

ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟ ΜΑΘΗΜΑ PROJECT 3ο ΕΠΑΛ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ



" Η ιστορία του
αυτοκινήτου στην
Ελλάδα "

ΤΑΞΗ Α2

ΗΡΑΚΛΕΙΟ 2015

ΟΜΑΔΕΣ ΜΑΘΗΤΩΝ

1^η ομάδα

- Βασιλώππος Ανδρέας
- Θοδωρής Παναγιώτης
- Λέσι Ρονάλντο
- Μυρτέλη Έντζη
- Κάββαλος Μάνος

2^η ομάδα

- Ρενάλντο Μάρκου
- Ερσόν Βότσι
- Λούκα Αχαλκάτση
- Μάνος Καλουτσάκης
- Φώτης Κυπριωτάκης

3^η ομάδα

- Σίμος Ζερβός
- Δημητρης Βαν
- Μαρίνος Γκεμιτζόγλου
- Γιώργος Γκατζής
- Παύλος Κολεσίδης

4^η ομάδα

- Καλογεράκης Μάνος
- Λιοδακάκης Μάνος
- Γαβράς Κώστας
- Βαθάι Μάριος
- Δημητριάδης Σταύρος

ΟΜΑΔΑ : **“ HAPPY DAY ”**

Βασιλώτος Ανδρέας
Θοδωρής Παναγιώτης
Λέσι Ρονάλντο
Μυρτέλη Έντζη
Κάββαλος Μάνος

Στην Ελλάδα, αν και έχουν γραφτεί αρκετά για την Ελληνική βιομηχανία αυτοκινήτου

(που τελικά δεν ευτύχησε να αναπτυχθεί),

λίγα είναι γνωστά για την αγορά αυτοκινήτου γενικότερα

(τουλάχιστον πριν την δεκαετία του '80).

- Ποιες ήταν όμως οι τάσεις εκείνης της εποχής και ποια η εικόνα της αυτοκινητιστικής πραγματικότητας του τότε;

Παρ' ότι η Ελλάδα ήταν μια φτωχή χώρα και μεταπολεμικά και είναι γνωστό γενικά πως το Ι.Χ. αποτελούσε από παλιά είδος πολυτελείας, οι εικόνες που μας έρχονται από τις δεκαετίες του '50 και του '60, είναι αρκετές μεγάλες αμερικάνικες λιμουζίνες να 'οργώνουν' τους δρόμους της Αθήνας (και όχι μόνο).

- Μια λογική εξήγηση είναι πως αυτά τα αυτοκίνητα τα κατέχουν, λίγοι έμποροι τυχεροί, ενώ τα περισσότερα αμερικάνικα τελούσαν χρέη ταξί στις Ελληνικές πόλεις.



Το θέμα "αυτοκίνητο",
απασχολούσε και τον
Ελληνικό
κινηματογράφο με
ιστορίες που στρέφονταν
γύρω από αυτό.



Είναι γνωστό όμως, πως στην Ελλάδα πάντα κυνηγούσαν τα πολλά ‘κυβικά’ Ή μήπως δεν ίσχυε πάντα αυτό?

Πως ευδοκίμησαν, λοιπόν, αυτά τα αυτοκίνητα στη χώρα μας? Και πως οι εκάστοτε πολιτικές επηρέασαν τις τάσεις στην αγορά του αυτοκινήτου και την διάδοσή του στη χώρα μας?

ΠΩΣ ΕΞΕΛΧΘΗΚΕ Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΑΣ, ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ ?



Το αυτοκίνητο κάνει την εμφάνιση του στη χώρα μας στην αυγή του 20^{ου} αιώνα, αποτελώντας αρχικά ένα ακριβό σπορ για εύπορους μεγαλοαστούς. Στη δεκαετία του 1910 η διάδοση του αυτοκινήτου είναι αργή στη χώρα μας σε αντίθεση με άλλες, ανεπτυγμένες χώρες. Παρ' όλα αυτά μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '20 η διάδοση του αρχίζει να γίνεται με πιο γρήγορους ρυθμούς, καθιστώντας την Ελλάδα πρώτη σε αριθμό κυκλοφορούντων οχημάτων στα Βαλκάνια.

ΟΜΑΔΑ : “Super team”

Σίμος Ζερβός

Δημήτρης Βαν

Μαρίνος Γκεμιτζόγλου

Γιώργος Γκατζής

Πάυλος Κολεσίδης



Εκτός από το υψηλό κόστος κτήσης αυτοκινήτου, υψηλή ήταν και η τιμή της βενζίνης.

Το 1932 πάντως τα περισσότερα από τα νέα αυτοκίνητα στην Ελλάδα ήταν Ford.

Μετά την απελευθέρωση τα πρώτα οχήματα αρχίζουν να κυκλοφορούν κυρίως για τους σκοπούς της ανασυγκροτήσεως, στρατιωτικά, λεωφορεία, φορτηγά .

Το 1953 επιβλήθηκαν νέα αυξημένα τέλη στα αυτοκίνητα. Τα αμερικάνικα αυτοκίνητα ήταν γενικώς πολύ δημοφιλή στη δεκαετία του '50 .

Στις περισσότερες περιπτώσεις , πραγματικά το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών των μοντέλων αφορούσαν ταξί και αγοραία





Το ιδιωτικό αυτοκίνητο αναπτύσσεται αργά αλλά σταθερά, με αυξητικές τάσεις στη δεκαετία του '60 όπου άρχισε να διαδίδεται και στα μεσαία στρώματα. Τα αμερικάνικα μοντέλα δίνουν τη θέση τους ολοένα και περισσότερο σε ευρωπαϊκά , που είναι πιο προσιτά , περισσότερο οικονομικά και με λιγότερους δασμούς

Μέχρι το 1970 πολύ ισχυρή είναι και η παρουσία των **VW** και **Fiat** ενώ από τα μέσα της δεκαετίας του '70 σταδιακά το μεγαλύτερο μερίδιο επί των κυκλοφορούντων κατείχε η Ιταλική Fiat.



ΟΜΑΔΑ: “JUNIOR ENGINEERS”

Ρενάλντο Μάρκου

Έρσον Βότσι

Λούκα Αχαλκάτση

Μάνος Καλουτσάκης

Φώτης Κυπριωτάκης

Η Fiat ήταν 1^η σε πωλήσεις το 1967 , κυρίως χάρη στο μοντέλο "124" .

Πάντως η αγορά αυτοκινήτου δε γινόταν πάντα με ευνοϊκούς όρους αφού το κράτος δεν επέτρεπε πάντα τη πώληση με δόσεις.

Το 1958 π.χ. νέο πρόσθετο ειδικό τέλος (βάσει της συναλλαγματικής αξίας του αυτοκινήτου), είχε ως αποτέλεσμα η λιανική τιμή του αυτοκινήτου να αυξηθεί κατακόρυφα





Τα Ιαπωνικά αυτοκίνητα, με αιχμή τα Datsun & Toyota, αρχίζουν να κάνουν αισθητή τη παρουσία τους στην ελληνική αγορά, μετά το 1968.

Το διάστημα 1972-1973 η Fiat-πολύ δυνατή στη χώρα μας ήδη από τη δεκαετία του '60 – είναι ο απόλυτος πρωταγωνιστής στις πωλήσεις. **Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '80 η φορολογική πολιτική εξακολουθεί να είναι εχθρική έναντι του αυτοκινήτου.**

Αυτό μετατοπίζει το αγοραστικό κοινό σε συγκεκριμένες κατηγορίες οχημάτων, όπως τα Ελληνικής κατασκευής τύπου <<τζιπ>> (Namco Pony, Renault Farma, Fiat Amico), που μέχρι τα μέσα της δεκαετίας έχουν πιο ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση.



Αν και τα αυτοκίνητα “ανατολικής προέλευσης” ήταν αρκετά δημοφιλή και στη δεκαετία του '70, στη δεκαετία του '80 αποτελούσαν best sellers της ελληνικής αγοράς. Μοντέλα της **Lada**, της **Zastava** και της **Skoda**, αλλά και της **Dacia** αποτελούσαν γνώριμο θέαμα στους ελληνικούς δρόμους εκείνης της δεκαετίας.

Σε συνδυασμό με τα επιβατικά, οι αυξημένες πωλήσεις των δημοφιλών στη χώρα μας Ιαπωνικών ελαφρών φορτηγών (pick-up) εκτόξευαν εταιρίες όπως τη **Datsun** σε υψηλά νούμερα πωλήσεων στη δεκαετία του “70”.



Οι υψηλοί φόροι στα καινούργια αυτοκίνητα, ανάγκαζαν ένα μεγάλο ποσοστό αγοραστών να στρέφονται και σε μεταχειρισμένα αυτοκίνητα.

Μέχρι το τέλος του 1989 (31/12/1989) ένας μεγάλος αριθμός παλαιών αυτοκινήτων κυκλοφορούσε στους ελληνικούς δρόμους με επιπτώσεις στο περιβάλλον και την οδική ασφάλεια

Τη λύση στο πρόβλημα έρχεται να δώσει η μείωση των φορολογικών συντελεστών(Ε.Φ.Κ.) για τα αυτοκίνητα νέας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας(με καταλυτή),το 1990.Αποτέλεσμα είναι η αγορά να κινηθεί ανοδικά.

ΟΜΑΔΑ : " Γιατί Μπορούμε "

Καλογεράκης Μάνος

Λιοδακάκης Μάνος

Γαβράς Κώστας

Βαθάι Μάριος

Δημητριάδης Σταύρος



Το 1922 η Nissan ήταν στη κορυφή των πωλήσεων κυρίως χάρη στο ελληνικής κατασκευής Sunny.

Η Fiat κατακτάει την κορυφή και συνεχίζει μια επιτυχημένη πορεία πολλών ετών, αυτή τη φορά χάρη στο νέο –τότε- μοντέλο πόλης, το Punto.

Μια αγορά που από κει και πέρα βλέπει μια σταδιακή αύξηση και λόγω της απελευθέρωσης του χρηματοπιστωτικού συστήματος,



Το προς εξαγωγή
Amazon, έχει προορισμό
την Ελλάδα.

Οι "Αμαζόνες" ήταν
αρκετά διαδεδομένες στη
χώρα μας



Η άνθηση, όμως, της ελληνικής αγοράς αυτοκινήτου έρχεται το 1999, μετά και από τη μείωση του Ε.Φ.Κ με μεγάλα οικονομικά οφέλη για τους αγοραστές.

Punto (πάνω) & Hyundai Accent (κάτω) Δύο από τα best sellers των '90s στην ελληνική αγορά



Έτσι άλλαξε σε ένα ποσοστό και η σύνθεση των πωληθέντων νέων αυτοκινήτων, εφόσον αρκετοί αγοραστές επέλεξαν αυτοκίνητα μεγαλύτερου κυβισμού και μεγαλύτερης κατηγορίας (SUV/τύπου "jeep" κλπ).

Το σκηνικό ,όμως, άρχισε να αλλάζει από το 2009 προς το χειρότερο σαν συνέπεια της γενικότερης οικονομικής κατάστασης της χώρας

Επιπλέον στην άμεση ανάγκη του κράτους για έσοδα, το αυτοκίνητο αποτελεί για άλλη μια φορά από τους κύριους στόχους φοροεπιδρομής.

Καθιστά πλέον το αυτοκίνητο ένα «αναγκαίο κακό» για την τσέπη της πλειοψηφίας των ιδιοκτητών Ι.Χ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Όπως είδαμε το αυτοκίνητο στην Ελλάδα έχει περάσει πολλές περιπέτειες και η αγορά πολλές στρεβλώσεις εδώ και πολλές δεκαετίες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ :

- 1) ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ
- 2) www.ough.gr/index.php?mod=articles&op=view&id=1187
- 3) www.kantas.gr/?wpfb_dl=3
- 4) [www. by prisma](http://www.byprisma)