



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
Διεύθυνση Οικονομικής Ανάλυσης

Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις: Έρευνα Συγκυρίας

Ειδικό Θέμα:
Logistics – Χερσαίες υπηρεσίες

Παύλος Μυλωνάς
Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος

Νέλλη Τζάκου – Λαμπροπούλου
Γενική Διευθύντρια Λιανικής Τραπεζικής

Φεβρουάριος 2017

Περιγραφή Βασικών Όρων

- ❑ **Logistics:** Οι υπηρεσίες logistics καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων σε όλο το μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας, από την προμήθεια πρώτων υλών ως τη διανομή των προϊόντων στον τελικό καταναλωτή. Οι υπηρεσίες logistics αφορούν όλους τους τύπους μεταφορών: χερσαίων (οδικών και σιδηροδρομικών), θαλάσσιων και αεροπορικών.
- ❑ Ειδικότερα οι **επιχειρηματικές λειτουργίες** που καλύπτουν διακρίνονται σε:
 - ✓ **βασικές** δραστηριότητες, όπως η φόρτωση-εκφόρτωση, μεταφορά, συλλογή-διανομή, αποθήκευση, ομαδοποίηση-διαχωρισμός, απογραφή προϊόντων καθώς και η διαχείριση της πληροφορίας για την αποδοτικότητα των άνω λειτουργιών.
 - ✓ **συμπληρωματικές** δραστηριότητες, όπως η συσκευασία (ή ανασυσκευασία), ετικετοποίηση, συναρμολόγηση και ο έλεγχος ποιότητας προϊόντων.
- ❑ **Στόχος** των υπηρεσιών logistics είναι – μέσω της ενοποίησης και ολοκληρωμένης θεώρησης των άνω δραστηριοτήτων – να αυξηθεί η συνολική αποτελεσματικότητα κατά μήκος της αλυσίδας αξίας. Αυτό επιτυγχάνεται και με την προσφορά υπηρεσιών υψηλής προστιθέμενης αξίας και ανταγωνιστικού κόστους στον ελάχιστο δυνατό χρόνο.
- ❑ Οι υπηρεσίες logistics μπορεί να πραγματοποιούνται:
 - ✓ **είτε εσωτερικά** από την ίδια την βιομηχανική ή εμπορική επιχείρηση
 - ✓ **είτε μέσω ανάθεσης** μέρους (μερική ανάθεση) ή του συνόλου (πλήρης ανάθεση) των άνω λειτουργιών σε εξειδικευμένη εταιρεία logistics. Τότε αναφερόμαστε σε υπηρεσίες **3PL (Third-Party Logistics)**. Με αυτή την πρακτική οι βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις μπορούν να ωφεληθούν από την τεχνογνωσία, τις οικονομίες κλίμακας καθώς και να πετύχουν αποδέσμευση ανθρώπινων πόρων που μπορούν να ανακατευθύνουν προς την κύρια δραστηριότητά τους.
- ❑ **Δίκτυα 4PL (Fourth-Party Logistics):** Τα δίκτυα 4PL σχηματίζονται όταν μια εταιρεία logistics, που λειτουργεί ως διαχειριστής του δικτύου, συντονίζει περισσότερες (συνήθως μικρότερες) επιχειρήσεις logistics με σκοπό να καλυφθούν πιο περίπλοκες ανάγκες ως συνδυασμένη αλληλουχία και συχνά σε ευρύτετες γεωγραφικά περιοχές.
- ❑ Τα **φορτηγά** στην Ελλάδα διαχωρίζονται σε δύο κατηγορίες τύπου ιδιοκτησίας: (i) Φορτηγά δημόσιας χρήσης (ΔΧ) που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση μεταφορών για λογαριασμό τρίτων έναντι κομίστρου, και (ii) Φορτηγά ιδιωτικής χρήσης (ΙΧ) που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών της επιχείρησης του ιδιοκτήτη τους.

- Ανθεκτικός αποδείχτηκε ο κλάδος των χερσαίων υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) κατά τη διάρκεια της κρίσης, καθώς η άνοδος των δραστηριοτήτων διαχείρισης φορτίων (αποθήκευση, συσκευασία, τιμολόγηση κτλ.) αντιστάθμισε την πτώση της μεταφοράς φορτίων. Συγκεκριμένα:
 - ✓ Αυξανόμενος κατά 59% σε όρους όγκου την περίοδο 2008-2016, ο ελληνικός τομέας διαχείρισης φορτίων ακολουθεί μια πορεία σταδιακής σύγκλισης με τα ευρωπαϊκά δεδομένα – με τη συνεισφορά του στο ΑΕΠ να φτάνει το 1,1% το 2016 (από 0,5% το 2008) έναντι 1,5% κ.μ.ο. στην ΕΕ. Πέρα από ποσοτική αναβάθμιση, ο τομέας φαίνεται να παρουσιάζει και ποιοτική αναβάθμιση, καθώς η ανταγωνιστικότητα της διαχείρισης φορτίων στην Ελλάδα βελτιώνεται σημαντικά κατά την τελευταία πενταετία - με την απόκλιση από τα ευρωπαϊκά δεδομένα να περιορίζεται στο 11% το 2016 από 19% το 2012 (βάσει του Logistics Performance Index της World Bank). Υπό αυτή την προοπτική, θετική κρίνεται η συνεισφορά του νέου θεσμικού πλαισίου για την εφοδιαστική αλυσίδα, το οποίο διασαφήνισε τις δραστηριότητες των logistics και απλοποίησε χωροταξικές και αδειοδοτικές διαδικασίες για τη λειτουργία αποθηκευτικών χώρων και εφοδιαστικών πάρκων.
 - ✓ Αντίθετα, ο ελληνικός τομέας μεταφοράς φορτίων δέχεται πίεση από τις μειωμένες εθνικές μεταφορές (κατά 33% την περίοδο 2008-2016), η οποία αντισταθμίζεται μόνο μερικώς από τις ανοδικές διεθνείς μεταφορές (κατά 16% την περίοδο 2008-2016). Συγκεκριμένα, ο στόλος των ελληνικών φορτηγών αποτελείται από οχήματα:
 - i. Παλιά, με το ποσοστό των παλιών φορτηγών (άνω των 15 ετών) να είναι 30% το 2015 έναντι 5% στην ΕΕ.
 - ii. Σχετικά μικρά, με το ποσοστό των μεγάλων φορτηγών (χωρητικότητας άνω των 25,5 τόνων) να είναι μόλις 10% στην Ελλάδα έναντι 36% στην ΕΕ.
 - iii. Κυρίως ιδιωτικής χρήσεως (ΙΧ), με την Ελλάδα να ξεχωρίζει ως η ευρωπαϊκή χώρα με τη χαμηλότερη διείσδυση των εξειδικευμένων επιχειρήσεων logistics στον τομέα της χερσαίας μεταφοράς φορτίων (21% των φορτίων έναντι 70% στην ΕΕ).Έτσι, ο τομέας μεταφορών χαρακτηρίζεται από έναν πλεονασματικό (κατά 25%) στόλο φορτηγών χαμηλής αποτελεσματικότητας. Πέρα από τις γεωγραφικές ιδιαιτερότητας της Ελλάδας, βασική αιτία της ιδιάζουσας αυτής της κατάστασης είναι το θεσμικό πλαίσιο των οδικών μεταφορών. Οι πρόσφατες νομοθετικές ρυθμίσεις οδηγούν σε μερική απελευθέρωση του κλάδου – υπό την πίεση καθοδικής ζήτησης και με τη σημαντική επίδραση αυτών να μετατίθεται για μετά το 2022 οπότε και εκτιμάται ότι θα τερματιστεί το «ειδικό καθεστώς των κατόχων παλιών αδειών φορτηγών ΔΧ».
- Ως συνέπεια των παραπάνω επιδράσεων, ο συνολικός κλάδος των χερσαίων υπηρεσιών logistics αύξησε το μερίδιό του σε 2,9% το 2016 από 2,5% του ΑΕΠ το 2008, συγκλίνοντας σταδιακά με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο του 3,4%. Βάσει έρευνας πεδίου σε δείγμα 200 ΜμΕ χερσαίων υπηρεσιών logistics, η τεχνολογία φαίνεται να είναι ο βασικός παράγοντας που προσδίδει τα τελευταία χρόνια δυναμική στον κλάδο, η οποία αποτυπώνεται στο σύνολο σχεδόν των κρίσιμων δεικτών (ζήτηση, εξωστρέφεια, απασχόληση). Παράλληλα, η χρηματοοικονομική εικόνα του κλάδου δεν υπολείπεται σημαντικά του ευρωπαϊκού μέσου όρου σε όρους ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού, κερδοφορίας και μόχλευσης.

Σύνοψη

- ❑ Ωστόσο, η θετική συνολική εικόνα κρύβει έντονες ανομοιογένειες μεταξύ των μεγεθών επιχειρήσεων. Αξιοποιώντας τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα σε όρους ευελιξίας και ανταγωνιστικότητας, οι μεσαίες επιχειρήσεις ξεχωρίζουν τόσο για την πορεία βασικών μεγεθών (πωλήσεων και απομόχλευσης) όσο και σε όρους αριθμοδεικτών (ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού, ROA, Debt/Ebitda).
- ❑ Θετικές εμφανίζονται οι προοπτικές ζήτησης για τον κλάδο, καθώς πρόθεση ανάθεσης των εργασιών logistics σε εξειδικευμένες εταιρείες κατά την επόμενη πενταετία δηλώνει ποσοστό άνω του 10% των βιομηχανικών και εμπορικών ΜμΕ, με το ποσοστό να φτάνει το 15% για τις μεσαίες επιχειρήσεις. Η αυξημένη αυτή ζήτηση μπορεί δυνητικά να προσφέρει κέρδη και στις δύο πλευρές, καθώς αφενός θα αυξήσει τις πωλήσεις του κλάδου logistics κατά 30%-40% την επόμενη πενταετία, αφετέρου μπορεί να ενισχύσει την αποδοτικότητα των επιχειρήσεων – πελατών (όπως φάνηκε στο ερωτηματολόγιο μας από τη διαφορά απόδοσης των βιομηχανικών/εμπορικών ΜμΕ που έχουν κάνει ανάθεση σε σχέση με αυτές που δεν έχουν κάνει). Σημειώνεται ότι για την πραγματοποίηση αυτής της δυναμικής είναι σημαντικό να κλείσει το κενό ενημέρωσης που παρατηρείται στον επιχειρηματικό τομέα όσον αφορά τα οφέλη και τις επιλογές που προσφέρουν οι εξειδικευμένες επιχειρήσεις logistics.
- ❑ Πέρα από την αυξημένη ζήτηση από εγχώριες βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις, ο κλάδος των χερσαίων υπηρεσιών logistics εκτιμάται ότι θα ευνοηθεί και από μια σειρά εξωγενών παραγόντων. Ενώ μέχρι σήμερα οι τεχνολογικές εξελίξεις προσέφεραν δυναμική στον κλάδο, η συμμετοχή σε ευρύτερα δίκτυα εταιρειών logistics (4PL) και η αναβαθμισμένη παρουσία της COSCO εκτιμάται ότι θα είναι οι νέοι επιταχυντές την επόμενη πενταετία.
- ❑ Αν και η συνεισφορά των νομοθετικών αλλαγών των τελευταίων ετών κρίνεται συνολικά θετική, ωστόσο δεν είναι επαρκής. Βάσει της έρευνας μας, το 40% του τομέα δηλώνει ότι το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας του κλάδου συνεχίζει να δρα ανασχετικά – με το ποσοστό αυτό να ανέρχεται στο 59% στις μεσαίες επιχειρήσεις. Επιπλέον, το 15% του τομέα θεωρεί ως σημαντικότερη ευκαιρία για το μέλλον την περαιτέρω απελευθέρωση των οδικών μεταφορών. Το βασικό αίτημα είναι η απλοποίηση του θεσμικού πλαισίου, το οποίο θα πρέπει να είναι ενιαίο για όλες τις άδειες ΔΧ (παλιές και νέες). Η αποφυγή έκδοσης συμπληρωματικών διατάξεων είναι επίσης καίριας σημασίας για τη δημιουργία επενδυτικού κλίματος σταθερότητας, ενώ η ενίσχυση της εποπτείας είναι προαπαιτούμενο για να διασφαλιστεί ο υγιής ανταγωνισμός. Η έμφαση της παρούσας νομοθεσίας στο οι νέες άδειες ΔΧ να αφορούν καινούργια φορτηγά (αν και θεωρητικά προς τη σωστή κατεύθυνση) πρακτικά στην τρέχουσα περιοριστική συγκυρία δημιουργεί ένα δύσκολα υπερβάσιμο εμπόδιο, δεδομένης της υπάρχουσας κατάστασης ενός πλεονασματικού στόλου αποτελούμενου κυρίως από παλιά ΙΧ φορτηγά. Η αναγκασία ανανέωση του στόλου θα μπορούσε να υλοποιηθεί μέσω συμμετοχής σε προγράμματα ευρωπαϊκών κονδυλίων με άξονες (i) την παροχή κινήτρων στους επαγγελματίες του κλάδου για εκσυγχρονισμό του ΔΧ στόλου τους και (ii) την παροχή κινήτρων στις επιχειρήσεις για απόσυρση των ΙΧ φορτηγών τους.
- ❑ Σε πλεονεκτική θέση να αξιοποιήσουν τις νέες ευκαιρίες καθώς και τυχόν θεσμικές βελτιώσεις εμφανίζονται οι μεσαίες επιχειρήσεις χερσαίων υπηρεσιών logistics, οι οποίες εκτιμάται ότι θα ανοίξουν περαιτέρω τη ψαλίδα έναντι των μικρότερων επιχειρήσεων κατά την επόμενη πενταετία.

□ Συγκυρία Κλάδου logistics

□ Ζήτηση Υπηρεσιών logistics

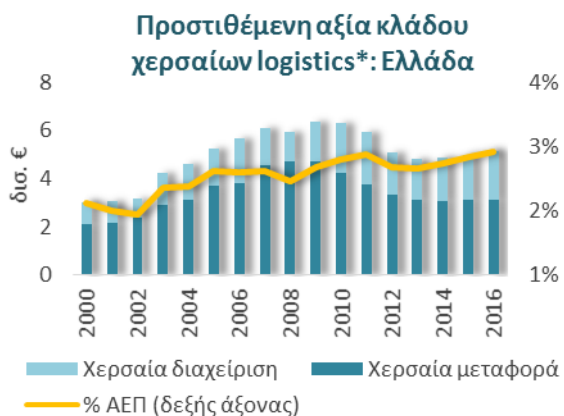
□ Ελληνικές ΜμΕ logistics

□ Προκλήσεις και Προοπτικές

□ Παράρτημα

- Υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς φορτίων
- Υπηρεσίες χερσαίας διαχείρισης φορτίων
- Θεσμικό πλαίσιο
- Διείσδυση υπηρεσιών logistics σε βιομηχανία και εμπόριο
- Λόγοι για τους οποίους οι ΜμΕ καταφεύγουν ή όχι σε ανάθεση υπηρεσιών logistics
- Ταυτότητα κλάδου
- Τρέχουσα συγκυρία
- Στρατηγικές και αποτελέσματα
- Επιδράσεις εξωτερικού περιβάλλοντος
- Μελλοντικές ευκαιρίες
- Χαρτογράφηση του τομέα των ΜμΕ στην Ελλάδα
- Περιγραφή Δείγματος
- Κατασκευή Δείκτη εμπιστοσύνης
- Ταυτότητα δειγματοληπτικής έρευνας

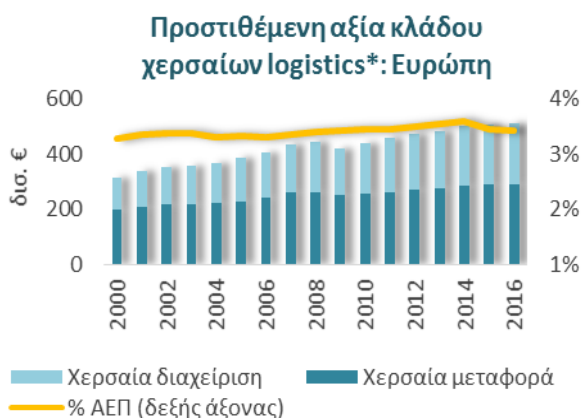
Ανθεκτικός ο κλάδος των χερσαίων υπηρεσιών logistics κατά την διάρκεια της κρίσης, καθώς η άνοδος των δραστηριοτήτων διαχείρισης φορτίων αντιστάθμισε την πτώση των δραστηριοτήτων μεταφοράς φορτίων



* Εξετάζονται μόνο οι δραστηριότητες χερσαίων μεταφορών (nace 49) και διαχείρισης (nace 52).

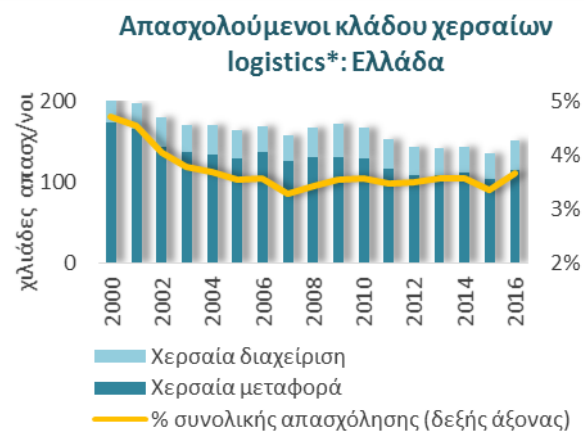
Πηγή: Eurostat, Εκτιμήσεις ΕΤΕ (2016 βάσει 9μήνου)

- Ο κλάδος χερσαίων υπηρεσιών logistics αποδείχτηκε ανθεκτικός στη διάρκεια της κρίσης συγκριτικά με τον υπόλοιπο εταιρικό τομέα, αυξάνοντας το μερίδιό του σε 2,9% του ΑΕΠ το 2016 από 2,5% το 2008 - συγκλίνοντας σταδιακά με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο του 3,4%.
- Παράλληλα, ο κλάδος απασχολεί περίπου το 3,7% του εργατικού δυναμικού (έναντι 3,9% κ.μ.ο. στην ΕΕ), αποκαλύπτοντας μια διαχρονικά αυξανόμενη απόκλιση σε όρους παραγωγικότητας από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (€36,000 σε όρους προστιθέμενης αξίας το 2016 έναντι €57,000 κ.μ.ο. στην ΕΕ).
- Η συνολική αυτή εικόνα των χερσαίων υπηρεσιών logistics κρύβει την αντίθετη πορεία των δύο επιμέρους τομέων του κλάδου – της μεταφοράς και της διαχείρισης φορτίων:
 - ✓ Ο τομέας διαχείρισης φορτίων (αποθήκευση, συσκευασία, τιμολόγηση κτλ.), μετά από μία φάση ήπιας ανάπτυξης κατά το διάστημα 2000-2008 (+29% σε όρους προστιθέμενης αξίας), αυξήθηκε κατά 63% κατά το διάστημα 2008-2016.
 - ✓ Από την άλλη πλευρά, ο τομέας μεταφοράς φορτίων συρρικνώθηκε κατά 34% σε όρους προστιθέμενης αξίας το διάστημα 2008-2016 – ακολουθώντας μια περίοδο υπερδιπλασιασμού του κατά το διάστημα 2000-2008.



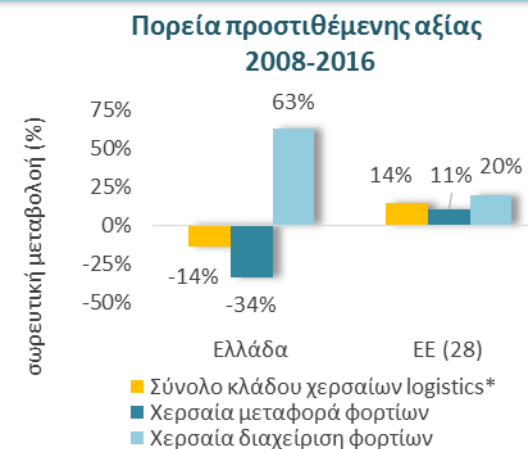
* Εξετάζονται μόνο οι δραστηριότητες χερσαίων μεταφορών (nace 49) και διαχείρισης (nace 52).

Πηγή: Eurostat, Εκτιμήσεις ΕΤΕ (βάσει 9μήνου)



* Εξετάζονται μόνο οι δραστηριότητες χερσαίων μεταφορών (nace 49) και διαχείρισης (nace 52).

Πηγή: Eurostat, Εκτιμήσεις ΕΤΕ (2016 βάσει 9μήνου)



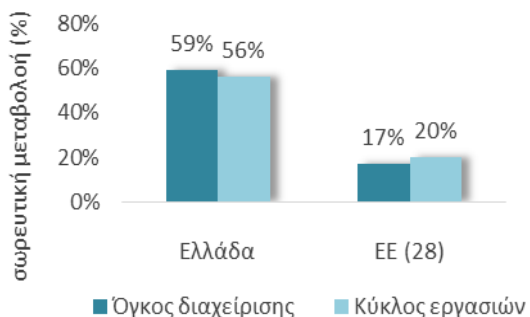
* όπως προσεγγίζεται από τα nace 49 (μεταφορά) και nace 52 (διαχείριση)

Πηγή: Eurostat, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

Ο ελληνικός τομέας διαχείρισης φορτίων μεγεθύνεται, ακολουθώντας μια πορεία σταδιακής σύγκλισης με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο

- Εστιάζοντας στον τομέα χερσαίας διαχείρισης φορτίων, ο όγκος της δραστηριότητας αυξήθηκε κατά 59% την περίοδο 2008-2016 – τάση που αποτυπώθηκε σε αύξηση πωλήσεων κατά 56% (λόγω της οριακής πτώσης των τιμών). Αξιοσημείωτο είναι ότι η άνοδος αυτή είναι τρεις φορές μεγαλύτερη σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, καθώς ο κλάδος της ΕΕ αναπτύχθηκε κατά 20% σε όρους αξίας το διάστημα 2008-2016. Ως συνέπεια αυτού, η συνεισφορά του τομέα στο ελληνικό ΑΕΠ ανέβηκε στο 1,1% το 2016 (από 0,5% το 2008) σε μια πορεία σταδιακής σύγκλισης με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (1,5%). Υπό αυτή την προοπτική, θετική κρίνεται η συνεισφορά του νέου θεσμικού πλαισίου για την εφοδιαστική αλυσίδα (ν.4302/2014), το οποίο διασαφήνισε τις δραστηριότητες των logistics και απλοποίησε χωροταξικές και αδειοδοτικές διαδικασίες για τη λειτουργία αποθηκευτικών χώρων και εφοδιαστικών πάρκων.
- Πέρα από ποσοτική αναβάθμιση, ο τομέας φαίνεται να παρουσιάζει και ποιοτική αναβάθμιση, καθώς η ανταγωνιστικότητα της διαχείρισης φορτίων στην Ελλάδα βελτιώνεται σημαντικά κατά την τελευταία πενταετία. Συγκεκριμένα, βάσει του Logistics Performance Index (LPI) της World Bank) η απόκλιση από τα ευρωπαϊκά δεδομένα περιορίζεται στο 11% το 2016 από 19% το 2012 – με τη βελτίωση να είναι εμφανής σε όλες τις επιμέρους παραμέτρους του δείκτη (όπως υποδομές, διαδικασίες και ταχύτητα διαχείρισης φορτίων). Ωστόσο, σημειώνεται ότι υπάρχουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης καθώς η Ελλάδα παραμένει στις τελευταίες θέσεις της ευρωπαϊκής κατάταξης, την οποία οδηγούν χώρες όπως η Γερμανία, το Λουξεμβούργο και η Σουηδία.

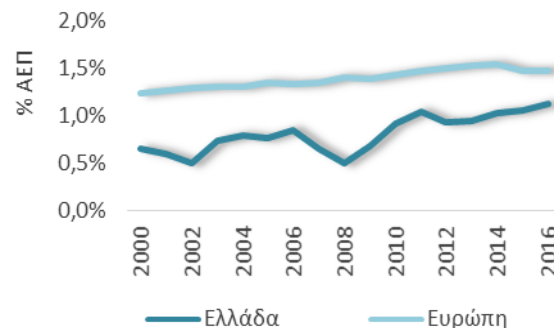
Πορεία κλάδου χερσαίας διαχείρισης φορτίων* 2008-2016



* όπως προσεγγίζεται από το nace 52.

Πηγή: Eurostat, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

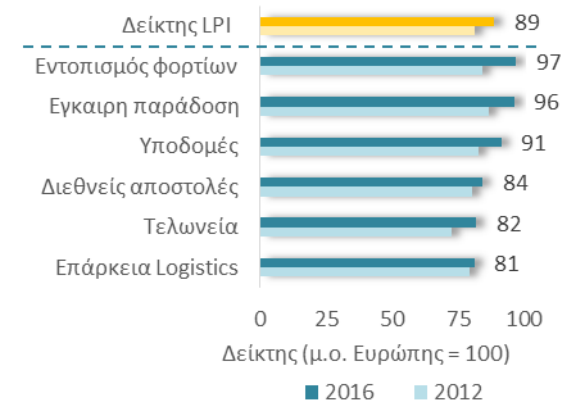
Προστιθέμενη αξία κλάδου χερσαίας διαχείρισης φορτίου*



* όπως προσεγγίζεται από το nace 52.

Πηγή: Eurostat, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

Σχετική ανταγωνιστικότητα Ελλάδας-Ευρώπης στα logistics

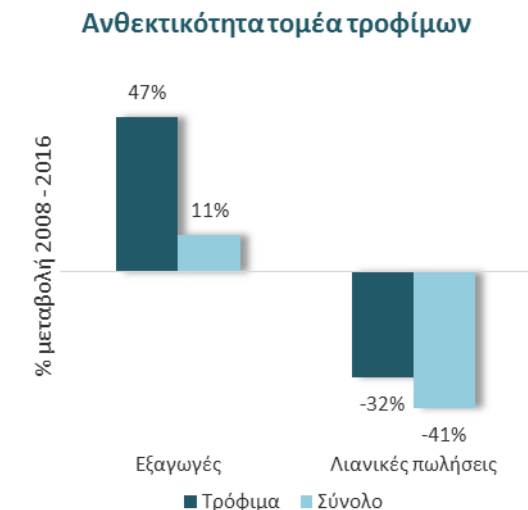


Πηγή: LPI Index/ Worldbank, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

Αντίθετα, ο ελληνικός τομέας μεταφοράς φορτίων δέχεται πίεση από τη μειωμένη εγχώρια ζήτηση, η οποία αντισταθμίζεται μόνο μερικώς από την ανοδική διεθνή δραστηριότητα



Πηγή: Eurostat, Εκτιμήσεις ETE



Πηγές: Eurostat, Ελ.Στα., Εκτιμήσεις ETE

- Κατά την περίοδο 2008-2016, ο όγκος των μεταφερομένων φορτίων στην Ελλάδα περιορίστηκε κατά 25%, υπό την επίδραση δύο παραμέτρων:

- ✓ Οι εθνικές μεταφορές περιορίστηκαν κατά 33% την περίοδο 2008-2016, αντανakλώντας την τάση πτώσης των λιανικών πωλήσεων (κυρίως του τομέα τροφίμων, ο οποίος αφορά σχεδόν το 1/2 των συνολικών διακινούμενων φορτίων).
- ✓ Οι διεθνείς μεταφορές αυξήθηκαν κατά 16% την περίοδο 2008-2016, αντανakλώντας την άνοδο των εξαγωγών, κυρίως των τροφίμων. Ωστόσο, λόγω της χαμηλής εξωστρέφειας της ελληνικής οικονομίας, η συνεισφορά των διεθνών στο σύνολο των μεταφορών είναι χαμηλή (25%, έναντι 35% κ.μ.ο. για την ΕΕ) και συνεπώς η άνοδος τους δεν ήταν επαρκής για να αντισταθμίσει την πτώση του όγκου εγχώριων μεταφορών.

- Παράλληλα, η μειωμένη ζήτηση άσκησε καθοδική πίεση στις τιμές, οι οποίες περιορίστηκαν κατά 10% την περίοδο 2008-2016 (έναντι αύξησης κατά 15% κ.μ.ο. στην ΕΕ). Ως αποτέλεσμα του χαμηλότερου όγκου και των μειωμένων τιμών, ο κύκλος εργασιών περιορίστηκε κατά 35% την περίοδο 2008-2016 (έναντι αύξησης 8% κ.μ.ο. στην ΕΕ).



* όπως προσεγγίζεται από το page 52.

Πηγή: Eurostat, Εκτιμήσεις ETE

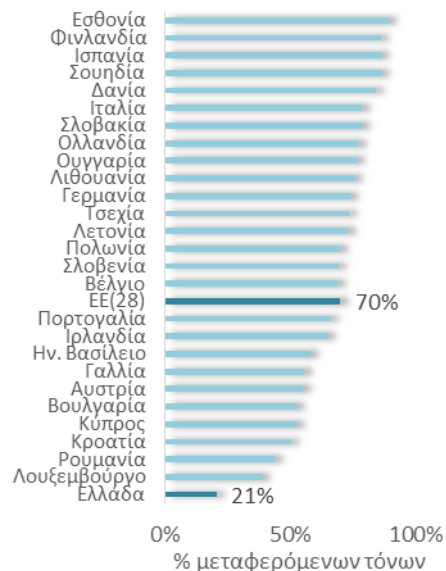


* όπως προσεγγίζεται από το page 49.

Πηγή: Eurostat, Bach, Εκτιμήσεις ETE

Ο στόλος των ελληνικών φορητών αποτελείται από οχήματα (i) παλιά, (ii) σχετικά μικρά και (iii) κυρίως ιδιωτικής χρήσεως (ΙΧ)...

Χερσαίες μεταφορές φορτίου από εξειδικευμένες επιχειρήσεις logistics

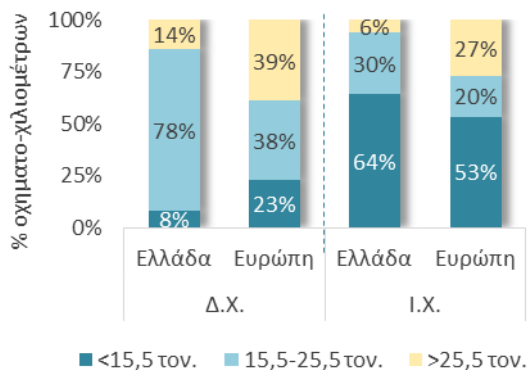


Πηγή: Eurostat, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

□ Η Ελλάδα ξεχωρίζει ως η ευρωπαϊκή χώρα με τη χαμηλότερη διείσδυση των εξειδικευμένων επιχειρήσεων logistics στον τομέα της χερσαίας μεταφοράς φορτίων (21% των φορτίων έναντι 70% κ.μ.ο. στην ΕΕ ή αντίστοιχα 66% σε όρους τονο-χιλιομέτρων έναντι 86% για την ΕΕ). Η υψηλή συμμετοχή των φορητών ΙΧ οδηγεί σε πλήθος ιδιαιτεροτήτων:

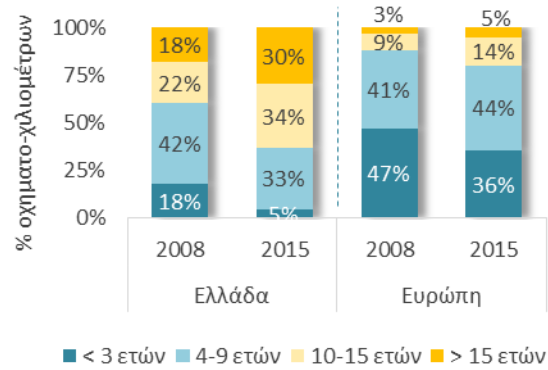
- ✓ Το ποσοστό των μεγάλων φορητών (χωρητικότητας άνω των 25,5 τόνων) στο συνολικό στόλο είναι μόλις 10% στην Ελλάδα έναντι 36% κ.μ.ο. στην ΕΕ, καθώς η Ελλάδα (i) έχει περισσότερα ΙΧ όπου σε όλες τις χώρες είναι μικρότερα, και (ii) τα ελληνικά φορητά και των δύο κατηγοριών (ΙΧ και ΔΧ) έχουν μικρότερο μέσο μέγεθος από την αντίστοιχη κατηγορία στην ΕΕ.
- ✓ Το ποσοστό των παλιών φορητών (άνω των 15 ετών) είναι 30% το 2015 από 18% το 2008 (έναντι 5% στην ΕΕ). Το υψηλό αυτό ποσοστό προκύπτει λόγω της παλαιότητας του στόλου φορητών ΙΧ, του οποίου το ποσοστό παλιών φορητών ξεπερνά το ½ (έναντι 8% για το στόλο φορητών ΔΧ).
- ✓ Καθώς το ποσοστό των ΙΧ στο συνολικό στόλο φορητών σχετίζεται με υψηλό ποσοστό «μη ωφέλιμων διαδρομών φορητών» δηλαδή ποσοστού χιλιομέτρων που διανύονται χωρίς φορτίο (δείτε τρίτο γράφημα), η Ελλάδα έχει από τα υψηλότερα ποσοστά «μη ωφέλιμων διαδρομών φορητών» (1/3 των διανυόμενων αποστάσεων έναντι 22% κ.μ.ο. στην ΕΕ).

Διάρθρωση στόλου βάσει μεγέθους φορητών



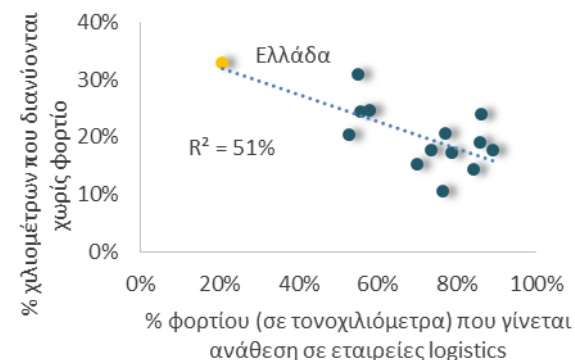
Πηγή: Eurostat, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

Διάρθρωση στόλου βάσει ηλικίας φορητών



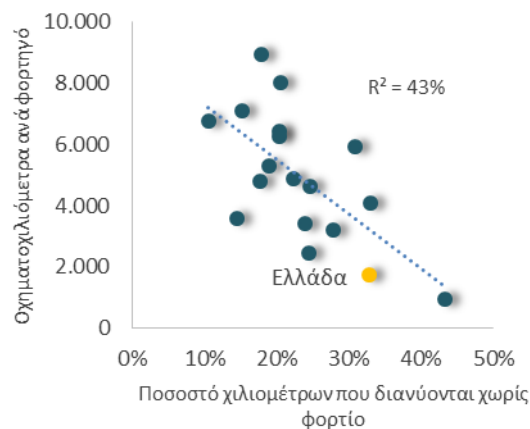
Πηγή: Eurostat, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

Μερίδιο εταιρειών logistics και αποτελεσματικότητα



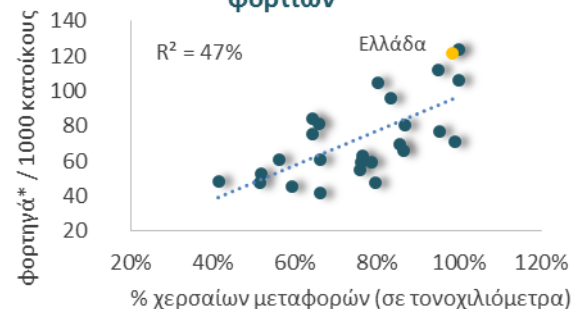
Πηγές: Eurostat, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

Αποτελεσματικότητα χρήσης φορτηγών



Πηγές: Eurostat, European Commission, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

Διείσδυση οδικών μεταφορών φορτίων



*ο αριθμός των φορτηγών είναι προσαρμοσμένος βάσει χωρητικότητας

Πηγές: Eurostat, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

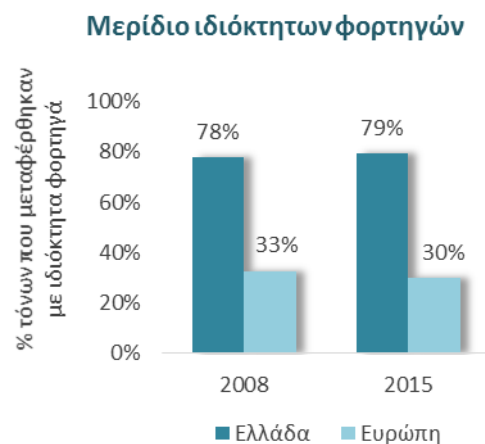
- Ως αποτέλεσμα της χαμηλής διείσδυσης των εξειδικευμένων επιχειρήσεων Logistics στην Ελλάδα, η χρήση των διαθέσιμων φορτηγών είναι αναποτελεσματική. Συγκεκριμένα, το υψηλό ποσοστό διανυόμενων αποστάσεων χωρίς φορτίο για τα ελληνικά φορτηγά αποτυπώνεται σε χαμηλό βαθμό αξιοποίησής τους, με τα τονο-χιλιόμετρα ανά φορτηγό που διανύονται ετησίως στην Ελλάδα να είναι πολύ χαμηλότερα από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (15,000 ανά φορτηγό, έναντι 47,000 στην ΕΕ).
- Πέρα από τις γεωγραφικές ιδιαιτερότητες της Ελλάδας, βασικός λόγος για τη χαμηλή διείσδυση των logistics είναι το θεσμικό πλαίσιο οδικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, από την δεκαετία του '70 και μέχρι το 2010, ο αριθμός των αδειών φορτηγών δημόσιας χρήσης ήταν θεσμικά παγωμένος στις περίπου 30,000, με αποτέλεσμα:
 - ✓ να δημιουργούνται ανοδικές πιέσεις στις τιμές και καθοδικές πιέσεις στην ποιότητα του στόλου
 - ✓ και παράλληλα να έχει αναπτυχθεί μια δευτερογενής αγορά αδειών, με τις τιμές άδειας να είχαν προσεγγίσει τα €300.000.
- Καθώς ο στόλος φορτηγών δημόσιας χρήσης δεν επαρκούσε για να καλύψει τις ανάγκες διακίνησης φορτίων, μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων ωθήθηκε στην αγορά ιδιόκτητων μεταφορικών μέσων. Επιπλέον, καθώς δεν υπήρχε το απαραίτητο θεσμικό πλαίσιο για την ενοικίαση φορτηγών ιδιωτικής χρήσης, η κάθε βιομηχανική/εμπορική επιχείρηση μπορούσε να χρησιμοποιεί το φορτηγό της αποκλειστικά για μεταφορά των δικών της προϊόντων δημιουργώντας έτσι περαιτέρω ανοδικές πιέσεις στον απαιτούμενο στόλο των φορτηγών και οδηγώντας στην Ελλάδα στο εξαιρετικά υψηλό ποσοστό φορτηγών ΙΧ (79% του στόλου έναντι 30% κ.μ.ο. στην ΕΕ).
- Καθώς οι χερσαίες μεταφορές φορτίων στην Ελλάδα γίνονται σχεδόν αποκλειστικά μέσω του οδικού δικτύου (98% των τονο-χιλιομέτρων έναντι 75% στην ΕΕ), εν μέρει λόγω εδαφικών χαρακτηριστικών της χώρας και των ανεπαρκών σιδηροδρομικών υποδομών, είναι εύλογο η Ελλάδα να έχει υψηλό αριθμό φορτηγών ανά κάτοικο. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψιν τα ιδιαίτερα αυτά χαρακτηριστικά, ο τρέχον λόγος φορτηγών ανά 1,000 κατοίκους (120) κρίνεται υψηλός – φανερώνοντας ένα πλεόνασμα της τάξης του 25% του τρέχοντος διαθέσιμου στόλου.

Οι πρόσφατες νομοθετικές πρωτοβουλίες οδηγούν σε μερική απελευθέρωση του κλάδου – με τη σημαντική επίδραση αυτών να μετατίθεται για μετά το 2022

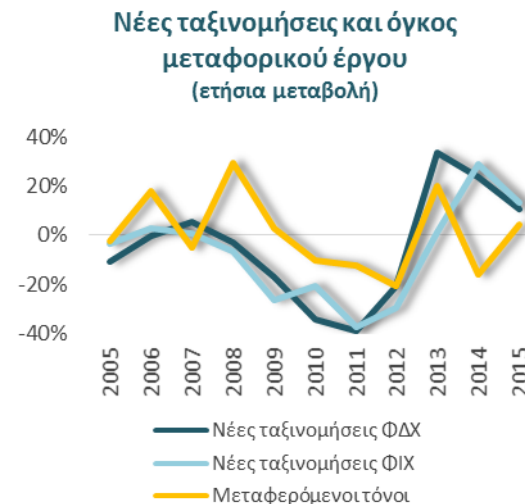
- ❑ Ο νόμος 3887 του 2010 στόχευε στην απελευθέρωση των οδικών μεταφορών. Ωστόσο, αν και προς τη σωστή κατεύθυνση, συνέχισε (ιδίως μέσω συνοδευτικών διατάξεων) να διατηρεί την «ειδική κατηγορία των κατόχων παλιών αδειών» για τους οποίους ισχύουν ευνοϊκότεροι όροι λειτουργίας μέχρι το 2022 (κυρίως σε όρους ηλικίας οχημάτων και εγγυητικών επιστολών), με αποτέλεσμα να περιορίζει έτσι την αποτελεσματικότητά του:
 - ✓ Ο δείκτης παρέμβασης στις οδικές μεταφορές (όπως εκτιμάται από τον ΟΟΣΑ) παραμένει σε υψηλότερα από τα ευρωπαϊκά επίπεδα.
 - ✓ Το μερίδιο των ΙΧ φορτηγών παραμένει σταθερά υψηλό (κοντά στο 80% σε όρους μεταφερόμενων τόνων).
 - ✓ Ο αριθμός των νέων αδειών ΔΧ παραμένει χαμηλός κατά την τελευταία εξαετία (κοντά στις 100-200, σύμφωνα με εκτιμήσεις φορέων της αγοράς), ενώ παράλληλα οι παλιές άδειες συνεχίζουν να διατηρούν μέρος της άυλης αξίας τους (περίπου στις €15.000 σήμερα από €300.000 πριν το 2010).
- ❑ Οι αιτίες της χαμηλής απόδοσης της νομοθετικής αυτής παρέμβασης είναι πολλαπλές:
 - ✓ Η τρέχουσα συγκυρία χαμηλής ζήτησης και η υψηλή αβεβαιότητα (τόσο όσον αφορά το θεσμικό πλαίσιο όσο και τη φορολογική πολιτική) λειτουργεί αποτρεπτικά για νέες επενδύσεις και προσέλκυση νέων μεγάλων παικτών στον κλάδο.
 - ✓ Το πλεονασματικό περιβάλλον προσφοράς (κυρίως λόγω ΙΧ) περιορίζει τις προοπτικές κερδοφορίας, ενώ για την εξισορρόπηση του απαιτείται (i) να ενημερωθούν οι βιομηχανικές/εμπορικές επιχειρήσεις για τις αποδοτικότερες εναλλακτικές και να πουλήσουν τα φορτηγά τους και (ii) κάποια από αυτά να μετατραπούν σε ΔΧ (κάτι που τώρα δε μπορεί να γίνει καθώς το παρόν πλαίσιο αποκλείει τα παλιά φορτηγά που είναι η πλειοψηφία των ΙΧ).



Πηγή: ΟΟΣΑ (Product Market Regulation Index), Εκτιμήσεις ΕΤΕ



Πηγή: Eurostat, Εκτιμήσεις ΕΤΕ



Πηγές: Eurostat, Ελ.Στατ., Εκτιμήσεις ΕΤΕ

- ❑ Συγκυρία Κλάδου logistics

- ❑ Ζήτηση Υπηρεσιών logistics

- ❑ Ελληνικές ΜμΕ logistics

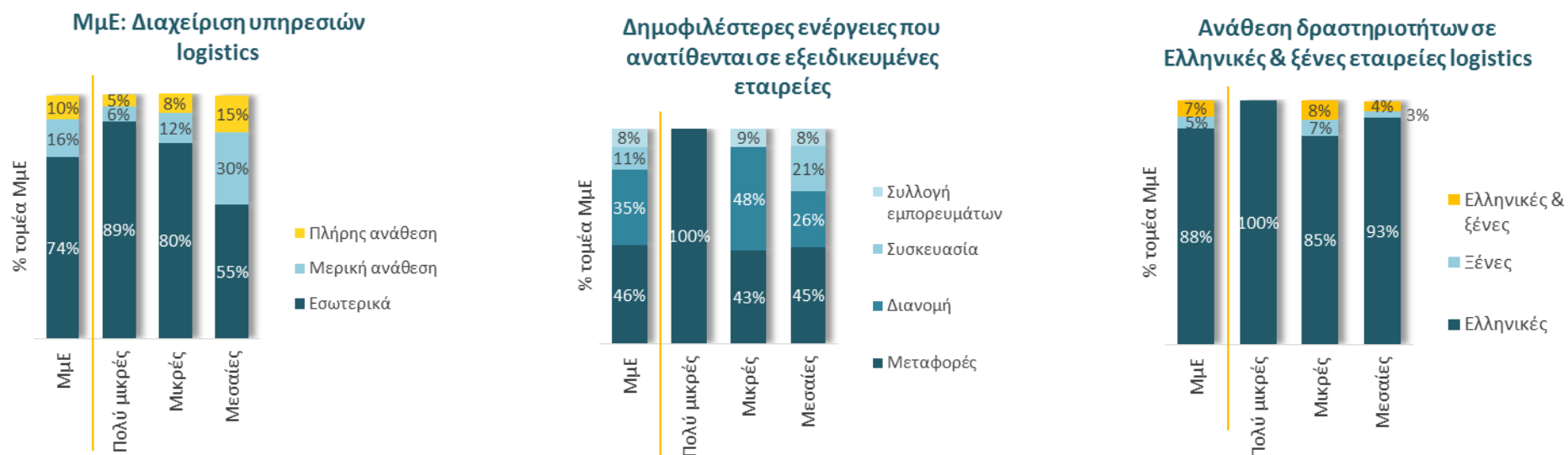
- ❑ Προκλήσεις και Προοπτικές

- ❑ Παράρτημα

- Υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς φορτίων
- Υπηρεσίες χερσαίας διαχείρισης φορτίων
- Θεσμικό πλαίσιο
- Διείσδυση υπηρεσιών logistics σε βιομηχανία και εμπόριο
- Λόγοι για τους οποίους οι ΜμΕ καταφεύγουν ή όχι σε ανάθεση υπηρεσιών logistics
- Ταυτότητα κλάδου
- Τρέχουσα συγκυρία
- Στρατηγικές και αποτελέσματα
- Επιδράσεις εξωτερικού περιβάλλοντος
- Μελλοντικές ευκαιρίες
- Χαρτογράφηση του τομέα των ΜμΕ στην Ελλάδα
- Περιγραφή Δείγματος
- Κατασκευή Δείκτη εμπιστοσύνης
- Ταυτότητα δειγματοληπτικής έρευνας

Το ¼ των ΜμΕ αναθέτει τις δραστηριότητες logistics σε εξειδικευμένη εταιρεία (κυρίως ελληνική)

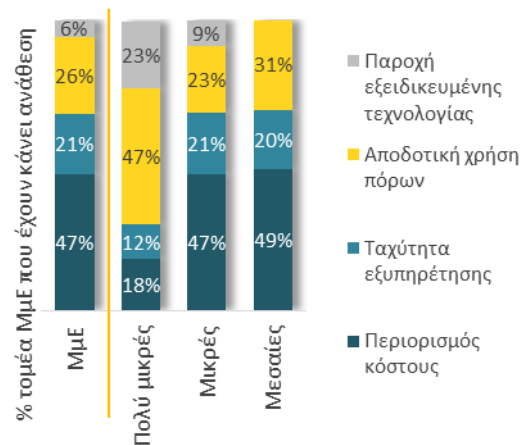
- Η χαμηλή διείσδυση των εξειδικευμένων επιχειρήσεων logistics στην Ελλάδα επιβεβαιώνεται και βάσει ερωτηματολογίου μας σε 540 βιομηχανικές και εμπορικές ΜμΕ, όπου διαφάνηκε ότι η πλειοψηφία συνεχίζει να διενεργεί εσωτερικά τις δραστηριότητες logistics (74%). Ωστόσο, ενθαρρυντικό στοιχείο για τις ελληνικές επιχειρήσεις logistics είναι ότι αποτελούν την επιλογή της πλειοψηφίας των ΜμΕ (σε ποσοστό 95%).
- Σημειώνουμε ότι η συμπεριφορά των επιχειρήσεων ως προς αυτή την παράμετρο διαφέρει σημαντικά μεταξύ των επιμέρους μεγεθών – με τις μεσαίες επιχειρήσεις (επιχειρήσεις με κύκλο εργασιών μεταξύ €5 εκατ. και €10 εκατ) να έχουν προχωρήσει σε ανάθεση δραστηριοτήτων logistics σε ποσοστό 45% έναντι μόλις 11% για τις πολύ μικρές επιχειρήσεις (επιχειρήσεις με κύκλο εργασιών μέχρι €100,000).
- Οι δημοφιλέστερες δραστηριότητες logistics που ανατίθενται είναι κυρίως οι πιο «παραδοσιακές» – με το 46% των ΜμΕ να δηλώνει ως κυρίαρχη προς ανάθεση δραστηριότητα τη μεταφορά και το 35% τη διανομή.
 - ✓ Ωστόσο, εμφανής είναι η τάση ανακάλυψης και των πιο «προηγμένων» υπηρεσιών που παρέχουν οι εξειδικευμένες logistics εταιρείες – κυρίως από το κομμάτι των μεσαίων επιχειρήσεων οι οποίες σε ποσοστό 29% ξεχωρίζουν τη συσκευασία και τη συλλογή εμπορευμάτων ως κυρίαρχη προς ανάθεση δραστηριότητα.



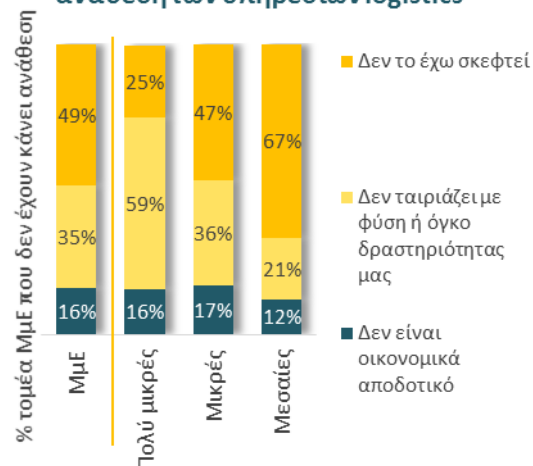
*Ο διαχωρισμός των επιχειρήσεων αφορά τάξεις μεγέθους του κύκλου εργασιών. Ειδικότερα, ορίζουμε (σε εκατ. €): πολύ μικρές = (0-0,1], μικρές = (0,1-5], μεσαίες = (5-10], μεγάλες = (10 και άνω).

Υψηλό κενό ενημέρωσης για τις εξειδικευμένες επιχειρήσεις logistics από τις βιομηχανικές και εμπορικές ΜμΕ

Οφέλη των ΜμΕ από την ανάθεση των υπηρεσιών logistics



Λόγοι που οι ΜμΕ δεν κάνουν ανάθεση των υπηρεσιών logistics



Οι λόγοι για τους οποίους οι ΜμΕ αναθέτουν τις εργασίες logistics τους σε εξειδικευμένες εταιρείες διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των μεγεθών των επιχειρήσεων:

- ✓ Οι πολύ μικρές επιχειρήσεις – αντιμετωπίζοντας εξ ορισμού στενότητα ανθρωπίνων πόρων – επιλέγουν σε μεγάλο ποσοστό (47%) την ανάθεση των δραστηριοτήτων logistics με στόχο την επικέντρωση όλων των πόρων στην κύρια δραστηριότητα τους, στοχεύοντας στην αποδοτικότερη χρήση τους. Παράλληλα, το 23% των πολύ μικρών επιχειρήσεων αναγνωρίζει ως κυρίαρχο λόγο ανάθεσης την πρόσβαση σε εξειδικευμένη τεχνολογία, με σκοπό να περιορίσουν το τεχνολογικό κενό από τις μεγαλύτερες ανταγωνίστριες επιχειρήσεις.
 - ✓ Τα κίνητρα διαφέρουν για τις μεγαλύτερου μεγέθους επιχειρήσεις, με σχεδόν το ½ να δηλώνει ότι επιλέγει την ανάθεση των δραστηριοτήτων logistics με σκοπό να περιορίσει το κόστος λειτουργίας.
- Εστιάζοντας στις ΜμΕ που διενεργούν εσωτερικά τις δραστηριότητες logistics, παρατηρούμε ότι είναι διαχωρισμένες σε τρεις κατηγορίες:
- ✓ Το ½ αυτών δηλώνει ότι συνεχίζει να εκτελεί εσωτερικά τις εν λόγω δραστηριότητες, χωρίς να έχει σταθμίσει το δυνητικό όφελος που θα μπορούσε να αποκομίσει από την ανάθεσή τους σε εξειδικευμένη εταιρεία – φανερώνοντας ένα σημαντικό έλλειμμα ενημέρωσης στην αγορά. Αξιοσημείωτο είναι ότι το ποσοστό αυτό των χρηστών εσωτερικών υπηρεσιών logistics που απλά δεν έχουν σκεφτεί την ύπαρξη εναλλακτικής (που είναι και οι πιθανότεροι δυνητικοί πελάτες για τις εξειδικευμένες εταιρείες logistics) είναι εξαιρετικά υψηλό στις μεσαίες εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις (67% έναντι 25% για τις πολύ μικρές επιχειρήσεις).
 - ✓ Το 35% των ΜμΕ δηλώνει ότι δεν ταιριάζει με τη φύση ή τον όγκο της δραστηριότητας του – ενδεικτικό ενός ακόμα κενού ενημέρωσης όσον αφορά τις δυνατότητες, την ευελιξία και τις επιλογές που παρέχουν οι εξειδικευμένες επιχειρήσεις logistics.
 - ✓ Το 16% των ΜμΕ επιλέγει συνειδητά για λόγους κόστους να εκτελεί εσωτερικά τις δραστηριότητες logistics.

*Ο διαχωρισμός των επιχειρήσεων αφορά τάξεις μεγέθους του κύκλου εργασιών. Ειδικότερα, ορίζουμε (σε εκατ. €): πολύ μικρές = (0-0,1), μικρές = (0,1-5], μεσαίες = (5-10], μεγάλες = (10 και άνω).

- Συγκυρία Κλάδου logistics

- Ζήτηση Υπηρεσιών logistics

- Ελληνικές ΜμΕ logistics

- Προκλήσεις και Προοπτικές

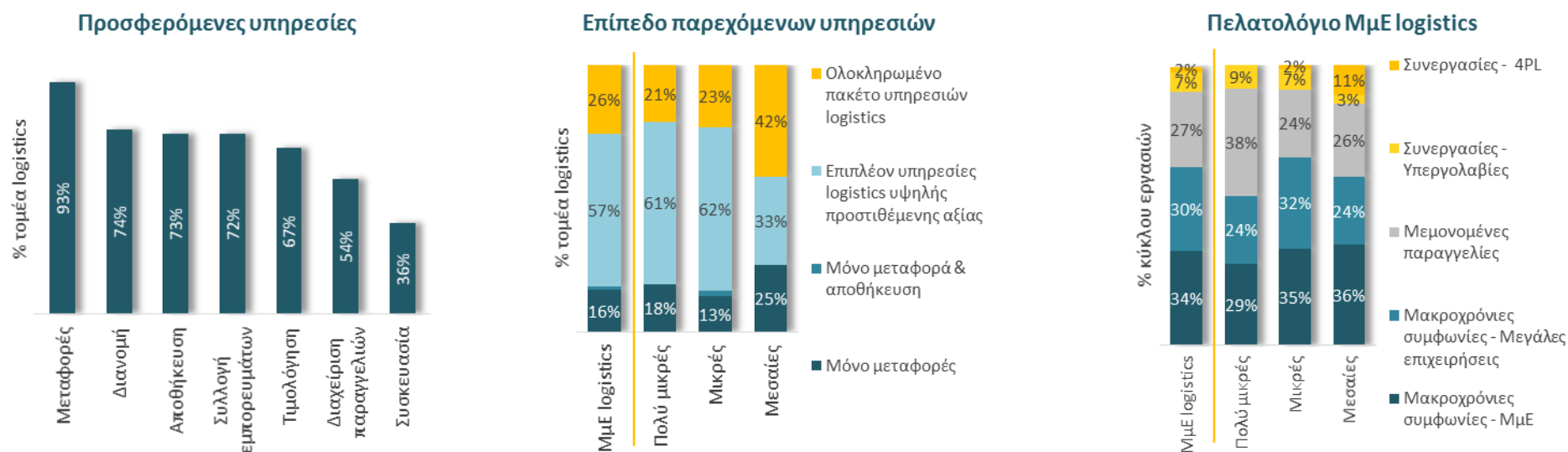
- Παράρτημα

- Υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς φορτίων
- Υπηρεσίες χερσαίας διαχείρισης φορτίων
- Θεσμικό πλαίσιο
- Διείσδυση υπηρεσιών logistics σε βιομηχανία και εμπόριο
- Λόγοι για τους οποίους οι ΜμΕ καταφεύγουν ή όχι σε ανάθεση υπηρεσιών logistics
- Ταυτότητα κλάδου
- Τρέχουσα συγκυρία
- Στρατηγικές και αποτελέσματα
- Επιδράσεις εξωτερικού περιβάλλοντος
- Μελλοντικές ευκαιρίες
- Χαρτογράφηση του τομέα των ΜμΕ στην Ελλάδα
- Περιγραφή Δείγματος
- Κατασκευή Δείκτη εμπιστοσύνης
- Ταυτότητα δειγματοληπτικής έρευνας

Παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών logistics και συμμετοχή σε ευρύτερα δίκτυα 4PL αναμορφώνουν και αναβαθμίζουν τον κλάδο...

16

- Βάσει ερωτηματολογίου μας σε δείγμα 200 ΜμΕ χερσαίων υπηρεσιών logistics, το φάσμα των υπηρεσιών που προσφέρουν αποδεικνύεται ευρύ, καθώς ξεκινά από τις παραδοσιακές υπηρεσίες (όπως μεταφορά, αποθήκευση, διανομή και συλλογή των προϊόντων) και εκτείνεται σε δραστηριότητες υψηλής προστιθέμενης αξίας (όπως τιμολόγηση, διαχείριση παραγγελιών και συσκευασία).
- Αναλυτικότερα, μόλις το 16% του τομέα παρέχει μόνο υπηρεσίες μεταφοράς, ενώ άνω του ½ προσφέρει επιπλέον τουλάχιστον μία υπηρεσία υψηλής προστιθέμενης αξίας και ένα 26% προσφέρει ολοκληρωμένο πακέτο υπηρεσιών καλύπτοντας το σύνολο των αναγκών logistics μιας επιχείρησης. Σημειώνεται ότι το ποσοστό με δυνατότητα προσφοράς ολοκληρωμένου πακέτου υπηρεσιών φθάνει το 42% για τις μεσαίες επιχειρήσεις του κλάδου.
- Όσον αφορά τη διάρθρωση των πωλήσεων του κλάδου, οι μακροχρόνιες συμφωνίες (είτε με μικρές είτε με μεγάλες επιχειρήσεις) φαίνεται να είναι η βασική πηγή εσόδων καθώς καλύπτουν το 64% αυτών – εξασφαλίζοντας έτσι μια σχετική σταθερότητα της πορείας πωλήσεων που δρα ενισχυτικά για τη μεσοπρόθεσμη επενδυτική στρατηγική του κλάδου.
 - ✓ Αξιοσημείωτη είναι η συμμετοχή των μεσαίων επιχειρήσεων του κλάδου σε ευρύτερα δίκτυα logistics (4PL), καλύπτοντας το 11% των συνολικών πωλήσεων, σημείο ενδεικτικό για υψηλή δυνατότητα αξιοποίησης μελλοντικών δομικών μετασχηματισμών και διεθνοποίησης του κλάδου.



*Ο διαχωρισμός των επιχειρήσεων αφορά τάξεις μεγέθους του κύκλου εργασιών. Ειδικότερα, ορίζουμε (σε εκατ. €): πολύ μικρές = (0-0,1), μικρές = (0,1-5], μεσαίες = (5-10], μεγάλες = (10 και άνω).

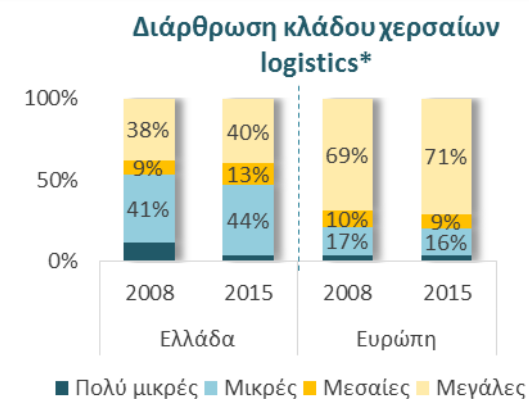
... με τις μεσαίες επιχειρήσεις να ξεχωρίζουν σε όρους ανταγωνιστικότητας και ευελιξίας

- Η μέση ελληνική ΜμΕ χερσαίων υπηρεσιών logistics χρησιμοποιεί 11 φορτηγά (κυρίως ιδιότητα, έναντι επιλογής ενοικίασης ή χρηματοδοτικής μίσθωσης) και μία με δύο αποθήκες (κυρίως ενοικιαζόμενες) – με τις διαφορές ανάλογα το μέγεθος της επιχείρησης να είναι εύλογα σημαντικές.
- Όσον αφορά τα φορτηγά, ο αριθμός τους κυμαίνεται από τα 3 για τις πολύ μικρές επιχειρήσεις μέχρι τα 28 για τις μεσαίες. Με τις μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις να μοιάζουν, η εικόνα αλλάζει σημαντικά στις μεσαίες επιχειρήσεις του κλάδου των οποίων τα φορτηγά έχουν:
 - ✓ μικρότερο μέσο μέγεθος – ενδεικτικό του συνδυασμού μικρότερων και μεγαλύτερων φορτηγών για την παροχή πληρέστερων υπηρεσιών με το αποδοτικότερο κόστος,
 - ✓ μικρότερη ηλικία – με το ποσοστό οχημάτων νέας τεχνολογίας (EURO 5 & 6*) να ξεπερνά το ½, και
 - ✓ χαμηλότερο ποσοστό ιδιοκτησίας – γεγονός που αυξάνει την ευελιξία τους σε αρνητικές διαταραχές.
- Παρότι ο μέσος αριθμός αποθηκών δεν διαφέρει σημαντικά μεταξύ των μεγεθών, η διαφοροποίηση στο εμβαδό τους είναι εμφανής με τις μεσαίες επιχειρήσεις να δηλώνουν εγκαταστάσεις περισσότερο από τρεις φορές μεγαλύτερες από εκείνες των πολύ μικρών επιχειρήσεων, επηρεάζοντας προφανώς το εύρος των υπηρεσιών που δύναται να παρέχουν στους πελάτες τους και το μέγεθος των πελατών που μπορούν να προσελκύσουν.
- Η διαφορά αυτή ευελιξίας οδήγησε κατά την περίοδο της κρίσης σε αναδιάρθρωση του εγχώριου κλάδου, με τις πολύ μικρές επιχειρήσεις να περιορίζουν σημαντικά τη συνεισφορά τους από 12% το 2008 σε 4% το 2015 (προσεγγίζοντας έτσι τον ευρωπαϊκό μέσο όρο).

| | Φορτηγά | | | | |
|----------------------|-----------|--------------------------|-------------|------------|----------------------|
| | Αριθμός | Μέσο μέγεθος (σε τόνους) | Μέση ηλικία | Ιδιότητα | Τεχνολογία EURO 5/6* |
| ΜμΕ Logistics | 11 | 18 | 9 | 60% | 36% |
| Πολύ μικρές | 3 | 19 | 10 | 57% | 29% |
| Μικρές | 10 | 19 | 10 | 64% | 34% |
| Μεσαίες | 28 | 13 | 6 | 45% | 53% |

*Τα οχήματα τεχνολογίας EURO 5/6 έχουν μέγιστη ηλικία περίπου 10 ετών.

| | Αποθήκες | | |
|----------------------|------------|-----------------------|------------|
| | Αριθμός | Μέσο εμβαδό (σε τ.μ.) | Ιδιότητα |
| ΜμΕ Logistics | 1,5 | 3.200 | 35% |
| Πολύ μικρές | 1,3 | 1.458 | 36% |
| Μικρές | 1,5 | 3.141 | 37% |
| Μεσαίες | 2,1 | 5.025 | 23% |

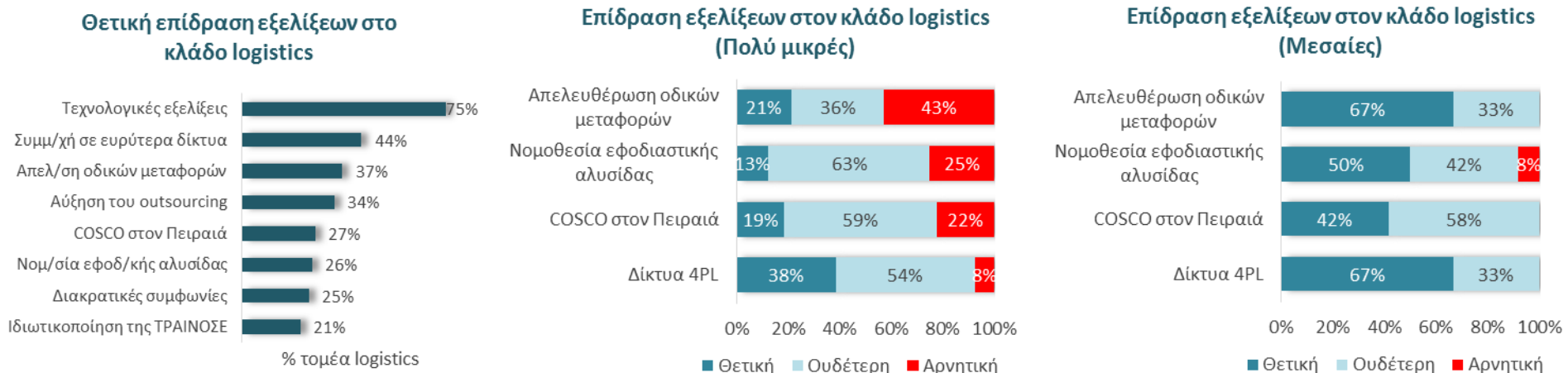


* όπως προσεγγίζεται από τα page 49 (μεταφορά) και page 52 (διαχείριση)
Πηγή: Eurostat, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

*Ο διαχωρισμός των επιχειρήσεων αφορά τάξεις μεγέθους του κύκλου εργασιών. Ειδικότερα, ορίζουμε (σε εκατ. €): πολύ μικρές = (0-0,1), μικρές = (0,1-5], μεσαίες = (5-10), μεγάλες = (10 και άνω).

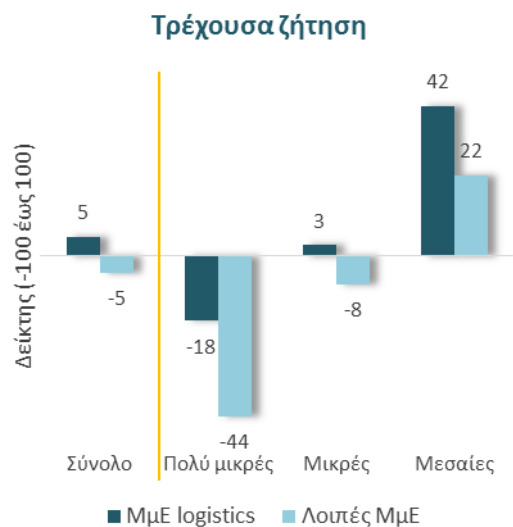
Η τεχνολογία έδωσε ώθηση στον κλάδο, ενώ οι θεσμικές παρεμβάσεις οδήγησαν σε εσωτερική αναδιάρθρωση

- ❑ Τα τελευταία χρόνια, μια σειρά εξωγενών παραγόντων δημιούργησε ένα θετικό πλαίσιο ανάπτυξης για τον κλάδο των χερσαίων logistics. Ως εξέχουσα παράμετρος ξεχωρίζουν οι τεχνολογικές εξελίξεις, οι οποίες επηρέασαν θετικά τη συντριπτική πλειοψηφία του κλάδου (75% του τομέα).
- ❑ Παράλληλα, οι πρόσφατες θεσμικές παρεμβάσεις αποτιμώνται σε μεγάλο βαθμό θετικά από τον κλάδο – με έντονες ωστόσο διαφορές αποτίμησης μεταξύ των μεγεθών. Συγκεκριμένα:
 - ✓ Οι μέχρι τώρα νομοθετικές παρεμβάσεις για την απελευθέρωση των οδικών μεταφορών έχουν επηρεάσει θετικά το 67% των μεσαίων επιχειρήσεων του κλάδου. Αντίθετα, σχεδόν το ½ των πολύ μικρών επιχειρήσεων δηλώνει ότι έχει επηρεαστεί αρνητικά (με ένα πολύ μικρό ποσοστό – 21% – να δηλώνει θετική επίδραση).
 - ✓ Αντίστοιχα, η νομοθεσία για την εφοδιαστική αλυσίδα είχε θετική επίδραση για το ½ των μεσαίων επιχειρήσεων και μόλις για το 13% των πολύ μικρών επιχειρήσεων (όπου επιπλέον το ¼ αυτών δηλώνει αρνητική επίδραση).
- ❑ Επιπλέον, η επίδραση δύο εξωτερικών παραγόντων φαίνεται να ανοίγει ακόμα περισσότερο τη ψαλίδα των μεσαίων από τις πολύ μικρές επιχειρήσεις:
 - ✓ Το 42% των μεσαίων επιχειρήσεων θεωρεί ότι ενισχύθηκε από τις επενδύσεις της COSCO στον Πειραιά, έναντι μόλις 19% για τις πολύ μικρές επιχειρήσεις οι οποίες παράλληλα δηλώνουν σε ποσοστό 22% ότι ζημιώθηκαν από την πραγματοποίηση των εν λόγω επενδύσεων).
 - ✓ Το 67% των μεσαίων επιχειρήσεων έχει ευνοηθεί από τη συμμετοχή του σε δίκτυα 4PL, έναντι μόλις 38% για τις πολύ μικρές επιχειρήσεις (στις οποίες ένα μικρό ποσοστό – 8% - δηλώνει ότι ζημιώθηκε από την ανάπτυξη των 4PL δικτύων).



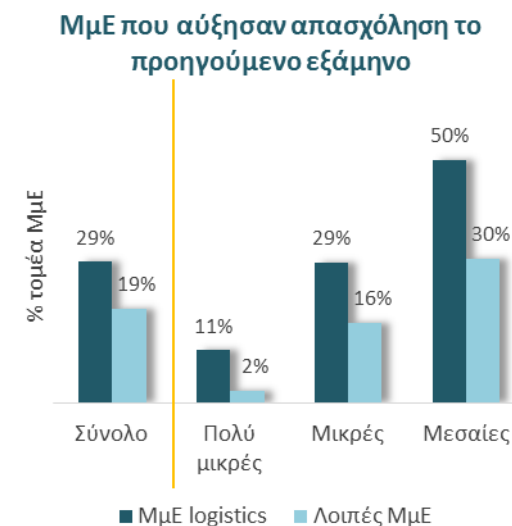
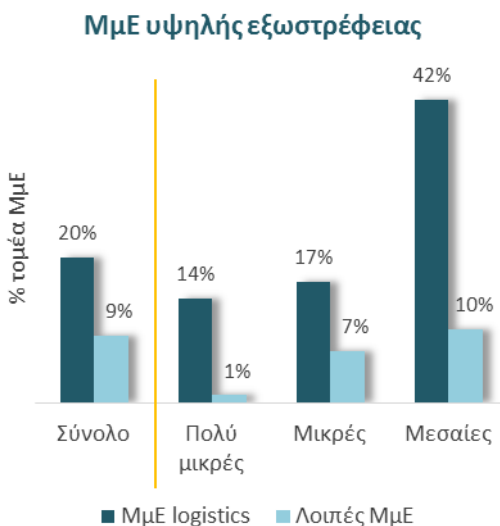
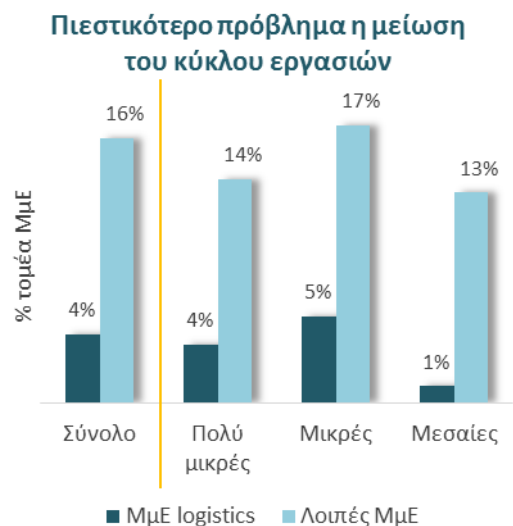
*Ο διαχωρισμός των επιχειρήσεων αφορά τάξεις μεγέθους του κύκλου εργασιών. Ειδικότερα, ορίζουμε (σε εκατ. €): πολύ μικρές = (0-0,1), μικρές = (0,1-5], μεσαίες = (5-10], μεγάλες = (10 και άνω).

Οι αυξημένες δυνάμεις αναμόρφωσης του κλάδου των logistics αποτυπώνονται στην ανθεκτικότερη εικόνα του σε σχέση με τον υπόλοιπο τομέα των ελληνικών ΜμΕ



□ Στο σύνολο σχεδόν των κρίσιμων δεικτών και σε όλο το εύρος των μεγεθών επιχειρήσεων, οι επιχειρήσεις του κλάδου logistics υπερτερούν συγκριτικά με τις υπόλοιπες ΜμΕ. Ενδεικτικά:

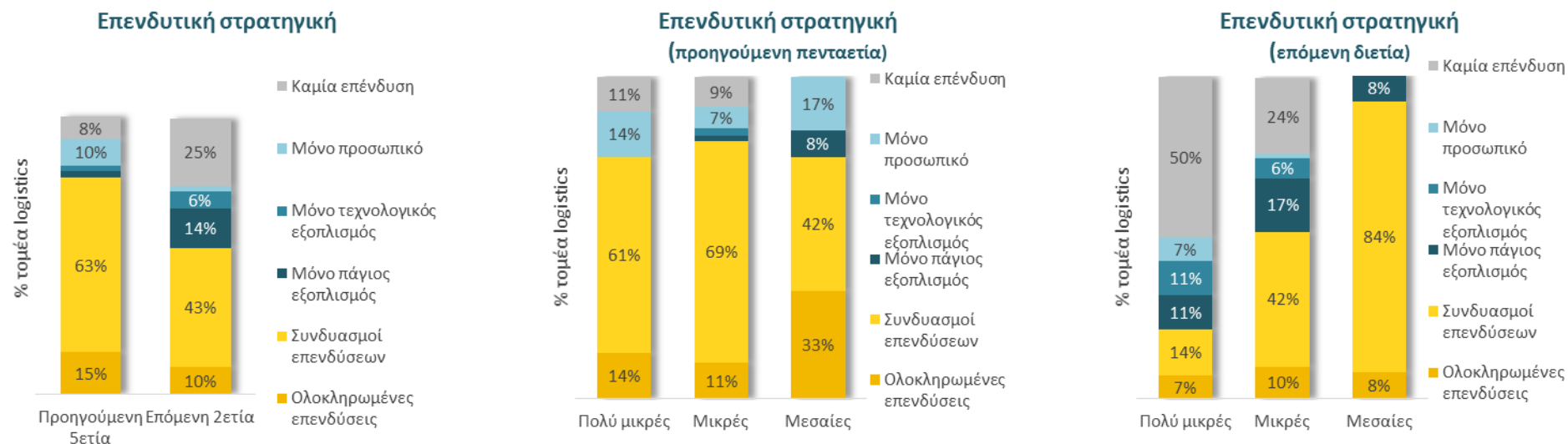
- ✓ Έχουν συνολικά θετικότερη οπτική για την τρέχουσα πορεία της ζήτησης και συνεπώς μικρό ποσοστό αυτών ταλανίζεται από σοβαρό πρόβλημα μείωσης του κύκλου εργασιών (4% του τομέα logistics έναντι 16% των λοιπών ΜμΕ).
- ✓ Μία παράμετρος που φαίνεται να κάνει τη διαφορά είναι η υψηλή σχετικά παρουσία στον κλάδο επιχειρήσεων υψηλής εξωστρέφειας, δηλαδή επιχειρήσεων που εξάγουν άνω του ½ του κύκλου εργασιών τους (20% του τομέα έναντι 9% για τις λοιπές ΜμΕ).
- ✓ Η διαφαινόμενη από τα παραπάνω δυναμική τους αποτυπώνεται και σε λειτουργικούς δείκτες, με κυρίαρχο τις αυξημένες προσλήψεις. Συγκεκριμένα, το 29% του τομέα δήλωσε ότι προχώρησε σε αύξηση της απασχόλησης κατά το προηγούμενο εξάμηνο (έναντι 19% για τις λοιπές ΜμΕ).



*Ο διαχωρισμός των επιχειρήσεων αφορά τάξεις μεγέθους του κύκλου εργασιών. Ειδικότερα, ορίζουμε (σε εκατ. €): πολύ μικρές = (0-0,1), μικρές = (0,1-5], μεσαίες = (5-10], μεγάλες = (10 και άνω).

Συνεχίζουν να επενδύουν οι επιχειρήσεις του κλάδου κατά την τελευταία πενταετία και τα επόμενα χρόνια οι μεσαίες εκτιμάται ότι θα ανοίξουν την ψαλίδα από τις μικρότερες επιχειρήσεις

- Η συντριπτική πλειοψηφία του κλάδου (92%) δηλώνει ότι προχώρησε σε επενδύσεις κατά την προηγούμενη πενταετία, με το 15% να έχει πραγματοποιήσει «ολοκληρωμένες επενδύσεις» (δηλαδή, και στις 3 βασικές παραμέτρους φυσικού και ανθρώπινου κεφαλαίου: πάγιος εξοπλισμός, τεχνολογικός εξοπλισμός, προσωπικό) και το 63% να έχει πραγματοποιήσει «συνδυαστικές επενδύσεις» (δηλαδή, σε δύο από τις προαναφερθείσες κατηγορίες). Όσον αφορά το μέλλον, η επενδυτική τους στρατηγική παραμένει επιθετική, με τα ¾ του τομέα να δηλώνουν ότι προτίθενται να επενδύσουν μέσα στην επόμενη διετία, ποσοστό εξαιρετικά υψηλό.
- Κοιτώντας τα διαφορετικά μεγέθη, σημαντικές είναι οι διαφοροποιήσεις που παρατηρούνται καθώς:
 - ✓ Οι μεσαίες επιχειρήσεις ξεχωρίζουν για τη σταθερά υψηλή επενδυτική τους δραστηριότητα, με το σύνολο αυτών να δηλώνει ότι θα συνεχίσει να επενδύει και κατά την επόμενη διετία, επιλέγοντας κυρίως «συνδυαστικές επενδύσεις» (84%) και «ολοκληρωμένες επενδύσεις» (8%).
 - ✓ Όσον αφορά τις μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις, ενώ κατά την προηγούμενη πενταετία φαίνεται να προσπάθησαν να παραμείνουν ανταγωνιστικές (με το 90% αυτών να προχωρά σε επενδύσεις), η ψαλίδα των μεσαίων από τις μικρότερες επιχειρήσεις – σε όρους τεχνολογίας, υποδομών και ανθρώπινου δυναμικού – αναμένεται να ανοίξει τα επόμενα χρόνια (καθώς το ½ των πολύ μικρών επιχειρήσεων και το ¼ των μικρών επιχειρήσεων δηλώνουν ότι δε θα προβούν σε καμίας μορφής επένδυση κατά την επόμενη διετία).



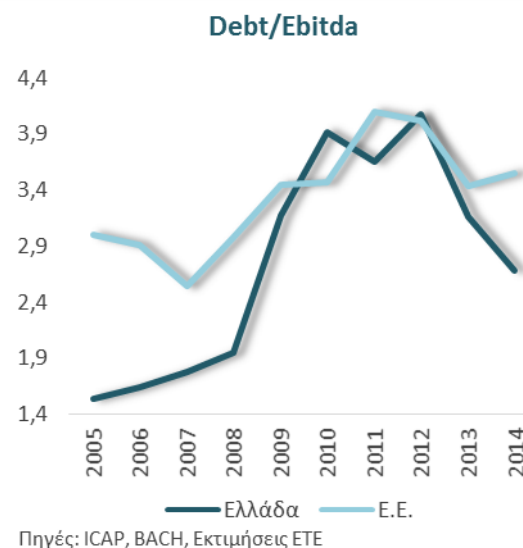
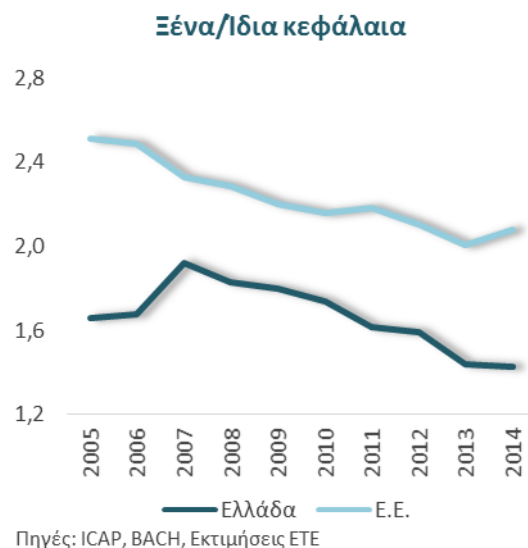
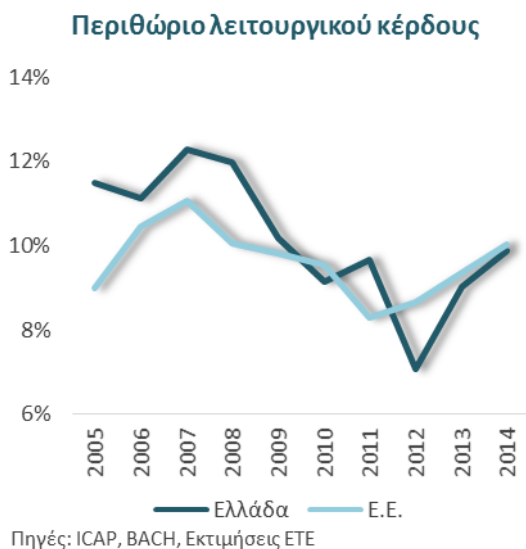
*Ο διαχωρισμός των επιχειρήσεων αφορά τάξεις μεγέθους του κύκλου εργασιών. Ειδικότερα, ορίζουμε (σε εκατ. €): πολύ μικρές = (0-0,1), μικρές = (0,1-5], μεσαίες = (5-10], μεγάλες = (10 και άνω).

Η υγιής στρατηγική του κλάδου αποτυπώνεται στη χρηματοοικονομική του εικόνα, η οποία δεν υπολείπεται σημαντικά του ευρωπαϊκού μέσου όρου



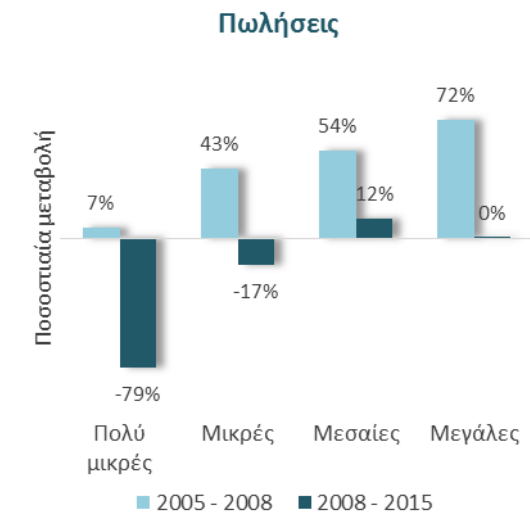
□ Η επιβράδυνση των πωλήσεων των ελληνικών ΜμΕ logistics κατά την τελευταία επταετία (-21%, έναντι σχετικής σταθερότητας στην ΕΕ) εύλογα επηρέασε τους δείκτες αποδοτικότητας του κλάδου. Έτσι, ενώ μέχρι το 2008 η ταχύτητα κυκλοφορίας ενεργητικού του ελληνικού κλάδου ήταν κοντά στα ευρωπαϊκά επίπεδα, η ψαλίδα Ελλάδας – Ευρώπης άνοιξε τα τελευταία χρόνια (δημιουργώντας ένα έλλειμμα αποδοτικότητας της τάξης των 10 ποσοστιαίων μονάδων). Ωστόσο, αξιοσημείωτο είναι ότι οι ελληνικές επιχειρήσεις κατάφεραν κατά την περίοδο της κρίσης να διατηρήσουν το περιθώριο λειτουργικής κερδοφορίας τους κοντά στα ευρωπαϊκά επίπεδα (περίπου στο 10%).

□ Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου κρίσης, οι ελληνικές και ευρωπαϊκές ΜμΕ του κλάδου ακολούθησαν μια στρατηγική απομόχλευσης, στηριζόμενες στην ταχεία αύξηση των ιδίων κεφαλαίων (κατά 29% για την Ελλάδα και 24% για την ΕΕ, στη διάρκεια της τελευταίας επταετίας). Σε αυτό το πλαίσιο, η χαμηλότερη αποδοτικότητα ενεργητικού των ελληνικών επιχειρήσεων αντισταθμίστηκε από τον περιορισμένο δανεισμό (με το δείκτη ξένων προς ίδια κεφάλαια στο 1,4 για την Ελλάδα έναντι 2,1 κ.μ.ο. για την ΕΕ), με αποτέλεσμα ο δείκτης Debt/Ebitda να διαμορφώνεται σε υγιή – και χαμηλότερα από τα ευρωπαϊκά – επίπεδα (2,7 έναντι 3,5).

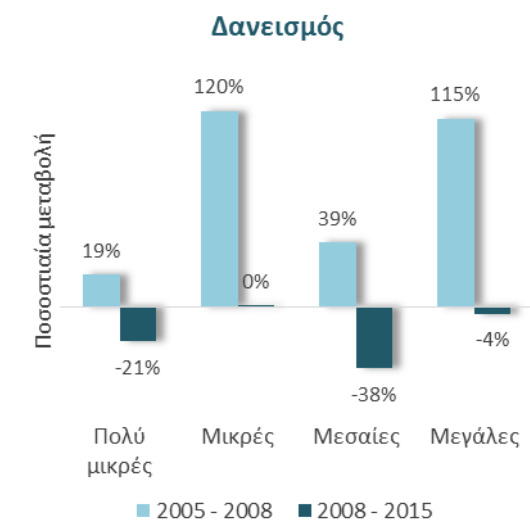


Ωστόσο, η θετική συνολική εικόνα κρύβει έντονες ανομοιογένειες, με τις μεσαίες επιχειρήσεις να ξεχωρίζουν – ακόμα και έναντι των μεγάλων επιχειρήσεων - τόσο σε όρους πορείας βασικών μεγεθών...

22



Πηγή: ICAP, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

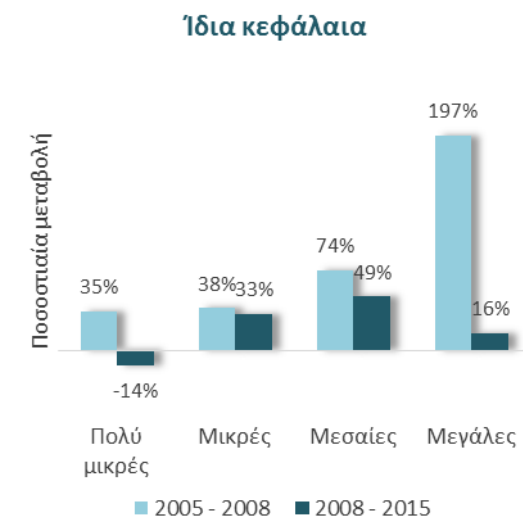


Πηγή: ICAP, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

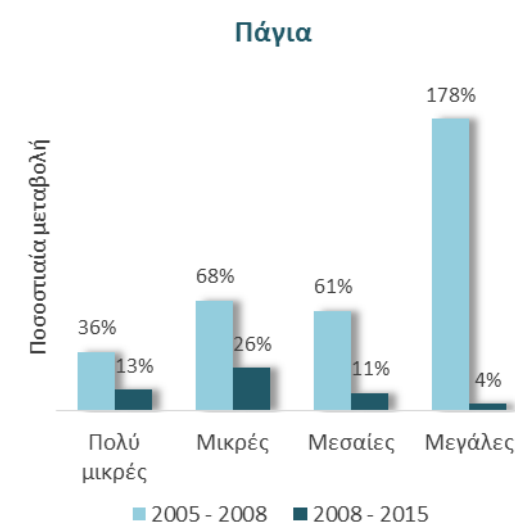
□ Εξετάζοντας τα επιμέρους μεγέθη επιχειρήσεων, οι μεσαίες επιχειρήσεις ξεχωρίζουν συνολικά, καθώς:

- ✓ Καταφέρνουν να αυξήσουν τις πωλήσεις τους κατά τη διάρκεια της κρίσης (+12% έναντι -79% για τις πολύ μικρές, -17% για τις μικρές και στασιμότητας για τις μεγάλες επιχειρήσεις).
- ✓ Προχωρούν σε έντονη απομόχλευση, περιορίζοντας τον δανεισμό τους κατά 38%, αντιστρέφοντας ουσιαστικά την επιβάρυνση της προηγούμενης περιόδου και ταυτόχρονα
- ✓ Ενισχύουν σταθερά την κεφαλαιακή θέση των επιχειρήσεων τους με ίδια κεφάλαια, πολιτική η οποία ακολουθείται αλλά με μικρότερη ένταση κατά την περίοδο της κρίσης από τις λοιπές επιχειρήσεις του κλάδου.

□ Συνολικά ο κλάδος παρουσιάζει αξιοσημείωτη επιμονή στην υλοποίηση των απαραίτητων επενδύσεων σε πάγια κεφάλαια κατά την τελευταία επταετία, σε συνέχεια μάλιστα μιας περιόδου έντονης επενδυτικής δραστηριότητας (2005-2008) και εν μέσω της δύσκολης συγκυρίας.



Πηγή: ICAP, Εκτιμήσεις ΕΤΕ



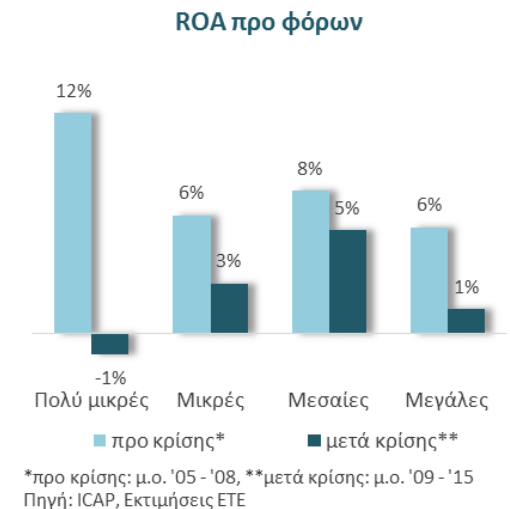
Πηγή: ICAP, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

*Ο διαχωρισμός των επιχειρήσεων αφορά τάξεις μεγέθους του κύκλου εργασιών. Ειδικότερα, ορίζουμε (σε εκατ. €): πολύ μικρές = (0-0,1), μικρές = (0,1-5], μεσαίες = (5-10], μεγάλες = (10 και άνω).

- Θετικά ξεχωρίζουν επίσης οι μεσαίες επιχειρήσεις του κλάδου logistics στους βασικότερους χρηματοοικονομικούς δείκτες. Ενδεικτικά:

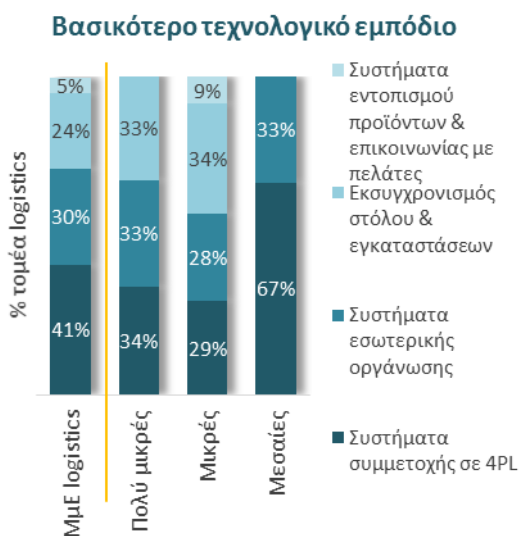


- ✓ Η διατήρηση της θετικής πορείας των πωλήσεων κατά την περίοδο κρίσης συνέβαλε επίσης στην πολύ μικρή πτώση της ταχύτητας κυκλοφορίας του ενεργητικού (1,4 από 1,5) διατηρώντας ταυτόχρονα την καλύτερη επίδοση στον κλάδο.
- ✓ Ως συνέπεια, οι μεσαίες επιχειρήσεις επιτυγχάνουν υψηλότερο ROA συγκριτικά με όλα τα υπόλοιπα μεγέθη του κλάδου κατά την τελευταία επταετία (5% έναντι -1% για τις πολύ μικρές, 3% για τις μικρές και 1% για τις μεγάλες επιχειρήσεις του κλάδου).
- ✓ Παρά το γεγονός ότι διατηρούν τον υψηλότερο βαθμό μόχλευσης – συγκριτικά με τις υπόλοιπες επιχειρήσεις του κλάδου – πέτυχαν κατά την τελευταία επταετία σημαντικό περιορισμό κατά μια σχεδόν μονάδα σε όρους ξένων προς ίδια κεφάλαια (από 2,7 σε 1,8). Η καλύτερη πορεία πωλήσεων και ο περιορισμός του δανεισμού επέδρασε θετικά στον δείκτη Debt/Ebitda επιτυγχάνοντας την οριακή μείωσή του (από 2,5 σε 2,2) και παράλληλα την καλύτερη επίδοση στον κλάδο.



*Ο διαχωρισμός των επιχειρήσεων αφορά τάξεις μεγέθους του κύκλου εργασιών. Ειδικότερα, ορίζουμε (σε εκατ. €): πολύ μικρές = (0-0,1), μικρές = (0,1-5], μεσαίες = (5-10], μεγάλες = (10 και άνω).

Την επέκταση του παρεχόμενου δικτύου γεωγραφικής κάλυψης (και δευτερευόντως την τεχνολογική τους αναβάθμιση) ξεχωρίζουν οι επιχειρήσεις του κλάδου ως στρατηγική προτεραιότητα για το μέλλον



□ Εστιάζοντας στα αδύναμα σημεία της επιχείρησής τους, οι ΜμΕ χερσαίων υπηρεσιών logistics ξεχώρισαν τις παρακάτω παραμέτρους προς βελτίωση, βάσει της δυναμικής δυναμικής που θα μπορούσαν να ξεκλειδώσουν:

- ✓ Το δίκτυο γεωγραφικής κάλυψης των προσφερόμενων υπηρεσιών αποτελεί την παράμετρο που οι περισσότερες επιχειρήσεις (20%) δήλωσαν ότι θα μπορούσε να κάνει τη διαφορά.
- ✓ Η τεχνολογική αναβάθμιση (συστημάτων εσωτερικής οργάνωσης, συμμετοχής σε 4PL, εντοπισμού προϊόντων, επικοινωνίας με πελάτες κτλ.) αποτελεί στρατηγική προτεραιότητα για το 12% του τομέα – 25% των μεσαίων επιχειρήσεων και περίπου 10% των μικρών και των πολύ μικρών επιχειρήσεων.
- ✓ Περίπου 10% του τομέα δήλωσε ως στρατηγική προτεραιότητα τη βελτίωση του ανθρώπινου κεφαλαίου (είτε μέσω εκπαίδευσης είτε μέσω προσλήψεων) και άλλο ένα 10% δήλωσε τη διεύρυνση και εμπλουτισμό των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Αξιοσημείωτο είναι ότι το ½ του τομέα παρουσιάζει μια παθητική στάση, καθώς θεωρεί ότι δεν μπορεί να αλλάξει κάτι στην επιχείρησή του για να ενδυναμώσει τη δυναμική της – με το ποσοστό αυτό να φτάνει το 57% στις πολύ μικρές επιχειρήσεις και μόλις το 33% στις μεσαίες επιχειρήσεις.

□ Ειδικότερα για το τεχνολογικό επίπεδο, το 41% του τομέα (τα 2/3 των μεσαίων και το 1/3 των μικρών και πολύ μικρών επιχειρήσεων) θεωρεί προτεραιότητα την απόκτηση συστημάτων που επιτρέπουν τη συμμετοχή σε ευρύτερα δίκτυα συνεργασίας (4PL). Δευτερευόντως, το 1/3 του τομέα δηλώνει ότι θέλει να εστιάσει τις επενδύσεις του σε συστήματα που θα επιτρέψουν την καλύτερη εσωτερική οργάνωση των δραστηριοτήτων του, δηλαδή συστήματα τύπου ERP (*Enterprise Resource Planning*) και WMS (*Warehouse Management System*).

- Συγκυρία Κλάδου logistics

- Ζήτηση Υπηρεσιών logistics

- Ελληνικές ΜμΕ logistics

- Προκλήσεις και Προοπτικές

- Παράρτημα

- Υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς φορτίων
- Υπηρεσίες χερσαίας διαχείρισης φορτίων
- Θεσμικό πλαίσιο
- Διείσδυση υπηρεσιών logistics σε βιομηχανία και εμπόριο
- Λόγοι για τους οποίους οι ΜμΕ καταφεύγουν ή όχι σε ανάθεση υπηρεσιών logistics
- Ταυτότητα κλάδου
- Τρέχουσα συγκυρία
- Στρατηγικές και αποτελέσματα
- Επιδράσεις εξωτερικού περιβάλλοντος
- Μελλοντικές ευκαιρίες
- Χαρτογράφηση του τομέα των ΜμΕ στην Ελλάδα
- Περιγραφή Δείγματος
- Κατασκευή Δείκτη εμπιστοσύνης
- Ταυτότητα δειγματοληπτικής έρευνας

Σημαντική προοπτική νέων πελατών για εταιρείες logistics αναμένεται κατά την επόμενη πενταετία

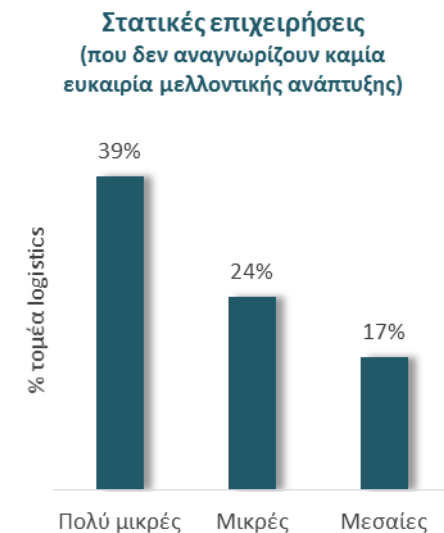
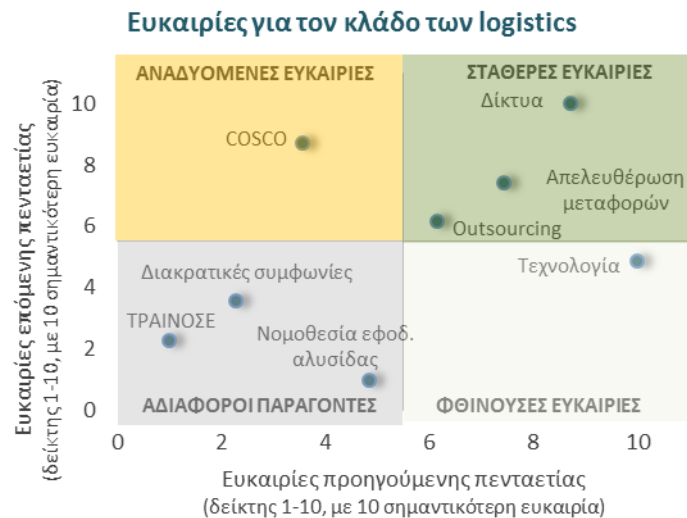
- Πρόθεση ανάθεσης των εργασιών logistics σε εξειδικευμένες εταιρείες κατά την επόμενη πενταετία δηλώνει ποσοστό άνω του 10% των βιομηχανικών και εμπορικών ΜμΕ – με το ποσοστό να φτάνει το 15% για τις μεσαίες επιχειρήσεις – διαμορφώνοντας έτσι θετικές προοπτικές ζήτησης για τον κλάδο. Συγκεκριμένα, ανάλογα με την ένταση της δυναμικής ζήτησης από τις μεγάλες βιομηχανικές/εμπορικές επιχειρήσεις*, η ζήτηση για χερσαίες υπηρεσίες logistics εκτιμάται ότι θα αυξηθεί κατά 30%-40% μέσα στην επόμενη πενταετία.
- Η αυξημένη αυτή ζήτηση μπορεί δυνητικά να προσφέρει κέρδη και στις δύο πλευρές, καθώς αφενός θα αυξήσει τις πωλήσεις του κλάδου logistics, αφετέρου μπορεί να αυξήσει την αποδοτικότητα των επιχειρήσεων – πελατών. Τα στοιχεία από το ερωτηματολόγιό μας στηρίζουν αυτή την προοπτική. Συγκεκριμένα, εστιάζοντας στο μεσαίο μέγεθος επιχειρήσεων (που είναι ισομοιρασμένο μεταξύ επιχειρήσεων που έχουν αναθέσει τις logistics δραστηριότητες και επιχειρήσεων που τις διενεργούν εσωτερικά), προκύπτει το συμπέρασμα ότι η ανάθεση των εργασιών logistics σε εξειδικευμένες εταιρείες συνδέεται με καλύτερες επιδόσεις σε μια σειρά δεικτών ανταγωνιστικότητας:
 - ✓ Υψηλότερος δείκτης εμπιστοσύνης (24 έναντι 9 μονάδων), γεγονός που προκύπτει από την εξίσου καλύτερη εκτίμηση τόσο της τρέχουσας όσο και της μελλοντικής ζήτησης – επηρεάζοντας ταυτόχρονα θετικά την απασχόληση.
 - ✓ Ταχύτερη ανάπτυξη τόσο στην περίοδο άνθισης 2000-2008 όσο και στην περίοδο κρίσης 2008-2015, ενώ παράλληλα παραμένουν πιο αισιόδοξες για το μέλλον με το 71% να δηλώνει στόχο ανάπτυξης, έναντι 56% για τις επιχειρήσεις με εσωτερική λειτουργία των logistics δραστηριοτήτων.



* Η ζήτηση για χερσαίες υπηρεσίες logistics από μεγάλες επιχειρήσεις εκτιμάται ότι θα κυμανθεί μεταξύ του ελάχιστου 10% και αύξησης αντίστοιχης με των μεσαίων επιχειρήσεων (40%).

Μετά την ώθηση του κλάδου από τις τεχνολογικές εξελίξεις των τελευταίων ετών, η συμμετοχή σε ευρύτερα δίκτυα και η αναβαθμισμένη παρουσία της COSCO εκτιμάται ότι θα είναι οι νέοι επιταχυντές για το μέλλον...

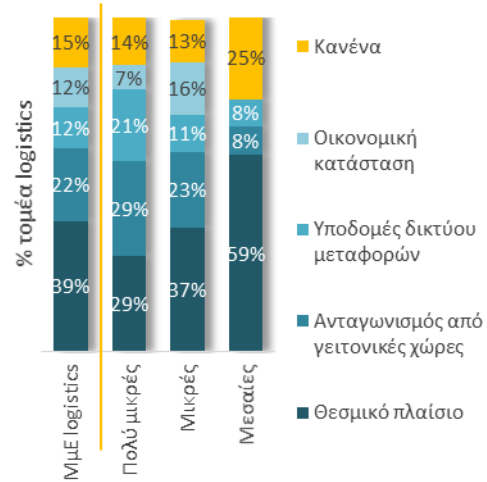
- Όσον αφορά την επόμενη πενταετία, οι παράγοντες που αναμένεται να λειτουργήσουν ως επιταχυντές είναι σε μεγάλο βαθμό διαφορετικοί από αυτούς που έδωσαν ώθηση τα τελευταία χρόνια. Συγκεκριμένα, ενώ οι τεχνολογικές εξελίξεις χάνουν τη δυναμική τους ως κινητήριοι δύναμη αλλαγών, ως αναδυόμενη ευκαιρία εμφανίζεται η ενισχυμένη παρουσία της COSCO στον λιμάνι του Πειραιά καθώς και η επέκταση των logistics δραστηριοτήτων της (κυρίως όσον αφορά το Θριάσιο).
- Παράλληλα, η συμμετοχή σε ευρύτερα δίκτυα εταιρειών logistics (4PL) παραμένει ψηλά στη λίστα των παραγόντων που μπορούν να αξιοποιηθούν για να προσδώσουν δυναμική στις εταιρείες του κλάδου.
- Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι, παρά τη θετική επίδραση που οι ΜμΕ δηλώνουν ότι έχουν δεχτεί από την μέχρι τώρα προσπάθεια απελευθέρωσης των οδικών μεταφορών, μεγάλο ποσοστό αυτών πιστεύει ότι απαιτούνται περαιτέρω νομοθετικές παρεμβάσεις για να επιτευχθεί η πλήρης απελευθέρωση της αγοράς. Συγκεκριμένα, το 15% του τομέα την ξεχωρίζει ως τη σημαντικότερη ευκαιρία για τη μελλοντική ανάπτυξη του κλάδου.
- Τέλος, σημειώνουμε ότι υπάρχει ένα ποσοστό των ΜμΕ – της τάξης του 26% – που δεν αναγνωρίζει καμία μελλοντική δυναμική. Καθώς το ποσοστό των “στατικών” αυτών επιχειρήσεων φτάνει σχεδόν το 40% στις πολύ μικρές επιχειρήσεις και μόλις το 17% στις μεσαίες επιχειρήσεις, η ψαλίδα μεταξύ των μεγεθών επιχειρήσεων αναμένεται κατά τα επόμενα χρόνια να διευρυνθεί.



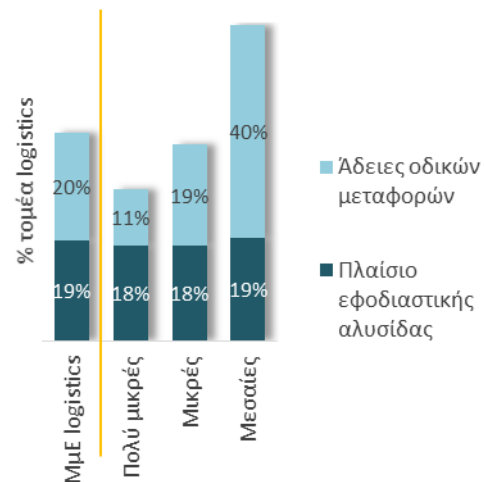
*Ο διαχωρισμός των επιχειρήσεων αφορά τάξεις μεγέθους του κύκλου εργασιών. Ειδικότερα, ορίζουμε (σε εκατ. €): πολύ μικρές = (0-0,1), μικρές = (0,1-5], μεσαίες = (5-10], μεγάλες = (10 και άνω).

... ενώ η περαιτέρω απελευθέρωση των οδικών μεταφορών μπορεί να προσδώσει δυναμική – ειδικά στις μεσαίες επιχειρήσεις του κλάδου

Βασικότερο εμπόδιο ανάπτυξης



Βασικότερο θεσμικό εμπόδιο



- Η σημασία της αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου (η οποία, όπως διαφάνηκε στην προηγούμενη σελίδα, ξεχωρίζει ως σημαντική ευκαιρία από τον κλάδο) επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι το θεσμικό πλαίσιο αναγνωρίζεται ως το σημαντικότερο εμπόδιο ανάπτυξης του κλάδου – ξεπερνώντας κατά πολύ τη σημασία που προσδίδεται στα εμπόδια (i) ανταγωνισμού από γειτονικές χώρες και (ii) υποδομών. Συγκεκριμένα, το 40% του τομέα δηλώνει ότι, παρά τις θετικές νομοθετικές παρεμβάσεις των τελευταίων ετών, το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας του κλάδου συνεχίζει να δρα ανασχετικά – με το ποσοστό αυτό να ανέρχεται στο 59% στις μεσαίες επιχειρήσεις.
- Εστιάζοντας στις παραμέτρους του θεσμικού πλαισίου, παρατηρούμε ότι η νομοθεσία εφοδιαστικής αλυσίδας αναγνωρίζεται ως το σημαντικότερο εμπόδιο για ένα ποσοστό της τάξης του 18%-19% από όλα τα μεγέθη επιχειρήσεων – με έμφαση σε θέματα επιτάχυνση των αδειοδοτικών διαδικασιών, απλοποίησης του πλαισίου για τις χρήσεις γης και υποστήριξης δράσεων για ανάπτυξη συνεργειών και εξωστρέφειας.
- Όσον αφορά το θεσμικό πλαίσιο των οδικών μεταφορών, φαίνεται να εμποδίζει περισσότερο τις μεσαίες επιχειρήσεις οι οποίες το ξεχωρίζουν σε ποσοστό 40% ως το σημαντικότερο εμπόδιο ανάπτυξή τους (έναντι μόλις 11% για τις πολύ μικρές). Το βασικό αίτημα είναι η απλοποίηση και η διασαφήνιση του θεσμικού πλαισίου, το οποίο θα πρέπει να είναι ενιαίο για όλες τις άδειες ΔΧ (παλιές και νέες). Η αποφυγή έκδοσης συμπληρωματικών διατάξεων είναι επίσης καίριας σημασίας για τη δημιουργία επενδυτικού κλίματος σταθερότητας, ενώ η ενίσχυση της εποπτείας είναι προαπαιτούμενο για να διασφαλιστεί ο υγιής ανταγωνισμός. Η έμφαση της παρούσας νομοθεσίας στο οι νέες άδειες ΔΧ να αφορούν καινούργια φορτηγά (αν και θεωρητικά προς τη σωστή κατεύθυνση) πρακτικά στην τρέχουσα περιοριστική συγκυρία δημιουργεί ένα δύσκολο υπερβάσιμο εμπόδιο – δεδομένης και της υπάρχουσας ιδιάζουσας κατάστασης με έναν πλεονασματικό στόλο αποτελούμενο κυρίως από παλιά ΙΧ φορτηγά. Η αναγκαία ανανέωση του στόλου θα μπορούσε να υλοποιηθεί μέσω συμμετοχής σε προγράμματα ευρωπαϊκών κονδυλίων με άξονες (i) την παροχή κινήτρων στους επαγγελματίες του κλάδου για εκσυγχρονισμό του ΔΧ στόλου τους και (ii) την παροχή κινήτρων στις επιχειρήσεις για απόσυρση των ΙΧ φορτηγών τους. Επιπλέον, η διασύνδεση των διοδίων και των τελών με την παλαιότητα των οχημάτων θα μπορούσε να λειτουργήσει προς την κατεύθυνση ενός πιο αποτελεσματικού και λιγότερου ρυπογόνου στόλου.

- Συγκυρία Κλάδου logistics

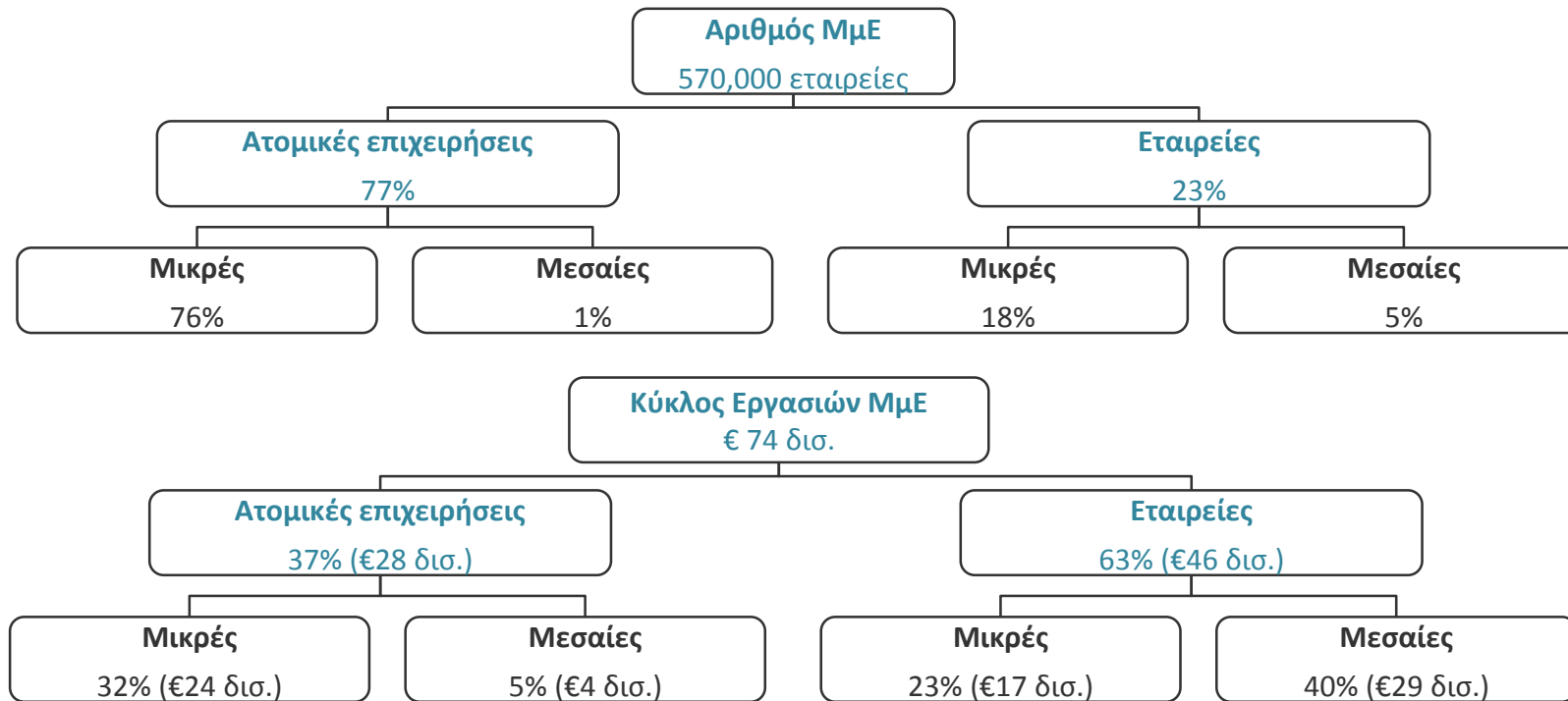
- Ζήτηση Υπηρεσιών logistics

- Ελληνικές ΜμΕ logistics

- Προκλήσεις και Προοπτικές

- Παράρτημα

- Υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς φορτίων
- Υπηρεσίες χερσαίας διαχείρισης φορτίων
- Θεσμικό πλαίσιο
- Διείσδυση υπηρεσιών logistics σε βιομηχανία και εμπόριο
- Λόγοι για τους οποίους οι ΜμΕ καταφεύγουν ή όχι σε ανάθεση υπηρεσιών logistics
- Ταυτότητα κλάδου
- Τρέχουσα συγκυρία
- Στρατηγικές και αποτελέσματα
- Επιδράσεις εξωτερικού περιβάλλοντος
- Μελλοντικές ευκαιρίες
- Χαρτογράφηση του τομέα των ΜμΕ στην Ελλάδα
- Περιγραφή Δείγματος
- Κατασκευή Δείκτη εμπιστοσύνης
- Ταυτότητα δειγματοληπτικής έρευνας



* Για τους σκοπούς της ανάλυσης ορίζονται: **μικρές** οι επιχειρήσεις με κύκλο εργασιών χαμηλότερο του €1 εκατ. και **μεσαίες** οι επιχειρήσεις με κύκλο εργασιών μεταξύ €1 εκατ. και €10 εκατ..

Πηγή: SBA Factsheet 2015, Eurostat, Μητρώο Επιχειρήσεων ΕΛ.ΣΤΑΤ., Εκτιμήσεις ΕΤΕ

- ❑ Οι σχεδόν 570,000 ΜμΕ στην Ελλάδα συνεισφέρουν ετησίως κύκλο εργασιών της τάξης των €74 δισ.
- ❑ Τα 4/5 των ΜμΕ αντιστοιχούν σε ατομικές επιχειρήσεις, οι οποίες καλύπτουν αντίστοιχο μερίδιο στο σύνολο του εγχώριου εταιρικού τομέα (έναντι μόλις ½ του εταιρικού τομέα στην Ευρώπη).
- ❑ Αν και σε αριθμό υπερτερούν οι ατομικές επιχειρήσεις, το μεγαλύτερο μερίδιο του κύκλου εργασιών (άνω του 60%) παράγεται από εταιρείες διάφορων νομικών μορφών (ΑΕ, ΟΕ, ΕΕ, ΕΠΕ κτλ.).

| Κατανομή αριθμού εταιρειών δείγματος* | | | | | | Σύνθεση εταιρικού τομέα ΜμΕ* (βάσει κύκλου εργασιών) | | | | | |
|---------------------------------------|------------|------------|------------|------------|-------------|--|------------|------------|------------|------------|-------------|
| Κύκλος εργασιών (εκατ. €) | Βιομηχανία | Υπηρεσίες | Εμπόριο | Κατασκευές | Σύνολο ΜμΕ | Κύκλος εργασιών (εκατ. €) | Βιομηχανία | Υπηρεσίες | Εμπόριο | Κατασκευές | Σύνολο ΜμΕ |
| 1: (0 - 0,1] | 45 | 73 | 45 | 30 | 193 | 1: (0 - 0,1] | 1% | 5% | 2% | 1% | 9% |
| 2: (0,1 - 0,5] | 45 | 73 | 45 | 30 | 193 | 2: (0,1 - 0,5] | 3% | 6% | 12% | 1% | 22% |
| 3: (0,5 - 1] | 45 | 74 | 45 | 30 | 194 | 3: (0,5 - 1] | 2% | 3% | 9% | 1% | 15% |
| 4: (1 - 2,5] | 45 | 74 | 45 | 30 | 194 | 4: (1 - 2,5] | 3% | 3% | 11% | 1% | 18% |
| 5: (2,5 - 5] | 45 | 73 | 45 | 30 | 193 | 5: (2,5 - 5] | 4% | 4% | 8% | 1% | 17% |
| 6: (5 - 10] | 45 | 73 | 45 | 30 | 193 | 6: (5 - 10] | 4% | 4% | 9% | 2% | 19% |
| Σύνολο ΜμΕ | 270 | 440 | 270 | 180 | 1160 | Σύνολο ΜμΕ | 17% | 25% | 51% | 7% | 100% |

* Ανάλογα με τη διαθεσιμότητα στοιχείων υπάρχει πιθανότητα αποκλίσεων της τάξης του 10%

* Σταθμισμένος μέσος όρος τελευταίας δεκαετίας

Πηγή: Μητρώο επιχειρήσεων ΕΛ.ΣΤΑΤ. (2007), ICAP Data, Eurostat, Εκτιμήσεις ΕΤΕ

- ❑ Η ανάλυση αφορά δείγμα επιχειρήσεων με κύκλο εργασιών έως €10 εκατ., τις οποίες για τους σκοπούς της ανάλυσης ορίζουμε ως μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜμΕ).
- ❑ Η επιλογή των εταιρειών έγινε μέσω διαστρωματικής δειγματοληψίας (stratified sampling method), κατά τα πρότυπα αντίστοιχων ερευνών που πραγματοποιούνται από διεθνείς οργανισμούς. Ειδικότερα, επιλέχθηκαν συνολικά 1,160 εταιρείες, με τρόπο τέτοιο ώστε να κατανέμονται ομοιόμορφα βάσει δύο βασικών παραγόντων: την τάξη του κύκλου εργασιών (6 τάξεις μεγέθους) και τον κλάδο δραστηριοποίησης (Βιομηχανία, Εμπόριο, Υπηρεσίες, Κατασκευές).
- ❑ Προκειμένου να προκύψουν συμπεράσματα αντιπροσωπευτικά του εταιρικού τομέα ΜμΕ, πραγματοποιήθηκε στάθμιση των απαντήσεων ανάλογα με τη συμμετοχή της κάθε υποκατηγορίας στο συνολικό κύκλο εργασιών του τομέα. Με αυτόν τον τρόπο προέκυψαν συμπεράσματα (i) ανά μέγεθος, (ii) ανά κλάδο και (iii) συνολικά για τον εταιρικό τομέα ΜμΕ. Βάσει της μεθοδολογίας, οι διακρίσεις που γίνονται κατά την ανάλυση που ακολουθεί αναφέρονται σε μερίδια βάσει κύκλου εργασιών και όχι βάσει αριθμού εταιρειών.

- ❑ Στοχεύοντας στην κατασκευή ενός δείκτη εμπιστοσύνης για τις ΜμΕ, έχουμε συμπεριλάβει κάποιες βασικές ερωτήσεις που αποτυπώνουν το επίπεδο δραστηριότητας κατά το προηγούμενο και επόμενο εξάμηνο. Το πρότυπο των ερωτήσεων βασίζεται στο εναρμονισμένο ερωτηματολόγιο που προτείνουν ο ΟΟΣΑ και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, βελτιώνοντας έτσι τη συγκρισιμότητα του δείκτη.
- ❑ Οι ερωτήσεις του δείκτη έχουν 3 εναλλακτικές απαντήσεις: αύξηση (+), σταθερότητα (=), μείωση (-) ή υψηλότερο από το κανονικό (+), κανονικό (=), χαμηλότερο από το κανονικό (-). Αρχικά μετατρέπουμε τον αριθμό των απαντήσεων ανά κατηγορία (+,=,-) σε ποσοστά και στη συνέχεια υπολογίζουμε το καθαρό ισοζύγιο αφαιρώντας το ποσοστό των (-) από το ποσοστό των (+). Δεύτερο εξάμηνο, ο δείκτης εμπιστοσύνης για κάθε κλάδο είναι ο μέσος όρος των καθαρών ισοζυγίων για τις παρακάτω ερωτήσεις:
 - ✓ Για τη **βιομηχανία**: Επίπεδο παραγγελιών, επίπεδο αποθεμάτων και μελλοντική τάση παραγωγής.
 - ✓ Για τις **υπηρεσίες**: Κατάσταση επιχείρησης προηγούμενου εξάμηνου, παρελθοντική και μελλοντική τάση ζήτησης.
 - ✓ Για το **εμπόριο**: Επίπεδο αποθεμάτων, παρελθοντική και μελλοντική ζήτηση.
 - ✓ Για τις **κατασκευές**: Επίπεδο ανεκτέλεστου υπολοίπου και μελλοντική τάση απασχόλησης.
- ❑ Για το σύνολο του εταιρικού τομέα των ΜμΕ, ο δείκτης εμπιστοσύνης εκτιμήθηκε ως ένας σταθμισμένος μέσος όρος των επιμέρους κλάδων (με σταθμίσεις τα μερίδια του κύκλου εργασιών των κλάδων στην οικονομία).
- ❑ Η τακτική διενέργεια της έρευνας σε εξαμηνιαία βάση θα μας προσφέρει την εικόνα της διαχρονικής πορείας των ΜμΕ, όπως θα αποτυπώνεται στο δείκτη. Για την εξαγωγή αξιόπιστων συμπερασμάτων, η σύγκριση θα διενεργείται μεταξύ του τρέχοντος επιπέδου του δείκτη και του μακροχρόνιου μέσου όρου του (με σκοπό τη διόρθωση ενδεχόμενης υπέρμετρης αισιοδοξίας ή απαισιοδοξίας (over-optimism or over-pessimism bias)).
- ❑ Στην πορεία του δείκτη εμπιστοσύνης (όπως και σε τυχόν άλλες διαχρονικές αναλύσεις) δεν λαμβάνεται υπόψη το κλείσιμο εταιρειών παρά μόνο η εξελίξεις που αφορούν τις επιχειρήσεις που βρίσκονται σε λειτουργία κατά την περίοδο διενέργειας της έρευνας.

- ❑ Εταιρία: TNS
- ❑ Μεθοδολογία: Ποσοτική έρευνα, με τη μορφή τηλεφωνικών συνεντεύξεων (Computer Aided Telephone Interviewing- C.A.T.I.), με χρήση δομημένου ερωτηματολογίου 20 λεπτών.
- ❑ Δείγμα: Συνολικά διεξήχθησαν 1160 συνεντεύξεις (960 στην τρέχουσα μέτρηση και επιπλέον booster 200 συνεντεύξεων σε ΜμΕ εταιρείες logistics):
 - ✓ 480 επιχειρήσεις με τζίρο μέχρι 1εκ. ευρώ (ελεύθεροι επαγγελματίες, ατομικές επιχειρήσεις, ΟΕ, ΕΕ, ΕΠΕ, ΑΕ) – οι 100 αφορούν εταιρείες μεταφορών/ logistics
 - ✓ 480 επιχειρήσεις με τζίρο από 1-10εκ. ευρώ (ΟΕ, ΕΕ, ΑΕ, ΕΠΕ) – οι 100 αφορούν εταιρείες μεταφορών/ logistics
- ❑ Γεωγραφική κάλυψη:
 - ✓ Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Ιωάννινα, Καβάλα, Λάρισα, Πάτρα
- ❑ Δειγματοληψία: Πολυσταδιακή, στρωματοποιημένη, μη αναλογική δειγματοληψία ως προς κλάδο, τάξη μεγέθους τζίρου & περιοχή σε κάθε ένα από τα δύο υπο-δείγματα. Quotas ως προς το μέγεθος του τζίρου για το booster δείγμα.
- ❑ Στατιστικό σφάλμα: στο σύνολο κάθε υπό-δείγματος των 480 επιχειρήσεων το μέγιστο στατιστικό σφάλμα είναι +/- 4,15% σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%.
- ❑ Περίοδος διεξαγωγής: 03/10/16 - 03/11/16
- ❑ Διεξαγωγή: Η έρευνα διεξήχθη σύμφωνα με τους κώδικες δεοντολογίας της ESOMAR και του ΣΕΔΕΑ και τις προδιαγραφές ποιοτικού ελέγχου που ορίζονται από τον ΠΕΣΣ (Ποιοτικός Έλεγχος Συλλογής Στοιχείων). Για την διεξαγωγή της έρευνας πεδίου εργάστηκαν 39 ερευνητές και 2 επιθεωρητές, με εμπειρία και εξειδίκευση σε έρευνες επιχειρήσεων.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
Διεύθυνση Οικονομικής Ανάλυσης

Συντονιστής:

Τζέση Βουμβάκη

Senior Economist, Επικεφαλής Ανάλυσης Επιχειρηματικότητας

(+30210) 334 1549

e-mail: fvoumv@nbg.gr

Αναλυτές:

Αθανασία Κουτούζου

Economist, Ανάλυση Επιχειρηματικότητας

(+30210) 334 1528

e-mail: koutouzou.ath@nbg.gr

Γεώργιος Σακκάς

Economist, Ανάλυση Επιχειρηματικότητας

(+30210) 334 1547

e-mail: sakkas.georgios@nbg.gr

Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις: Έρευνα Συγκυρίας

Ειδικό Θέμα:
Logistics – Χερσαίες υπηρεσίες

Το παρόν δελτίο προορίζεται αποκλειστικά για την ενημέρωση επαγγελματιών επενδυτών οι οποίοι καλούνται να προβούν στην υλοποίηση των επενδυτικών τους αποφάσεων χωρίς να στηρίζονται στα περιεχόμενά του. Σε καμία περίπτωση το παρόν δελτίο δεν θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί ή να θεωρηθεί ως πρόταση για πώληση είτε ως παρότρυνση για οποιαδήποτε πρόταση αγοράς. Τα στοιχεία που αναφέρονται στο παρόν δελτίο προέρχονται από πηγές που θεωρούνται αξιόπιστες. Μη όντας σε θέση να αποκλείσει το ευδεχόμενο λάθους από μέρους των εν λόγω πηγών η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος δεν εγγυάται για ακρίβεια, την επικαιρότητα ή τη χρησιμότητα οποιασδήποτε πληροφορίας. Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος και οι θυγατρικές της εταιρίες δε φέρουν καμία ευθύνη για οποιαδήποτε άμεση ή παρεπόμενη ζημία απορρέει από οποιαδήποτε χρήση της παρούσας αναφοράς.

Φεβρουάριος 2017