είναι χρήσιμη η μελέτη προηγούμενων κρίσεων και η εφαρμογή γενικών κανόνων για την αντιμετώπιση τους. (Κότιος Α, Παυλίδης Γ., 2011)

Παρακάτω παρατηρούμε ένα ακόμη σχεδιάγραμμα που θα μας βοηθήσει στην ανάλυση των σταδίων του οικονομικού κύκλου . Οι φάσεις απεικονίζονται εδώ καλύτερα σε τεταρτημόρια ως εξής:

- (1) Επιταχυνόμενη ανάπτυξη - Ανάπτυξη (Θετική τιμή & θετική μεταβολή)
- (2) Επιβραδυνόμενη ανάπτυξη - Επιβράδυνση (Θετική τιμή & αρνητική μεταβολή)
- (3) Επιταχυνόμενη συρρίκνωση - Ύφεση (Αρνητική τιμή & αρνητική μεταβολή)
- (4) Επιβραδυνόμενη συρρίκνωση - Ανάκαμψη (Αρνητική τιμή & θετική μεταβολή)



Εικόνα 2 Στάδια του οικονομικού κύκλου

Πηγή:Κότιος Α, Παυλίδης Γ., 2011

Ένας ολόκληρος οικονομικός κύκλος διαρκεί αρκετά χρόνια και δεν έχει πάντα την ίδια διάρκεια, ειδικά όταν συμβούν σημαντικά γεγονότα που επηρεάζουν σημαντικά τα οικονομικά μεγέθη απαιτείται η παρέμβαση από ειδικά όργανα όπως οι Κεντρικές Τράπεζες. Σε μία συντονισμένη και μακροχρόνια προσπάθεια για την αντιμετώπιση των δημοσιονομικών προβλημάτων αλλά και τη στήριξη του χρηματοπιστωτικού συστήματος, επιβάλλεται η υιοθέτηση πρακτικών και η εφαρμογή μέτρων που θα βελτιώσουν την κατάσταση και θα αναπτύξουν την οικονομία στο σύνολο. Γενικά υπάρχουν κάποια

χαρακτηριστικά που υφίστανται *πάντοτε* σε περιπτώσεις οικονομικών κρίσεων, όπως το δυνατό αίσθημα ανασφάλειας και κινδύνου. Οι συνήθεις ρυθμοί μιας οικονομίας διαταράσσονται και εφόσον μπαίνει σε τροχιά ύφεσης, καταλήγει να ελέγχεται από τα αρμόδια κρατικά και μη όργανα για να γίνουν φυσιολογικές οι ανισοροπίες. Μάλιστα η μελέτη των οικονομικών κύκλων βοηθά στην πρόβλεψη των οικονομικών εξελίξεων και διευκολύνει μία επιτυχημένη κρατική πολιτική που αποβλέπει στην εξάλειψη των δυσμενών συνεπειών των κυκλικών διακυμάνσεων . Όσο αφορά τους παράγοντες που δημιουργούν τους οικονομικούς κύκλους διακρίνονται σε ενδογενείς και εξωγενείς. Απρόβλεπτα συνήθως γεγονότα όπως πόλεμοι, φυσικές καταστροφές, διακυμάνσεις στη τιμή του πετρελαίου ή ακόμη και επιστημονικές και τεχνολογικές εξελίξεις αποτελούν τους εξωγενείς παράγοντες, ενώ ενδογενείς παράγοντες είναι οι μεταβλητές που προσδιορίζονται μέσα στο οικονομικό σύστημα και δημιουργούν οι ίδιες τους οικονομικούς κύκλους. Οι νομισματικές πολιτικές που καθορίζουν την επέκταση ή τη συρρίκνωση της προσφοράς χρήματος και οι θεωρίες επένδυσης που βασίζονται στην σχέση επενδύσεων και αύξησης της παραγωγής αποτελούν καθοριστικές ενδογενείς αιτίες. Επίσης η θεωρία σχετικά με την αγορά εργασίας, η οποία εξηγεί τις οικονομικές διακυμάνσεις στην ακαμψία των τιμών ή των μισθών όπως και οι μεταβολές στην καμπύλη της συνολικής ζήτησης και της συνολικής προσφοράς είναι επίσης ενδογενείς παράγοντες των οικονομικών κύκλων. (Κότιος Α, Παυλίδης Γ., 2011)

2.3 Η εμφάνιση της οικονομικής κρίσης

Ο όρος κρίση χρησιμοποιείται πλέον και από απλούς ανθρώπους με σκοπό την περιγραφή μιας άσχημης κατάστασης η δυσκολίας στην καθημερινότητά τους.

Συγκεκριμένα ο όρος οικονομική κρίση χρησιμοποιείται για την άσχημη οικονομική κατάσταση των ανθρώπων ενώ παλιότερα σήμαινε τηνοικονομική πτώχευση λόγο ενός πολέμου ή μιας καταστροφής της Αγροτικήςσοδειάς εξαιτίας των καιρικών συνθηκών. Στην σημερινή εποχή παρόλα αυτά, ύστερα από την ανάπτυξη της τεχνολογίας, ο όρος οικονομική κρίσηχρησιμοποιείται ως έλλειψη κατανάλωσης και ζήτησης των προϊόντων απότο καταναλωτικό

κοινό. Ιδιαίτερα όταν τα παραγόμενα προϊόντα πωλούνται αποτελεσματικά στο καταναλωτικό κοινό και δεν περισσεύουν παραπάνω η οικονομία λειτουργεί φυσιολογικά. Ακόμη όταν οι καταναλωτές δεν μπορούν να αγοράσουν ότι παράγεται και ταυτόχρονα αρχίζουν οι περικοπές των μισθών και των συντάξεων τότε ξεκινά η κρίση να εισβάλλει στον τομέα της οικονομίας. Σύμφωνα με τον Πρόεδρο του Χρηματιστηρίου Αξιών Κύπρου η οικονομική κρίση επιφέρει μία διαρκή και αισθητή μείωση της οικονομικής της δραστηριότητας σε κάθε τομέα της χώρας που βρίσκεται σε αυτήν. Με βάση λοιπόν τον παραπάνω ορισμό παρατηρούμε την αισθητή μείωση αυτής της οικονομικής δραστηριότητας στον δείκτη τιμών του καταναλωτή, στο ΑΕΠ, στο ποσοστό της ανεργίας, αλλά και στις διάφορες μορφές απασχόλησης που διέπουν την Ελλάδα το 2010. Στην Αγγλία γίνεται κυρίως χρήση του οικονομικού όρου «business cycles» με σκοπό να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στις επενδύσεις. Μέσα από διαρκείς έρευνες και μελέτες διαπιστώθηκε ότι οι οικονομικοί κύκλοι διαρκούν από 7 έως 11 χρόνια . Δεδομένης της γρήγορης διάδοσης πληροφοριών, οι αγορές και η οικονομία όχι μόνο αλλάζουν συνεχώς, αλλά αλλάζουν μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα. Για παράδειγμα, μια απρόσμενη πτώση της ζήτησης μπορεί να δημιουργήσει αλλαγές στις πωλήσεις.

Σύμφωνα με τον Μαρξ η οικονομική κρίση είναι η περιγραφή μιας κατάστασης που από τη μία έχουμε παραγωγή μεγάλου όγκου προϊόντων με απότοκο την αλόγιστη καταστροφή των παραγωγικών δυνάμεων της οικονομίας. Ο Μαρξ, μέσα στο περίφημο «Κομμουνιστικό Μανιφέστο», αναφέρει ότι : «Στις κρίσεις ξεσπά μια κοινωνική επιδημία, που σε κάθε άλλη προηγούμενη εποχή, θα φαινότανε σαν παραλογισμός, η λεγόμενη επιδημία της υπερπαραγωγής. Η κοινωνία ξαφνικά βρίσκεται ριγμένη πίσω, σε κατάσταση στιγμιαίας βαρβαρότητας, θα έλεγε κανείς ότι ένας λοιμός, ένας γενικός πόλεμος ερήμωσης της έκοψε όλα τα μέσα ύπαρξης. Η βιομηχανία, το εμπόριο, φαίνονται εκμηδενισμένα». Σύμφωνα με τον Μαρξ, οι κρίσεις χαρακτηρίζονται από μια «πληθώρα κεφαλαίου» δηλαδή μια υπερπαραγωγή κεφαλαίου. «Υπερπαραγωγή κεφαλαίου... σημαίνει... υπερπαραγωγή μέσων παραγωγής που μπορούν να λειτουργήσουν σαν κεφάλαιο». Η λειτουργία του κεφαλαίου προϋποθέτει την εξασφάλιση ενός ποσοστού κέρδους το οποίο ανταποκρίνεται σε ό,τι απαιτεί η υγιής, ομαλή ανάπτυξη της κεφαλαιοκρατικής

πορείας της ανάπτυξης της παραγωγής. Αυτό το ποσοστό κέρδους είναι «το συνηθισμένο ποσοστό κέρδους». «Το συνηθισμένο ποσοστό του κέρδους δεν πρέπει να θεωρούμε σαν ένα νούμερο συγκεκριμένο, ούτε μεγαλύτερο ούτε μικρότερο. Από τη στιγμή που το ποσοστό του κέρδους πέφτει κάτω από το συνηθισμένο του επίπεδο, αρχίζει από την πλευρά των κεφαλαιοκρατών ο περιορισμός των επιχειρήσεων». Επομένως, το πρόβλημα της «πραγματοποίησης» της υπεραξίας, υποκατανάλωσης είναι μια συνέπεια του προβλήματος της κερδοφορίας. Ο περιορισμός των επιχειρήσεων από την πλευρά της καπιταλιστικής τάξης, όταν το ποσοστό του κέρδους πέσει κάτω από το συνηθισμένο του επίπεδο, εμφανίζεται με τη μορφή των απούλητων εμπορευμάτων, δηλαδή για μείωση της καταναλωτικής ικανότητας απαιτείται ακόμη η ρύθμιση των οικονομικών συναλλαγών και η ύπαρξη καθορισμένων αναλογιών ανάμεσα στην παραγωγή και στην κατανάλωση, έτσι ώστε όπως συλλογικά παράγουν οι άνθρωποι, συλλογικά επίσης να λαμβάνουν την ευθύνη για τα προϊόντα που οι ίδιοι παράγουν.

Εντούτοις κάθε άτομο που στοχεύει στο κέρδος μπορεί να οδηγείται στην παραγωγή όλο και περισσότερων προϊόντων και κατά συνέπεια να τα φέρει στην κατανάλωση με σκοπό την πώλησή τους. Αυτό είναι και το κύριο μέλημα όλων των εμπόρων που ρίχνουν τα αγαθά που παράγουν στην αγορά και περιμένουν την πώλησή τους και την αγορά από τους εργάτες της καπιταλιστικής παραγωγής. Γνωρίζουν βέβαια πως όσο μεγαλύτερος είναι ο μισθός των εργατών τόσο περισσότερα προϊόντα θα πουληθούν. Όταν όμως η προσφορά των αγαθών ξεπερνάει κάποιο όριο και φτάνει στο φαινόμενο της υπερπροσφοράς τότε έρχεται η αναμενόμενη μείωση της ζήτησης και πώλησης των προϊόντων με σκοπό να παραμένουν στους ιδιοκτήτες τους. Η πτώση λοιπόν της παραγωγής οδηγεί στη μείωση των κερδών των επιχειρήσεων αλλά και στις μειωμένες επενδύσεις άρα και σε μεγάλα ποσοστά ανεργίας και μείωση του εθνικού προϊόντος.

Η οικονομική κρίση δυστυχώς επιδρά σε κάθε τομέα της χώρας που την υφίσταται με μια σειρά από αρνητικές συνέπειες για την οικονομία της κάθε χώρας. Αυτά μπορεί να ποικίλουν από χώρα σε χώρα όσον αφορά την ένταση τους. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι:

- Η ρευστότητα φτάνει στο ελάχιστο

Στην οικονομία, που βρίσκεται σε κρίση δυστυχώς η πρώτη αρνητική

συνέπεια είναι η μείωση της ρευστότητας αφού παρατηρείται μείωση στα έσοδα των επιχειρήσεων τόσο στον ιδιωτικό όσο και στον δημόσιο τομέα.

- Οι τράπεζες δανείζουν με πολύ υψηλά επιτόκια

Σε μια χώρα που δεν μπορεί να καλύψει τα έξοδά της και περιμένει τα δάνεια των δανειστών της τότε παρατηρείται μία αρνητική στάση των δανειστών σχετικά με τη δυνατότητα αποπληρωμής τους κάτι που θα επιφέρει αύξηση των επιτοκίων δανεισμού της (μείωση πιστοληπτικής ικανότητας και αύξηση των λεγόμενων spreads).

- Οι επενδυτές και οι επενδύσεις λιγοστεύουν

Η μειωμένη πιστοληπτική ικανότητα μιας χώρας οδηγεί και τους επενδυτές σε μεταφορά των επενδυτικών δραστηριοτήτων τους σε άλλες χώρες. Με μία καχυποψία στρέφονται σε καταθέσεις όπου παρατηρείται μεγαλύτερη και πιο αξιόπιστη οικονομική βιωσιμότητα ώστε να μην μειωθεί το κέρδος τους.

- Δημιουργία κλίματος αβεβαιότητας

Οι αρνητικές επιπτώσεις από την εμφάνιση της κρίσης δημιουργούν αρνητικό κλίμα αβεβαιότητας καθώς οι πολίτες δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους εξαιτίας των φόρων και άλλων δημοσιονομικών μέτρων που λαμβάνει η χώρα προκειμένου να αντιμετωπίσει την κατάσταση. Επίσης, είναι πολύ πιθανός και εμφανής ο φόβος μιας επικείμενης χρεοκοπίας.

- Η ανεργία αυξάνεται στο έπακρο

Οι επιχειρήσεις μη μπορώντας να αντισταθούν τις ιδιαίτερα αρνητικές επιπτώσεις της κρίσης, αδυνατούν να επιβιώσουν και διακόπτουν την λειτουργία τους δημιουργώντας έναν υψηλό αριθμό ανέργων, μια συνηθισμένη συνέπεια της κρίσης.

- Οι τράπεζες χάνουν την εμπιστοσύνη που είχαν στους πολίτες

Τα ιδρύματα που επηρεάζονται περισσότερο από τη συνέπεια αυτή είναι οι τράπεζες καθώς προχωρούσαν στις πιστώσεις και στα δάνεια των πολιτών χωρίς όρια.

- Περισσότερη φορολογία

Οι κυβερνήσεις στην προσπάθειά τους να αυξήσουν τα μειωμένα έσοδά τους και προκειμένου να είναι ικανές να ανταποκριθούν στις δανειακές τους υποχρεώσεις αυξάνουν τους φόρους και φέρνουν σε ακόμα πιο δύσκολη θέση τους πολίτες.

- Μειώνονται συνεχώς οι δαπάνες του κράτους

Αναγκαστικά κάθε κυβέρνηση που βιώνει μία οικονομική κρίση λαμβάνει μέτρα δημοσιονομικής πολιτικής όπως τη μείωση των δαπανών του κράτους σε όλους τους τομείς του.

- Ύπαρξη οικονομικής ρευστότητας

Όλες οι υπάρχουσες συγκυρίες δημιουργούν και εδραιώνουν ένα ρευστό οικονομικό περιβάλλον, το οποίο δεν αφήνει και τις καλύτερες υποσχέσεις για να ξεπεραστεί ανώδυνα η κρίση. Ακόμα, συναντάται μια αρνητική ψυχολογία του πληθυσμού για τις μελλοντικές εξελίξεις.

- Μειώνεται ο ανταγωνισμός αλλά και οι εξαγωγές

Πραγματικά πολύ αρνητική επίπτωση της οικονομικής κρίσης αφού η μείωση των εξαγωγών, η μείωση της ανταγωνιστικότητας, οι αρνητικοί ρυθμοί οικονομικής ανάπτυξης έχουν ως άμεσο αποτέλεσμα την μειωμένη παραγωγική δραστηριότητα.

- Αλλαγή της καταναλωτικής συμπεριφοράς

Περισσότεροι φόροι σε συνδυασμό με τη μείωση των μισθών ωθούν τους καταναλωτές σε μία αρνητική συμπεριφορά σχετικά με την κατανάλωση. Έτσι οι περισσότεροι μένουν στα απολύτως απαραίτητα. Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι η μείωση των εξαγωγών, άρα μείωση των πωλήσεων και μείωση των κερδών σε όλους τους κλάδους της οικονομίας.

Τα κύρια στάδια ζωής μιας οικονομικής κρίσης είναι τα εξής:

- Στάδιο Διαμόρφωσης της κατάστασης ή Πρόδρομων συμπτωμάτων.

Σε όλες τις περιπτώσεις πριν εκδηλωθεί μια οικονομική κρίση, παρουσιάζονται συγκεκριμένες καταστάσεις που διαμορφώνουν ένα τέτοιο κλίμα καθώς οι αρμόδιοι κυβερνώντες δεν λαμβάνουν υπόψη το τι πρέπει να γίνει ώστε να αποφευχθεί μία τέτοια άσχημη κατάσταση. Όλα αυτά αποτελούν τα πρόδρομα συμπτώματα και κάθε δραστηριότητα η οποία συμβαίνει, έχει τα δικά της συμπτώματα.

- Στάδιο εκδήλωσης-κορύφωσης της κρίσης (Acutecrisisstage)

Η περίοδος αυτή αποτελεί και την περίοδο κορύφωσης της κρίσης και διαρκεί ανάλογα με τα χαρακτηριστικά κάθε κρίσης.

- Το Στάδιο των επιπτώσεων (Chroniccrisisstage)

Εδώ εμφανίζονται όλες οι επιπτώσεις και κάθε επακόλουθο μιας τέτοιας

οικονομικής κατάστασης σε όλους τους τομείς της οικονομίας ενός κράτους.

- Στάδιο επίλυσης-ομαλοποίησης (Crisisresolutionstage)

Στην παρούσα φάση το κράτος αρχίζει να ομαλοποιείται καθώς έχει αρχίσει η επίλυση των οικονομικών θεμάτων που το ταλαιπωρούν. (Καραμούζης, Ν. & Γκίκας, Α. 2011).

2.4 Η ελληνική οικονομική κρίση

Με τον ερχομό της οικονομικής κρίσης έρχεται και η ηθική κρίση και γενικότερα η κρίση πολλών αξιών αναστατώνοντας τις ζωές των πολιτών. Γίνεται έντονο το πρόβλημα της ύπαρξης χρημάτων, εργασίας, τρόπων αποπληρωμής των χρεών των νοικοκυριών που αδυνατούν να εκπληρώσουν τις οικονομικές τους υποχρεώσεις καθώς οι μισθοί μειώνονται και οι θέσεις εργασίας το ίδιο. Μεγαλύτερη πίεση ασκείται στις λεγόμενες ευάλωτες οικονομικά ομάδες και γίνεται αφόρητο το πρόβλημα καθώς δεν υπάρχουν οι ανάλογοι πόροι για να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις των μέτρων που παίρνει κάθε κυβέρνηση για να επιλύσει το πρόβλημα.

Από την άλλη, η κρίση αποτελεί ένα συλλογικό πρόβλημα που αγγίζει σχεδόν όλη την κοινωνία. Η ύπαρξη των προβλημάτων είναι ένα αντικειμενικό πρόβλημα καθώς και η συνεργασία, η αλληλεγγύη και η ομαδικότητα αποτελούν το ίδιο αντικειμενικά θέματα που ενώνουν τους πολίτες και τους θωρακίζουν με κουράγιο και δύναμη να τα αντιμετωπίσουν βοηθώντας όσο μπορεί ο καθένας το συνάνθρωπό του αφού το κράτος δεν έχει σκοπό να τους βοηθήσει.

Από τα τέλη του 2008, είμαστε θεατές πολλών οικονομικών δεδομένων που οδηγούν στην οικονομική κρίση τόσο διεθνώς όσο και σε τοπικό επίπεδο. Η χρηματοπιστωτική κατάσταση στην Αμερική με την κατάρρευση των μεγαλύτερων τραπεζών και μαζί τους ολόκληρου του χρηματοπιστωτικού συστήματος, η αύξηση των δανείων από την ΕΕ ώστε να καλυφθούν οι οικονομικές μας υποχρεώσεις απέναντι στους δανειστές, η μείωση της παραγωγής και των εξαγωγών και γενικότερα μία σειρά από οικονομικά προβλήματα έφεραν την Ευρωζώνη σε ένα μεγάλο πρόβλημα: την οικονομική κρίση των χωρών της Ισπανίας, Πορτογαλίας, Ιρλανδίας και το μεγαλύτερο πρόβλημα που είναι της Ελλάδας. Η κατάσταση στην Ελλάδα

έγινε πιο εκρηκτική μετά το 2004 καθώς οι αγορές μας τιμώρησαν με τη μείωση των εξαγωγών και το θέμα της αξιοπιστίας.

Η κρίση σε μια κοινωνία που αποτελούσε μοχλό μιας μεγάλης και οικονομικά βιώσιμης βιομηχανίας τις οποίες οι πολίτες ένιωθαν την ευημερία, είναι μία τραυματική κατάσταση. Είναι και η μεσαία τάξη, που αντικρίζει ένα διευρυνόμενο χάσμα μεταξύ προσδοκιών και δυνατοτήτων, συνηθειών και νέων δυσμενών συνθηκών. Ο φόβος της ανεργίας απειλεί και τα τα μεσαία στρώματα πλέον. Μια κοινωνία που χαρακτηρίζεται από οικονομική κρίση αποκτά αρνητικά χαρακτηριστικά για τους πολίτες της, συγκεκριμένα ρατσιστικά, όπως το να αμύνεται σε κάθε μεταναστευτικό ρεύμα, να αντιδρά απέναντι στην χορήγηση ιθαγένειας σε παιδιά νόμιμων μεταναστών που αποκτούν ελληνική παιδεία. Η οικονομική κρίση μετατρέπεται σε κοινωνική και πολιτική. Το δημοκρατικό σύστημα αποδοκιμάζεται έντονα, ενώ η τρομοκρατία και η βία αποκτούν ανεξέλεγκτες επιρροές. Λόγω της συμμετοχής μας στο ευρώ, το κορυφαίο οικονομικό στοίχημα της χώρας είναι δημοσιονομικό. Από την επιτυχία αυτού του εγχειρήματος, την αντιστροφή των αρνητικών δημοσιονομικών προσδοκιών, θα εξαρτηθεί το αν η κυβέρνηση θα καταφέρει να οικοδομήσει έναν συνασπισμό εμπιστοσύνης στα ηγετικά και μεσαία στρώματα, για να αντισταθμίσει το βαθμό ανασφάλειας, φόβου και οργής που θα διευρύνεται. Η συγκυρία και η λειτουργία μας στο πλαίσιο της ΟΝΕ και των διεθνών αγορών υποχρεώνουν την κυβέρνηση να δώσει την πιο κρίσιμη μάχη της στο μέτωπο της δημοσιονομικής σταθεροποίησης, κι αν υπάρχει δίπλα το φάσμα της ύφεσης. Αν κερδηθεί το κορυφαίο δημοσιονομικό στοίχημα, μπορεί να γίνει η αρχή ενός ενάρετου κύκλου. Αν χαθεί, χάνονται και όλα τα άλλα.

Η πρόσφατη οικονομική κρίση προκλήθηκε μέσα από ένα σύνολο χαρακτηριστικών εντελώς απρόσμενα και ανεξάρτητα. Μετά την οικονομική κρίση που βίωσε η ελληνική χώρα το 1970, και αφού αντιμετώπιστηκε και λύθηκε θα πρέπει να αναφερθούμε στο γεγονός ότι οφείλεται σε πιο διαρθρωτικά προβλήματα και πολιτικές που υλοποιούσαν κάθε περίοδο οι κυβερνήσεις των εποχών και οδήγησαν σε τέτοιο χρηματοπιστωτικό πρόβλημα. (Καραμούζης, Ν. & Γκίκας, Α. 2011).

Έντονο χαρακτηριστικό της ελληνικής οικονομίας ήταν η διάρκεια των πολιτικών πράξεων σχετικά με την παραγωγική βάση της χώρας μας. Η

οικονομική κρίση στον ελλαδικό χώρο έχει μεγαλύτερη διάρκεια σε σχέση με τις άλλες χώρες της Ευρώπης καθώς τα προβλήματα όχι μόνο είναι διαφορετικά, αλλά αντί να επιλύονται γίνονται μεγαλύτερα και μάλιστα σε όλους τους τομείς.

Η παραγωγική βάση της Ελληνικής Οικονομίας είναι αδύνατη επειδή οι τομείς στους οποίους στηρίχθηκε είναι ο τουρισμός, η ναυτιλία και ο κλάδος των οικοδομών, κλάδοι που πλήττονται πρώτοι και με ιδιαίτερη ένταση από την κρίση. Ακόμη, οι Τράπεζες που είναι το πιο ισχυρό τμήμα του ελληνικού κεφαλαίου, οι οποίες πρόσφεραν γενναιόδωρα τα δάνεια στις επιχειρήσεις τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό, με την επέκτασή τους στα Βαλκάνια και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, μαζί με άλλες μεγάλες ελληνικές επιχειρήσεις, εκτέθηκαν σε μεγάλο κίνδυνο με την διεθνή κρίση όπου πλήττονται ακόμη.

Η γρήγορη ανάπτυξη των στεγαστικών δανείων σε νοικοκυριά που δυστυχώς δεν θα έπρεπε να δοθούν, έδωσε το τελειωτικό χτύπημα στις τράπεζες αφού πια δεν μπορούσαν να εισπράξουν τα χρήματά τους. Τα νοικοκυριά των παραπάνω κατηγοριών αδυνατούσαν να πληρώσουν τις δόσεις και έτσι δημιουργήθηκε το πρόβλημα με το χρηματοπιστωτικό σύστημα.

Πολλές τράπεζες δέχτηκαν το ρίσκο να δανείζουν άφοβα σε όλους τους δανειολήπτες και μάλιστα πολλοί από αυτούς δεν γνώριζαν και τον κίνδυνο που ενέχει μία τέτοιου είδους οικονομική συναλλαγή. Όμως την οικονομική κρίση επιτάχυνε η λάθος φορολογική διαδικασία των εσόδων των πολιτών από τις εκάστοτε κυβερνήσεις. Η νεοφιλελεύθερη πολιτική της ΕΕ, που απέρριπτε τη βοήθεια των δημόσιων οικονομιών της Ευρωζώνης με δανεισμό από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, αλλά υποχρέωνε τις κυβερνήσεις να αντλούν δάνεια μόνο από τις εμπορικές τράπεζες και γενικότερα τις χρηματοπιστωτικές αγορές, με απότοκο την ανύψωση των επιτοκίων δανεισμού στη εποχή της κρίσης. Στην επιμονή ταυτόχρονα της ελληνικής κυβέρνησης οι νεοφιλελεύθερες πολιτικές διαχείρισης της οικονομίας. Όταν οι χρηματαγορές αναθεώρησαν την εμπιστοσύνη τους προς την ελληνική οικονομία, τα επιτόκια δανεισμού του Δημοσίου ανυψώθηκαν σε ανυπολόγιστα ύψη. Τον Φεβρουάριο του 2010 αποφασίστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η διαμόρφωση ενός πακέτου δανειακής στήριξης του

ελληνικού Δημοσίου με την συμβολή του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (ΔΝΤ), με την προϋπόθεση ότι η χώρα θα εφάρμοζε μια αποτελεσματική πολιτική φόρμουλα για την εξάλειψη των δημόσιων δαπανών. Η κυβέρνηση στόχευσε στην μείωση των μισθοδοτικών δαπανών του δημοσίου και στην υποβάθμιση του κοινωνικού κράτους, με ταυτόχρονη αύξηση των εσόδων κυρίως από έμμεσους φόρους (αύξηση ΦΠΑ). Στις 23 Απριλίου 2010 η ελληνική κυβέρνηση ζήτησε την οικονομική και δανειακή στήριξη της ΕΕ και του ΔΝΤ, εγκαινιάζοντας παράλληλα πολιτικές «συρρίκνωσης του κράτους» αναφορικά με το ασφαλιστικό σύστημα, τις συντάξεις και την τοπική αυτοδιοίκηση.

Τέλος, στο διάστημα 1996-2008 η Ελλάδα πέτυχε υψηλή αύξηση του ΑΕΠ κατά 61,0%, η Ισπανία κατά 56,0% και η Ιρλανδία κατά 124,1%, σε αντίθεση με τις περισσότερες αναπτυγμένες ευρωπαϊκές χώρες. Το αντίστοιχο ποσοστό για την Γερμανία ήταν 19,5%, την Ιταλία 17,8% και για τη Γαλλία 30,8%. Οι χώρες που σημείωσαν υψηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης κατά βάση κατέληξαν με σημαντικά ελλείμματα στις τρέχουσες συναλλαγές.

Στο μεταξύ η ΕΚΤ είναι αυτή πλέον που διαχειρίζεται την νομισματική πολιτική της χώρας ώστε να προκύψουν θετικά αποτελέσματα από τη νέα δημοσιονομική πολιτική που μας υπέβαλλαν και σε κάθε αλλαγή ή νέα μέτρα πρέπει να ισχύουν οι βασικοί κανόνες της συνθήκης του Μάαστριχ και από το Σύμφωνο Σταθερότητας και Ανάπτυξης. (Καραμούζης, Ν. & Γκίκας, Α. 2011)

2.5 Τρόποι αντιμετώπισης οικονομικής κρίσης

Το ζήτημα της αντιμετώπισης της οικονομικής κρίσης δεν είναι εύκολο και μονοδιάστατο και για αυτό χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή. Πέρα από τις αναφερθείσες και επιβεβλημένες μεταρρυθμίσεις, υπάρχουν και άλλα μέτρα που θα μπορούσαν να βοηθήσουν στην αντιμετώπιση της οικονομική ύφεσης. Σε γενικές γραμμές άλλα μέτρα που προτείνονται για την αντιμετώπιση της ύφεσης είναι η μείωση της φορολογίας, η μείωση των επιτοκίων δανεισμού, ο περιορισμός της γραφειοκρατίας, η αύξηση της ρευστότητας στην αγορά αλλά και η αύξηση των δημοσίων επενδύσεων.

Όλα τα παραπάνω προϋποθέτουν συντονισμένες πρωτοβουλίες που στόχο θα πρέπει να έχουν τη παροχή ρευστότητας στην αγορά, τις διευκολύνσεις

προς τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και γενικά την ελάφρυνση των πιέσεων που δέχεται η χρηματοδότηση των κρατών και των μεγάλων επιχειρήσεων. Οι προσπάθειες αυτές είναι σημαντικό να γίνονται τόσο σε επίπεδο κυβερνήσεων όσο και σε επίπεδο κεντρικών τραπεζών. Για την αποφυγή δύσκολων καταστάσεων στο χρηματοοικονομικό σύστημα, απαιτούνται καταρχάς άμεσες παρεμβάσεις για την βελτίωση των συνθηκών βραχυχρόνιας ρευστότητας και ταυτόχρονα ορθολογική πολιτική επιτοκίων. Αυτά βέβαια από μόνα τους δεν επαρκούν όπως έχει δείξει η πρόσφατη ιστορία. Πολύ περισσότερο τώρα που υφίστανται δυσμενείς συγκυρίες, είναι απαραίτητες οι διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις και οι στοχευμένες παρεμβάσεις. Μόνο με αυτή την προϋπόθεση θα μπορούσαν οι ανισοροπίες να είναι παροδικές. Ανακεφαλαιώνοντας επισημαίνουμε κάποια διαμεσολαβητικά σημεία για την διασφάλιση της μακροοικονομικής σταθερότητας. Καταρχάς η δημοσιονομική εξυγίανση είναι εξαιρετικής σημασίας προϋπόθεση. Αδιαμφισβήτητα θα συντελούσε στον έλεγχο των δαπανών, θα συνείσφερε στη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς τους και τηναναδιάρθρωσή τους δίνοντας μάλιστα ώθηση σε δαπάνες που θα μπορούσαν να προάγουν την οικονομική ανάπτυξη, όπως αυτές που αφορούν την εκπαίδευση, την έρευνα και την τεχνολογία. Ταυτόχρονα, είναι αναγκαία η βελτίωση τουφοροεισπρακτικού μηχανισμού σε σχέση με τις χρόνιες αδυναμίες του όπως η αντιμετώπιση της φοροδιαφυγής. Ένα άλλο στοιχείο απαραίτητο για την ευκολότερη προσαρμογή στις νέες συνθήκες και την αποτελεσματικότερη κατανομή πόρων είναι η βελτίωση των συνθηκών ανταγωνισμού. Όπως ήδη αναφέραμε θα πρέπει να προχωρήσουν οι διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις που θα παρέχουν τις κατάλληλες συνθήκες για την αύξηση του ρυθμού ανάπτυξης. Για να επιτευχθεί όμως αυτό ιδιαίτως σημαντική είναι η αποτελεσματική αξιοποίηση των διαθέσιμων εθνικών πόρων και των κεφαλαίων στήριξης που πηγάζουν από τα διαρθρωτικά ταμεία της ΕΕ. Με την ενίσχυση της παραγωγικότητας, ενισχύονται οι επενδύσεις και το επίπεδο απασχόλησης. Με αυτόν τον τρόπο θα μπορούσε να συγκεντρωθεί η αναπτυξιακή τροχιά της χώρας, όχι παροδικά αλλά παρατεταμένα. Ιδιαίτερα ευάλωτες στην κρίση είναι οι επιχειρήσεις και πέρα από τις διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις που επιβάλλονται να γίνουν σε επίπεδο κρατικού μηχανισμού, είναι απαραίτητη η χάραξη στρατηγικής που θα τις

βοηθήσει να αντιμετωπίσουν ένα δύσκολο μακροοικονομικό περιβάλλον γεμάτο κραδασμούς. Στη συνέχεια λοιπόν, γίνεται εκτεταμένη ανάλυση στους τρόπους με τους οποίους θα μπορούσαν να βελτιώσουν την θέση τους και να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητά τους σε εθνικό ή ακόμη και σε διεθνές επίπεδο. (Καραμούζης, Ν. & Γκίκας, Α. 2011)

2.6 Κλάδοι που επηρεάστηκαν από την οικονομική κρίση

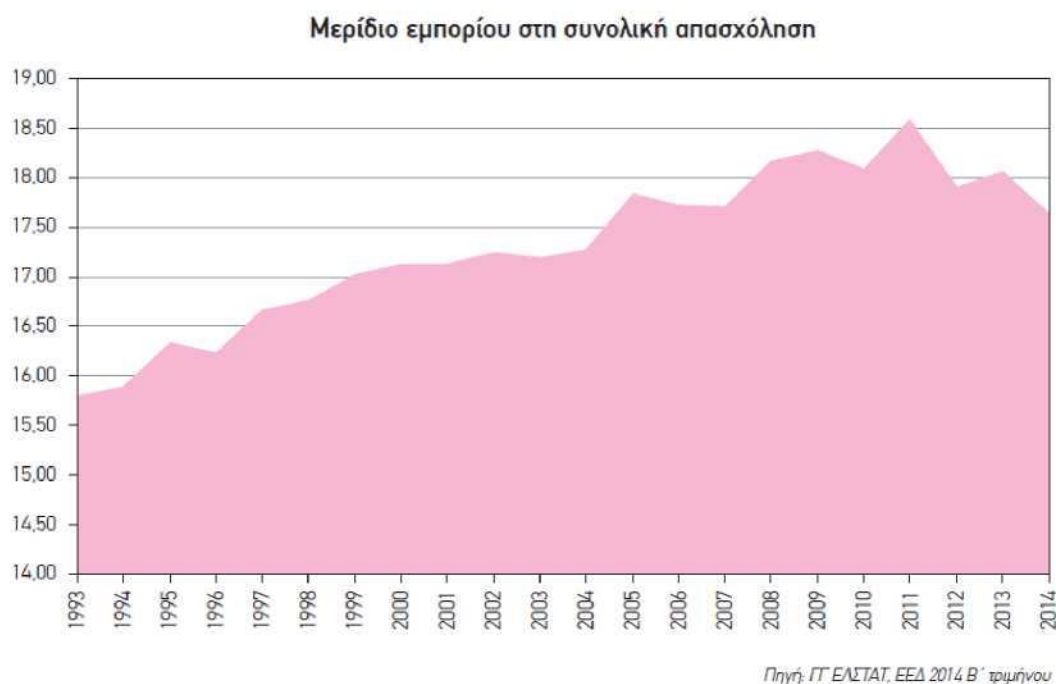
2.6.1 Κλάδος κατασκευών

Συνδεδεμένος άμεσα με τον κλάδο της τσιμεντοβιομηχανίας είναι ο κλάδος των κατασκευών. Ο κλάδος αυτός αποτελεί έναν από τους απαραίτητους τομείς της ελληνικής οικονομίας. Συμμετέχουν μια ποικιλία προϊόντων και υπηρεσιών όπου στον πυρήνα εντοπίζονται οι δραστηριότητες κατασκευής κτηρίων και έργων υποδομής από τεχνικές και οικοδομικές επιχειρήσεις. Όμως στην ευρύτερη αλυσίδα των κατασκευών περιλαμβάνονται και άλλες δραστηριότητες από άλλους κλάδους όπως της εξόρυξης, της μεταποίησης, του εμπορίου και των υπηρεσιών. Στον κατασκευαστικό κλάδο για το έτος 2013, όπως προκύπτει από στοιχεία της Ελληνικής στατιστικής υπηρεσίας, εργάζονταν περίπου 162.000 άτομα και δραστηριοποιούνταν περίπου 87.000 επιχειρήσεις (στοιχεία 2012), οι οποίες δημιούργησαν προστιθέμενη αξία στην ελληνική οικονομία περισσότερο από €3,1 δις εκ.. (Κουφάρης Γ., 2010)

2.6.2 Κλάδος εμπορίου

Ο κλάδος του εμπορίου περιλαμβάνει επιχειρήσεις που απευθύνονται είτε σε άτομα (λιανικό εμπόριο) είτε σε επιχειρήσεις (χονδρικό εμπόριο) αλλά και στο εμπόριο και επισκευή οχημάτων και μοτοσυκλετών. Το ελληνικό εμπόριο συνεισφέρει περίπου στο 11% του ΑΕΠ της χώρας ενώ είναι ο κλάδος που απασχολεί το μεγαλύτερο ποσοστό του εργατικού δυναμικού φτάνοντας στο 18,4% . Το παρακάτω διάγραμμα αποκαλύπτει την σημαντική συνεισφορά του κλάδου στα ποσοστά απασχόλησης για

την περίοδο 1993-2008 , ενώ οι άλλοι κλάδοι εμφάνιζαν απώλειες.



Γράφημα 1. Μερίδιο εμπορίου στη συνολική απασχόληση

Πηγή: IT ΕΛΣΤΑΤ, ΕΕΔ 2014 Β' τριμήνου

Στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται περίπου 270.000 επιχειρήσεις, οι οποίες συντηρούν πάνω από 650.000 θέσεις εργασίας. Σημαντικό χαρακτηριστικό του κλάδου είναι η παροχή ευκαιρίας εργασίας τόσο σε νέους (15-24 ετών) όσο και για τις γυναίκες εφόσον το 18,6% των εργαζομένων γυναικών στη χώρα μας απασχολείται στο εμπόριο (ΕΣΕΕ). Αναμφισβήτητα η οικονομική κρίση έχει επηρεάσει σημαντικά και καθοριστικά το σύνολο του κλάδου τόσο σε προστιθέμενη αξία όσο και στα επίπεδα απασχόλησης. Σύμφωνα με στοιχεία της Έρευνας Εργατικού Δυναμικού της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, για το β τρίμηνο του 2014, ο κλάδος απασχολούσε 624.496 άτομα, εμφανίζοντας παρατεταμένη μείωση για έξη συνεχόμενα χρόνια .

Οι άσχημες συνθήκες που εμφανίζονται στην οικονομία γενικότερα και ειδικά το πρόβλημα ρευστότητας, η μείωση της κατανάλωσης, οι υψηλές ασφαλιστικές εισφορές και οι φόροι σε συνδυασμό με το κλίμα αβεβαιότητας που επικρατεί κάνει τους επιχειρηματίες να αισθάνονται απαισιόδοξοι και να αδυνατούν να ανταποκριθούν σε αυτή την πίεση. Πολλές επιχειρήσεις έχουν κλείσει και όπως ήδη αναφέραμε χιλιάδες εργαζόμενοι έχουν χάσει την δουλειά τους. Μέσα σε αυτές τις συνθήκες οι επιχειρήσεις αναγκάστηκαν

καταφύγουν σε πιο ελαστικές μορφές εργασίας ή να περικόψουν τις αποδοχές των εργαζομένων τους. Σημαντικό κομμάτι που έρχεται να εκτοξεύσει το πρόβλημα στον κλάδο είναι το παραεμπόριο. Σε συνθήκες οικονομικής ύφεσης και αβεβαιότητας η καταναλωτική συμπεριφορά στρέφεται ακόμη και περισσότερο σε τέτοιου είδους πρακτικές. Οπότε δεδομένης της κατάστασης το εμπόριο έρχεται αντιμέτωπο με ένα αθέμιτο ανταγωνισμό, μιας και το παραεμπόριο δεν αποδίδει φόρους και λοιπούς δασμούς. Μάλιστα υπολογίζεται πως ο διαφεύγων τζίρος από την αγορά φτάνει στα 25 δισ. ευρώ ετησίως. (Κουφάρης Γ.,2010)

2.6.3 Κλάδος αυτοκινήτου

Η αγορά αυτοκινήτου στην Ελλάδα λόγω της οικονομικής κρίσης συρρικνώθηκε σημαντικά. Αν και το 2014 παρατηρήθηκε μικρή ανάκαμψη της αγοράς, η βαθιά ύφεση σε συνδυασμό με την αβεβαιότητα και τους κεφαλαιακούς περιορισμούς έκαναν τον κλάδο να χάσει σημαντικά έσοδα. Γενικότερα ο κλάδος συμπεριλαμβάνει την εισαγωγή και την εμπορία καινούριων αυτοκινήτων, αλλά και την εισαγωγή και εμπορία μεταχειρισμένων οχημάτων. Βεβαίως συνυπάρχουν και άλλες συνδεδεμένες αγορές, όπως αυτή των ανταλλακτικών και καθώς και η αγορά που συνδέεται με τη συντήρηση και την επισκευή οχημάτων. Στον κλάδο αυτό υπάρχουν κάποιοι καθοριστικά προσδιοριστικοί παράγοντες ζήτησης όπως το διαθέσιμο εισόδημα και το κόστος κτήσης και χρήσης. Η μείωση του διαθέσιμου εισοδήματος αναπόφευκτα οδηγεί σε μείωση της αγοράς διαρκών καταναλωτικών προϊόντων. Επιπλέον το κόστος αγοράς των αυτοκινήτων αλλά και το κόστος ιδιοκτησίας συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων, των τελών κυκλοφορίας, των ανταλλακτικών και των εργασιών συντήρησης, επηρεάζουν καθοριστικά τη ζήτηση στην αγορά αυτοκινήτων. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι πως η αύξηση των τελών κυκλοφορίας και η αύξηση των ειδικών τελών στα καύσιμα οδήγησαν πολλούς να οδηγηθούν στην χρήση άλλων μέσων μεταφοράς και να περιορίσουν την χρήση του αυτοκινήτου. Άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν την ζήτηση στον κλάδο είναι κάποια κίνητρα ή αντικίνητρα που κατά καιρούς εφαρμόζει η πολιτεία. Για παράδειγμα η επιβολή των τεκμηρίων στους κατόχους αυτοκινήτων αποτελεί αντικίνητρο

για την αγορά νέου αυτοκινήτου και από την άλλη η επιδότηση λόγω απόσυρσης εμφανίζει νέους καταναλωτές. Εξίσου σημαντικός παράγοντας είναι η χρηματοδότηση της αγοράς αυτοκινήτου. Σε συνθήκες βαθιάς ύφεσης με την μειωμένη χρηματοδοτική ροή των τραπεζών, αναπόφευκτα ο κλάδος παρουσιάζει χαμηλή ζήτηση. Τέλος η σύγχρονη τεχνολογία αποτελεί επίσης θετικά προσδιοριστικό παράγοντα ζήτησης για τον κλάδο αυτοκινήτου. Οι καλύτερες αποδόσεις, οι βελτιωμένες παροχές και η μεγαλύτερη ασφάλεια επιδρούν θετικά την ζήτηση. Ωστόσο γενικά το αυτοκίνητο αποτελεί ένα διαρκές αγαθό ή κυκλικό προϊόν, το οποίο σύμφωνα με την οικονομική επιστήμη επηρεάζεται καθοριστικά από την πορεία του οικονομικού κύκλου, άρα είναι αναμενόμενο πως σε περιόδους ανάπτυξης παρατηρείται αύξηση στην ζήτηση αυτοκινήτων, ενώ σε περιόδους οικονομικής ύφεσης εμφανίζεται μείωση του κλάδου.

Αναμφισβήτητα η κρίση κατεύθυνε τις καταναλωτικές προτιμήσεις των αγοραστών όσον αφορά τα χαρακτηριστικά τους, όπως: το μέγεθός τους, η ποιότητά τους, η αξιοπιστία τους, η τεχνολογία κίνησης που έχουν αλλά και η μέση κατανάλωση καυσίμου. Επιπρόσθετα η αδυναμία αγοράς καινούριων αυτοκινήτων δημιούργησε μικρή τόνωση στην αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. (Κουφάρης Γ.,2010)

Απαραίτητα στοιχεία για να ενισχυθεί πάλι ο κλάδος αυτοκινήτου είναι η σταθεροποίηση του πολιτικού και οικονομικού περιβάλλοντος αλλά και η ρύθμιση του τραπεζικού συστήματος. Τέλος το κομμάτι της αγοράς αυτοκινήτου στο συνολικό μέγεθος του ΑΕΠ της χώρας και στα δημόσια έσοδα αποτελούν κρίσιμα σημεία προσέγγισης για να ενεργοποιηθεί ξανά ο κλάδος αυτός μέσω συστηματικών δράσεων.

2.6.4 Κλάδος λιανεμπόριο τροφίμων

Όπως προκύπτει από στοιχεία που αποκαλύπτει κλαδική μελέτη για την αγορά αυτή, ο κλάδος του λιανεμπορίου αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους κλάδους της εθνικής οικονομίας με καθοριστική συνεισφορά σε σημαντικούς μακροοικονομικούς δείκτες.

Σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής ο αριθμός των καταστημάτων λιανεμπορίου τροφίμων φτάνει περίπου στις 57.000 επιχειρήσεις. Για το 2011 η προστιθέμενη αξία του κλάδου υπολογίστηκε στα 14.025 εκ. ευρώ το οποίο ισοδυναμεί με το 7,01% της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας της Ελλάδας. Σχετικά με την απασχόληση στον κλάδο, οι 521.000 εργαζόμενοι αντιστοιχούν στο 10,89% του συνολικού απασχολούμενου πληθυσμού της Ελλάδας (2011). Όλα τα προαναφερόμενα μας δείχνουν την σημασία του κλάδου για το σύνολο της οικονομίας. Αναμφισβήτητα το λιανεμπόριο τροφίμων συνεισφέρει σημαντικά στην παραγωγή προϊόντων, δημιουργώντας θέσεις εργασίας και δίνοντας ώθηση σε νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες. Επιπλέον δεν θα πρέπει να παραβλέπει κανείς τις έμμεσες και πολλαπλασιαστικές επιδράσεις που έχει ο κλάδος σε άλλες αγορές όπως αυτή της μεταποίησης, των μεταφορών και αποθήκευσης και πολλών άλλων. Η οικονομική κρίση επηρέασε και αυτόν τον δυναμικό κλάδο αναγκάζοντας μικρά δίκτυα ή μικρές επιχειρήσεις να κλείσουν ή να εξαγοραστούν από μεγαλύτερες δημιουργώντας συνέργειες. Σε ένα εξαιρετικά ανταγωνιστικό περιβάλλον και εν μέσω οικονομικής ύφεσης φαίνεται να πλήττεται και το λιανεμπόριο τροφίμων και γι' αυτό ακόμη και μεγάλες αλυσίδες σουπερμάρκετ, διέφυγαν σε στρατηγικές συμμαχίες ή εξαγορές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα επιτυχημένης εξαγοράς είναι αυτή της αλυσίδας «Βερόπουλος» από την εταιρείας «Metro» και η σταδιακή προώθηση της επωνυμίας «Mymarket».

Δεν υπάρχει αμφιβολία πως η εφαρμογή των κεφαλαιακών περιορισμών ήταν επιβαρυντικός παράγοντας για την αποδυνάμωση του κλάδου. Από την άλλη έχει αναπτυχθεί ένα κλίμα συζητήσεων για συνεργασίες καθώς αντιλήφθηκαν όλοι πως ενεργώντας από κοινού, θα μπορούσαν να αναπτύξουν οικονομίες κλίμακας που δεν θα μπορούσαν να είχαν μεμονωμένα. (Κουφάρης Γ.,2010)

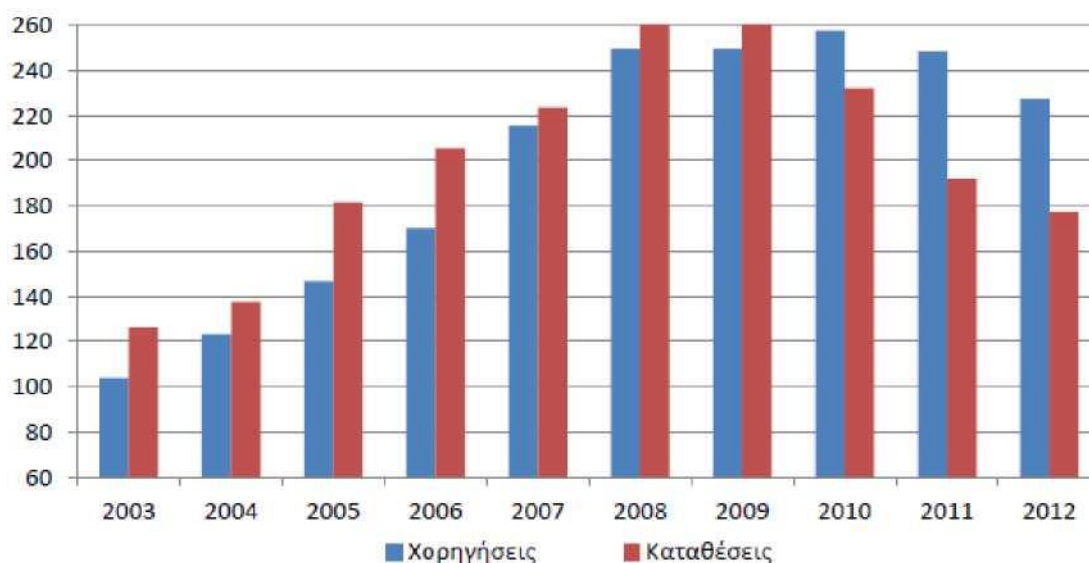
2.6.5 Τραπεζικός κλάδος

Δεν υπάρχει αμφιβολία πως το χρηματοπιστωτικό σύστημα της χώρας έχει δεχτεί πολλαπλά πλήγματα. Καταρχάς η βαθιά ύφεση έχει επηρεάσει αρνητικά και έντονα την ποιότητα του δανειακού τους χαρτοφυλακίου. Επίσης οι τράπεζες έχουν δεχτεί σημαντικές απώλειες από την αναδιάρθρωση του

δημοσίου χρέους (PSI). Το κούρεμα των ομολόγων και η «εθελοντική» επαναγορά στο τέλος του 2012 οδήγησαν σε σημαντική συρρίκνωση του ενεργητικού τους. Συγκεκριμένα στοιχεία από την Τράπεζα της Ελλάδος φανερώνουν πως οι συνολικές ζημίες που είχαν πραγματοποιήσει οι ίδιες οι τράπεζες από το PSI και τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια μέχρι το 2014 έχουν υπολογιστεί περίπου στα € 54 δις, δημιουργώντας ένα κενό στην κεφαλαιακή τους επάρκεια της τάξης των € 40-50 δις.

Εκτός από αυτό η ύφεση συντέλεσε στην ανεπάρκεια εμπιστοσύνης των καταθετών, επιβαρύνοντας την ρευστότητά τους και δημιουργώντας ένα τεράστιο χρηματοδοτικό κενό. Παράλληλα αυτό το κλίμα δημιούργησε ανισορροπία στο ενεργητικό των τραπεζικών ιδρυμάτων, λόγω των επισφαλειών και των μη εξυπηρετούμενων δανείων. Εξίσου δραματική συνέπεια είναι η αποκοπή των ελληνικών τραπεζών από τη διεθνή διατραπεζική αγορά. Για πολλά χρόνια υποστηρίζονται στο κομμάτι της παροχής ρευστότητας με τους μηχανισμούς του Ευρωσυστήματος (ΕΚΤ και ΕΛΑ). Αν και η αρχή της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης δεν εμφάνισε τις ελληνικές τράπεζες ευάλωτες σε τοξικά χρεόγραφα, η δημοσιονομική ανισορροπία που υπήρχε, γρήγορα επηρέασε και αυτές, καταλήγοντας να είναι αντιμέτωπες με σημαντικά ζητήματα ρευστότητας ή ακόμη και βιωσιμότητας.

Γενικά στα τραπεζικά ιδρύματα, οι καταθέσεις αποτελούν την πλέον φτηνή χρηματοδότηση των δανείων και δεδομένης της μεγαλύτερης διάρκειας των δανείων απ' τις καταθέσεις, δεν θα πρέπει να υπάρχουν παρόμοιοι ρυθμοί μεταβολής καθώς αυτό θα υποδηλώνει ανικανότητα του τραπεζικού συστήματος να στηρίξει τις χρηματοδοτικές ανάγκες της πραγματικής οικονομίας. Όπως βλέπουμε στο παρακάτω διάγραμμα υπάρχει μία ανισορροπία στις χορηγήσεις και στις καταθέσεις μετά το 2009, φανερώνοντας το πρόβλημα ρευστότητας του τραπεζικού συστήματος.



Πηγή: ΤτΕ, Δελτίο Οικονομικής Συγκυρίας Ιαν-Φεβρ. 2013

Γράφημα 2. Χορηγήσεις και καταθέσεις

Πηγή: ΤτΕ, Δελτίο Οικονομικής Συγκυρίας Ιαν-Φεβρ. 2013

Από την άλλη, ένας ακόμη τρόπος κάλυψης του χρηματοδοτικού κενού είναι ο λόγος των δύο παραπάνω μεταβλητών, των καταθέσεων και των χορηγήσεων. Αυτός ο λόγος είναι η μόχλευση των τραπεζικών ιδρυμάτων, όπου φυσιολογικά θα πρέπει να βρίσκεται πάνω από το 100%. Αυτό διασφαλίζει ένα επίπεδο ασφαλείας για τις τράπεζες, ώστε να μπορούν να αντιμετωπίσουν ζητήματα ρευστότητας.

Από την άλλη, υπήρξε συνεχής και μεγάλη πτώση της χρηματιστηριακής αξίας του τραπεζικού κλάδου. Τα τραπεζικά ιδρύματα συμμετείχαν σε ομόλογα και έντοκα γραμμάτια του Ελληνικού Δημοσίου και έτσι έμειναν ευάλωτα εξαιτίας της δημοσιονομικής κρίσης. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα οι μέτοχοι να χάσουν αρκετά χρήματα από τις επενδύσεις τους σε τραπεζικές μετοχές. (Κουφάρης Γ., 2010)

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

3.1 Εισαγωγή

Σε αυτό το κεφάλαιο θα χρησιμοποιηθούν επίσημα δεδομένα για την παρουσίαση του στόλου οχημάτων που κυκλοφόρησαν από το 1985-2016 ανά πενταετία. Επίσης θα παρουσιαστούν οι ετήσιες πωλήσεις ανα έτος από το 2011 έως το 2016 ανά εταιρία.

Για την εξαγωγή των στοιχείων στο σύνολο της Χώρας χρησιμοποιήθηκε το Μητρώο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων το οποίο περιέχει όλες τις μηνιαίες μεταβολές στις άδειες ταξινόμησης Οχημάτων στη Χώρα.

Η συλλογή των στοιχείων γίνεται σε μηνιαία βάση και τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία αναφέρονται στο Νοέμβριο του έτους 2016.

Για την εξαγωγή των ετήσιων πινάκων του στόλου οχημάτων και των νέων εγγραφών ανά Νομό χρησιμοποιήθηκε το παραπάνω Μητρώο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία αναφέρονται στο έτος 2016. (<http://www.statistics.gr>)

3.2 Σύντομη περιγραφή δεδομένων

Η Έρευνα των οχημάτων είναι απογραφική. Τα μηνιαία στοιχεία εμφανίζουν τη μάρκα, το είδος και το καινούριο ή μεταχειρισμένο του οχήματος σε επίπεδο Χώρας. Τα ετήσια στοιχεία παρουσιάζουν την κατανομή των οχημάτων ανά είδος οχήματος και Νομό. Τα πρωτογενή στοιχεία προέρχονται από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και προκύπτουν από την έκδοση νέων αδειών κυκλοφορίας οχημάτων. Από τα στοιχεία της Έρευνας εξαιρούνται τα οχήματα που κινούνται επάνω σε τροχιές, τα ηλεκτροκίνητα με κεραίες λεωφορεία (τρόλλεϋ), οι γεωργικοί ελκυστήρες και τα γεωργικά μηχανήματα. Δεν περιλαμβάνονται στους πίνακες του Δελτίου Τύπου τα οχήματα Ενόπλων Δυνάμεων, Σωμάτων Ασφαλείας, Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, Κρατικών Υπηρεσιών, Διπλωματικού Σώματος, Ξένων Αποστολών, Αναπήρων Πολέμου, καθώς επίσης και τα δίκυκλα τα

οποία έχουν κυβισμό κάτω από 50 cc. Η συλλογή των στοιχείων γίνεται σε μηνιαία βάση.(<http://www.statistics.gr>)

3.3 Έννοιες και ορισμοί των βασικών μεταβλητών

Αυτοκίνητο όχημα είναι κάθε όχημα, ανεξάρτητα από τον αριθμό των τροχών, που κινείται με μηχανή και προορίζεται να μεταφέρει πρόσωπα ή πράγματα ή και τα δύο μαζί, ευρισκόμενα είτε πάνω στο ίδιο όχημα, είτε σε ρυμουλκούμενο που κινείται από το πρώτο. Καινούριο όχημα χαρακτηρίζεται αυτό που ταξινομείται για πρώτη φορά μέσα στο μήνα στην Ελλάδα και δεν έχει κυκλοφορήσει σε άλλη χώρα. Μεταχειρισμένο χαρακτηρίζεται αυτό που ταξινομείται για πρώτη φορά στην χώρα και έχει εισαχθεί ως μεταχειρισμένο από το εξωτερικό.

Αυτοκίνητο επιβατηγό:ίο προσριζόμενος για τη μεταφορά κυρίως προσώπων αυτοκίνητο όχημα, 9 κατ' ανώτατο όριο θέσεων μαζί με τη θέση του οδηγού.

Αυτοκίνητο λεωφορείο: Το αυτοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για τη μεταφορά προσώπων 10 και άνω θέσεων, συμπεριλαμβανομένης και της θέσης του οδηγού. (Στους πίνακες του Δελτίου Τύπου στην κατηγορία αυτή επιπλέον προσμετρώνται τα αρθρωτά Λεωφορεία).

Αυτοκίνητο φορτηγό: Το αυτοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για τη μεταφορά πραγμάτων. (Στους πίνακες του Δελτίου Τύπου στην κατηγορία αυτή επιπλέον προσμετρώνται οι τράκτορες, τα ρυμουλκά φορτηγά, οι τράκτορες με επικαθήμενο (αρθρωτό όχημα) και τα ρυμουλκά με ρυμουλκούμενο (συρμός)).

Μοτοσυκλέτα: Κάθε δίτροχο μηχανοκίνητο όχημα με ή χωρίς καλάθι, του οποίου είτε η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 45 χιλιομέτρων την ώρα είτε, εάν είναι εξοπλισμένο με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του κινητήρα είναι μεγαλύτερος των 50 κυβικών εκατοστών.(Στους πίνακες του Δελτίου Τύπου στην κατηγορία αυτή επιπλέον προσμετρώνται τα τρίτροχα οχήματα).

Τρίτροχο όχημα: Το μηχανοκίνητο όχημα με τρεις συμμετρικούς τροχούς, του οποίου είτε η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 45 χιλιομέτρων την ώρα είτε ο κυλινδρισμός του κινητήρα του είναι μεγαλύτερος των 50 κυβικών εκατοστών, εάν είναι εξοπλισμένο με κινητήρα εσωτερικής

καύσης. Επίσης ως τρίτροχο όχημα λογίζεται και το τετράτροχο όχημα, εκτός των ελαφρών τετράτροχων οχημάτων της κατηγορίας των μοτοποδηλάτων, του οποίου το απόβαρο κενού οχήματος, μη συμπεριλαμβανομένου του βάρους του καυσίμου ή του μίγματος καυσίμου - ελαίου ή των συσσωρευτών των ηλεκτρικών οχημάτων, δεν υπερβαίνει τα 400 χιλιόγραμμα, όταν το όχημα προορίζεται για επιβατικές μεταφορές ή τα 550 χιλιόγραμμα, όταν προορίζεται για μεταφορές εμπορευμάτων και του οποίου η μέγιστη καθαρή ισχύς δεν υπερβαίνει τα 15 KW. (<http://www.statistics.gr>)

3.4 Αυτοκίνητα-Λεωφορεία-Φορτηγά

Ακολουθεί ένας πίνακας ο οποίος παρουσιάζει τις κατηγορίες οχημάτων ιδιωτικής χρήσης και δημόσιας που κυκλοφόρησαν στην Ελλάδα ανά πενταετία.

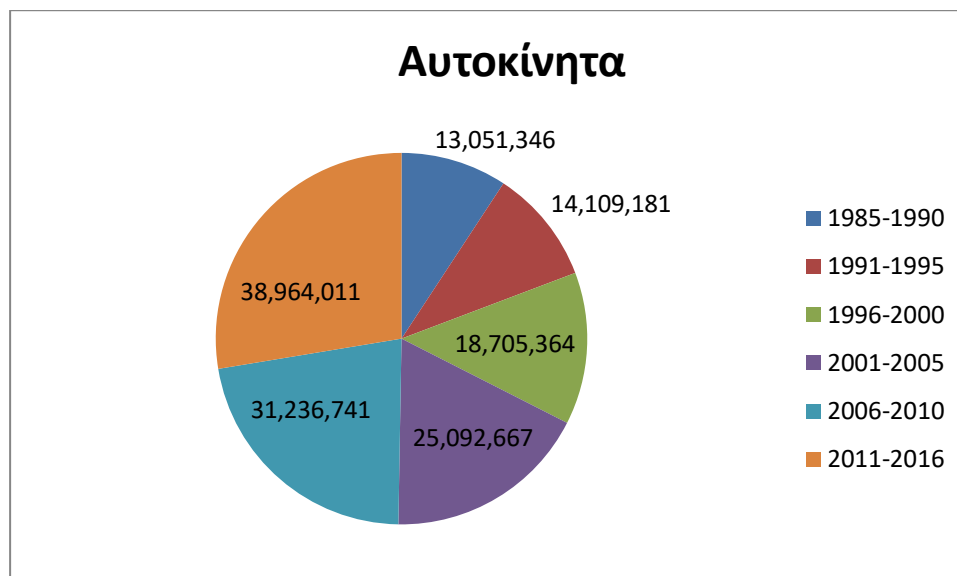
Πίνακας 1 Αυτοκίνητα που κυκλοφόρησαν στην Ελλάδα κατά το τέλος των ετών 1985-2016

<i>Αυτοκίνητα που κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα κατά το τέλος των ετών 1985 - 2016.</i>						
Κατηγορία Οχημάτων	1985-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010	2011-2016
Σύνολο	14.244.724	16.037.128	21.920.120	29.993.260	38.077.836	48.490.022
Αυτοκίνητα	13.051.346	14.109.181	18.705.364	25.092.667	31.236.741	38.964.011
Επιβατικά	8.887.648	9.843.970	13.639.142	19.285.962	24.714.323	30.873.905
Δ.Χ	200.482	167.779	167.800	167.800	167.800	201.360
Ι.Χ	8.687.166	9.676.191	13.471.342	19.118.162	24.546.523	30.672.545
Λεωφορεία	120.618	116.100	130.844	135.110	135.861	160.684
Δ.Χ	80.194	69.768	74.289	75.345	75.345	90.414
Ι.Χ	40.424	46.332	56.555	59.765	60.516	70.270
Φορτηγά	4.043.080	4.149.111	4.935.378	5.671.595	6.386.557	7.929.422
Δ.Χ	218.178	182.390	182.475	182.475	182.475	218.970
Ι.Χ	3.824.902	3.966.721	4.752.903	5.489.120	6.204.082	7.710.452
Μοτοσυκλέτες	1.193.378	1.927.947	3.214.756	4.900.593	6.841.095	9.526.011
Επιβατηγές	1.129.845	1.875.310	3.162.563	4.849.730	6.790.517	9.465.299
Φορτηγές	63.533	52.637	52.193	50.863	50.578	60.712
Δ.Χ	34.774	28.537	28.340	28.300	28.300	33.960
Ι.Χ	28.759	24.100	23.853	22.563	22.278	26.752

Πηγή: <http://www.statistics.gr>

Πίνακας 2 Αυτοκίνητα ανά πενταετία

Κατηγορία Οχημάτων	1985-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010	2011-2016
Αυτοκίνητα	13.051.346	14.109.181	18.705.364	25.092.667	31.236.741	38.964.011

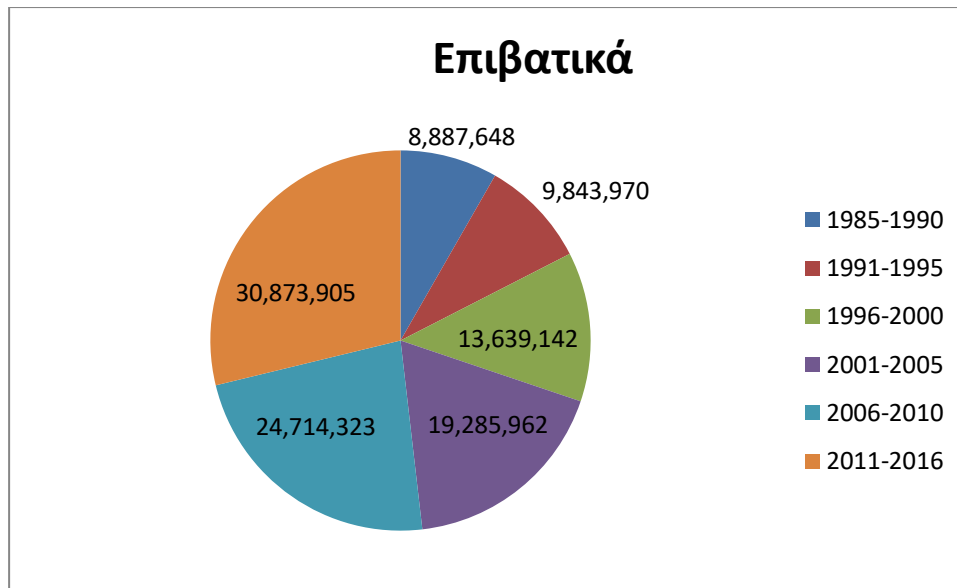


Εικόνα 3 Αυτοκίνητα ανά πενταετία

Πηγή: <http://www.statistics.gr>

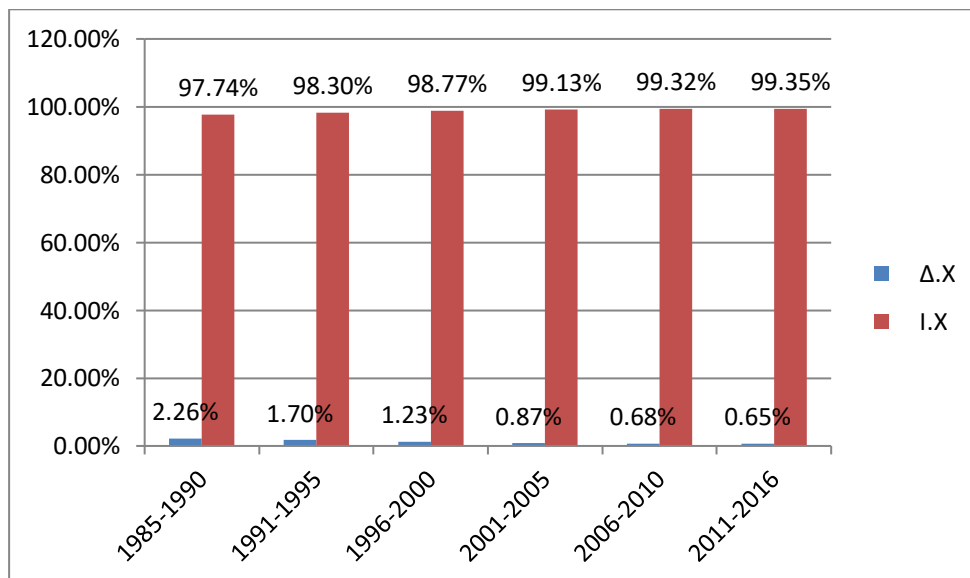
Πίνακας 3 Επιβατικά Δημόσιας χρήσης και ιδιωτικής Χρήσης ανά πενταετία

Κατηγορία Οχημάτων	1985-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010	2011-2016
Επιβατικά	8.887.648	9.843.970	13.639.142	19.285.962	24.714.323	30.873.905
Δ.Χ	200.482	167.779	167.800	167.800	167.800	201.360
Ι.Χ	8.687.166	9.676.191	13.471.342	19.118.162	24.546.523	30.672.545



Εικόνα 4 Επιβατικά

Πηγή: <http://www.statistics.gr>



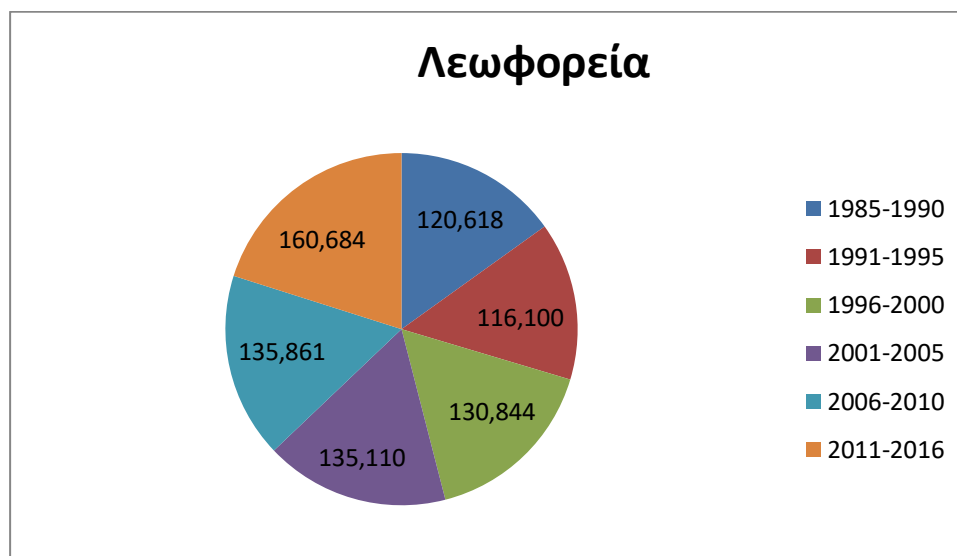
Εικόνα 5 Σύγκριση επιβατικών Ι.Χ. και Δ.Χ.

Πηγή: <http://www.statistics.gr>

Από τον παραπάνω πίνακα αντιλαμβανόμαστε πώς τα επιβατικά δημόσιας χρήσης αποτελούν ένα πολύ μικρό ποσοστό σε όλες τις πενταετίες έναντι αυτών ιδιωτικής χρήσης.

Πίνακας 4 Λεωφορεία ανά πενταετία

Κατηγορία Οχημάτων	1985-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010	2011-2016
Λεωφορεία	120.618	116.100	130.844	135.110	135.861	160.684

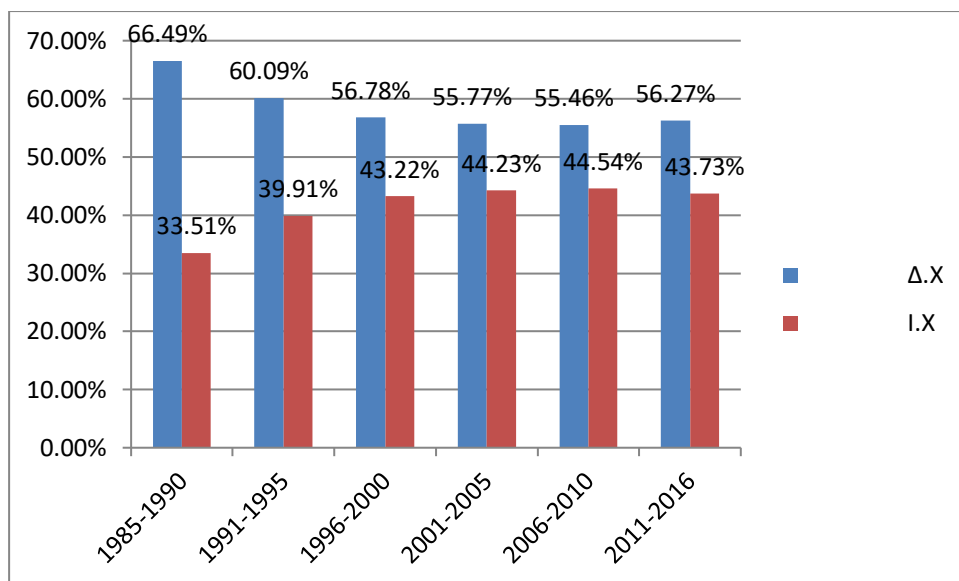


Εικόνα 6 Λεωφορεία ανά πενταετία

Πηγή: <http://www.statistics.gr>

Πίνακας 5 Λεωφορεία Ιδιωτικής Χρήσης και Δημόσιας Χρήσης

Κατηγορία Οχημάτων	1985-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010	2011-2016
Δ.Χ	80.194	69.768	74.289	75.345	75.345	90.414
Ι.Χ	40.424	46.332	56.555	59.765	60.516	70.270



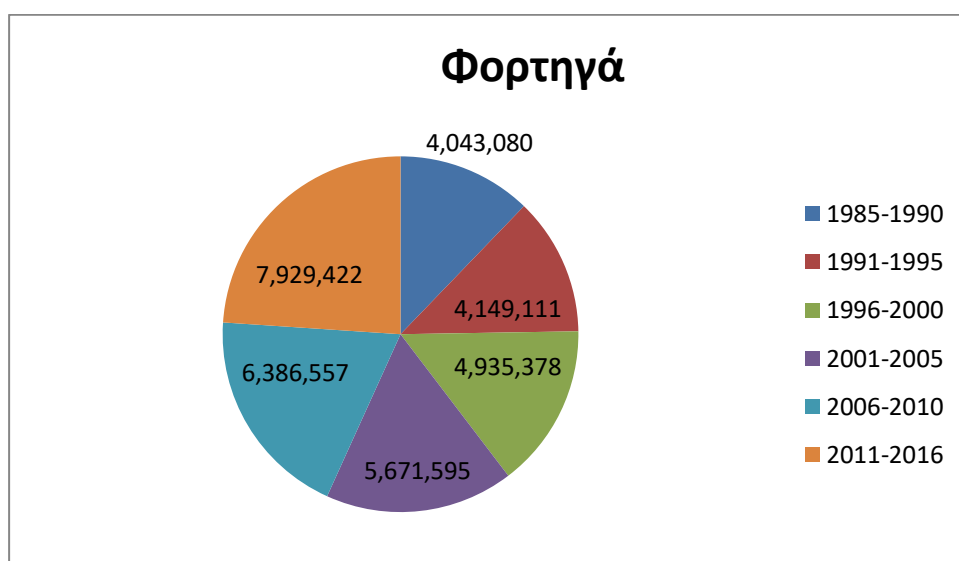
Εικόνα 7 Σύγκριση λεωφορείων Ι.Χ. και Δ.Χ.

Πηγή: <http://www.statistics.gr>

Από τον παραπάνω πίνακα αντιλαμβανόμαστε πώς τα λεωφορεία δημόσιας χρήσης ξεπερνούν κατά πολύ αυτά της ιδιωτικής χρήσης.

Πίνακας 6 Φορτηγά ανά πενταετία

Κατηγορία Οχημάτων	1985-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010	2011-2016
Φορτηγά	4.043.080	4.149.111	4.935.378	5.671.595	6.386.557	7.929.422

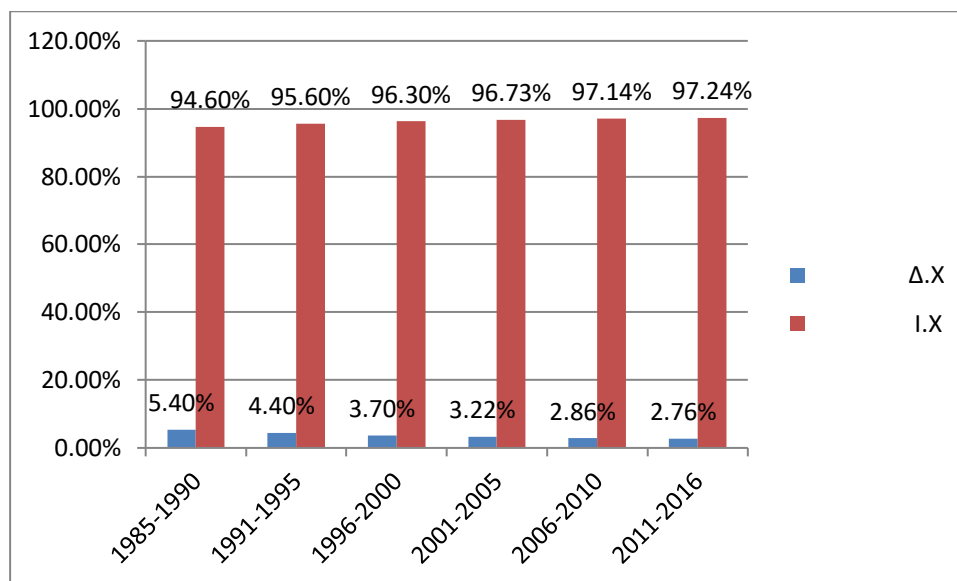


Εικόνα 8 Φορτηγά ανά πενταετία

Πηγή: <http://www.statistics.gr>

Πίνακας 7 Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης και Δημόσιας χρήσης

Κατηγορία Οχημάτων	1985-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010	2011-2016
Δ.Χ	218.178	182.390	182.475	182.475	182.475	218.970
Ι.Χ	3.824.902	3.966.721	4.752.903	5.486.120	6.204.082	7.710.452



Εικόνα 9 Σύγκριση φορτηγών ιδιωτικής και δημόσιας Χρήσης

Πηγή: <http://www.statistics.gr>

Τέλος , σε αυτόν τον πίνακα εμφανίζονται τα φορτηγά τα οποία παρουσιάζουν πολύ μεγάλη ιδιωτική χρήση, ενώ αυτά της δημόσιας αγγίζουν μετά βίας κατά μέσο όρο το 4%.

3.5 Μάρκες Αυτοκινήτων- Φορτηγών – Λεωφορείων

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται όλες οι μάρκες αυτοκινήτων , φορτηγών και λεωφορείων που αγοράστηκαν είτε μεταχειρισμένα είτε καινούργια ανά έτος μεταξύ των ετών 2011-2016.

Πίνακας 8 Συνολικές ποσότητες πωλήσεων ανά μάρκα

Επιβατηγά												
Μάρκες	2.011		2.012		2.013		2.014		2.015		2.016	
	Ιαν. - Δεκ.		Ιαν. - Δεκ.		Ιαν. - Δεκ.		Ιαν. - Δεκ.		Ιαν. - Δεκ.		Ιαν. - Δεκ.	
	καιν.	μεταχ.	καιν.	μεταχ.	καιν.	μεταχ.	καιν.	μεταχ.	καιν.	μεταχ.	καιν.	μεταχ.
ADRIA	-	1	-	1	0	0	0	0	0	0	0	1
ALFA ROMEO	1.680	44	856	26	727	11	695	66	477	139	517	181
ASIA	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ASTON MARTIN	1	3	2	1	0	0	7	2	0	0	0	0
AUDI	2.512	240	1.800	117	1.844	152	2.407	331	2.651	488	2.605	499
AUSTIN	0	0	0	2	0	0	2.520	361	0	1	0	3
B.M.W.	2.949	455	1.978	201	1.756	145	2.520	361	2.988	560	3.830	613
CADILLAC	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1
CHANGA CO	2	0	5	-	0	0	1	0	-	7	0	0
CHEVROLET	1.429	30	238	12	20	11	2	50	2	21	0	39
CHONGQI	3	0	8	-	0	0	0	0	0	0	0	0
CHRYSLER	27	50	4	20	0	16	0	8	0	7	0	4
CITROEN	3.594	246	4.154	174	3.348	242	3.193	630	3.866	1.052	3.780	1.330
DACIA	778	10	347	5	271	4	484	12	319	44	621	97
DAEWOO	0	18	-	10	0	7	0	5	1	16	0	21
DAIHATSU	916	63	167	21	105	11	2	40	0	61	0	108
DETHLEFFS GMBH	0	0	0	1	0	0	0	24	0	31	1	24
DODGE	124	2	72	6	21	1	0	1	0	1	0	3
DONGFEN	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FERRARI	0	0	1	1	0	0	0	3	0	3	0	7
FIAT	5.897	427	3.370	356	3.635	467	4.040	1.098	3.683	1.521	4.916	1.817
FIAT AUTO SPA	9	3	0	8	0	0	0	0	0	0	0	3
FORD	6.428	463	3.008	314	2.845	373	3.682	1.123	3.553	1.646	3.736	2.252
GENERAL MOTORS	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GM KOREA	433	0	692	3	685	1	711	10	466	44	130	109
HONDA	1.189	201	659	70	618	51	592	84	539	92	697	219
HONGXING	27	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
HYMER	0	4	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
HYUNDAI	4.795	119	2.600	52	3.940	45	3.928	147	3.068	247	1.088	531
ISUZU	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
IVECO SPA	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0
JACK INTERNATIO	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JAGUAR	5	3	3	3	0	5	2	2	6	7	28	16
JEEP	0	0	0	0	0	0	47	21	627	57	898	47
KIA	2.419	54	1.534	45	1.004	53	1.234	90	1.402	149	816	167
LADA	16	8	0	0	0	1	0	2	0	0	0	2
LAIKA	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

LAMBORGHINI	0	1	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0
LANCIA	212	24	787	7	799	26	516	55	141	65	23	100
LAND ROVER	30	26	12	19	23	7	28	117	36	138	74	196
LEXUS	0	0	0	0	0	0	60	16	81	34	42	31
MASERATI	1	2	0	0	0	0	1	0	0	1	2	1
MAZDA	450	26	222	23	243	31	25	74	0	115	93	215
MERCEDES	2.070	1.175	1.258	478	1.845	412	2.707	819	3.533	1.356	4.415	1.664
MINI	0	0	0	0	702	31	1.042	124	1.292	258	1.582	302
MITSUBISHI	1.442	89	608	35	348	37	284	62	279	116	233	221
NISSAN	5.691	130	3.114	72	3.436	72	5.831	176	6.509	631	7.289	1.142
OPEL	11.438	1.281	7.067	982	5.569	1.149	6.476	2.564	6.036	3.535	7.055	4.268
PEUGEOT	3.420	220	2.545	138	1.399	144	1.968	575	4.824	969	5.576	1.449
PIAGGIO	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PONTIAC	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PORSCHE	37	12	25	10	8	12	13	60	20	100	32	115
RENAULT	1.523	184	1.047	94	1.232	149	2.519	432	2.791	834	3.021	1.222
ROLLS ROYCE	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SAAB	152	20	27	7	5	7	0	17	0	8	0	14
SEA/MOBILVETTA	1	0	0	0	0	3	0	12	0	11	0	14
SEAT	3.024	81	1.239	32	1.964	27	2.037	74	1.623	127	1.779	170
SHIJIAZHANG SH	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SHUANGHUAN AUTO	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SKODA	4.670	76	2.785	53	3.173	78	3.291	136	2.238	337	1.410	557
SMART	1.492	2.609	540	1.598	445	1.284	243	1.440	736	1.280	815	1.513
SSANGYONG	4	2	23	2	0	1	0	1	22	0	129	1
SUBARU	339	13	41	8		25	66	9	41	19	41	19
SUZUKI	3.101	269	2.259	148	2.213	208	3.339	415	3.815	604	4.130	722
TOYOTA	12.295	1.006	5.817	552	6.610	646	8.020	1.464	8.867	2.494	9.495	4.153
TRIGANO	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
VOLKS WAGEN	9.462	454	6.000	264	6.328	312	6.905	800	6.781	1.227	6.426	1.418
VOLVO	1.445	40	1.380	27	1.464	29	1.832	71	2.148	182	1.458	201
WESTFIELD SPORT	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
WILLYS	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

Πηγή: www.seaa.gr

Πίνακας 8 Συνολικές ποσότητες πωλήσεων φορτηγών ανά μάρκα

Φορτηγά												
Μάρκες	2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	Ιαν. - Δεκ.		Ιαν. - Δεκ.		Ιαν. - Δεκ.		Ιαν. - Δεκ.		Ιαν. - Δεκ.		Ιαν. - Δεκ.	
	και v.	μετα χ.	και v.	μετα χ.	και v.	μετα χ.	και v.	μετα χ.	και v.	μετα χ.	και v.	μετα χ.
ALFA ROMEO	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

ASIA	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
ASTRA	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0
AUDI	0	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
B.M.C.	5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
CHEVROLET	0	8	-	4	1	3	0	4	0	3	0	3
CANDILLAC	0	0	0	1	1	3	0	0	0	0	0	1
CHONGQI	14	2	6	0	1	1	0	0	0	0	0	0
CHRYSLER	0	0	0	5	0	1	0	5	0	2	0	4
CONY	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
DACIA	150	8	43	4	1	6	0	11	0	23	3	19
DAEWOO	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0
DAIHATSU	0	31	0	18	0	18	0	11	0	6	0	9
DFM	4	0	0	1	0	50	0	0	0	0	0	0
DODGE	0	11	0	2	0	2	0	6	0	7	0	1
FIAT-IVECO	0	42	0	48	0	50	1	58	0	66	0	63
G.M.C.	0	1	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0
GALLOPE	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GENERAL MOTORS	0	7	0	4	0	2	0	0	0	1	0	3
HYUNDAI	0	37	1	39	0	21	0	36	0	54	0	60
IVECO	8	14	11	9	12	18	3	20	78	120	57	153
MAGIRUS	62	24	33	44	72	50	36	90	0	0	0	2
IVECO SPA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KIA	0	21	0	12	0	8	0	11	0	8	0	10
L.D.V.	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LINCOLN CONTIN.	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MAHINDRA & MAHI	57	0	13	0	9	2	20	1	13	1	3	1
MAN	89	412	20	260	11	338	63	443	71	507	9	503
MAN TRUCK & BUS	0	0	3	1	45	2	0	0	0	0	19	-
MAZDA	90	309	37	282	6	285	5	344	0	370	1	385
MERCEDES	259	2.629	107	1.747	247	1.869	412	2.181	449	2.444	329	2.997
MINI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MITSUBISHI	294	1.116	162	773	145	672	142	706	213	731	242	761
NISSAN	977	1.239	703	1.039	295	977	427	1.071	319	1.365	765	1.368
OAF	0	2	0	1	0	1	0	2	0	1	0	0
OPEL	383	677	240	633	329	791	260	942	207	760	223	852
PEUGEOT	283	77	154	95	170	114	359	201	574	264	471	316
PIAGGIO	51	21	56	21	25	14	20	25	35	19	22	28
RENAULT	56	314	55	282	17	370	3	632	52	771	114	870
ROVER	0	7	0	1	0	8	0	3	0	5	0	3
SAAB	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
SCANIA	61	189	12	157	23	244	15	242	29	306	15	353
SEAT	1	26	2	24	6	20	16	18	6	17	1	12
SKODA	2	246	0	213	1	184	0	187	0	148	0	97
SOVAB	1	2	0	3	0	1	0	1	0	1	0	0

SSANGYONG	6	1	4	0	1	0	0	1	4	3	5	9
STEYER	0	4	0	3	0	0	0	0	0	3	0	7
SUBARU	0	1	0	0	0	12	0	1	0	0	0	0
SUZUKI	0	33	0	20	0	12	0	15	0	9	0	10
TERBERG	0	0	0	0	0	0	0	20	0	20	0	0
TOYOTA	1.47 7	739	646	527	603	507	1.01 0	494	1.03 4	447	943	570
UAZ	1	0	-	0	4	0	0	0	0	0	0	0
VOLKS WAGEN	556	850	347	637	370	618	433	707	408	701	447	771
VOLVO	39	369	16	212	15	278	23	373	14	387	32	498
ZX AUTO	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	3.88 9	9.011	2.41 1	7.558	3.24 8	8.864	3.24 8	9.574	3.50 6	9.574	3.70 1	10.73 9

Πηγή: www.seaa.gr

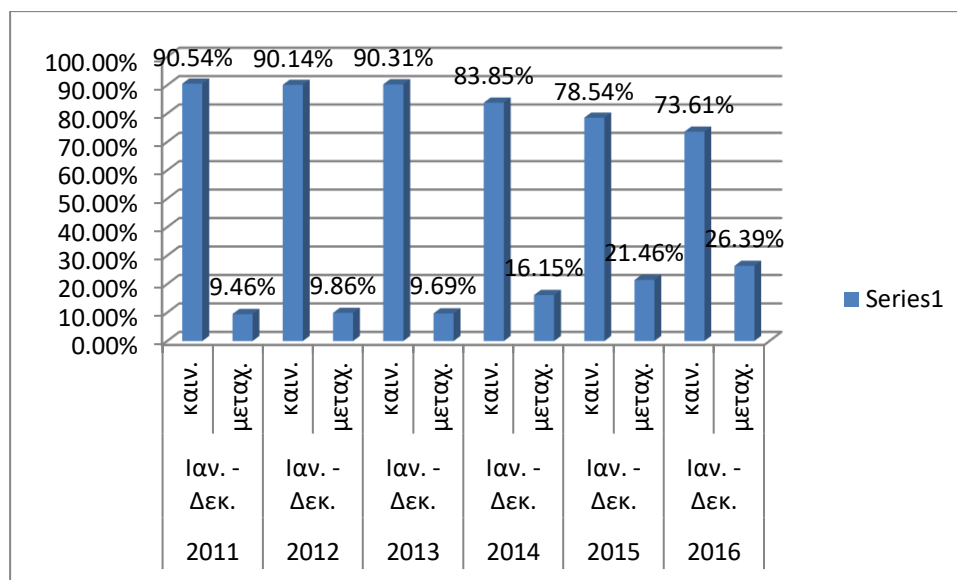
Πίνακας 9 Συνολικές ποσότητες πωλήσεων λεωφορείων ανά μάρκα

<i>Λεωφορεία</i>												
Μάρκες	2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	Ιαν. - Δεκ.		Ιαν. - Δεκ.		Ιαν. - Δεκ.		Ιαν. - Δεκ.		Ιαν. - Δεκ.		Ιαν. - Δεκ.	
	καιν.	μεταχ.	καιν.	μεταχ.	καιν.	μεταχ.	καιν.	μεταχ.	καιν.	μεταχ.	καιν.	μεταχ.
ANADOLOU	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ISUZU	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3
AYATS	1	18	0	32	0	27	0	54	0	34	0	46
BOVA	0	0	4	0	0	0	0	0	0	1	0	0
CITROEN	0	2	0	1	0	2	0	5	0	2	0	5
DAF	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DEXON	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DROG MONLER	0	0	10	0	15	0	0	0	0	0	0	0
ERDUMAN	5	25	19	17	1	29	0	57	0	41	0	13
EVOBUS	0	1	0	1	1	1	2	1	0	4	0	2
FIAT	6	1	4	0	16	0	0	0	0	0	0	9
FIAT AUTO GROUP	0	2	0	0	0	5	0	3	0	5	0	0
FIAT-IVECO	0	6	0	6	0	7	0	22	2	15	18	19
FORD	1	8	0	4	0	3	0	7	0	3	0	1
G.AUWARTER	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0
G.B.M. SPA	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GULERYUZ KAROSE	7	1	11	3	0	0	2	2	0	2	0	7
IRISBUS	0	1	1	4	1	0	1	3	2	0	4	0
ISUZU	3	2	4	1	4	1	3	12	13	11	3	5
IVECO SPA	0	10	0	4	0	9	0	8	0	1	0	0
KASSBOHRER	7	22	1	24	0	10	2	45	3	32	17	46
MAN	38	105	53	163	48	94	122	252	77	198	101	377
MERCEDES	0	16	0	24	2	-	2	37	0	34	0	36
NEOPLAN	2	0	0	0	0	10	0	1	1	0	5	2
OTOKAR OTOBUS	0	0	1	0	2	0	20	0	7	0	11	0
OPEL	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	25
PEUGEOT	1	3	0	3	1	2	0	2	0	1	0	4
RENAULT	0	13	0	8	0	0	0	26	1	36	0	43
SCANIA	0	21	0	13	0	26	0	59	5	51	8	59
SETRA	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SOVAB	1	2	1	2	4	5	2	14	3	31	6	55
TEMSA	0	11	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0
TROEGMOLLER	0	1	0	2	0	4	0	2	0	4	0	6
VAN HOOL	0	5	0	8	0	20	0	14	0	13	1	22
VOLKS WAGEN	5	4	0	9	0	12	0	12	0	18	0	16
VOLVO	80	285	110	341	95	270	156	640	114	537	174	801
ΣΥΝΟΛΟ												

Πηγή : www.seaa.gr

3.6 Μεταχειρισμένα- Καινούργια

3.6.1 Σύγκριση Επιβατικών



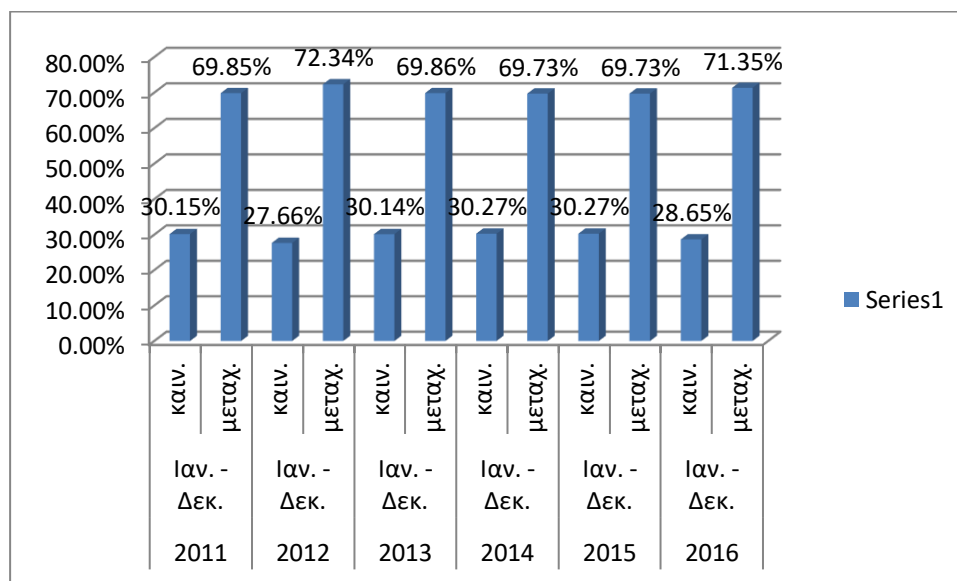
Εικόνα 10 Σύγκριση πωλήσεων μεταχειρισμένων και καινούργιων επιβατικών

Πηγή : www.seaa.gr

Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι:

- Όλα τα έτη πουλήθηκαν περισσότερα καινούργια αυτοκίνητα αντί μεταχειρισμένα.
- Τα περισσότερα καινούργια αυτοκίνητα πουλήθηκαν το έτος 2011
- Τα περισσότερα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα πουλήθηκαν το έτος 2016.

3.6.2 Σύγκριση Φορτηγών



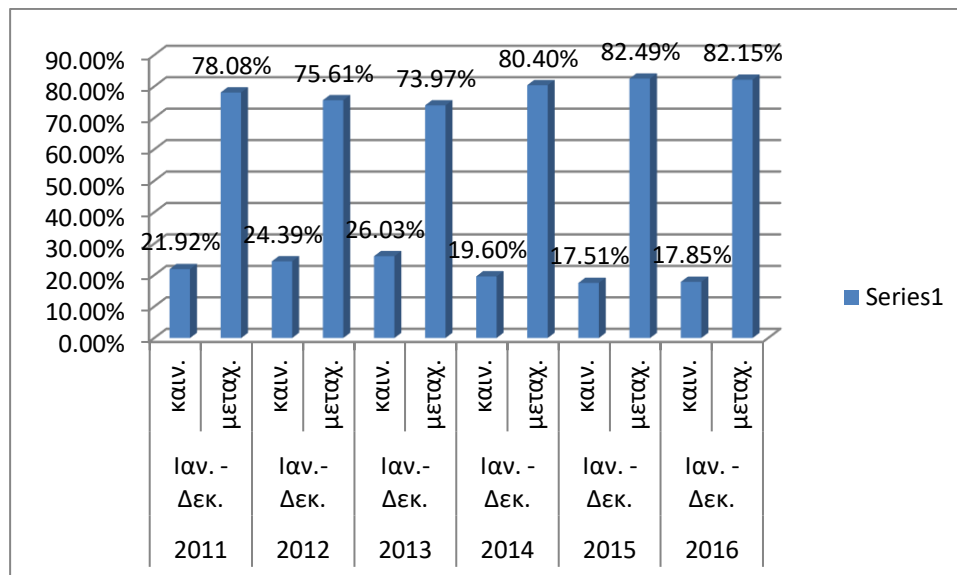
Εικόνα 11 Σύγκριση πωλήσεων καινούργιων και μεταχειρισμένων φορτηγών

Πηγή : www.seaa.gr

Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι :

- Γενικά περισσότερα μεταχειρισμένα φορτηγά πωλούνται αντί καινούργιων.
- Τα περισσότερα καινούργια φορτηγά πουλήθηκαν το έτος 2014-2015.
- Τα περισσότερα μεταχειρισμένα φορτηγά πουλήθηκαν το έτος 2012.

3.6.3 Σύγκριση Λεωφορείων



Εικόνα 12 Σύγκριση πωλήσεων καινούργιων και μεταχειρισμένων λεωφορείων

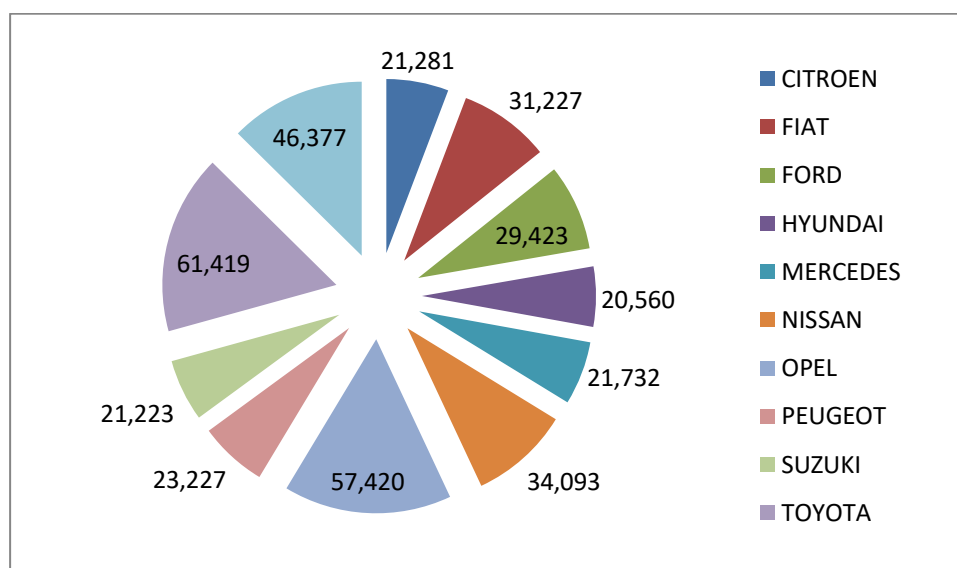
Πηγή : www.seaa.gr

Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι:

- Περισσότερα μεταχειρισμένα λεωφορεία πωλούνται παρά καινούργια.
- Τα περισσότερα μεταχειρισμένα πουλήθηκαν το έτος 2015.
- Τα περισσότερα καινούργια πουλήθηκαν το έτος 2013.

3.7 Εταιρίες με περισσότερες πωλήσεις ανά είδος

3.7.1 Επιβατικά

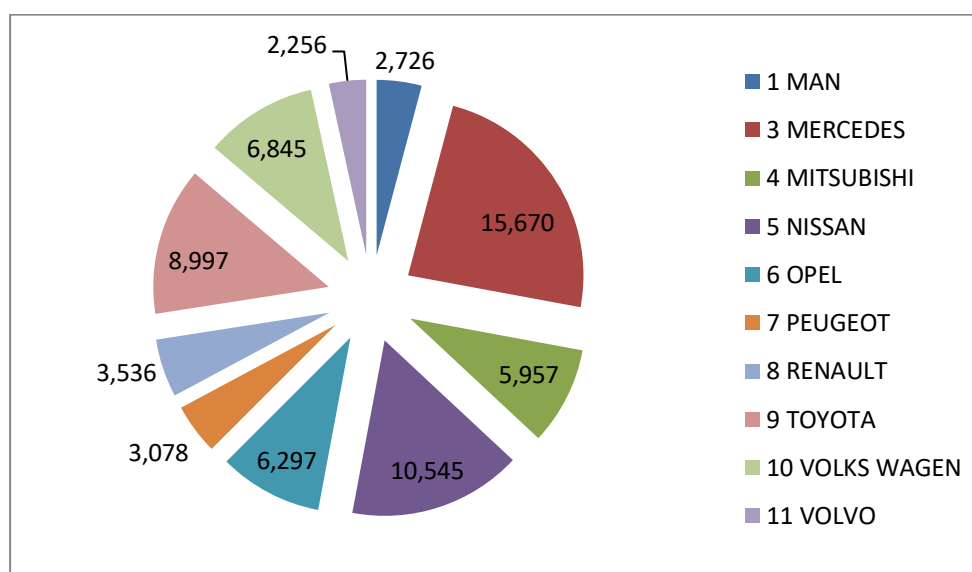


Εικόνα 13 Εταιρίες επιβατικών με τις περισσότερες πωλήσεις

Πηγή: (www.seaa.gr)

Η εταιρία με τις περισσότερες πωλήσεις επιβατικών στην Ελλάδα είναι η TOYOTA και δεύτερη έρχεται η OPEL.

3.7.2 Φορτηγά

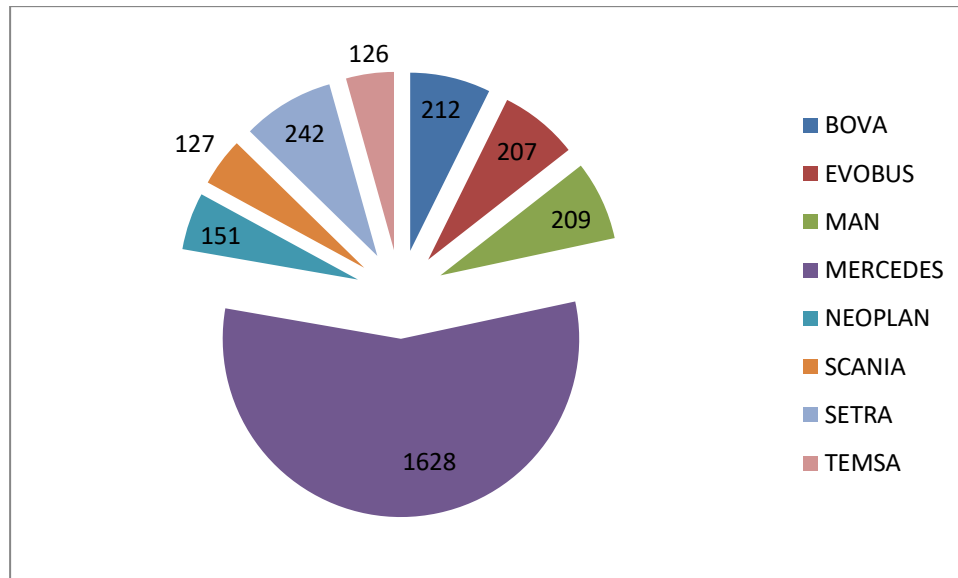


Εικόνα 14 Εταιρίες φορτηγών με τις περισσότερες πωλήσεις

Πηγή: www.seaa.gr

Η εταιρία με τις περισσότερες πωλήσεις φορτηγών στην Ελλάδα είναι η MERCEDES , ενώ δεύτερη είναι η NISSAN.

3.7.3 Λεωφορεία



Εικόνα 15 Εταιρείες λεωφορείων με τις περισσότερες πωλήσεις

Πηγή : www.seaa.gr

Η εταιρία με τις περισσότερες πωλήσεις λεωφορείων στην Ελλάδα είναι και πάλι η MERCEDES.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο πρώτο κεφάλαιο, λοιπόν, αναφερθήκαμε στις μεταφορές και στους τρόπους με τους οποίους είναι εφικτό να πραγματοποιηθεί μία μεταφορά-μετακίνηση. Επικεντρωθήκαμε στο αυτοκίνητο, τι είναι, πώς είναι. Αναφερθήκαμε επίσης και στην ιστορική εξέλιξη παραγωγής αυτοκινήτου, και η πρώτη φορά προσπάθειας παραγωγής αυτού στην Γερμανία τον 17^ο αιώνα. Τα είδη των αυτοκινήτων ή αλλιώς οι τύποι αμαξωμάτων είναι το σεντάν, κονβερτιμπλ, στρεϊσιον βαγκον, κουπέ, λιμουζίνα, καμπριολέ. Τέλος, στο πρώτο κεφάλαιο, αναφέρονται τα μειονεκτήματα και πλεονεκτήματα για την κοινωνία και τον άνθρωπο η χρησιμότητα του αυτοκινήτου. Μερικά πλεονεκτήματα είναι η εύκολη πρόσβαση, ενίσχυση της οικονομίας, χρόνος για την υλοποίηση δραστηριοτήτων. Μερικά μειονεκτήματα είναι η δημιουργία προβλημάτων στην κυκλοφοριακή οργάνωση, επιβάρυνση περιβάλλοντος και πολύ ηχορύπανση. Στο δεύτερο κεφάλαιο, γίνεται αναφορά στην οικονομική κρίση και ποιοι κλάδοι επηρεάστηκαν παραπάνω στα χρόνια της κρίσης, οι οποίοι είναι ο κλάδος επισκευών, εμπορίου, αυτοκινήτου, λιανεμπόριο τροφίμων και ιδιαίτερα ο τραπεζικός κλάδος. Τέλος, στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται μια παρουσίαση στις πωλήσεις των αυτοκινήτων, λεωφορείων και φορτηγών στην Ελλάδα από τα έτη 1985 έως 2016. Ακόμη, γίνεται σύγκριση των μεταχειρισμένων και των καινούργιων καθώς και τις εταιρίες με τις περισσότερες πωλήσεις από το 2011 έως το 2016. Αφού, λοιπόν, τα παρουσιάσαμε με παραστατικό τρόπο καταλήξαμε σε ορισμένα συμπεράσματα:

- τα επιβατικά δημόσιας χρήσης αποτελούν ένα πολύ μικρό ποσοστό σε όλες τις πενταετίες έναντι αυτών ιδιωτικής χρήσης.
- τα λεωφορεία δημόσιας χρήσης ξεπερνούν κατά πολύ αυτά της ιδιωτικής χρήσης.
- τα φορτηγά παρουσιάζουν πολύ μεγάλη ιδιωτική χρήση, ενώ αυτά της δημόσιας αγγίζουν μετά βίας κατά μέσο όρο το 4%.
- Όλα τα έτη πουλήθηκαν περισσότερα καινούργια αυτοκίνητα αντί μεταχειρισμένα.

- Τα περισσότερα καινούργια αυτοκίνητα πουλήθηκαν το έτος 2011
- Τα περισσότερα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα πουλήθηκαν το έτος 2016.
- Γενικά περισσότερα μεταχειρισμένα φορτηγά πωλούνται αντί καινούργιων.
- Τα περισσότερα καινούργια φορτηγά πουλήθηκαν το έτος 2014-2015.
- Τα περισσότερα μεταχειρισμένα φορτηγά πουλήθηκαν το έτος 2012.
- Περισσότερα μεταχειρισμένα λεωφορεία πωλούνται παρά καινούργια.
- Τα περισσότερα μεταχειρισμένα πουλήθηκαν το έτος 2015.
- Τα περισσότερα καινούργια πουλήθηκαν το έτος 2013.
- Η εταιρία με τις περισσότερες πωλήσεις επιβατικών στην Ελλάδα είναι η TOYOTA και δεύτερη έρχεται η OPEL.
- Η εταιρία με τις περισσότερες πωλήσεις φορτηγών στην Ελλάδα είναι η MERCEDES , ενώ δεύτερη είναι η NISSAN.
- Η εταιρία με τις περισσότερες πωλήσεις λεωφορείων στην Ελλάδα είναι και πάλι η MERCEDES.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Αλογοσκούφης, Γ. (2009). *Η Ελλάδα μετά την κρίση*. Αθήνα: Καστανιώτη
- Καραμούζης, Ν. & Γκίκας, Α. (2011). Από τη διεθνή κρίση στην κρίση της Ευρωζώνης και της Ελλάδας. *Αθήνα: Λιβάνη*
- Καρασαρίνης, Μ., *Η μεγάλη δεκαετία του αυτοκινήτου*, ΒΗΜAgazino(τεύχος 814)
- Κότιος Α, Παυλίδης Γ., (2011), «Διεθνείς Οικονομικές Κρίσεις», Αθήνα, Εκδόσεις Rosili,
- Κλαδική μελέτη αγοράς αυτοκινήτου στην Ελλάδα(CD). (2013). *Αθήνα: Stochasis*.
- Κουφάρης Γ.,(2010) , «Ηπαγκόσμια οικονομική κρίση και οι χρηματιστηριακές αγορές». Περιοδικό Χρήμα, Ιανουάριος-Φεβρουάριος 2010ΙΟΒΕ, (2015), «Η σημασία ανάπτυξης, τα εμπόδια και το μέλλον του κλάδου των Κατασκευών» μελέτη που ανατέθηκε στο ΙΟΒΕ από τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων για την Ποιότητα και Ανάπτυξη των Κατασκευών (ΣΕΠΑΚ)

Διπλωματικές Εργασίες

- Αμοιρίδης, Μ.(2009) *Οι επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης στην αυτοκινητοβιομηχανία ως μοχλός μετάβασης σε φιλικές προς το περιβάλλον τεχνολογίες*.Μ.ΑThesisΠανεπιστήμιο Μακεδονίας.
- Μπεχράκης Π., (2008) “ Το μάρκετινγκ του αυτοκινήτου στην Ελλάδακατά τον 21^ο αιώνα”, Πτυχιακή εργασία, ΠΜΣ Μάρκετινγκ και Επικοινωνία με Άες Τεχνολογίες, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
- Μοδάκης Α., (2011), “ Οι πωλήσεις αυτοκινήτων στην Ευρώπη: Διερεύνηση παραγόντων ζήτησης στην Ελλάδα”, Διπλωματική Εργασία, ΕΜΠ Εφαρμοσμένα μαθηματικά και φυσικές επιστήμες, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- Χαβάς Α., (2006), “Η συμπεριφορά του Έλληνα καταναλωτή σε σχέση

με το αυτοκινήτου”, Διπλωματική Εργασία, ΠΜΣ Μάρκετινγκ και Επικοινωνία με Ήες Τεχνολογίες (FullTime), Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών

- Χήτα, Ε. (2013). *Η ελληνική αγορά αυτοκινήτων σε περίοδο οικονομικής κρίσης*. Διδακτορική διατριβή. Αθήνα: Σχολή Χημικών Μηχανικών.

Ιστοσελίδες

- fokidacc.gr(2012), “Αυτοκίνητα”
- Inout.gr(2009), “Οι επιπτώσεις της κρίσης στην αυτοκινητοβιομηχανία”
- wol.jw.org.gr(2013), “Αυτοκίνητα, Παρελθόν και Παρόν ”
- (ΕΛΣΤΑΤ) ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ <<http://www.statistics.gr>>.
- Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων. Διαθέσιμο σε:www.seaa.gr
- www.wikipedia.org/