



# 7th AABC

## 7th Annual Automobile Business Conference

05 | 12 | 2009 RAPHAEL HALL - Anatolia College, Θεσσαλονίκη

### ΘΕΜΑ:

**ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ**  
υπό το πρίσμα της Κλιματικής Αλλαγής  
**THE FUTURE OF THE AUTOMOBILE**  
What needs to be done to combat climate change?



PHOTO: ©AUTO BUSINESS REVIEW

Ο καφές της Starbucks συνόδευσε τις εργασίες του 7th AABC

Υπό την αιγίδα  
του Anatolia Automotive Institute



AMERICAN COLLEGE of THESSALONIKI

Συνδιοργάνωση



The Auto Business Review Journal



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ  
Περιβάλλοντος και Πολιτισμού

Πλατινένιος Χορηγός



Hellenic  
p.d.r.  
paintless dent repairs  
SWISS QUALITY

Με την υποστήριξη



# TOYOTA

Επικοινωνιακή υποστήριξη - Επιμέλεια πρακτικών Συνεδρίου



Χορηγοί  
επικοινωνίας



Αγγελιοφόρος



ΕΞΠΡΕΣΣ  
ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΗΜΕΡΙΑ  
www.express.gr



Ο Dr. Giesecke άνοιξε τις εργασίες του Συνεδρίου

Την εκδήλωση χαιρέτισαν ο Πρόεδρος του Ανατόλια Dr. Hans Giesecke, ο Αντιπρόεδρος κ. Πάνος Βλάχος και ο Βουλευτής κ. Θωμάς Ρομπόπουλος, επισημαίνοντας τη σημασία του θέματος της φετινής διοργάνωσης αλλά και την ανάγκη διασύνδεσης της ακαδημαϊκής κοινότητας με την αγορά, που αποτελεί έναν από τους κύριους στόχους του Annual Automobile Business Conference.

Με μεγάλη επιτυχία ολοκληρώθηκαν οι εργασίες του 7th Annual Automobile Business Conference, που συνδιοργανώθηκε από το Auto Business Review και το μη κερδοσκοπικό οργανισμό ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Περιβάλλοντος και Πολιτισμού. Η εκδήλωση έγινε στο νέο Συνεδριακό χώρο Raphael Hall του Κολλεγίου Ανατόλια στις 5 Δεκεμβρίου 2009 με θέμα «Το Μέλλον του Αυτοκινήτου υπό το Πρίσμα της Κλιματικής Αλλαγής».

**Στόχος του Συνεδρίου ήταν να ενημερωθεί το ευρύ κοινό για τα εξής θέματα:**

- Ποιες απαιτήσεις βάζει ο κίνδυνος της κλιματικής αλλαγής στο αυτοκίνητο;
- Σε τι βαθμό θα επηρεαστεί η αυτοκινητοβιομηχανία από τη διαφαινόμενη αδυναμία αύξησης της παραγωγής πετρελαίου;
- Ποιες είναι οι νέες τάσεις που διαγράφονται στον παγκόσμιο χάρτη της αυτοκινητοβιομηχανίας;
- Τι ακριβώς είναι τα «πράσινα» αυτοκίνητα;
- Ποια από τις αναδυόμενες τεχνολογίες θα επικρατήσει; Τα υβριδικά; Τα ηλεκτρικά; Το υδρογόνο;
- Ποιος είναι ο ρόλος του design στη μελλοντική πορεία της αγοράς αυτοκινήτου;
- Πώς διαμορφώνεται το μέλλον της λιανικής εμπορίας οχημάτων;
- Ποιες είναι οι στρατηγικές για να μετατρέψετε τις «πράσινες» προκλήσεις σε επιχειρηματικές ευκαιρίες;
- Τι θα γίνει με την απόσυρση;

Τα παραπάνω θέματα ανέπτυξαν οι ομιλητές:

- EWELINA DANIEL** – DG Enterprise and Industry, European Commission
- WILLY TOMBOY** - Environmental Affairs Officer, Toyota Motor Europe
- ΑΝΔΡΕΑΣ ΖΑΠΑΤΙΝΑΣ** - τ. Διευθυντής Σχεδιασμού των Alfa Romeo, BMW, FIAT & Fuji Heavy Industries (Subaru)
- ΣΑΒΒΑΣ ΚΑΛΦΑΣ** - Εκδότης του Auto Business Review & Διευθυντής του Anatolia Automotive Institute
- ΠΑΥΛΟΣ ΛΑΣΚΑΡΙΣ** - Μέλος Δ.Σ. του ΣΕΑΑ, τ. Αντιπρόεδρος ΕΔΟΕ
- ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΛΑΙΟΚΡΑΣΣΑΣ** - Αντιπρόεδρος Ελληνικής Εταιρείας, τ. Επίτροπος ΕΚ για το Περιβάλλον
- ΕΥΑΓΓΟΡΑΣ ΠΑΠΑΘΕΟΥ** - Διευθυντής Δημ. Σχέσεων, NISSAN NIK. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ
- ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΤΣΟΣΚΟΥΝΟΓΛΟΥ** - Μέλος Δ.Σ. της Ελληνικής Εταιρείας



Από αριστερά: Π. Λάσκαρις, Σ. Κάλφας, Π. Κανέλλης (Πρόεδρος της Αμερικανικής Γεωργικής Σχολής), Η. Giesecke



Π. Βλάχος, Αντιπρόεδρος του Ανατόλια



Από αριστερά: Ε. Παπαθέου, Ι. Παλαιοκρασσάς, Σ. Κάλφας, E. Daniel, Μ. Τσοσκούνογλου, Α. Ζαπατίνας, W. Tomboy



Θ. Ρομπόπουλος, Βουλευτής Α΄ Θεσ/νίκης



Ο Γ. Κακούρης, Διευθυντής του AUTO BILD HELLAS με τον Ε. Παπαθέου



Τα πρακτικά του Συνεδρίου είναι διαθέσιμα στο [www.abr.gr](http://www.abr.gr)

01.

ΣΑΒΒΑΣ ΚΑΛΦΑΣ

Εκδότης του Auto Business Review & Διευθυντής  
του Anatolia Automotive Institute

## Εισαγωγή: «Προβλέποντας το μέλλον»



Η εισαγωγική ομιλία του κ. Κάλφα προσπάθησε να περιγράψει την κρίσιμη φάση που διατρέχει σήμερα η αυτοκινητοβιομηχανία και να αναδείξει το διπλό πρόβλημα που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι κατασκευαστές – δηλ. να ανταποκριθούν στην πρόκληση της Κλιματικής Αλλαγής και – από την άλλη πλευρά – να κατορθώσουν να περισώσουν τα οικονομικά τους και να επιβιώσουν λόγω των δυσμενών επιπτώσεων της κρίσης.

Ο κ. Κάλφας επιχειρώντας να δώσει μια εικόνα από τη μελλοντική πορεία του κλάδου αναφέρθηκε στα λόγια του Sergio Marchionne, CEO των Chrysler και Fiat, ο οποίος σε μια πρόσφατη δήλωσή του προέβλεψε ότι «... η πιθανότητα να επαναληφθούν στο μέλλον όλα αυτά που γνωρίζαμε να συμβαίνουν στο παρελθόν, είναι πρακτικώς ανύπαρκτη». Η δήλωση Marchionne – συνέχισε ο κ. Κάλφας, προι-δεάζει και τον πλέον αδαή ότι ο χώρος της αυτοκινητοβιομηχανίας θα βιώσει μια κοσμογονία, που θα επιφέρει δραματικές αλλαγές στις καταναλωτικές προτιμήσεις, τις παραγωγικές διαδικασίες, τη μορφή των αυτοκινήτων και τις τεχνολογικές λύσεις που θα ενσωματώνουν τα μεταφορικά μέσα από εδώ και πέρα.

Για να δώσει μια πιο ακριβή διάσταση της μελλοντικής πορείας της βιομηχανίας αυτοκινήτου, ο κ. Κάλφας παρέθεσε μια σειρά από στοιχεία που δείχνουν την αλματώδη αύξηση των πατεντών που έχουν κατατεθεί ή κατοχυρωθεί και οι οποίες αφορούν νέες τεχνολογίες. Είναι προφανές, τόνισε ο κ. Κάλφας, ότι το μεγαλύτερο ερευνητικό ενδιαφέρον επικεντρώνεται στα εναλλακτικά συστήματα πρόωσης, ένας τομέας που παρουσίασε τη μεγαλύτερη αύξηση (120%) σε σχέση με τον αριθμό των πατεντών του έτους 2003 (15.077 νέες πατέντες εμφανίστηκαν το 2008 στον τομέα αυτό). Οι Ιαπωνικές εταιρίες κυριαρχούν στο παιχνίδι των πατεντών, εξήγησε ο κ. Κάλφας, καθώς η απουσία των Ευρωπαίων από τη λίστα των εταιριών που διεκδικούν πατέντες επιβεβαιώνει την κυριαρχία των Toyota, Nissan και Honda αλλά και την αδράνεια κάποιων άλλων εταιριών στην εξέλιξη των εναλλακτικών τρόπων κίνησης των αυτοκινήτων.

Ο κ. Κάλφας αναφέρθηκε στην τάση μείωσης των μεγεθών της αγοράς - είτε αυτό αφορά τη συγκράτηση του βάρους των σύγχρονων αυτοκινήτων, τη μείωση του συνολικού τους μήκους ή τη συμπίεση

του κόστους κατασκευής τους. Η λογική του downsizing είναι εμφανής πλέον σε πολλά μοντέλα, συμπέρανε ο κ. Κάλφας, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τις σημαντικές διαφορές των Golf πρώτης και πέμπτης γενιάς. Έτσι, ενώ το Golf GTi της δεκαετίας του '70 ζύγιζε μόλις 810 kg και είχε μήκος 3705mm, το GTi της δεκαετίας του '00 ζύγιζε 1.347kg και είχε μήκος 4.216mm, με άλλα λόγια, μετά από 30 χρόνια το νεότερο μοντέλο έφθασε να ζυγίζει μισό τόνο πιο πολύ σε σχέση με τον προκατόχο του, μια αύξηση 18 κιλών ανά έτος ή 1 κιλού για κάθε χιλιοστό αύξησης του μήκους. Αν και η VW έχει συγκρατήσει το μήκος και το βάρος του Golf VI πιο κάτω από τη γενιά V, θα πρέπει να αναλογισθούμε ότι το σημερινό Polo είναι μεγαλύτερο και βαρύτερο από το πρώτο Golf, επισήμανε ο ομιλητής.

Η τάση του downsizing είναι εμφανής και σε άλλους τομείς, όπως για παράδειγμα η συγκράτηση του κυβισμού των αυτοκινήτων ή η μείωση του αριθμού των κυλίνδρων στους κινητήρες. Βέβαια, αυτή η προσπάθεια μείωσης των αριθμών έχει διαφορετικές έννοιες ανάλογα με τη γεωγραφική ζώνη που αναφερόμαστε, εξήγησε ο κ. Κάλφας. Έτσι, στην Αμερική σήμερα γίνεται προσπάθεια να πεισθούν οι καταναλωτές ότι πρέπει να στραφούν πλέον σε μικρότερα αμαξώματα ή να επιλέγουν 6-κύλινδρους και όχι 8-κύλινδρους κινητήρες, γεγονός που δείχνει τις διαφορές μεταξύ των αγορών καθώς στην Ευρώπη τα μικρότερα αυτοκίνητα και οι μικροί κινητήρες έχουν για χρόνια καθιερωθεί στην αντίληψη των καταναλωτών.

Το θέμα του downsizing έχει αγγίξει και άλλα επίπεδα – όπως για παράδειγμα η περίπτωση της απόπειρας εξαγοράς της Saab από τη Koenigsegg, ένα σχήμα 45 ατόμων που παράγουν 20 μόλις αυτοκίνητα το χρόνο... Μια τέτοια προσέγγιση αποδεικνύει ότι στην αυτοκινητοβιομηχανία είναι ίσως εφικτό να γίνουν τελικά τα ίδια ή και περισσότερα πράγματα με λιγότερους πόρους ή λιγότερο προσωπικό, μια λογική που πρωτοεμφανίστηκε εδώ και δεκαετίες με την εφαρμογή του lean production και που δυστυχώς ακόμα και σήμερα δεν την έχει εκμεταλλευθεί στο έπακρο η αυτοκινητοβιομηχανία. Μερικά ακόμα χαρακτηριστικά παραδείγματα της φθίνουσας πορείας των μεγεθών είναι οι χιλιάδες περικοπές του αριθμού των dealers που έγιναν σε παγκόσμια βάση από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων, η θεαματική πτώση της αξίας κάποιων εταιριών (η Ford αγόρασε τη Volvo \$6,45 δις το 1999 – σήμερα η εταιρία πωλείται για \$2 δις και κανένας δεν ενδιαφέρεται) ή η «πτώση» του κύρους της ηγεσίας των Big Three του Detroit, που στην κυριολεξία διασύρθηκαν στην επιτροπή του Κογκρέσου για τα τραγικά τους λάθη κατά τη διαχείριση των συμφερόντων των Chrysler, Ford και General Motors.

Το συμπέρασμα της ομιλίας του κ. Κάλφα ήταν ότι ενώ το θέμα του «Μέλλοντος του Αυτοκινήτου υπό το Πρίσμα της Κλιματικής Αλλαγής» θα έπρεπε να είναι η πρώτη προτεραιότητα για τη σύγχρονη αυτοκινητοβιομηχανία, τελικά τα βαθιά ριζωμένα προβλήματα του κλάδου δημιουργούν μια πιο εφήμερη ανησυχία για τον «Μέλλον του Αυτοκινήτου υπό το Πρίσμα της Οικονομικής Καταστροφής»...



Υπάρχουν ασφαλέστεροι τρόποι για να προβλέψετε το μέλλον...

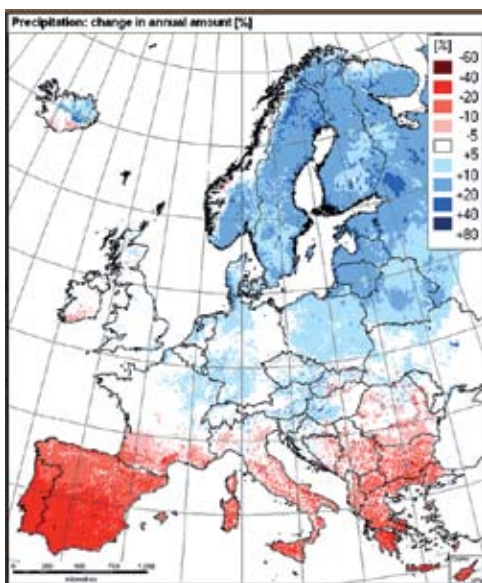
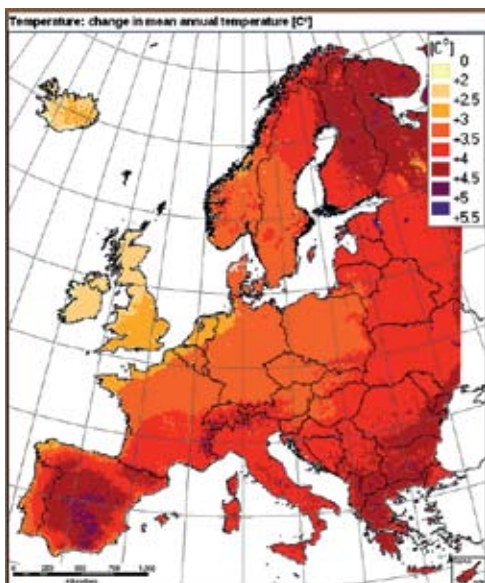
**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΛΑΙΟΚΡΑΣΣΑΣ**

Αντιπρόεδρος Ελληνικής Εταιρείας,  
τ. Επίτροπος ΕΚ για το Περιβάλλον



**Η πρόκληση της Κλιματικής Αλλαγής**

Η παρουσίαση του κ. Παλαιοκρασά εμπλούτισε τις εργασίες του 7th Annual Automobile Business Conference καθώς ανέλυσε με τον πιο ανάγλυφο τρόπο τις οδυνηρές συνέπειες που θα επιφέρει η Κλιματική Αλλαγή σε κάθε γωνία του Πλανήτη. Παρουσίασε δύο χάρτες που απεικονίζουν τις δυσοίωνες προβλέψεις για την ανεξέλεγκτη άνοδο της μέσης θερμοκρασίας και τις μεταβολές της μέσης βροχόπτωσης στον Ευρωπαϊκό χώρο. Επισήμανε ότι η αναμενόμενη αύξηση της μέσης θερμοκρασίας κατά 4-5 βαθμούς Κελσίου τις προσεχείς δεκαετίες δεν θα είναι ανεκτή, με αποτέλεσμα η ανθρωπότητα να καταφύγει σε κλιματιζόμενους χώρους, με περαιτέρω αύξηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO2). Η πτώση των βροχοπτώσεων θα ερημοποιήσει τη λεκάνη της Μεσογείου και θα διαταράξει την ισορροπία πολλών οικοσυστημάτων. Η άνοδος της στάθμης των θαλασσών κατά περίπου 1 μέτρο θα εξαφανίσει πολλές παράλιες πόλεις, θα μεταβάλει τις ισορροπίες των θαλάσσιων ρευμάτων και θα προκαλέσει βίαια καιρικά φαινόμενα με καταστροφικές συνέπειες για τον άνθρωπο, εξήγησε ο κ. Παλαιοκρασάς.



Εκτίμησε ότι η Ελλάδα θα γνωρίσει ένα κλίμα αντίστοιχο της Σαχάρας, με έντονη λειψυδρία και άνοδο της στάθμης της θάλασσας, γεγονός που θα πλήξει έντονα τον τουρισμό της χώρας. Οι υποδομές θα πρέπει να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα με δυσβάστακτο κόστος καθώς πολλές λιμενικές εγκαταστάσεις, αρκετοί δρόμοι και πολλά αεροδρόμια θα πρέπει να ανυψωθούν. Οι δυσάρεστες συνέπειες θα πλήξουν τη γεωργία και την κτηνοτροφία μια και τα δάση βαθμιαία θα καίγονται, οι ξηρικές καλλιέργειες θα είναι οι μοναδικές που θα αντέχουν ενώ η εκμετάλλευση των βοοειδών θα εκλείψει.

Οι ελπίδες εξανεμίζονται, συνέχισε ο κ. Παλαιοκρασάς, καθώς η πρόκληση της Κλιματικής Αλλαγής επέρχεται τελικά ταχύτερα και σε μεγαλύτερη κλίμακα απ’ ότι αρχικά αναμέναμε. Η ανάληψη πρωτοβουλιών με δέσμη γενναίων μέτρων είναι επιτακτική, ενώ όποιες αντιρρήσεις ακούγονται δυστυχώς θα πρέπει να χαρακτηριστούν ως αστείες. Η αδράνεια θα μας οδηγήσει σε τεράστιο πολιτικό, κοινωνικό και οικονομικό κόστος.

Στην ομιλία του ο κ. Παλαιοκρασάς αναφέρθηκε στην Έκθεση Στερν, η οποία υπολογίζει ότι 1,5 δις κλιματικοί πρόσφυγες θα αναζητήσουν νέες πατρίδες εγκαταλείποντας το Μπαγκλαντές και άλλα κράτη της Ν.Α Ασίας. Παράλληλα, η έκθεση επισημαίνει ότι το οικονομικό κόστος της Κλιματικής Αλλαγής θα επιβαρύνει το παγκόσμιο ΑΕΠ κατά 5% κάθε χρόνο.

Τα περιβαλλοντικά μέτρα που πρέπει να προωθήσουν οι κυβερνήσεις θα επιφέρουν τις αναγκαίες αλλαγές και θα βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητα των χωρών που θα τα εφαρμόσουν, δημιουργώντας νέες βιομηχανίες και νέες θέσεις εργασίας, διευκρίνισε ο κ. Παλαιοκρασάς. Η «πράσινη οικονομία» αποτελεί τη λύση στη κρίση που έχει ξεσπάσει – μόνο που θα πρέπει να καταστεί σε όλους σαφές ότι συζητάμε για ένα νέο πρότυπο που δεν θα πρέπει να συγχέεται με τις ανεμογεννήτριες και τα φωτοβολταϊκά συστήματα.

Ο κ. Παλαιοκρασάς εξήγησε ότι ο ρόλος της «πράσινης οικονομίας» θα πρέπει να ταυτιστεί με την αρχή της ίσης μεταχείρισης ανθρώπου, κεφαλαίου και περιβάλλοντος και να αποτινάξει το σημερινό μοντέλο της κυριαρχίας του κεφαλαίου. Για να εφαρμοστεί μια τέτοια πολιτική, συνέχισε, θα πρέπει η αγορά να αναγνωρίσει τη σημασία του νέου αυτού προτύπου και να ενσωματώσει το κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος στις τιμές. Παράλληλα, η αρχή αυτή θα πρέπει να αναγνωρισθεί και από τους λοιπούς θεσμούς έτσι ώστε η παιδεία μαζί με τα τραπεζικά, λογιστικά και χωροταξικά συστήματα να ενσωματώσουν τις ριζικές αναπροσαρμογές που θα χρειασθούν.

Στην ουσία, τόνισε ο κ. Παλαιοκρασάς, τα μέσα για την επιτυχία της «πράσινης οικονομίας» θα είναι οι αλλαγές στις καθημερινές καταναλωτικές νοοτροπίες που θα πρέπει να υιοθετήσουμε όλοι μας και οι άμεσες αλλαγές στα καταναλωτικά πρότυπα που εφαρμόζουν οι οικονομίες ανά τον κόσμο. Σ’ αυτήν την κατεύθυνση, η ενίσχυση της «πράσινης» έρευνας και των «πράσινων» τεχνολογιών θα πρέπει να συνδυαστεί με τη διάδοση νέων καταναλωτικών συνηθειών – όπως για παράδειγμα η επιλογή διαρκών αγαθών αντί αυτών που διαρκούν για μια μόνο χρήση. Επίσης, η αναγκαιότητα της προώθησης μιας περιβαλλοντικής φορολογικής μεταρρύθμισης και η χρήση άλλων εργαλείων αγοράς – όπως το Ευρωπαϊκό

Σύστημα Εμπορίας διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>), θα επιφέρουν αποτελεσματικότερες και ταχύτερες αλλαγές καθώς αποτελούν λύσεις που δρουν μαζί και όχι αντίθετα με τις δυνάμεις της αγοράς.

Η παρουσίαση του κ. Παλαιοκρασά υπογράμμισε τη σημασία της αναμόρφωσης των πόλεων και των μεταφορών με βάση την αρχή της αειφορίας και της βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής. Εξίσου σημαντική ήταν η αναφορά του για την ορθολογικότερη διαχείριση των υδάτινων πόρων στις παράκτιες περιοχές αλλά και της «έξυπνης» διαχείρισης αποβλήτων και συσκευασιών.

Όσον αφορά τον τομέα της κινητικότητας, ο κ. Παλαιοκρασάς υπενθύμισε ότι το αυτοκίνητο είναι σήμερα υπεύθυνο για το 1/3 περίπου των εκπομπών CO<sub>2</sub>. Εξέφρασε την άποψη ότι η κινητικότητα θα πρέπει να τεθεί σε νέα βάση μια και δεν μπορεί να θεωρείται πλέον κυρίαρχο ατομικό δικαίωμα. Βάσει αυτής της διαπίστωσης, ο κ. Παλαιοκρασάς επέμεινε ότι θα πρέπει να προωθήσουμε τον ανασχεδιασμό των πόλεων έτσι ώστε να μειωθούν οι ανάγκες των μετακινήσεων και εξήγησε ότι αυτό θα είναι δυνατό μέσω της διασποράς των κέντρων απασχόλησης

και παροχής υπηρεσιών και της δημιουργίας κοινοτήτων που θα είναι αυτόνομες και αυτάρκεις. Ο ανασχεδιασμός των συστημάτων μεταφοράς, η ενθάρρυνση της χρήσης των ΜΜΜ, οι υπογειοποιήσεις, οι νέοι κανόνες στάθμευσης και η φορολόγηση της χρήσης συμφορημένων οδικών δικτύων θα δημιουργούσαν νέες αντιλήψεις και μια νέα φιλοσοφία κινητικότητας.

Κλείνοντας, ο κ. Παλαιοκρασάς τόνισε ότι για να γεννηθούν ελπίδες γύρω από το μέλλον του Πλανήτη μας θα πρέπει να αντικαταστήσουμε την καταναλωτική κοινωνία με την κοινωνία του μέτρου. Το μοντέλο της ανάπτυξης χωρίς όρια έχει ξεπεραστεί και θα πρέπει να αντικατασταθεί από την «πράσινη» οικονομία χαμηλής ενέργειας, μια οικονομία που θα υποστηρίζεται από την κοινωνία του μέτρου και της αειφορίας. Μόνο τότε θα κατορθώσουμε να πετύχουμε περισσότερα ξοδεύοντας λιγότερα σε ενέργεια και φυσικούς πόρους. Κι αυτό θα πρέπει να γίνει με την προσπάθεια όλων μας – δηλ. τις συνδυασμένες κινήσεις των κυβερνήσεων, των επιχειρήσεων, της τοπικής αυτοδιοίκησης και της κοινωνίας των πολιτών.

## 03. 4th AARD

### ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΤΣΟΣΚΟΥΝΟΓΛΟΥ

Μέλος Δ.Σ. της Ελληνικής Εταιρείας

### Κορύφωση Παραγωγής Πετρελαίου

Η παρουσίαση του κ. Τσοσκούνουγλου επικεντρώθηκε γύρω από το θέμα της κορύφωσης της παραγωγής του πετρελαίου και του τρόπου με τον οποίο η εξάντληση των πετρελαϊκών αποθεμάτων θα επηρεάσει το μέλλον του αυτοκινήτου. Ο κ. Τσοσκούνουγλου ανέφερε ότι οι ανακαλύψεις νέων κοιτασμάτων συνεχώς φθίνουν από το 1965, ενώ σήμερα καταναλώνουμε δυο βαρέλια για κάθε ένα που ανακαλύπτουμε. Αν και η πρόοδος της τεχνολογίας εξόρυξης πετρελαίου έχει σημειώσει αλματώδη πρόοδο τις τελευταίες δεκαετίες βοηθώντας τον διπλασιασμό των επιτυχημένων γεωτρήσεων, ο κ. Τσοσκούνουγλου υπενθύμισε ότι το μέσο μέγεθος των ανακαλύψεων μειώθηκε στο 1/5. Ως αποτέλεσμα, όλα τα κοιτάσματα έχουν αρχίζει να γηράσκουν, πράγμα που σημαίνει ότι μετά την κορυφή της παραγωγής τους αρχίζει η πτωτική πορεία των ποσοτήτων που μπορούν να εκμεταλλευθούν οι κοινωνίες για την συντήρηση ή ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους.

Η πορεία της πτώσης είναι μάλιστα τόσο δραματική, συνέχισε ο κ. Τσοσκούνουγλου, σε σημείο που θα χρειασθεί να αντικαταστήσουμε το 60% της σημερινής παραγωγής μέσα στα επόμενα 21 χρόνια. Εξίσου σοβαρή είναι η διαπίστωση ότι η παραγωγή πετρελαίου στις χώρες του ΟΠΕΚ έχει φθάσει σε ένα οροπέδιο, ενώ στις ΗΠΑ και Ευρώπη οι ειδικοί ανησυχούν για τους έντονους ρυθμούς της πτώσης που παρατηρούνται.

Ο κ. Τσοσκούνουγλου διερωτήθηκε αν η κορύφωση της παραγωγής πετρελαίου σημαίνει αναγκαστικά κορύφωση της παραγωγής υγρών καυσίμων και συμπέρανε ότι μια τέτοια εξίσωση δεν είναι αναγκαστική. Εξήγησε ότι υπάρχουν τρόποι να αποτραπεί η εξάντληση των υγρών



Το θέμα της εξάντλησης των αποθεμάτων είναι κάτι σχετικό, όπως δείχνει η γελοιογραφία που ευρηματικά χρησιμοποίησε ο κ. Τσοσκούνουγλου κατά τη διάρκεια της παρουσίασής του.

καυσίμων μέσω της εξοικονόμησης των ποσοτήτων που καταναλώνονται αλλά και της ανάπτυξης εναλλακτικών καυσίμων όπως τα βιοκαύσιμα και τα συνθετικά υγρά καύσιμα που μπορούν να παραχθούν από φυσικό αέριο, άνθρακα ή τις ασφαλτούχες άμμους του Καναδά.

Παρόλα αυτά, τα εναλλακτικά υγρά καύσιμα αποτελούν μόνο το 14% της παγκόσμιας παραγωγής υγρών καυσίμων. Ο κ. Τσοσκούνουγλου παρατήρησε επίσης ότι με εξαίρεση τα NGL (Natural Gas Liquids), οι εναλλακτικές αυτές μορφές είναι ιδιαίτερα ακριβές πηγές καυσίμων. Τα εμπόδια στην εξάπλωση των εναλλακτικών υγρών καυσίμων αφορούν το μεγάλο κόστος των νέων τεχνολογιών που απαιτούνται για την εξέλιξή τους, τη χαμηλή ενεργειακή τους απόδοση, την αβεβαιότητα για τις τιμές του πετρελαίου αλλά και την αντίσταση στην αλλαγή των συνθηκών που συνεπάγεται η χρήση τους.

Ο κ. Τσοσκούνουγλου κατέληξε λέγοντας ότι οι παραπάνω δυσκολίες καλούν την αυτοκινητοβιομηχανία να αναπτύξει εναλλακτικές τεχνολογίες για την κίνηση των αυτοκινήτων και να εφαρμόσει ριζοσπαστικούς τρόπους για τη ραγδαία μείωση της κατανάλωσης καυσίμων στις αυτοκινητομεταφορές. Όπως εξήγησε, ιδιαίτερη ανησυχία προκαλεί η ταχεία αύξηση του παγκόσμιου στόλου οχημάτων – συνεπώς, το μεγάλο ερώτημα που γεννάται είναι εάν τελικά η αυτοκινητοβιομηχανία θα μπορέσει να κινηθεί αρκετά γρήγορα έτσι ώστε να ανταποκριθεί με συνέπεια στις προκλήσεις της Κλιματικής Αλλαγής και της εξάντλησης των πετρελαϊκών αποθεμάτων.

## Το Μέλλον της Λιανικής Εμπορίας Οχημάτων και οι “Πράσινες” Προκλήσεις: Απειλές & Ευκαιρίες για Δράση



Ο κ. Λάσκαρις ξεκίνησε την ομιλία του με την επισήμανση ότι οι συνέπειες της κρίσης στον αυτοκινητιστικό κλάδο της χώρας μας είναι ακόμα νωπές και ότι οι προοπτικές ανάκαμψης θα αυξηθούν εάν η αγορά αφεθεί να λειτουργήσει με τους κανόνες της προσφοράς και της ζήτησης και μόνο εφόσον μειωθεί ο κρατικός παρεμβατισμός, που διαταράσσει την πορεία των ταξινομήσεων και που – κατ’ επέκταση – απειλεί τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων του κλάδου. Κάτι τέτοιο είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί στο μέλλον καθώς η επιτυχία των «πράσινων» πρωτοβουλιών αλλά και των καθημερινών αποφάσεων που πρέπει να πάρουν οι dealers και οι εισαγωγείς θα κριθεί με βάση τη σταθερότητα της απόδοσης των επενδύσεων που πρέπει να γίνουν σ’ αυτήν την κατεύθυνση.

Η στροφή των καταναλωτών σε μικρότερα, φθηνότερα και οικονομικότερα αυτοκίνητα επισημάνθηκε από τον κ. Λάσκαρι, αφήνοντας να διαφανεί το εύρος και η κατεύθυνση των επιχειρηματικών ευκαιριών που μπορούν να εκμεταλλευθούν οι dealers έτσι ώστε να ευθυγραμμισθούν με τα νέα δεδομένα της ζήτησης. Παράλληλα, αναρωτήθηκε με ποιον τρόπο οι επιχειρήσεις της αγοράς αυτοκινήτου θα μπορέσουν να παραμείνουν βιώσιμες μετά την αποχή των τραπεζών και τη μη στήριξη των επιχειρηματιών του κλάδου. Η στάση αυτή των τραπεζών, όπως εξήγησε, δυσχεραίνει τις προσπάθειες των επιχειρήσεων να ορθοποδήσουν καθώς η έλλειψη κεφαλαίων δεν αποτρέπει μόνο τις επενδύσεις αλλά εμποδίζει τις επιχειρήσεις να διατηρήσουν τα άτομα που απασχολούν.

Όσον αφορά το θέμα της απόσυρσης και της επαναφοράς της αγοράς σε νορμάλ συνθήκες λειτουργίας, ο κ. Λάσκαρις σημείωσε ότι το πραγματικό μέγεθος της Ελληνικής αγοράς σε σχέση με άλλες Ευρωπαϊκές αγορές είναι οι 300.000 ταξινομήσεις ετησίως. Σε ένα τέτοιο σενάριο, τα οχήματα που πρέπει να αποσύρονται κάθε χρόνο είναι γύρω στις 200.000 μονάδες – εάν συγκρίνουμε τους ρυθμούς απόσυρσης που ισχύουν σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες.

Βέβαια, ένα αποτελεσματικό μέτρο για την ανανέωση του στόλου θα πρέπει να έχει μια «πράσινη» σημαία ή αρχή, δήλωσε ο κ. Λάσκαρις. Θα πρέπει δηλαδή να υπάρχουν κίνητρα απόσυρσης παλαιών και ρυπογόνων οχημάτων σε συνδυασμό με την αγορά «καθαρών» αυτοκινήτων. Μια τέτοια διαδικασία πρέπει να γίνει με ένα σύστημα αξιολόγησης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα αλλά και παροχής αντικινήτρων,

καθώς το όφελος που προκύπτει θα πρέπει να έχει μια διαρκή χρονική εφαρμογή. Έτσι, τα αντικίνητρα θα πρέπει να αποθαρρύνουν τη διατήρηση της κυκλοφορίας παλαιών αυτοκινήτων μέσω αυξημένων τελών κυκλοφορίας για τα ρυπογόνα οχήματα, αυστηρών διαδικασιών στα ΚΤΕΟ αλλά και συστηματικών ελέγχων στους δρόμους για κάρτες καυσαερίων. Επίσης, θα πρέπει να υπάρχει μια «πράσινη» πολιτική ως προς την είσοδο αυτοκινήτων παλαιάς τεχνολογίας στα αστικά κέντρα, ένα μέτρο που ανεστάλη μετά την εγκατάλειψη του σχεδίου της απόσυρσης. Ο κ. Λάσκαρις εξέφρασε την ελπίδα ότι μια νέα μορφή «πράσινου» δακτύλιου θα τεθεί σύντομα σε εφαρμογή.

Από πλευράς Ευρωπαϊκής νομοθεσίας, ο κ. Λάσκαρις υπενθύμισε ότι η προδιαγραφή Euro 5 είναι ήδη σε εξέλιξη και ότι μετά τις 31/12/2010 δεν θα μπορεί να ταξινομηθεί αυτοκίνητο προηγούμενης τεχνολογίας. Το φίλτρο μικροσωματιδίων για τα πετρελαιοκίνητα θα είναι υποχρεωτικό ενώ φίλτρο θα χρειασθούν και αρκετά βενζινοκίνητα, ανεβάζοντας σημαντικά το κόστος στα μοντέλα μικρού κυβισμού.

Ακόμα πιο αυστηρός είναι ο Κανονισμός που θα ισχύσει από το 2012 για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, ένα μέτρο που θα επιφέρει την επιβολή υψηλών προστίμων σε όσους κατασκευαστές δεν συμμορφωθούν με τα ανώτατα επιτρεπτά όρια. Επειδή μέρος αυτό του κόστους αναμένεται να μεταφερθεί στις τιμές λιανικής, οι μάρκες που θα υπερβαίνουν τα όρια θα δουν τις τιμές τους να ανεβαίνουν σημαντικά. Για μια εταιρία που βρίσκεται σήμερα μόλις 2 μονάδες επάνω από το όριο, το πρόστιμο θα ξεπεράσει τα €180 εκ. Από την άλλη πλευρά, μια έκθεση του ACEA αποκαλύπτει ότι το κόστος για τις βιομηχανίες θα φθάσει τα €20 δις το χρόνο έως το 2015 ή περίπου €1.300 για κάθε παραγόμενο αυτοκίνητο κάθε χρόνο έως το 2015 – συνεπώς, είναι σημαντικό να αναλογισθούμε τι σημαίνει αυτό για τα μεγέθη της αγοράς, συμπέρανε ο κ. Λάσκαρις.

Η παρουσίαση του κ. Λάσκαρι αναφέρθηκε και στην οργανωτική δομή που θα πρέπει να έχει μια επιχείρηση dealer έτσι ώστε να αντιμετωπίσει τις μελλοντικές απαιτήσεις της αγοράς. Παράλληλα, ο ομιλητής παρουσίασε μια σειρά από προβληματισμούς που αφορούν – για παράδειγμα – τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα της χώρας μας, που θα μπορούσαν να εξαγονται έτσι ώστε η Ελλάδα να απαλλαγεί από αυτά και να βοηθηθούν έτσι το πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου, τα δημοσιονομικά έσοδα και ο τουρισμός.

Τέλος, ο κ. Λάσκαρις περιέγραψε το ρόλο του Ελληνικού δημοσίου στην επιχειρηματική δραστηριότητα της εμπορίας αυτοκινήτων στη χώρα μας. Τόνισε ότι τα κρατικά έσοδα – δηλαδή τα καθαρά κέρδη – από το ΦΠΑ και το Τέλος Ταξινόμησης για κάθε αυτοκίνητο που πωλείται είναι πολύ περισσότερα από τα κέρδη μίας εισαγωγικής εταιρίας και – πολύ πιθανά – του κατασκευαστή, καθώς το 2008 το δημόσιο εισέπραξε κατά μέσο όρο €5.100 από κάθε ταξινόμηση. Μ’ αυτόν τον τρόπο μπορούμε να συμπεράνουμε ότι ο μεγαλύτερος «μέτοχος» της επιχειρηματικής δραστηριότητας στην αγορά αυτοκινήτου παραμένει το Ελληνικό δημόσιο. Παρόλα αυτά, έως ότου η Πολιτεία καταρτίσει ένα πρόγραμμα εξέλιξης του στόλου τόσο σε ποσοτική όσο και ηλικιακή και ποιοτική βάση, η Πολιτεία θα βαδίζει στα τυφλά, με αρνητικά αποτελέσματα στον έλεγχο της ρύπανσης και της οδικής ασφάλειας. ➡

05.

7th AABC

## ΑΝΔΡΕΑΣ ΖΑΠΑΤΙΝΑΣ

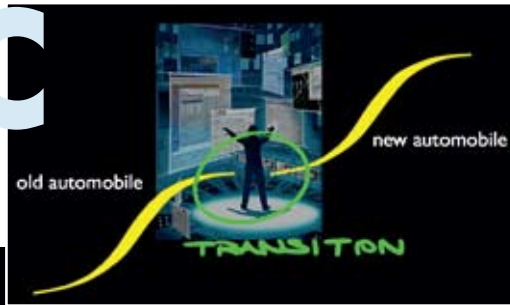
τ. Διευθυντής Σχεδιασμού των Alfa Romeo, BMW, FIAT &amp; Fuji Heavy Industries (Subaru)

## Η οπτική γωνία των σχεδιαστών



Ο κ. Ζαπατίνας ξεκίνησε την ομιλία του με την επισήμανση ότι το αυτοκίνητο έχει μια σχετικά μικρή ιστορία μόλις 100 χρόνων και ότι μέσα σ' αυτό το χρονικό διάστημα η βιομηχανία αυτοκινήτου έχει βιώσει τέσσερις σημαντικές περιόδους κρίσεις: το κραχ του 1929, τον Β' Π.Π., την ενεργειακή κρίση της δεκαετίας του '70 και την περιβαλλοντική κρίση που βιώνουμε σήμερα.

Επικεντρώθηκε στην εποχή μεταξύ '70 - '90 και έδωσε ορισμένα χαρακτηριστικά παραδείγματα που απεικόνισαν τον τρόπο με τον οποίο η πετρελαϊκή κρίση επηρέασε τη μορφή του αυτοκινήτου και τις σχεδιαστικές τάσεις εκείνων των δεκαετιών. Εξήγησε ότι η αυτοκινητοβιομηχανία είχε πληγεί ιδιαίτερα από τις δύο πετρελαϊκές κρίσεις του '73 και '79 και αυτό επηρέασε έντονα τα προϊόντα της. Πολλές εταιρίες επέλεξαν μια αμυντική στάση, γεγονός που φάνηκε αισθητά – για παράδειγμα – στη γκάμα της BMW, που επί πολλά χρόνια δεν άλλαξε και πολύ την εξωτερική εμφάνιση της Σειράς 5 καθώς μεταξύ 1972 – 1981 το μοντέ-



λο ήταν βασικά το ίδιο με τη μεταγενέστερη γενιά που κράτησε έως το 1988.

Ένα ακόμα παράδειγμα ήταν η περίπτωση της Lamborghini, που για χρόνια μετά την εμφάνιση του πρώτου μοντέλου της Countach στην ουσία πειραματι-

ζόταν ανεπιτυχώς με ακαλαίσθητες παρεμβάσεις και προσθήκες στο αρχικό σχέδιο, κάνοντας το αυτοκίνητο να δείχνει περίτρανα ότι η εταιρία δεν είχε τους απαραίτητους πόρους για να το εξελίξει ή να το αντικαταστήσει.

Η συγκρατημένη αντίδραση της αυτοκινητοβιομηχανίας εκείνη την εποχή δεν είχε απολύτως κανένα κοινό σημείο με τη μεγάλη αλλαγή που σημειώθηκε την εποχή του μεσοπολέμου και την ιδιαίτερα μεγάλη ανάπτυξη που παρουσίασε ο σχεδιαστικός τομέας τις δεκαετίες του '50 και '60 – δηλ. μετά το τέλος του Β' Π.Π.

Έτσι, ο κ. Ζαπατίνας εξήγησε ότι η μεταβατική φάση την οποία βιώνει σήμερα η αυτοκινητοβιομηχανία και οι κοινωνικές πιέσεις για το κλίμα, είναι λογικό να δημιουργήσουν νέα δεδομένα στο χώρο του design. Το γεγονός ότι αλλάζει η ψυχολογική σχέση του ανθρώπου με το αυτοκίνητο ή το ότι αναμένεται να αλλάξει ριζικά ο τρόπος χρήσης του μελλοντικού αυτοκινήτου, θα δώσει την ευκαιρία στο χώρο να αναγεννήσει τα προϊόντα του και να τα βελτιώσει – περιβαλλοντικά, μηχανολογικά και αισθητικά.

Ο κ. Ζαπατίνας κατέληξε λέγοντας ότι για πολλά ακόμα χρόνια ο «καινούργιος» αυτός τύπος αυτοκινήτου που αναμένεται να επικρατήσει θα πρέπει να συμβιώσει με το «παλιό» ή «συμβατικό» αυτοκίνητο. Έως τη στιγμή που όλα αλλάξουν, ο κόσμος θα πρέπει να καταλάβει ότι το αυτοκίνητο θα αλλάξει ρόλο καθώς θα γίνει ένα προϊόν που θα το μοιραζόμαστε και το οποίο θα πρέπει να αντιμετωπίζει το περιβάλλον με φιλικότητα και σεβασμό.

06.

EWELINA DANIEL

DG Enterprise and Industry, European Commission

## Η Κοινοτική πολιτική στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας

Η κα. Daniel έδωσε μια τρίτη διάσταση στο θέμα του 7th Annual Automobile Business Conference προσθέτοντας στον αρχικό τίτλο του Συνεδρίου την ανησυχία της για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας πέρα από την αντιμετώπιση της Κλιματικής Αλλαγής. Ανέφερε ότι η κρίση που διατρέχει η αγορά αυτοκινήτου επηρεάζει όλα τα στρώματα της αγοράς: τα στοιχεία δείχνουν ότι η πτώση των πωλήσεων που αντιμετώπισαν οι κατασκευαστές το 2009 ήταν μικρότερη από την αναμενόμενη αλλά τα μεγέθη παραμένουν ανησυχητικά καθώς οι ρυθμοί ανάκαμψης που διαφαίνονται μετά το 2010 είναι χαμηλοί.

Αναφέρθηκε ιδιαίτερα στη δεινή θέση στην οποία έχουν περιέλθει πολλοί προμηθευτές της αυτοκινητοβιομηχανίας και τόνισε ότι ο προμηθευτικός τομέας θα πληγεί εντονότερα καθώς αρκετές επιχειρήσεις αναμένεται να πτωχεύσουν μια και δεν θα μπορέσουν να αντέξουν την



οικονομική ασφυξία που προκαλείται από την πτώση του τζίρου και τη δυσκολία πρόσβασης σε φθινό χρήμα. Όπως δείχνουν τα στοιχεία που παρέθεσε, ακόμα και το καλύτερο σενάριο αφήνει εκτεθειμένους σε υψηλούς κινδύνους πάνω από το 1/3 των προμηθευτών της αυτοκινητοβιομηχανίας.

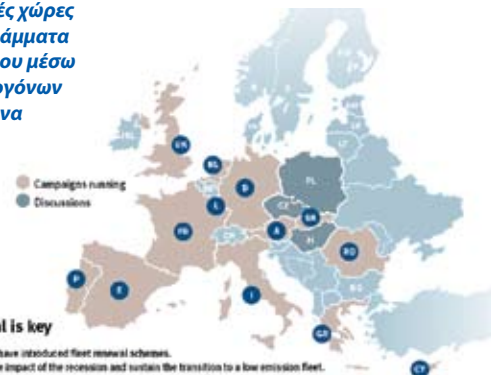
Η κα. Daniel εξήγησε ότι οι απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την επιβολή ορίων στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα των ελαφρών φορτηγών τελικά χαλάρσαν μια και υπήρχαν έντονες αντιδράσεις από τους κατασκευαστές. Η Επιτροπή αποφάσισε τη μη εφαρμογή των ορίων στην περίπτωση των vans καθώς αντίθετα θα δίνονταν ίσως η χαριστική βολή σε πολλές εταιρίες. Το παράδειγμα αυτό, είπε η κα. Daniel, δείχνει τους προβληματισμούς της Επιτροπής για την επίτευξη της χρυσής τομής μεταξύ της ανταγωνιστικότητας και της περιβαλλοντικής προστασίας.

Η ομιλία της κας. Daniel αναφέρθηκε επίσης στα κίνητρα και τις ενισχύσεις που δόθηκαν για την ανάκαμψη των αγορών. Το πακέτο Barroso των 10€ δις που εξασφαλίστηκε μέσω των κοινωνικών πόρων είχε στόχο τη στήριξη της ζήτησης στην Ευρωπαϊκή αγορά οχημάτων

και την αντιμετώπιση των κοινωνικών προβλημάτων που επέφερε η κρίση - όπως τα κύματα των ανέργων σε περίπτωση κλεισίματος εργοστασίων και χρεοκοπίας επιχειρήσεων. Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενθάρρυνε την προώθηση σχεδίων απόσυρσης έτσι ώστε να τονωθεί η αγορά και να επιταχυνθεί η ανανέωση των στόλων με «πράσινα» αυτοκίνητα.

Η κα. Daniel κατέληξε λέγοντας ότι η έλευση της ηλεκτροκίνησης θα βοηθήσει στην αντιμετώπιση της Κλιματικής Αλλαγής και θα δημιουργήσει μια σειρά από απαιτήσεις όσον αφορά την ενημέρωση της κοινής γνώμης, τη δημιουργία υποδομών για την εξάπλωση των σταθμών φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων, την τυποποίηση του εξοπλισμού φόρτισης των μπαταριών και τη διαχείριση των αποβλήτων.

**Δεκατρείς ευρωπαϊκές χώρες κατέφυγαν σε προγράμματα ανανέωσης του στόλου μέσω της απόσυρσης ρυπογόνων οχημάτων έτσι ώστε να αντιμετωπίσουν τις δυσμενείς συνέπειες της κρίσης και την πρόκληση της Κλιματικής Αλλαγής**



**WILLY TOMBOY**  
Environmental Affairs Officer, Toyota Motor Europe

# 7th ABC

## Environmental preservation (decarbonise transport) is a valid business case!



Η ομιλία του κ. Tomboy έδωσε έμφαση στα έντονα κοινωνικά προβλήματα που δημιουργεί η απειλή της Κλιματικής Αλλαγής και περιέγραψε τους τρόπους με τους οποίους η αυτοκινητοβιομηχανία πρέπει να αντιδράσει για να βελτιώσει τα προϊόντα της και να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα της αγοράς.

Ένα από τα χαρακτηριστικότερα παραδείγματα που έδωσε αφορά την πολύ μεγάλη εξάρτηση του κλάδου των μεταφορών από τα ορυκτά καύσιμα και τη σημαντική υστέρηση στην ανάπτυξη νέων τεχνολογιών που θα μπορούσαν να απεξαρτήσουν τα μεταφορικά μέσα από το πετρέλαιο. Τα στοιχεία που παρέθεσε (Πίνακας 1) δείχνουν

το έντονο πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η αυτοκινητοβιομηχανία σε σχέση με άλλες δραστηριότητες που καταναλώνουν ή παράγουν ενέργεια.

Δήλωσε ότι η επίλυση του προβλήματος δεν είναι εύκολη υπόθεση καθώς το δίλημμα της εξασφάλισης της κινητικότητας θα πρέπει να συμβιβάζει τα οφέλη της οικονομικής ανάπτυξης με τα περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά προβλήματα.

Ο κ. Tomboy αναφέρθηκε στα λόγια του Προέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Barroso ο οποίος πρόσφατα επεσήμανε την ανάγκη προώθησης μιας «πράσινης» οικονομίας που θα απεξαρτήσει την

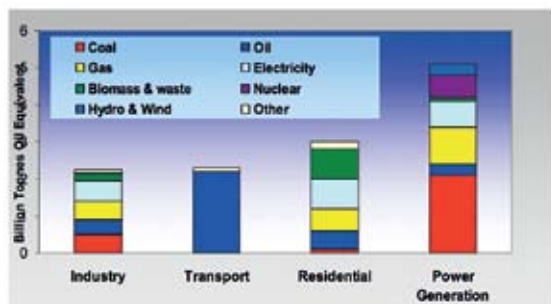
παραγωγή ενέργειας και τις μεταφορές από τον άνθρακα (low carbon economy).

Είναι σημαντικό – επομένως - οι επιχειρήσεις να αντιληφθούν έγκαιρα τις επιπτώσεις που δημιουργεί μια τέτοια πολιτική στις δραστηριότητές τους και να επενδύσουν σε «πράσινες» τεχνολογίες, αναθεωρώντας παράλληλα το πλαίσιο της λειτουργίας τους.

Περιέγραψε τον ολιστικό και «πράσινο» τρόπο σκέψης που η εφαρμόζει η Τοyota στα διαδοχικά στάδια του σχεδιασμού-παραγωγής-διακίνησης-πώλησης-ανακύκλωσης των προϊόντων της και δήλωσε ότι όλες οι ενέργειες της εταιρίας έχουν ως κοινό παρονομαστή την ελαχιστοποίηση των ρύπων και τη μεγιστοποίηση του οφέλους που εισπράττει ο καταναλωτής.

Εξήγησε ότι ενώ άλλες εταιρίες του κλάδου ακόμα διερευνούν την κατεύθυνση που θα ακολουθήσουν στον τομέα των εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης, η Τοyota έχει ήδη διαθέσει από το 1997 δύο εκατομμύρια υβριδικά αυτοκίνητα. Στόχος της είναι να ανεβάσει τις πωλήσεις υβριδικών σε 1 εκ. οχήματα ετησίως έως τις αρχές του 2010.

Ο κ. Tomboy έκλεισε την ομιλία του με την πεποίθηση ότι η ολιστική αντίληψη που μεθοδεύει η Τοyota σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων της - σε συνδυασμό με την υβριδική τεχνολογία που εξελίσσει η εταιρία εδώ και χρόνια, έχει επιφέρει σημαντικές βελτιώσεις στα προϊόντα της. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η υπεροχή του νέου Prius III, που εκπέμπει 37% λιγότερο διοξείδιο του άνθρακα από ένα σύγχρονο πετρελαιοκίνητο μοντέλο αντίστοιχης απόδοσης (βλ. Πίνακα 2).

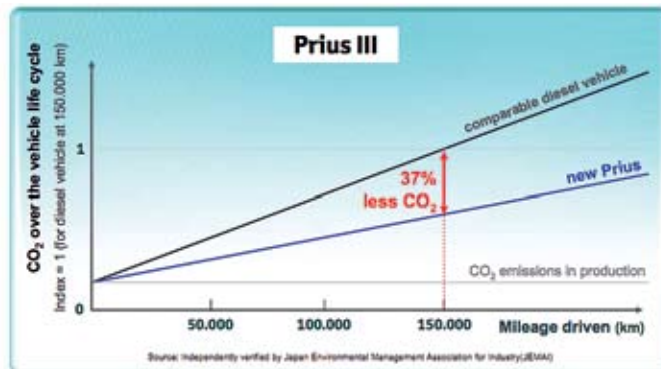


**Lack of diversification for transport:**

- No back-up solution
- Very sensitive to oil price

Source: IEA, WEO 2008

Πίνακας 1



Πίνακας 2



ΕΥΑΓΟΡΑΣ ΠΑΠΑΘΕΟΥ

Διευθυντής Δημ. Σχέσεων, NISSAN ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ



**Η Nissan προσπαθεί να αναπτύξει την υποδομή της ηλεκτροκίνησης μέσω συμφωνιών παγκόσμιας κλίμακας**



## Η ηλεκτροκίνηση είναι πραγματικότητα

Ο κ. Παπαθέου παρουσίασε την προσέγγιση της NISSAN στον τομέα των εναλλακτικών τεχνολογιών, που επικεντρώνεται στην εξέλιξη της ηλεκτροκίνησης και της ανάπτυξης υποδομών που θα επιταχύνουν την εξάπλωσή της.

Εξήγησε ότι η ιστορία των ηλεκτροκίνητων οχημάτων της NISSAN αρχίζει από το 1947 όταν η Tokyo Electric Company Cars, ο πρόγονος της Prince Motor Co. που αργότερα συγχωνεύθηκε με τη NISSAN, δημιούργησε το Tama, ένα όχημα που χρησιμοποιήθηκε κυρίως ως ταξί και το οποίο διέθετε ηλεκτροκίνητη 3,3 kW με συσσωρευτές μολύβδου-οξέως.

Σήμερα, η NISSAN αναμένεται να είναι ο πρώτος κατασκευαστής που θα παρουσιάσει ένα 5-θέσιο ηλεκτρικό αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής με αυτονομία 160km.

Το Leaf θα εμφανισθεί το 2011 και η μαζική του διάθεση θα ξεκινήσει το 2012. Αποτελεί το αποτέλεσμα της επένδυσης της NISSAN στον τομέα της ηλεκτροκίνησης και των προηγμένων μπαταριών Li-ion. Ο κ. Παπαθέου εξήγησε ότι αυτή η τεχνολογία προέρχεται μέσω της



Leaf (2011)

μακρόχρονης εμπλοκής της NISSAN στον τομέα της ηλεκτροκίνησης, της ερευνητικής βάσης που διατηρεί από το 1990 αλλά και των πρόσφατων συμφωνιών που έχει συνάψει η εταιρία με κολλοσσούς στο χώρο των συσσωρευτών – όπως η NEC TOKIN.

Ο κ. Παπαθέου τόνισε ότι η ηλεκτροκίνηση αποτελεί μια νέα μορφή αυτοκίνησης που στηρίζεται σε ένα σταθερό κοινωνιολογικό και οικονομικό υπόβαθρο. Η προτίμηση που θα επιδείξουν οι αγοραστές στα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα θα ικανοποιήσει τις πραγματικές ανάγκες των καταναλωτών, που απαιτούν πλέον νέες λύσεις στον τομέα της κινητικότητας. Η ώθηση προς την ηλεκτροκίνηση προέρχεται κυρίως από το γεγονός ότι το 87% των καθημερινών αστικών διαδρομών είναι μικρότερες από 60 km ενώ ένα μεγάλο μέρος του παγκόσμιου πληθυσμού ζει σε αστικές περιοχές (50% το 2006, ποσοστό που θα φθάσει το 70% το 2050).

Από την άλλη πλευρά, οι πιέσεις που δέχεται η αυτοκινητοβιομηχανία λόγω της απαγόρευσης της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στα κέντρα των πόλεων, ο περιορισμός τους λόγω των ακριβών τελών εισόδου στα αστικά κέντρα, η εφαρμογή φορολογικής κλίμακας με βάση της εκπομπές CO2 και οι κοινωνικές αντιλήψεις για προστασία του περιβάλλοντος, σκιαγραφούν την εικόνα που μπορεί να πετύχει ένα ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητο. Ο κ. Παπαθέου έδωσε μια σειρά από παραδείγματα που αποδεικνύουν τα σημαντικά πλεονεκτήματα της ηλεκτροκίνησης – όπως οι μηδενικοί ρύποι, το χαμηλό κόστος χρήσης και συντήρησης, η πρόσβαση σε ελεγχόμενες περιοχές, η μηδενική ηχορύπανση και η ευχαρίστηση της οδήγησης ενός «καθαρού» και οικολογικού οχήματος.

Κλείνοντας, ο κ. Παπαθέου περιέγραψε τη σοβαρότητα της προσέγγισης της NISSAN. Εξήγησε ότι η εταιρία έχει συνάψει συμφωνίες με κυβερνήσεις, παρόχους ενέργειας και κοινωνικές ομάδες που προωθούν την ιδέα της οικολογικής οδήγησης καθώς το ζήτημα της έκλυσης ρύπων και διοξειδίου του άνθρακα είναι πολύ μεγάλο και αρκετά σοβαρό και δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί από έναν και μόνο φορέα. **ABR**



Tama (1947)

# eco cars .gr

3<sup>rd</sup>



ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010 American Farm School | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

TEST DRIVE με "πράσινα" αυτοκίνητα | TEST RIDE με "ηλεκτρικά" ποδήλατα

- Το ecocars.gr SHOW™ απευθύνεται σε ένα κοινό με περιβαλλοντικές ευαισθησίες, που αγαπά τη φύση και που δείχνει ενδιαφέρον για προϊόντα ή διαδικασίες που σέβονται το περιβάλλον.
- Κύριος στόχος του ecocars.gr SHOW™ είναι η γενικότερη ευαισθητοποίηση του κοινού γύρω από περιβαλλοντικά θέματα και - ειδικότερα, η ενημέρωσή του για την εξέλιξη και εφαρμογή αντιρρυπαντικών τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών.
- Το ecocars.gr SHOW™ προσπαθεί να αναδείξει τον περιβαλλοντικό χαρακτήρα όλων των μοντέλων που ενσωματώνουν "έξυπνα" συστήματα εξοικονόμησης ενέργειας - όπως υβριδικά αυτοκίνητα, μοντέλα με χαμηλούς ρύπους, χαμηλές εκπομπές CO2 και κινητήρες diesel.
- Η ανταπόκριση της αγοράς αποδεικνύεται από το ενδιαφέρον των εταιριών BMW, Daihatsu, FIAT, Honda, Mercedes-Benz, mini, smart και Toyota που έχουν συμμετάσχει στο ecocars.gr SHOW™.

Auto Business Review



ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ



Το θέμα ecocars.gr SHOW και το λογότυπο ecocars.gr είναι εμπορικά σήματα του Auto Business Review  
[www.ecocars.gr](http://www.ecocars.gr) Πληροφορίες: 2310-753.123

Το 1st ecocars.gr SHOW ετέθη υπό την αιγίδα του Υπουργείου Μεταφορών & Επικοινωνιών και του Υπουργείου Ανάπτυξης  
 Το 2nd ecocars.gr SHOW ετέθη υπό την αιγίδα του ΥΠΕΧΩΔΕ, του Υπουργείου Μεταφορών & Επικοινωνιών και των Δήμων Πανοράματος & Θεσσαλονίκης