

**Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Λογιστική και
Χρηματοοικονομική**



Μεταπτυχιακή Διατριβή

**Προοπτικές για την ανάπτυξη των υπηρεσιών ταχυμεταφορών
στη μετά-πανδημική εποχή. Η περίπτωση της ελληνικής αγοράς
ταχυμεταφορών και ταχυδρομείων.**

Αλεξάνδρα Τσίνα

Επιβλέπων Καθηγητής: Βασίλειος Γιαννόπουλος

Διατριβή υποβληθείσα στο Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής του Πανεπιστημίου
Πελοποννήσου. Η παρούσα διατριβή αποτελεί μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση
του Μεταπτυχιακού Διπλώματος στη Λογιστική και Χρηματοοικονομική

Καλαμάτα, Μάρτιος 2024

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ & ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

**Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Λογιστική και
Χρηματοοικονομική**



ΠΜΣ στη Λογιστική και Χρηματοοικονομική
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ • ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Γιαννόπουλος Βασίλειος

**Επίκουρος Καθηγητής, Τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής,
Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου**

Μπαμπαλός Βασίλειος

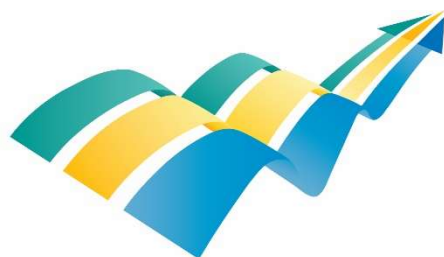
**Αναπληρωτής Καθηγητής, Τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής,
Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου**

Μακρής Ηλίας

**Καθηγητής, Τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής,
Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου**

UNIVERSITY OF PELOPONNESE
DEPARTMENT OF ACCOUNTING & FINANCE

Master Program in Accounting and Finance



**Master of Science (M.Sc)
in Accounting and Finance**

Postgraduate Thesis

Prospects for the development of courier services in the post-pandemic era. The case of the Greek courier and post market.

Alexandra Tsina

Thesis advisor: Vasilios Giannopoulos

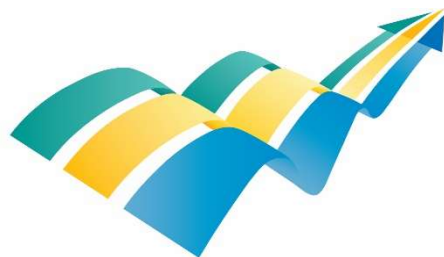
Assistant Professor, Department of Accounting and Finance, University of Peloponnese

Thesis submitted to the Department of Accounting & Finance of the University of Peloponnese. This dissertation is part of the requirements for obtaining the Master's Degree in Accounting and Finance

Kalamata, March 2024

UNIVERSITY OF PELOPONNESE
DEPARTMENT OF ACCOUNTING & FINANCE

Master Program in Accounting and Finance



**Master of Science (M.Sc)
in Accounting and Finance**

Thesis Committee

Giannopoulos Vasilios

**Assistant Professor, Department of Accounting and Finance, University of
Peloponnese**

Babalos Vasilios

**Associate Professor, Department of Accounting and Finance,
University of Peloponnese**

Makris Elias

**Professor, Department of Accounting and Finance,
University of Peloponnese**

Η Αλεξάνδρα Τσίνα

δηλώνω υπεύθυνα ότι:

- 1) Είμαι ο κάτοχος των πνευματικών δικαιωμάτων της πρωτότυπης αυτής εργασίας και από όσο γνωρίζω η εργασία μου δε συκοφαντεί πρόσωπα, ούτε προσβάλλει τα πνευματικά δικαιώματα τρίτων.

- 2) Αποδέχομαι ότι το Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής μπορεί, χωρίς να αλλάξει το περιεχόμενο της εργασίας μου, να τη διαθέσει σε ηλεκτρονική μορφή μέσα από τη ψηφιακή Βιβλιοθήκη του Ιδρύματος, να την αντιγράψει σε οποιοδήποτε μέσο ή/και σε οποιοδήποτε μορφότυπο καθώς και να κρατά περισσότερα από ένα αντίγραφα για λόγους συντήρησης και ασφάλειας.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κο Γιαννόπουλο Βασίλειο για την καθοδήγησή του και τις χρήσιμες συμβουλές που μου πρόσφερε ώστε να ολοκληρωθεί αυτή η εργασία. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τα μέλη της εξεταστικής επιτροπής για τον πολύτιμο χρόνο τους και την προσοχή τους στην αξιολόγηση της εργασίας μου.

Τέλος να ευχαριστήσω την οικογένειά μου, τους φίλους μου, και ιδιαίτερα τον φίλο μου Πάνο για την ανεκτίμητη βοήθειά και την συναισθηματική του στήριξη καθ' όλη την διάρκεια της εργασίας.

Εκτιμώ ειλικρινά την υποστήριξη και τη βοήθειά σας, καθώς ήταν ζωτικής σημασίας για την ολοκλήρωση της διπλωματικής μου.

Περιεχόμενα

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ.....	IX
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	X
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	XI
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	XII
ABSTRACT.....	XIII
Εισαγωγή.....	1
1.1 Η θέση του Κλάδου Ταχυμεταφορών στην Οικονομία.....	4
1.2 Η συμβολή του κλάδου στην οικονομία.....	8
1.3 Υπηρεσίες Ταχυμεταφοράς.....	10
1.4 Υπηρεσίες ταχυδρομείου.....	12
1.5 Δομή και Διάρθρωση του κλάδου.....	13
Κεφάλαιο 2. Η ελληνική ταχυδρομική αγορά.....	15
2.1 Γενικά.....	15
2.1.1 Απελευθέρωση αγοράς.....	18
2.1.2 Ο ρόλος της ΕΕΤΤ.....	19
2.1.3 Γενικές -Ειδικές άδειες.....	20
2.1.4 Καθολική υπηρεσία.....	22
2.2 ΕΛΤΑ – Φορέας καθολικής Υπηρεσίας.....	23
2.2.1 Ιδιαιτερότητες ελληνικής ταχυδρομικής αγοράς.....	23
2.2.2 ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ (ΕΛΤΑ).....	24
2.3 Εταιρείες Ταχυμεταφορών.....	26
2.3.1 ACS.....	27
2.3.2. SPEEDEX.....	28
2.3.3 ELTA COURIER.....	30
2.3.4 ΓΕΝΙΚΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ.....	31
Κεφάλαιο 3. Η ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου.....	33
Κεφάλαιο 4. Ανάλυση Χρηματοοικονομικών καταστάσεων.....	37
4.1 Αριθμοδείκτες.....	39
4.2 Υπολογισμός Αριθμοδεικτών κλάδου ταχυμεταφορών.....	40
4.2.1 Κύκλος Εργασιών.....	40
4.2.2 Ρευστότητα.....	41
4.2.3 Αποδοτικότητα.....	43
4.2.4 Κερδοφορία.....	45
4.2.5 Δραστηριότητα.....	46

4.2.6 Χρέους ή μόχλευσης	49
Κεφάλαιο 5. Προοπτικές μελλοντικής ανάκαμψης	52
5.1 Η Πανδημία Covid-19	52
5.2 Πως επηρέασε η Πανδημία τις επιχειρήσεις στην Οικονομία	54
5.3 Οι επιπτώσεις και ο Αντίκτυπος του κλάδου Ταχυμεταφορών	58
Κεφάλαιο 6. Προοπτικές του κλάδου	61
6.1 Προοπτικές για το μέλλον	61
6.2 Οι ευκαιρίες στις Ταχυμεταφορές	63
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	66
Βιβλιογραφία	69

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1 Παγκόσμιος όγκος διακινήσεις δεμάτων 2013 – 2027 (δισ. Αντικείμενα).....	4
Γράφημα 2 Έσοδα και μεταβολή εσόδων κλάδου 2011-2022	6
Γράφημα 3 Απασχόληση στην ελληνική ταχυδρομική αγορά.....	7
Γράφημα 4 Εξέλιξη κύκλου εργασιών των ταχυδρομικών επιχειρήσεων.....	8
Γράφημα 5 Στοιχεία ταχυδρομικών Υπηρεσιών Έτους 2021.....	14
Γράφημα 6 Η Ελληνική Ταχυδρομική Αγορά στην Ελλάδα	16
Γράφημα 7 Ελληνική ταχυδρομική αγορά.....	17
Γράφημα 8 Ελληνική ταχυδρομική αγορά 2012 -2021.....	17
Γράφημα 9 Απελευθέρωση Ευρωπαϊκής Ταχυδρομικής αγοράς.....	18
Γράφημα 10 Παγκόσμια αγορά e-commerce (τρεις \$).....	33
Γράφημα 11 Ηλεκτρονικές πωλήσεις καταναμημένες ανά διαδικτυακές πωλήσεις και πωλήσεις τύπου EDI, 2021 (% επιχειρήσεις).....	34
Γράφημα 12 Μοντέλο Παραγωγής (2022).....	35
Γράφημα 13 Ηλεκτρονικές πωλήσεις και κύκλος εργασιών από ηλεκτρονικές πωλήσεις, ανά κατηγορία μεγέθους, (% επιχειρήσεις, % συνολικός κύκλος εργασιών)	36
Γράφημα 14 Η εξέλιξη της πανδημίας Covid-19, κρούσματα ανά εκατομμύριο	52
Γράφημα 15 Ετήσια μεταβολή παγκόσμιο ΑΕΠ.....	56
Γράφημα 16 Δημοσιονομικό αποτέλεσμα της γενικής κυβέρνησης και κατεύθυνση της δημοσιονομικής πολιτικής	58
Γράφημα 17 Μεταβολή όγκου επιστολών και δεμάτων από τους φορείς παροχής καθολικής υπηρεσία στην ΕΕ	59

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 Κύκλος Εργασιών	40
Πίνακας 2 Καθαρά Κέρδη.....	41
Πίνακας 3 Υπολογισμός Δείκτη Γενικής Ρευστότητας	43
Πίνακας 4 Υπολογισμός Δείκτη Περιθωρίου Μικτού Κέρδους.....	44
Πίνακας 5 Υπολογισμός Δείκτη Κερδοφορίας	46
Πίνακας 6 Υπολογισμός Δείκτη Κυκλοφοριακής Ταχ. Ενεργητικού	47
Πίνακας 7 Υπολογισμός Δείκτη Είσπραξης	49
Πίνακας 8 Υπολογισμός Δείκτη Ξένων προς Ίδια Κεφάλαια.....	50
Πίνακας 9 Κύκλος Εργασιών (σε χιλ. ευρώ),.....	55

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Α.Ε.Π	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
Γ.Ε	Γενική Άδεια
Ε.Α	Ειδική Άδεια
Ε.Ε	Ευρωπαϊκή Ένωση
Ε.Ε.ΣΥ.Π	Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας
Ε.Ε.Τ.Τ	Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων
ΕΛ.ΤΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ
ΕΛ.ΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Αρχή
Κ.Υ	Καθολική Υπηρεσία
Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ	Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου
Φ.Π.ΚΥ	Φορέα Παροχής Καθολικής Υπηρεσίας

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο τομέας των ταχυδρομικών υπηρεσιών είναι ένας δυναμικός, ταχέως αναπτυσσόμενος κλάδος απαραίτητος για μια λειτουργική, παγκόσμια ενιαία αγορά. Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας θα εξετάσουμε αναλυτικά τις προοπτικές και τις προκλήσεις του κλάδου αυτού, ειδικά για την ελληνική οικονομία αλλά και διεθνώς. Θα εξετάσουμε την δυναμική του κλάδου τα τελευταία χρόνια, τα οποία παρουσιάζουν εξαιρετικό ενδιαφέρον κυρίως λόγω της πρόσφατης υγειονομικής κρίσης Covid-19 η οποία προκάλεσε σημαντικές επιπλοκές στην παγκόσμια οικονομία. Θα δούμε ότι ο κλάδος των ταχυμεταφορών, σε σχέση με άλλες οικονομικές δραστηριότητες ευνοήθηκε από την ιστορική αυτή συγκυρία, αν και είχε αρχίσει να εκδηλώνει μια σημαντική δυναμική και πριν την κρίση αυτή, τόσο διεθνώς όσο και στην Ελλάδα.

Η ελληνική αγορά παρουσιάζει μια γεωγραφική ιδιαιτερότητα που καθιστά αναγκαία την παρουσία στον κλάδο ενός καθολικού παρόχου ΕΛΤΑ τα οποία όπως θα διαπιστώσουμε λειτουργούν στα όρια της ελεύθερης αγοράς. Η ελληνική αγορά ταχυμεταφορών ρυθμίζεται από μια ανεξάρτητη αρχή, την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, τον ρόλο της οποίας θα εξετάσουμε αναλυτικά. Η ΕΕΤΤ δημοσιεύει σε τακτά χρονικά διαστήματα χρήσιμα στοιχεία για την πορεία του κλάδου.

Διεθνώς παρατηρείται τα τελευταία χρόνια μια σημαντική αύξηση στον όγκο των αντικειμένων που διακινούνται από εταιρείες ταχυμεταφορών, αλλά και στην Ελλάδα η εικόνα είναι ανάλογη. Ειδικά για την ελληνική αγορά μελετήσαμε τα οικονομικά στοιχεία των πέντε βασικότερων εταιρειών του κλάδου για μια 5ετία (2018 – 2021) από τα δημοσιευμένα στοιχεία των οικονομικών του καταστάσεων, όπως αυτά έχουν καταγραφεί στις βάσεις δεδομένων της ICAP και υπολογίσαμε κάποιους από τους βασικούς χρηματοοικονομικούς δείκτες για να αξιολογήσουμε την πορεία των εταιρειών αυτών.

Λέξεις Κλειδιά: Ταχυμεταφορές, πανδημία, ηλεκτρονικό εμπόριο, ρυθμιστικές αρχές, χρηματοοικονομικοί δείκτες.

ABSTRACT

The postal sector is a dynamic, fast-growing sector essential for a functioning, global single market. In the context of this paper, we will examine in detail the prospects and challenges of this sector, especially for the Greek economy but also internationally. We will examine the dynamics of the sector in recent years, which are of great interest mainly due to the recent Covid-19 health crisis which caused significant complications in the global economy. We will see that the courier sector, compared to other economic activities, benefited from this historical conjuncture, although it had begun to manifest a significant dynamic even before this crisis, both internationally and in Greece.

The Greek market presents a geographical specificity that necessitates the presence in the sector of a universal provider (ELTA) which, as we will see, operate within the limits of the free market. The Greek courier market is regulated by an independent authority, the National Telecommunications and Post Commission, whose role we will examine in detail. EETT regularly publishes useful data on the progress of the industry.

Internationally there has been a significant increase in the volume of items handled by courier companies in recent years, but in Greece the picture is similar. Especially for the Greek market, we studied the financial data of the five main companies in the sector for a 5-year period (2018 – 2021) from the published data of its financial statements, as recorded in ICAP's databases and calculated some of the key financial indicators to evaluate the course of these companies.

Keywords: Courier, pandemic, e-commerce, regulators, financial indicators.

Εισαγωγή

Παρά τις αντίξοες οικονομικές συνθήκες και την παρατεταμένη ύφεση, ο κλάδος των ταχυμεταφορών στην Ελλάδα επέδειξε σταθερούς ρυθμούς ανάπτυξης. Για όλους, οι ταχυδρομικές υπηρεσίες είναι απαραίτητες. Με τις γρήγορες αλλαγές στις ανάγκες και τις προτιμήσεις των καταναλωτών, οι ταχυδρομικές υπηρεσίες έπρεπε να προσαρμοστούν στην νέα πραγματικότητα ειδικά στη μετα-πανδημική εποχή, οι ευκαιρίες για την ανάπτυξη των υπηρεσιών ταχυμεταφορών παγκοσμίως είναι πολυάριθμες και ποικίλες.

Οι διαδικτυακές αγορές γίνονται όλο και πιο δημοφιλείς και η πανδημία covid-19 το 2020 της έδωσε ακόμη μεγαλύτερη ώθηση να αναπτυχθεί. Το ηλεκτρονικό εμπόριο είναι ένας τομέας που συνεχώς επεκτείνεται και διεισδύει σε πολλές τοπικές κοινωνίες και αγορές. Η ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι ένα κρίσιμο στοιχείο αυτού του είδους καθώς χρησιμοποιείται για την παράδοση αγαθών που παραγγέλλονται στο διαδίκτυο.

Η εκσυγχρονισμένη υποδομή και η χρήση τεχνολογικών καινοτομιών, όπως αισθητήρες και τεχνητή νοημοσύνη, μπορούν να συμβάλουν στη βελτίωση της αποδοτικότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών για τους καταναλωτές. Καθώς η τεχνολογία συνεχίζει να προοδεύει, ένας αυξανόμενος αριθμός ατόμων επιλέγει την άνεση και την ασφάλεια που παρέχουν τα ηλεκτρονικά καταστήματα (e-Shops) όταν αγοράζουν αγαθά και υπηρεσίες. Οι προβλέψεις για την ανάπτυξη αυτού του κλάδου δείχνουν ένα πολλά υποσχόμενο μέλλον.

Δομή της Εργασίας

Στο πρώτο κεφάλαιο θα παρουσιάσουμε τον κλάδο των υπηρεσιών ταχυμεταφοράς και την θέση του στην οικονομία. Με τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία θα εξετάσουμε την συμβολή του στην οικονομία και θα διαπιστώσουμε την δυναμική που έχει αναπτύξει τα τελευταία χρόνια. Για την διευκόλυνση της ανάλυσης μας θα διαχωρίσουμε τις υπηρεσίες ταχυδρομείου και ταχυμεταφορών. Η διάκριση αυτή έχει τόσο ιστορική σημασία με την απελευθέρωση της ταχυδρομικής αγοράς όσο και πρακτική, καθώς το κομμάτι των παραδοσιακών ταχυδρομικών υπηρεσιών που μονοπωλείται τα τελευταία χρόνια από τα ΕΛΤΑ, παρουσιάζει μια κάμψη, που οφείλεται στην ηλεκτρονική υποκατάσταση όπως θα δούμε στην συνέχεια.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα παρουσιάσουμε την ελληνική ταχυδρομική αγορά. Η απελευθέρωση της ταχυδρομικής αγοράς συνέβαλε στην εμφάνιση νέων εταιρειών και έδωσε ώθηση στον ανταγωνισμό μεταξύ των εταιρειών του κλάδου. Ο ρόλος της ΕΕΤΤ είναι καθοριστικής σημασίας για την ρύθμιση της αγοράς. Στα πλαίσια της παρούσας ανάλυσης θα επικεντρωθούμε στις εξής εταιρείες:

- ΕΛΤΑ – Φορέας καθολικής Υπηρεσίας
- ACS
- SPEEDEX
- ELTA COURIER
- ΓΕΝΙΚΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ

Στο τρίτο κεφάλαιο θα αναλύσουμε την εξέλιξη του ηλεκτρονικού εμπορίου. Το ηλεκτρονικό εμπόριο τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει μια σημαντική αύξηση. Η τεχνολογία δίνει στις επιχειρήσεις πολλές δυνατότητες να προωθήσουν τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους. Την περίοδο της πανδημίας το ηλεκτρονικό εμπόριο ήταν σε πολλές περιπτώσεις η μοναδική διέξοδος για πολλές επιχειρήσεις να συνεχίσουν την οικονομική τους δραστηριότητα.

Το κυρίως κομμάτι της ανάλυσης μας, η Ανάλυση Χρηματοοικονομικών καταστάσεων θα είναι το αντικείμενο του τέταρτου κεφαλαίου με την παρουσίαση των σημαντικότερων αριθμοδεικτών, δηλαδή :

- Κύκλος Εργασιών
- Ρευστότητα
- Αποδοτικότητα
- Κερδοφορία
- Δραστηριότητα
- Χρέους ή μόχλευσης

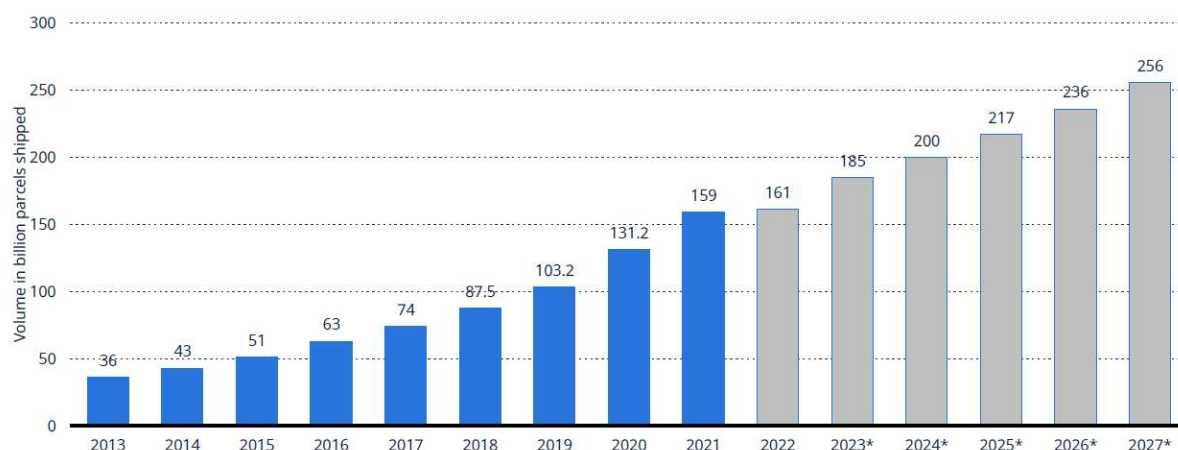
Τέλος θα εξετάσουμε στο πέμπτο κεφάλαιο την επίδραση της πανδημίας Covid-19 τόσο στην οικονομική δραστηριότητα γενικά όσο και στον κλάδο των ταχυμεταφορών ειδικότερα. Η σημαντική ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου την περίοδο της κρίσης είχε σημαντική επίδραση στις επιδόσεις του κλάδου όπως δείχνουν τα σχετικά στοιχεία.

Κεφάλαιο 1. Ο κλάδος υπηρεσιών ταχυμεταφοράς

Σε μια σύγχρονη οικονομία κάθε κλάδος καλείται να διαδραματίσει το ρόλο που του αναλογεί στην παραγωγική διαδικασία. Η συμβολή κάθε κλάδου στην διαδικασία αυτή, είναι αυτή που τελικά προσδιορίζει την σπουδαιότητα του κλάδου αυτού στην οικονομία.

Ο σύγχρονος κόσμος ψηφιοποιείται, αλλάζει και μετατρέπεται σε ένα εικονικό περιβάλλον. Οι αγορές με την παραδοσιακή τους μορφή αρχίζουν να χάνουν σε σπουδαιότητα έναντι των νέων ψηφιακών αγορών που πολλαπλασιάζονται με ραγδαίο τρόπο. Στο νέο αυτό περιβάλλον οι σχέσεις των συντελεστών παραγωγής μεταβάλλονται, κάποιες δραστηριότητες εξελίσσονται, κάποιες περιορίζονται και νέες δημιουργούνται. Ο πελάτης βρίσκεται σε απόσταση από το σημείο πώλησης όταν η πώληση πραγματοποιηθεί, και κάπως θα πρέπει το προϊόν να φτάσει στον προορισμό του προκειμένου να ολοκληρωθεί το κύκλωμα της πώλησης. Την ανάγκη αυτή καλύπτουν κατά τρόπο οργανωμένο και συστηματικό οι εταιρείες Κούριερ, στο σύνολο της εθνικής επικράτειας. Κάποιες εμπορικές επιχειρήσεις προσφέρουν ακόμα και σήμερα την εναλλακτική παράδοσης προϊόντων σε σημείο που θα τους υποδείξει ο πελάτης με δικά τους μέσα. Συνήθως πρόκειται για αντικείμενα μεγάλου όγκου και αξίας όπως ηλεκτρονικές συσκευές και έπιπλα. Η μεγάλη επανάσταση που οδήγησε στην ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου είναι η διακίνηση «μικροδεμάτων», οι εταιρείες Κούριερ μέσω των εκτεταμένων δικτύων τους κατάφεραν να καταστήσουν συμφέρουσα για τον εμπορικό κόσμο τις συναλλαγές αυτές.

Γράφημα 1 Παγκόσμιος όγκος διακινήσεις δεμάτων 2013 – 2027 (δισ. Αντικείμενα)



Description: In 2022, global parcel shipping volume amounted to over 161 billion parcels. In less than six years, this volume is expected to reach 256 billion parcels shipped in 2027, at a compound annual growth rate of 59 percent. [Read more](#)
Notes: Worldwide; 2013 to 2022
Sources: Pitney Bowes; Statista

statista

Όπως βλέπουμε ο όγκος αυξάνεται διαρκώς και αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται ακολουθώντας την αντίστοιχη ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου που είδαμε σε προηγούμενο διάγραμμα. Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά της Statista την περίοδο 2013 – 2021 η αύξηση ήταν στο εντυπωσιακό 358% από 36 δισ αντικείμενα σε 159 δισ. Το 2019, πριν το lockdown ο όγκος ήταν 103δισ αντικείμενα και στην λήξη των περιοριστικών μέτρων σκαρφάλωσε στα 159δισ, αύξηση που αντιστοιχεί σε ποσοστό άνω του 50%. Η δυναμική που έχει αναπτύξει ο κλάδος σε παγκόσμιο επίπεδο είναι παραπάνω από εμφανείς σύμφωνα με την εικόνα αυτή, καθώς υπάρχει πρόβλεψη για ακόμα μεγαλύτερη άνοδο στα επόμενα χρόνια.

Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι τα δεδομένα περιλαμβάνουν δέματα που αποστέλλονται από επιχείρηση σε επιχείρηση, επιχείρηση σε καταναλωτή, από καταναλωτή σε επιχείρηση και αποστολές καταναλωτών με βάρος έως 31,5 κιλά.¹

1.1 Η θέση του Κλάδου Ταχυμεταφορών στην Οικονομία

Από τα παραπάνω γίνεται σαφές ότι ο κλάδος των ταχυμεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της παγκόσμιας οικονομίας, καθώς οι ταχυμεταφορές μετατρέπονται σε σημαντικό πυλώνα για τη διακίνηση αγαθών και υπηρεσιών, τόσο σε εγχώριο όσο και σε

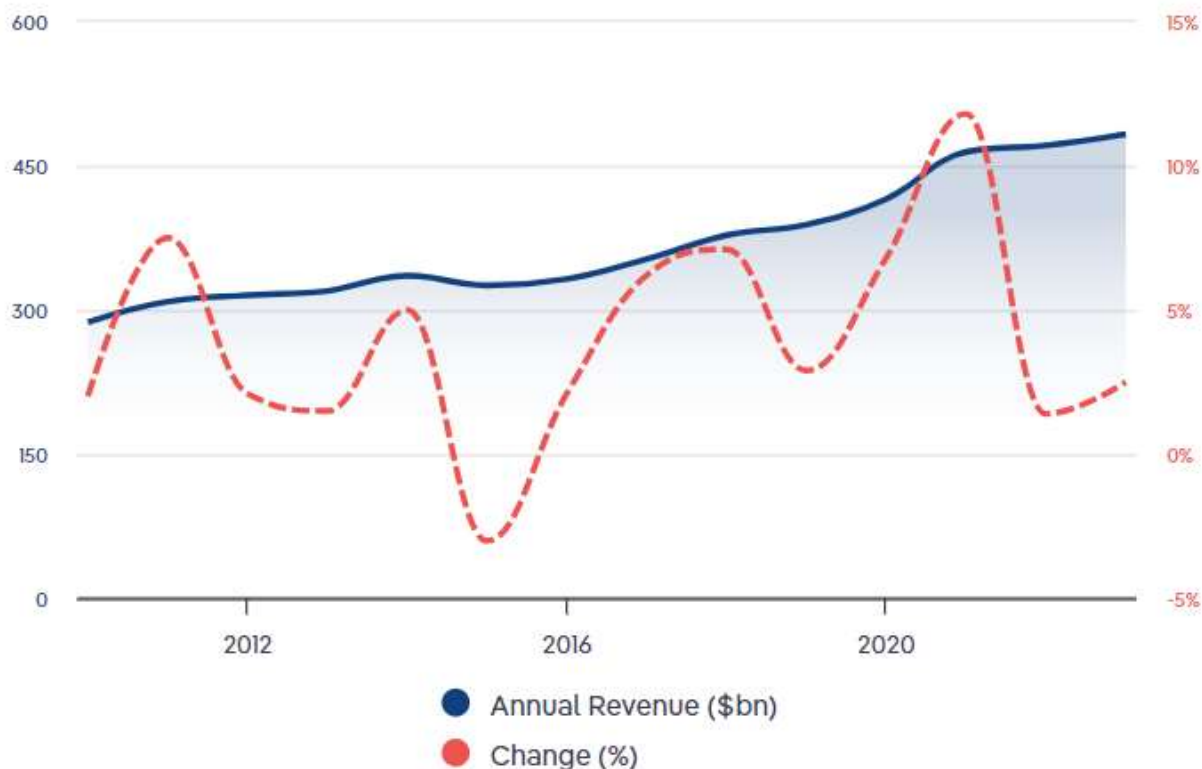
¹ <https://www.statista.com/statistics/1139910/parcel-shipping-volume-worldwide/>

διεθνές επίπεδο. Η σπουδαιότητα του κλάδου αντανακλάται στα στοιχεία πολλών κλαδικών μελετών όπως της IBISWorld που παρουσιάζουμε στην συνέχεια.²

Σε παγκόσμιο επίπεδο, η αγορά των ταχυμεταφορών εκτιμάται ότι θα ανέλθει σε 482,9 δισ. δολάρια το 2023, με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 5%. Είναι προφανές ότι ο κλάδος εμφανίζει διεθνώς μια δυναμική ανάπτυξης, η οποία αποτυπώνεται και στον αριθμό των εργαζομένων στον κλάδο ο οποίος ανέρχεται σε 4εκ. εργαζομένους με ετήσια αύξηση περίπου 5,7%. Τα στοιχεία αυτά της IBISWorld ανταποκρίνονται στην αύξηση του όγκου των αντικειμένων που παρατηρήσαμε στο προηγούμενο διάγραμμα. Διαγραμματικά η πορεία των εσόδων του κλάδου και η αντίστοιχη ετήσια μεταβολή αποτυπώνεται στο παρακάτω διάγραμμα της κλαδικής μελέτης της IBISWorld. Παρατηρώντας το διάγραμμα για την περίοδο που αφορά την πανδημία, διαπιστώνουμε μια σημαντική μεταβολή το 2021 της τάξης του 11,8%, που αποτελεί το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης της περιόδου. Την επόμενη χρονιά η αύξηση περιορίστηκε στο 1,8%. Η μέση αύξηση την διετία της πανδημίας είναι μεγαλύτερη από την μέση αύξηση της περιόδου 2011-2022.

² <https://www.ibisworld.com/global/market-research-reports/global-courier-delivery-services-industry/>

Γράφημα 2 Έσοδα και μεταβολή εσόδων κλάδου 2011-2022



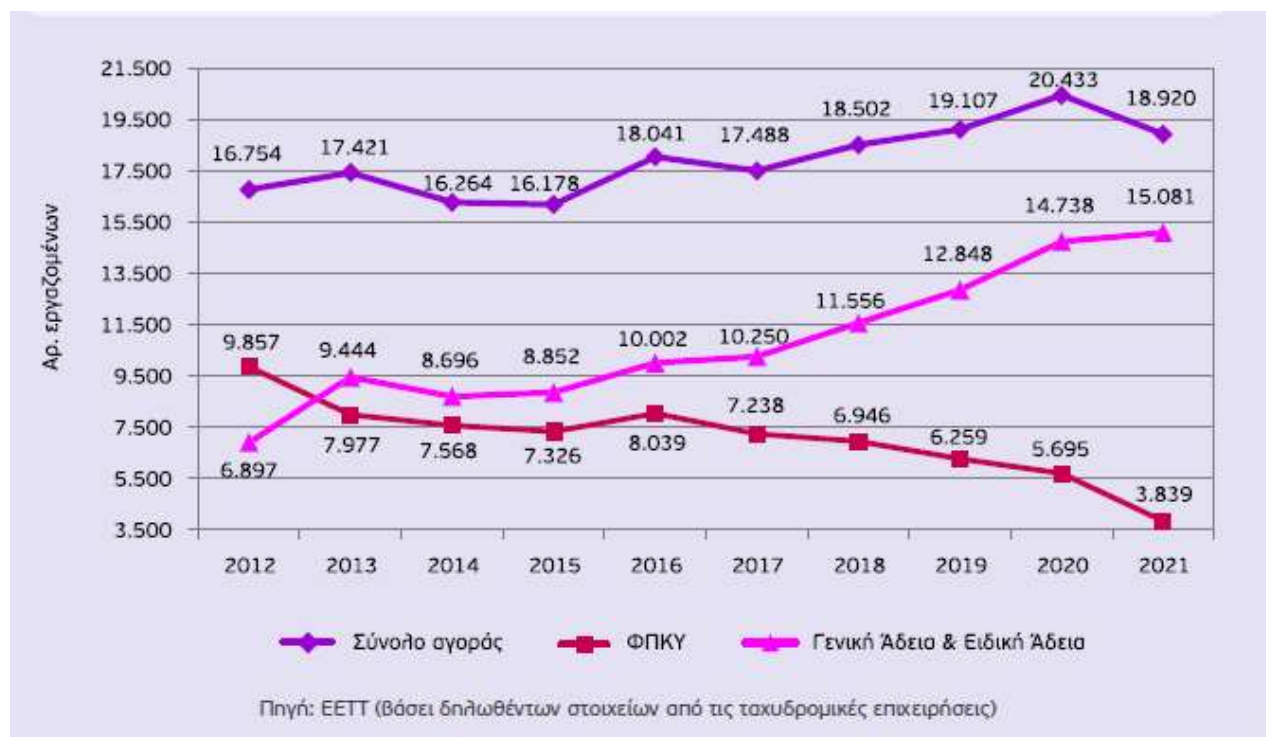
Source: IBISWorld

Αντίστοιχη είναι και η πορεία του κλάδου για την ελληνική οικονομία. Ο αριθμός των απασχολούμενων στην ελληνική ταχυδρομική αγορά το 2021 ανήλθε στα 18.920 άτομα, σημειώνοντας πτώση 7,4%³ σε σχέση με το 2020 (20.433 άτομα). Ειδικότερα, το 20% των απασχολούμενων εργάστηκε στον ΦΠΚΥ, ενώ το υπόλοιπο 80% εργάστηκε στους λοιπούς παρόχους με Γενική Άδεια και Ειδική Άδεια (Διάγραμμα 3). Σε ό,τι αφορά τις υποδομές των ταχυδρομικών επιχειρήσεων, το 2021, ο ΦΠΚΥ διέθετε 1.155 καταστήματα και 2.350 οχήματα, ενώ οι λοιποί πάροχοι με Γενική Άδεια και Ειδική Άδεια, διέθεταν αντίστοιχα 1.139 καταστήματα (ιδιόκτητα και δικτύου) και 8.417 οχήματα. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα τελευταία χρόνια, οι εταιρίες ταχυμεταφορών, στην προσπάθειά τους να προσφέρουν πρόσθετη ευελιξία στους καταναλωτές, έχουν ξεκινήσει να προωθούν μια νέα εναλλακτική μέθοδο παράδοσης

³ Η μεταβολή αυτή οφείλεται στον εταιρικό μετασχηματισμό του ΦΠΚΥ, που έλαβε χώρα μέσα στο 2021 και οδήγησε σε αποχώρηση σημαντικού αριθμού εργαζομένων με εθελούσια έξοδο.

ταχυδρομικών αποστολών, τις αυτοματοποιημένες ταχυδρομικές θυρίδες (parcel lockers). Πρόκειται για ειδικά μηχανήματα, τοποθετημένα σε εξωτερικούς ή εσωτερικούς χώρους, με θυρίδες διαφόρων μεγεθών, οι οποίες κλειδώνουν και ξεκλειδώνουν με τη χρήση λογισμικού. Συνήθως, φέρουν οθόνη αφής ή πληκτρολόγιο και barcode - scanner. Επιπρόσθετα, παρέχουν τη δυνατότητα και για πληρωμή μέσω εγκατεστημένου POS, καθώς και για την έκδοση της αντίστοιχης απόδειξης μέσω του εγκατεστημένου εκτυπωτή. Στην Ελλάδα, το 2021, μόλις τέσσερις ταχυδρομικές επιχειρήσεις παρείχαν την υπηρεσία των αυτοματοποιημένων θυρίδων, έχοντας τοποθετήσει σχετικές εγκαταστάσεις σε 255 σημεία, κυρίως στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής.(Ε.Ε.Τ.Τ)

Γράφημα 3 Απασχόληση στην ελληνική ταχυδρομική αγορά

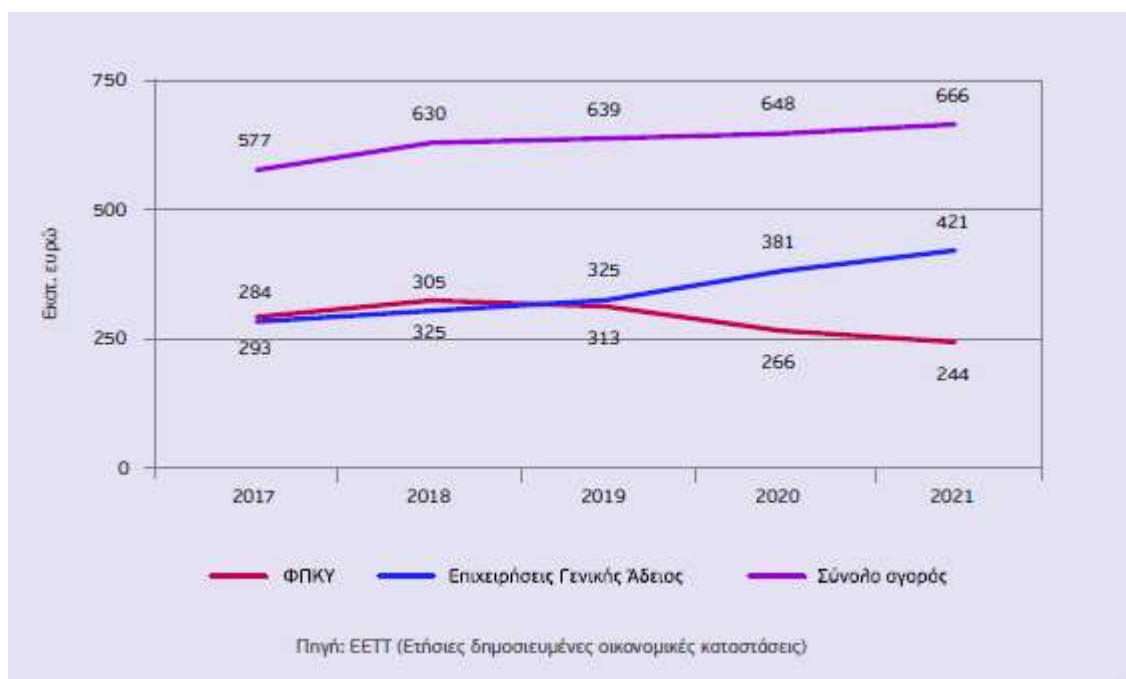


Ο συνολικός κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων, όπως παρουσιάζεται, περιλαμβάνει στοιχεία από όλες τις δραστηριότητές τους και κατά συνέπεια, ενδέχεται να περιλαμβάνει έσοδα και από μη ταχυδρομικές δραστηριότητες. Ως αποτέλεσμα, ο κύκλος εργασιών ενδέχεται να παρουσιάζει απόκλιση, σε σχέση με το ύψος εσόδων⁴ που αναλύονται στη συνέχεια και αφορούν

⁴ Τα στοιχεία αυτά αντλούνται από τις ταχυδρομικές επιχειρήσεις μέσω των ερωτηματολογίων της EETT.

αποκλειστικά την ταχυδρομική αγορά. Όπως προκύπτει από το Διάγραμμα 4, ο κύκλος εργασιών στο σύνολο της αγοράς, παρουσίασε ανοδική τάση, καθώς διαμορφώθηκε σε 666 εκατ. ευρώ το 2021 έναντι 648 εκατ. Ευρώ το 2020. Ειδικότερα, οι επιχειρήσεις κάτοχοι Γενικής Άδειας παρουσίασαν βελτίωση του κύκλου εργασιών κατά 11% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, καθώς η άνοδος των πωλήσεων μέσω ηλεκτρονικού εμπορίου επηρέασε θετικά τη χρήση υπηρεσιών διανομής. Από την άλλη πλευρά, ο κύκλος εργασιών του ΦΠΚΥ παρουσίασε πτώση 8% σε σύγκριση με το 2020, η οποία οφείλεται κυρίως στη μείωση της αλληλογραφίας των μεγάλων πελατών, ως αποτέλεσμα της εντεινόμενης ηλεκτρονικής υποκατάστασης της αλληλογραφίας και διακυβέρνησης, καθώς και στον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας, όπως σημειώνεται στις οικονομικές καταστάσεις της ίδιας της επιχείρησης (Ε.Ε.Τ.Τ 2021).

Γράφημα 4 Εξέλιξη κύκλου εργασιών των ταχυδρομικών επιχειρήσεων



Από τα στοιχεία αυτά είναι σαφές ότι ο κλάδος των ταχυμεταφορών είναι μια σημαντική δραστηριότητα σε μια σύγχρονη οικονομία, καθώς θα εξετάσουμε στην συνέχεια πως αυτός συμβάλει στην οικονομική δραστηριότητα.

1.2 Η συμβολή του κλάδου στην οικονομία

Οι ταχυμεταφορές συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη με διάφορους τρόπους:

- Βελτιώνουν την αποτελεσματικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι ταχυμεταφορές επιτρέπουν στις επιχειρήσεις να παραδίδουν τα προϊόντα τους γρήγορα και αποτελεσματικά στους πελάτες τους. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε μείωση των αποθεμάτων, αύξηση των πωλήσεων και βελτίωση της κερδοφορίας.
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων. Οι επιχειρήσεις που μπορούν να παραδίδουν τα προϊόντα τους γρήγορα και με χαμηλό κόστος έχουν ένα πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους.
- Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Ο κλάδος των ταχυμεταφορών δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας σε διάφορους τομείς, όπως η αποθήκευση, η διανομή και η τεχνολογία πληροφοριών.

Η πανδημία COVID-19 είχε θετικό αντίκτυπο στον κλάδο των ταχυμεταφορών, καθώς οι καταναλωτές στράφηκαν στην ηλεκτρονική αγοραπωλησία για να αγοράσουν προϊόντα και υπηρεσίες. Ως αποτέλεσμα, οι πωλήσεις των ταχυμεταφορών αυξήθηκαν σημαντικά κατά τη διάρκεια της πανδημίας.

Από την άλλη όμως ο κλάδος των ταχυμεταφορών αντιμετωπίζει κάποιες βασικές προκλήσεις όπως :

1. Η αύξηση του κόστους. Το κόστος των καυσίμων, των ακινήτων και του προσωπικού έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, γεγονός που έχει οδηγήσει σε αύξηση των τιμών των ταχυμεταφορών.
2. Η αυξανόμενη ανταγωνιστικότητα. Ο κλάδος των ταχυμεταφορών είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικός, με πολλές διεθνείς εταιρείες να δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα.
3. Η ανάγκη για καινοτομία. Ο κλάδος των ταχυμεταφορών πρέπει να καινοτομεί συνεχώς για να ανταποκριθεί στις μεταβαλλόμενες ανάγκες των πελατών.

Παρά τις προκλήσεις, ο κλάδος των ταχυμεταφορών αναμένεται να συνεχίσει να αναπτύσσεται τα επόμενα χρόνια, υποστηριζόμενος από την αύξηση του ηλεκτρονικού εμπορίου και την ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών.

Ο κλάδος των ταχυμεταφορών έχει σημαντική θέση στη διεθνή οικονομία και αποτελεί κρίσιμο κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας. Οι ταχύτητες είναι αναγκαίες για τη μεταφορά εμπορευμάτων και ανθρώπων ανά τον κόσμο, και επηρεάζουν τόσο τη διεθνή εμπορία όσο και την παγκόσμια εξέλιξη.

Ορισμένοι τρόποι ταχυμεταφοράς περιλαμβάνουν τη θαλάσσια ναυτιλία, τις αερομεταφορές, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις οδικές μεταφορές και τις ποτάμιες μεταφορές. Κάθε ένας από αυτούς τους τομείς έχει τη δική του σημαντική θέση στη διεθνή οικονομία και συμβάλλει στην εξέλιξη της παγκόσμιας εμπορίας.

Η σημασία του κλάδου των ταχυμεταφορών στη διεθνή οικονομία περιλαμβάνει τα εξής:

Εμπόριο και εξαγωγές: Οι ταχυμεταφορές μεταφέρουν προϊόντα από τον τόπο παραγωγής κατανάλωσης ή εξαγωγής. Αυτό είναι κρίσιμο για τη διεθνή εμπορία και την ανάπτυξη της διεθνούς εμπορικής ανταλλαγής.

Κοινωνική σύνδεση: Οι ταχυμεταφορές στους ανθρώπους να συνδέονται με διάφορες περιοχές του κόσμου. Οι αερομεταφορές και οι θαλάσσιες ναυτιλίες, για παράδειγμα, δίνουν τη δυνατότητα σε ανθρώπους να ταξιδεύουν παγκοσμίως, προσφέροντας τουρισμό για επαγγελματική ανάπτυξη, πολιτιστική εναλλακτική.

Παγκόσμια προμήθεια αγαθών: Οι ταχυμεταφορές έχουν την παράδοση πρώτων υλών και επεξεργασμένων προϊόντων από τη μία άκρη του κόσμου στην άλλη. Αυτό συμβάλλει στη διατήρηση της παγκόσμιας αλυσίδας εφοδιασμού και επιτρέπει στις επιχειρήσεις να λειτουργούν σε παγκόσμια κλίμακα.

Ανάπτυξη οικονομική: Οι ταχυμεταφορές σε θέσεις εργασίας προωθούν την ανάπτυξη των τομέων των μεταφορών, της εμπορίας και του τουρισμού. Επιπλέον, διευκολύνουν τις επενδύσεις και την οικονομική διακυβέρνηση σε παγκόσμιο επίπεδο.

Συνολικά, ο κλάδος των ταχυμεταφορών είναι αναπόσπαστο μέρος της παγκόσμιας οικονομίας και διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στη σύγχρονη παγκόσμια κοινωνία. Η διαρκής ανάπτυξη και εξέλιξη των ταχυμεταφορών επηρεάζει την παγκόσμια οικονομία και την επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων περιοχών του κόσμου.

1.3 Υπηρεσίες Ταχυμεταφοράς

Οι υπηρεσίες ταχυμεταφοράς είναι ένας κλάδος της οικονομίας που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς αντικειμένων και εγγράφων από ένα σημείο σε ένα άλλο, συνήθως σε σύντομο

χρονικό διάστημα. Οι υπηρεσίες αυτές προσφέρονται από εταιρείες ταχυμεταφορών, οι οποίες διαθέτουν ένα δίκτυο εγκαταστάσεων και συνεργατών σε όλο τον κόσμο.

Οι υπηρεσίες ταχυμεταφοράς είναι απαραίτητες για την οικονομική και εμπορική δραστηριότητα. Επιτρέπουν στις επιχειρήσεις να στέλνουν προϊόντα και υπηρεσίες στους πελάτες τους γρήγορα και αποτελεσματικά. Οι υπηρεσίες αυτές είναι επίσης χρήσιμες για τους ιδιώτες, οι οποίοι μπορούν να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες ταχυμεταφοράς για να στείλουν προσωπικά αντικείμενα, όπως γράμματα, δώρα ή έγγραφα. Ο κλάδος των υπηρεσιών ταχυμεταφοράς είναι ένας από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους κλάδους της οικονομίας. Αυτό οφείλεται σε διάφορους παράγοντες, όπως η αύξηση του ηλεκτρονικού εμπορίου, η αύξηση των διεθνών συναλλαγών και η ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών. Οι βασικές υπηρεσίες ταχυμεταφοράς, όπως αυτές περιγράφονται αναλυτικά στην κλαδική έρευνα της ICAP είναι οι εξής:

- Εσωτερική ταχυμεταφορά: η μεταφορά αντικειμένων και εγγράφων εντός μιας χώρας.
- Διεθνής ταχυμεταφορά: η μεταφορά αντικειμένων και εγγράφων μεταξύ διαφορετικών χωρών.
- Εξπρές ταχυμεταφορά: η μεταφορά αντικειμένων και εγγράφων σε σύντομο χρονικό διάστημα.
- Ειδικές υπηρεσίες ταχυμεταφοράς: υπηρεσίες για τη μεταφορά ευαίσθητων ή πολύτιμων αντικειμένων, όπως ιατρικά φάρμακα, έργα τέχνης ή μετρητά.
- Οι εταιρείες ταχυμεταφορών προσφέρουν επίσης μια σειρά από πρόσθετες υπηρεσίες, όπως:
 - Πληρωμές: η συλλογή και η παράδοση μετρητών ή επιταγών.
 - Επιτάχυνση εγγράφων: η παράδοση εγγράφων σε τράπεζες, κυβερνητικές υπηρεσίες ή άλλες επιχειρήσεις.
 - Ασφάλιση: η ασφάλιση των αντικειμένων και εγγράφων που μεταφέρονται.

Ο κλάδος των υπηρεσιών ταχυμεταφοράς είναι ένας ανταγωνιστικός κλάδος, στον οποίο δραστηριοποιούνται πολλές εταιρείες.

1.4 Υπηρεσίες ταχυδρομείου

Το ταχυδρομείο με την παραδοσιακή έννοια του όρου, αποτελεί υπηρεσία που εμφανίστηκε στις πρώτες οργανωμένες ανθρώπινες κοινωνίες. Το ταχυδρομείο κάλυπτε την ανάγκη επικοινωνίας σε εποχές που δεν υπήρχαν διαφορετικές εναλλακτικές. Οι αρχαίοι Έλληνες και Ρωμαίοι χρησιμοποιούσαν δρομείς για να μεταφέρουν μηνύματα.

Στην Ευρώπη, τα ταχυδρομεία ξεκίνησαν να οργανώνονται συστηματικά τον Μεσαίωνα. Οι μονάρχες και οι άρχοντες διατηρούσαν τα δικά τους συστήματα ταχυμεταφοράς για να διαχειρίζονται τα εδάφη τους. Το πρώτο δημόσιο ταχυδρομείο ιδρύθηκε στην Αγγλία το 1635 από τον βασιλιά Καρόλου Α'. Το ταχυδρομείο αυτό ήταν αρχικά ιδιωτικό, αλλά το 1660 έγινε δημόσιο. Στην Ελλάδα, το πρώτο ταχυδρομείο ιδρύθηκε το 1828 από την κυβέρνηση του Καποδίστρια. Το ταχυδρομείο αυτό ήταν αρχικά μικρό και ανεπαρκές, αλλά με την πάροδο του χρόνου αναπτύχθηκε και επεκτάθηκε σε όλη τη χώρα. Στον 20ο αιώνα, το ταχυδρομείο γνώρισε σημαντική ανάπτυξη, χάρη στην πρόοδο της τεχνολογίας. Η εισαγωγή του σιδηροδρόμου, του αυτοκινήτου και του αεροπλάνου επέτρεψε στο ταχυδρομείο να γίνει πιο γρήγορο και αποτελεσματικό.

- Οι υπηρεσίες ταχυδρομείου περιλαμβάνουν:
- Εσωτερική ταχυδρομική υπηρεσία: η μεταφορά εγγράφων και αντικειμένων εντός μιας χώρας.
- Διεθνής ταχυδρομική υπηρεσία: η μεταφορά εγγράφων και αντικειμένων μεταξύ διαφορετικών χωρών.
- Εξπρές ταχυδρομική υπηρεσία: η μεταφορά εγγράφων και αντικειμένων σε σύντομο χρονικό διάστημα.
- Ειδικές υπηρεσίες ταχυδρομείου: υπηρεσίες για τη μεταφορά ευαίσθητων ή πολύτιμων αντικειμένων, όπως ιατρικά φάρμακα, έργα τέχνης ή μετρητά.

Στην Ελλάδα, ο κλάδος του ταχυδρομείου είναι υπό τη διαχείριση των Ελληνικών Ταχυδρομείων ΕΛΤΑ, τα οποία είναι μια δημόσια επιχείρηση. Τα ΕΛΤΑ παρέχουν ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών ταχυμεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της εσωτερικής και διεθνούς ταχυδρομικής υπηρεσίας, της εξπρές ταχυδρομικής υπηρεσίας και των ειδικών υπηρεσιών ταχυδρομείου.

Ο κλάδος του ταχυδρομείου αντιμετωπίζει διάφορες προκλήσεις, όπως η αύξηση του ηλεκτρονικού εμπορίου, η οποία οδηγεί σε μείωση της ζήτησης για ταχυδρομικές υπηρεσίες, και

η ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών, οι οποίες οδηγούν σε μείωση του κόστους των ταχυδρομικών υπηρεσιών. Ωστόσο, ο κλάδος του ταχυδρομείου εξακολουθεί να είναι ένας σημαντικός κλάδος της οικονομίας και αναμένεται να συνεχίσει να αναπτύσσεται στο μέλλον. Οι βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος του ταχυδρομείου είναι ο ανταγωνισμός από εταιρείες ταχυμεταφορών. Βασική πρόκληση η συρρίκνωση του επιστολικού ταχυδρομείου, η ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών, όπως η ηλεκτρονική αλληλογραφία και η τηλεδιάσκεψη, οδηγεί σε μείωση της ανάγκης για ταχυδρομικές υπηρεσίες για την αποστολή εγγράφων και την επικοινωνία.

Για να αντιμετωπίσει αυτές τις προκλήσεις, ο κλάδος του ταχυδρομείου πρέπει να προσαρμοστεί στις νέες συνθήκες της αγοράς. Οι δημόσιες ταχυδρομικές υπηρεσίες πρέπει να επενδύσουν στην ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών να βελτιωθούν.

1.5 Δομή και Διάρθρωση του κλάδου

Ο κλάδος των υπηρεσιών ταχυμεταφοράς τα τελευταία χρόνια παρουσίασε μια οικονομική άνθηση και μια δυναμική καθώς οι ηλεκτρονικές αγορές και η αγορά B2B εξακολουθούν να επεκτείνονται. Ο κλάδος ποικίλλει ανάλογα με τη χώρα και την περιοχή, αλλά γενικά χαρακτηρίζεται από την παρουσία μεγάλων πολυεθνικών εταιρειών, καθώς και μικρότερων τοπικών εταιρειών. Στη χώρα μας, με βάση το εύρος του δικτύου και το είδος των αποστολών, ο κλάδος των ταχυμεταφορών μπορεί να διακριθεί σε τρεις (3) κατηγορίες (ICAP 2006-2008):

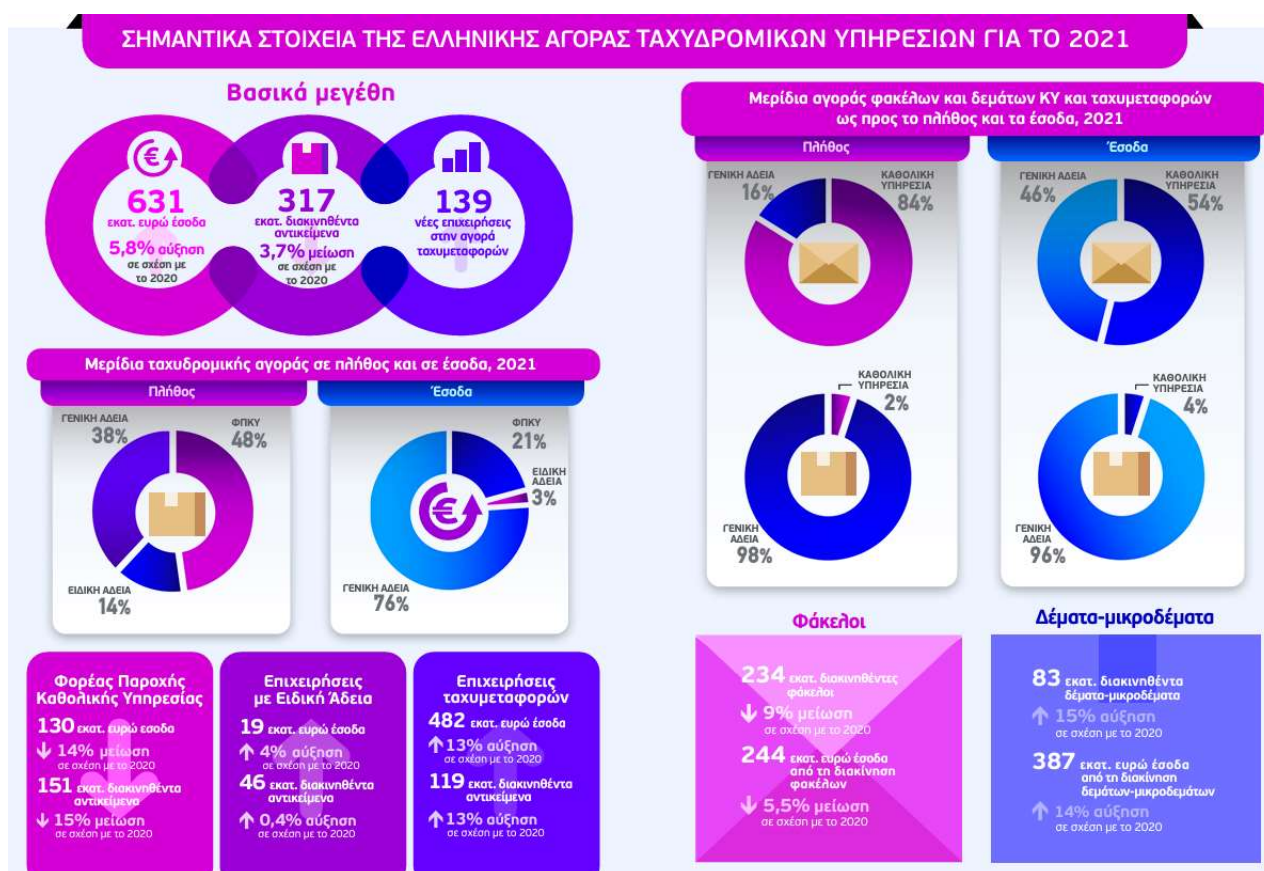
Διεθνείς : Αφορά επιχειρήσεις, εκείνες οι οποίες εκτελούν κυρίως αποστολές στο εξωτερικό, ενώ υπάρχει και μικρός αριθμός αποστολών του εσωτερικού. Στη χώρα μας τέτοιες εταιρείες είναι θυγατρικές ή υποκαταστήματα πολυεθνικών εταιρειών. Έχουν ισχυρή επιρροή στη εγχώρια, αγορά επειδή υποστηρίζονται από το παγκόσμιο δίκτυο που διαθέτουν. Η μητρική εταιρεία και η υποστήριξη που παρέχει (τεχνογνωσία, αυτοματοποίηση κ.λπ.). Χαρακτηριστικό παράδειγμα στη χώρα μας, είναι η DHL Express (Greece) A.E. μέρος του Deutsche Post World Group Networks, TNT Skype (Greece) LTD, η οποία είναι μέρος του Ολλανδικού Ομίλου G.D Global Express, κ.λπ.

Εθνικές : Αναφέρεται σε εταιρείες που δραστηριοποιούνται κυρίως στις ακόλουθες περιοχές που διακινούν αποστολές εσωτερικού, μέσω ενός εκτεταμένου δικτύου καταστημάτων και έχουν αντιπροσώπους στην ελληνική αγορά. Τυπικά αναφέρονται, Η ACS A.E. General Post Office S.A.E και η Speedex A.E.

Τοπικές: Αυτές οι επιχειρήσεις αποτελούν την πλειοψηφία, και δραστηριοποιούνται κυρίως σε μεγάλα αστικά κέντρα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τέτοιες επιχειρήσεις διαθέτουν δίκτυα καλύπτοντας μια σχετικά ευρύτερη περιοχή (π.χ. εντός νομού). Τα τελευταία χρόνια η συνεργασία μεταξύ τους έχει αναπτυχθεί πολύ σε εταιρείες αυτού του κλάδου. Έτσι κάποιες εταιρείες λειτουργούν στο εσωτερικό οι οποίες συνεργάζονται με εταιρείες που έχουν δίκτυα στο εξωτερικό (π. DHL, TNT) μεταφέροντας αποστολές εκτός Ελλάδας. Αντίστοιχα, μια εταιρεία δραστηριοποιείται κυρίως στη χρήση του δικτύου σε διπλωματικές αποστολές στο εξωτερικό «National Express» για αποστολή εμπορευμάτων για τις αποστολές εσωτερικού.

Η δομή και η διάρθρωση του κλάδου υπηρεσιών- ταχυδρομείου αναμένεται να συνεχίσουν να εξελίσσονται τα επόμενα χρόνια. Η ανάπτυξη της τεχνολογίας και η αυξανόμενη ζήτηση για υπηρεσίες ταχυμεταφοράς θα οδηγήσουν σε νέες καινοτομίες και σε περαιτέρω συγκέντρωση του κλάδου.

Γράφημα 5 Στοιχεία ταχυδρομικών Υπηρεσιών Έτους 2021



Πηγή Ε.Ε.Τ.Τ

Κεφάλαιο 2. Η ελληνική ταχυδρομική αγορά

Στο κεφάλαιο αυτό θα εξετάσουμε ενδελεχώς την ελληνική αγορά. Η ελληνική αγορά όπως γίνεται εύκολα κατανοητό από την γεωγραφία του ελληνικού χώρου παρουσιάζει σημαντικές ιδιαιτερότητες σε σχέση με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με παρόμοιο πληθυσμό (Αυστρία, Βέλγιο, Τσεχία, Πορτογαλία). Οι νησιωτικές περιοχές τις χώρες αλλά και δυσπρόσιτες περιοχές, που αρκετές χαρακτηρίζονται ως άγονες γραμμές, καθιστούν αναγκαία την κρατική παρέμβαση προκειμένου να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες (ταχυδρομείο, ακτοπλοΐα κλπ). Το κράτος επιδοτεί επιχειρήσεις για να ενισχύσουν την παρουσία τους σε περιοχές, που σε συνθήκες ελεύθερης αγοράς δεν θα δικαιολογούταν η επιχειρηματική δραστηριότητα. Η ανάγκη αυτή καθιστά αναγκαία την ύπαρξη ενός καθολικού φορέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών και εξυπηρέτησης που θα εξετάσουμε στην συνέχεια.

Η ελληνική ταχυδρομική αγορά την τελευταία δεκαετία γνώρισε σημαντική αλλαγή που είχε να κάνει με την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας σε ευρωπαϊκή οδηγία για την απελευθέρωση της ταχυδρομικής αγοράς. Στο πλαίσιο της απελευθέρωσης αναβαθμίστηκε ο ρυθμιστικός ρόλος της ΕΕΤΤ, μιας ανεξάρτητης αρχής για τηλεπικοινωνίες και ταχυδρομεία.

2.1 Γενικά

Η ελληνική ταχυδρομική αγορά, μετά την απελευθέρωση της, διακρίνεται σε δύο βασικούς τομείς:

- την καθολική υπηρεσία
- τις ταχυμεταφορές

Η Ταχυδρομική Αγορά στην Ελλάδα

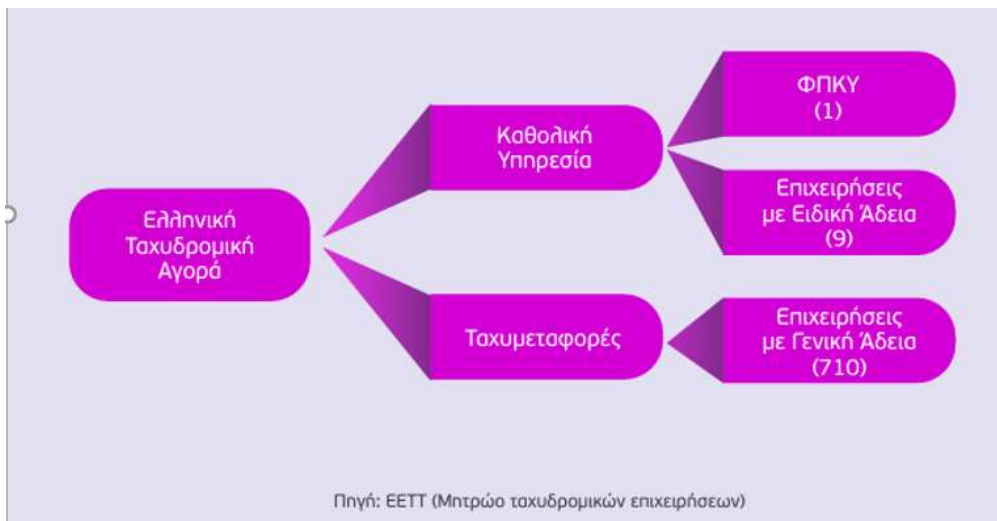
Γράφημα 6 Η Ελληνική Ταχυδρομική Αγορά στην Ελλάδα



Πηγή: Δρούγκας 2012

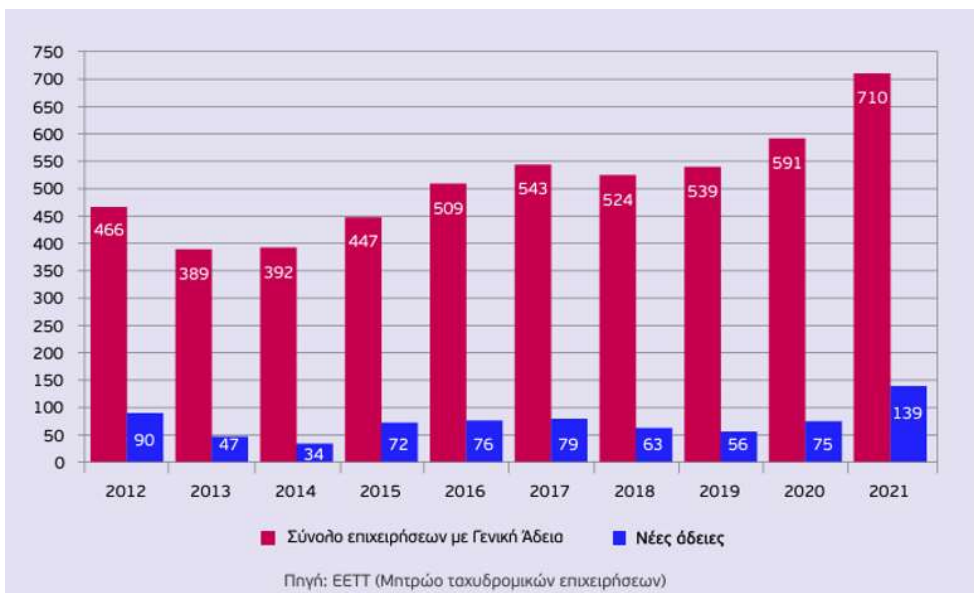
Η καθολική υπηρεσία περιλαμβάνει τον Φορέα Παροχής Καθολικής Υπηρεσίας (ΦΠΚΥ), ο οποίος είναι τα Ελληνικά Ταχυδρομεία (ΕΛΤΑ) ΑΕ εταιρεία που άνηκε στο χαρτοφυλάκιο του κράτους και τώρα στο ΤΑΙΠΕΔ και 9 επιχειρήσεις με Ειδική Άδεια. Στον τομέα των ταχυμεταφορών δραστηριοποιούνται επιχειρήσεις με Γενική Άδεια. Η αρμοδιότητα για την χορήγηση των αδειών ανήκει στην ΕΕΤΤ και όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα, υπάρχει μια επιχείρηση ΦΠΚΥ, 9 με Ειδική Άδεια και 710 με Γενική. Να επισημάνουμε στο σημείο αυτό ότι σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΕΤΤ, ο αριθμός των επιχειρήσεων που δραστηριοποιήθηκαν στην ελληνική αγορά με γενική άδεια το 2021 σημείωσε σημαντική αύξηση 20%, φθάνοντας τις 720 επιχειρήσεις έναντι 601 επιχειρήσεων το 2020. Ωστόσο όπως θα δούμε σε επόμενο κεφάλαιο, παρά την σημαντική αύξηση των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στην αγορά, ο κλάδος παρουσιάζει σημαντική συγκέντρωση στις 5-6 μεγαλύτερες επιχειρήσεις.

Γράφημα 7 Ελληνική ταχυδρομική αγορά



Διαχρονικά παρατηρούμε στην ελληνική αγορά μια σημαντική ετήσια αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο. Με εξαίρεση ίσως την περίοδο κορύφωσης της κρίσης δημοσίου χρέους στην ελληνική οικονομία 2013-14, κάθε χρόνο αυξάνεται ο αριθμός εταιρειών του κλάδου.

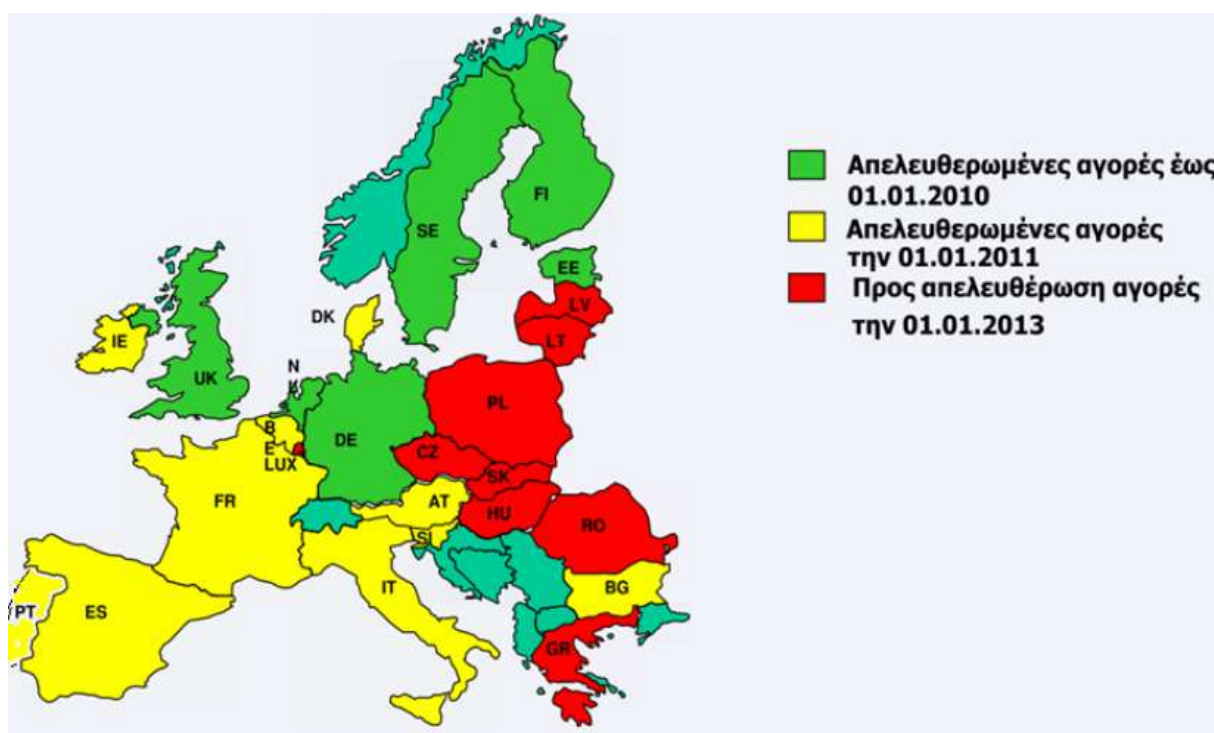
Γράφημα 8 Ελληνική ταχυδρομική αγορά 2012 -2021



2.1.1 Απελευθέρωση αγοράς

Η απελευθέρωση της ταχυδρομικής αγοράς στην Ελλάδα έλαβε χώρα την 1η Ιανουαρίου 2013, ύστερα από αρκετές αναβολές που προήλθαν κυρίως από τις πιέσεις των ταχυδρομικών υπηρεσιών των χωρών του ευρωπαϊκού νότου αλλά και των νέων χωρών της ανατολικής Ευρώπης. Η Ευρωπαϊκή Οδηγία 2008/6/ΕΚ ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο δίνοντας την ευκαιρία σε όλες τις ενδιαφερόμενες εταιρείες να συμμετάσχουν σε μια αγορά που μέχρι πρότινος ήταν κρατικό μονοπώλιο (Δρούγκας, 2012). Η τελική απελευθέρωση⁵ περιλάμβανε αντικείμενα 50γρ ή τιμή 2,5 φορές μεγαλύτερη της τιμής του ΦΠΚΥ, κατηγορία στην οποία ανήκε η συντριπτική πλειοψηφία των αντικειμένων επιστολικού. Η απελευθέρωση της αγοράς είχε ως στόχο την αύξηση του ανταγωνισμού και την βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Με την άρση του περιορισμού αυτού η αγορά απελευθερώθηκε τελείως. Στο γράφημα που ακολουθεί βλέπουμε την σταδιακή απελευθέρωση της ευρωπαϊκής αγοράς, η οποία υλοποιήθηκε σε τρεις φάσεις.

Γράφημα 9 Απελευθέρωση Ευρωπαϊκής Ταχυδρομικής αγοράς



Πηγή: Δρούγκας (2012)

⁵ Η απελευθέρωση πραγματοποιήθηκε σταδιακά, ξεκίνησε με την απελευθέρωση των 350γρ, των 100γρ και τελικά των 50γρ.

2.1.2 Ο ρόλος της ΕΕΤΤ

Η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ) είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις ταχυμεταφορές στην Ελλάδα. Η ΕΕΤΤ ρυθμίζει, ελέγχει και εποπτεύει τους τομείς ηλεκτρονικών επικοινωνιών, φάσματος ραδιοσυχνοτήτων και ταχυδρομικών υπηρεσιών, με στόχο να διασφαλίζει την εύρυθμη λειτουργία τους και την ενίσχυση του ανταγωνισμού, προς όφελος των χρηστών.(Ε.Ε.Τ.Τ)

Η ΕΕΤΤ έχει ως ρόλο τη διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της αγοράς των ταχυμεταφορών, την προστασία των καταναλωτών και την προαγωγή του ανταγωνισμού. Για την επίτευξη των στόχων της, η ΕΕΤΤ έχει τις εξής αρμοδιότητες(ταχυδρομικές υπηρεσίες) : Ρυθμίζει, ελέγχει και εποπτεύει την αγορά παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών.

Ασκήι κάθε αρμοδιότητα αναφορικά με τις Ειδικές και Γενικές Άδειες, εκδίδοντας και σχετικούς κανονισμούς, ιδίως ως προς τη διαδικασία υποβολής αίτησης/δήλωσης καταχώρησης, τον καθορισμό όρων παροχής υπηρεσιών και την επιβολή τελών. Παράλληλα, τηρεί και διαχειρίζεται το μητρώο ταχυδρομικών επιχειρήσεων. Η Ε.Ε.Τ.Τ είναι ανεξάρτητη αρχή με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, η οποία ασκήι ελεγκτικές αρμοδιότητες, εκδίδει Κώδικες Δεοντολογίας για την παροχή ταχυδρομικών υπηρεσιών, και ρυθμίζει θέματα παροχής Καθολικής Υπηρεσίας (Κ.Υ).

Διεξάγει επίσης επιτόπιους ελέγχους σχετικά με τη συμμόρφωση των παρόχων με τη νομοθεσία για τις ταχυδρομικές υπηρεσίες, και εγκρίνει το κοστολογικό σύστημα του Φορέα Παροχής Καθολικής Υπηρεσίας (ΦΠΚΥ), απευθύνοντας οδηγίες και συστάσεις και επιβάλλει πρόστιμα ή άλλες διοικητικές κυρώσεις στις περιπτώσεις παραβάσεων της νομοθεσίας σχετικά με την παροχή ταχυδρομικών υπηρεσιών. Έχει ευρείες αρμοδιότητες για τη συλλογή από τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στους τομείς αρμοδιότητάς της, πληροφοριών/στοιχείων, τεχνικού, χρηματοοικονομικού ή νομικού περιεχομένου που απαιτούνται για τον έλεγχο συμμόρφωσής τους με το ειδικό νομοθετικό/κανονιστικό πλαίσιο της ταχυδρομικής αγοράς. Ρυθμίζει θέματα προστασίας του καταναλωτή. Τέλος τηρεί αρχείο με στοιχεία που αποτυπώνουν την εικόνα της αγοράς ταχυδρομικών υπηρεσιών στην Ελλάδα. Συνεργάζεται με το Σώμα Ευρωπαϊκών Ρυθμιστών για τις Ταχυδρομικές Υπηρεσίες (European Regulators Group for Postal Services-ERGP), τις ΕΡΑ άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) ή τρίτων κρατών, καθώς και με ενωσιακούς, ευρωπαϊκούς ή διεθνείς φορείς.(Ε.Ε.Τ.Τ 2021).

2.1.3 Γενικές -Ειδικές άδειες

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΔΕΙΕΣ

Σύμφωνα με τις διατάξεις της Ε.Ε.Τ.Τ κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει οποιαδήποτε ταχυδρομική υπηρεσία (υπηρεσία ταχυμεταφοράς φακέλων ή/και δεμάτων) στο πλαίσιο του γενικού καθεστώτος αδειοδότησης πρέπει να είναι εγγεγραμμένο στο μητρώο των επιχειρήσεων που τηρεί η Ε.Ε.Τ.Τ (Ε.Ε.Τ.Τ 2021).

Γενική άδεια ΕΕΤΤ είναι η άδεια που χορηγείται σε εταιρείες για την παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών όπως τηλεπικοινωνίες, ταχυδρομικές υπηρεσίες και ραδιοτηλεοπτικές εκπομπές. Οι άδειες αυτές χορηγούνται βάσει διαγωνιστικής διαδικασίας υποβολής αιτήσεων και εγκρίνονται από το Διοικητικό Συμβούλιο της Ε.Ε.Τ.Τ. Για την άσκηση των σχετικών δραστηριοτήτων απαιτείται γενική άδεια από την Ε.Ε.Τ.Τ. Επιχειρήσεις χωρίς τις απαιτούμενες άδειες κινδυνεύουν με διοικητικές κυρώσεις.

Η διαδικασία για τη χορήγηση γενικής άδειας στην Ε.Ε.Τ.Τ αποτελείται από τα ακόλουθα στάδια:

- Υποβολή Αίτησης: Οι αιτήσεις για τη χορήγηση γενικής άδειας υποβάλλονται ηλεκτρονικά στην Ε.Ε.Τ.Τ.
- Ανασκόπηση Αιτήσεων: Η Ε.Ε.Τ.Τ εξετάζει τις αιτήσεις και προσκαλεί εταιρείες σε συνεντεύξεις εάν κριθεί απαραίτητο.
- Απόφαση: Το Διοικητικό Συμβούλιο της Ε.Ε.Τ.Τ αποφασίζει εάν θα χορηγήσει άδεια.

Η κανονική άδεια Ε.Ε.Τ.Τ ισχύει για πέντε χρόνια. Η άδεια μπορεί να ανανεωθεί για άλλα πέντε χρόνια εφόσον η επιχείρηση πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στους σχετικούς νόμους.

Η γενική άδεια της Ε.Ε.Τ.Τ συμβάλλει στην ανάπτυξη του ανταγωνισμού και της προστασίας των καταναλωτών. Επιχειρήσεις με γενική άδεια μπορούν να λειτουργούν στην Ελλάδα χωρίς περιορισμούς, εφόσον συμμορφώνονται με τους κανόνες που ορίζει η Ε.Ε.Τ.Τ.

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΔΕΙΕΣ

Η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ) έχει την εξουσία να εκδίδει ειδικές άδειες για την παροχή υπηρεσιών ταχείας παράδοσης.

Ειδική άδεια: Χορηγείται ειδική άδεια σε εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες ταχείας παράδοσης εντός περιορισμένης γεωγραφικής περιοχής ή σε εταιρείες που παρέχουν ειδικές υπηρεσίες ταχείας παράδοσης, όπως μεταφορά επικίνδυνων υλικών ή μεταφορά αλληλογραφίας αξίας άνω των 100.000 ευρώ.

Για να αποκτήσει μια ειδική άδεια ταχείας παράδοσης, μια επιχείρηση πρέπει να πληροί ορισμένες προϋποθέσεις, όπως:

Να έχει μια νόμιμη επιχειρηματική μορφή, με έδρα την Ελλάδα και να διαθέτει τα μέσα και την υποδομή που απαιτούνται για την παροχή υπηρεσιών ταχείας παράδοσης, όπως επίσης να διαθέτει και ένα ικανό και επαγγελματικό εργατικό δυναμικό.

Η διαδικασία για την απόκτηση ειδικής άδειας ταχείας παράδοσης είναι η εξής:

- Υποβολή Αίτησης: Οι αιτήσεις για τη χορήγηση ειδικής άδειας υποβάλλονται ηλεκτρονικά στην Ε.Ε.Τ.Τ.
- Ανασκόπηση Αιτήσεων: Η Ε.Ε.Τ.Τ εξετάζει τις αιτήσεις και τα δικαιολογητικά που συνοδεύουν την αίτηση.
- Απόφαση: Το Διοικητικό Συμβούλιο της Ε.Ε.Τ.Τ αποφασίζει εάν θα χορηγήσει ειδική άδεια.

Η Ε.Ε.Τ.Τ έχει την αρμοδιότητα να ανακαλεί μια ειδική άδεια ταχυμεταφορών, εάν η επιχείρηση που την κατέχει δεν συμμορφώνεται με τους κανόνες και τις προϋποθέσεις, που έχει θεσπίσει η Ε.Ε.Τ.Τ.

Οι ειδικές άδειες ταχυμεταφορών είναι απαραίτητες για τη λειτουργία μιας επιχείρησης ως ταχυδρομική επιχείρηση. Οι άδειες αυτές επιτρέπουν στις επιχειρήσεις να παρέχουν υπηρεσίες ταχυμεταφορών σύμφωνα με τους κανόνες και τις προϋποθέσεις που έχει θεσπίσει η Ε.Ε.Τ.Τ.

2.1.4 Καθολική υπηρεσία

Η καθολική υπηρεσία είναι ένα σύνολο βασικών υπηρεσιών ταχυμεταφορών που παρέχονται σε όλους τους πολίτες σε τιμή προσιτή και σε ποιότητα, ανεξάρτητα από τη γεωγραφική τους θέση. Η καθολική υπηρεσία αποτελεί μέρος της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τις ταχυμεταφορές και εφαρμόζεται σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στην Ελλάδα, η καθολική υπηρεσία παρέχεται από τα Ελληνικά Ταχυδρομεία (ΕΛΤΑ) ΑΕ, τα οποία έχουν οριστεί ως Φορέας Παροχής Καθολικής Υπηρεσίας (ΦΠΚΥ). Οι υπηρεσίες που περιλαμβάνονται στην καθολική υπηρεσία είναι οι εξής:

Αποστολή και παράδοση αλληλογραφίας: Τα ΕΛΤΑ υποχρεούνται να παρέχουν υπηρεσίες αποστολής και παράδοσης αλληλογραφίας σε όλη την Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων περιοχών.

Αποστολή και παράδοση δεμάτων: Τα ΕΛΤΑ υποχρεούνται να παρέχουν υπηρεσίες αποστολής και παράδοσης δεμάτων σε όλη την Ελλάδα, με βάρος έως 20 κιλά. Πληροφορίες καταλόγου: Τα ΕΛΤΑ υποχρεούνται να παρέχουν υπηρεσίες πληροφοριών καταλόγου, όπως τη δυνατότητα αναζήτησης διευθύνσεων και την έκδοση καταλόγων. Οι τιμές των υπηρεσιών της καθολικής υπηρεσίας ρυθμίζονται από την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ).

Η καθολική υπηρεσία έχει ως στόχο να διασφαλίσει ότι όλοι οι πολίτες, ανεξάρτητα από τη γεωγραφική τους θέση, έχουν πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες ταχυμεταφορών. Η καθολική υπηρεσία είναι σημαντική για την κοινωνική συνοχή και την οικονομική ανάπτυξη.

Τα οφέλη της καθολικής υπηρεσίας είναι τα εξής:

Βελτιώνει την πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες ταχυμεταφορών: Η καθολική υπηρεσία διασφαλίζει ότι όλοι οι πολίτες, θα έχουν πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες ταχυμεταφορών, όπως η αποστολή και παράδοση αλληλογραφίας και δεμάτων .

Προστατεύει τους καταναλωτές: Η καθολική υπηρεσία προστατεύει τους καταναλωτές από την κατάχρηση της αγοράς από ιδιωτικούς παρόχους.

Διασφαλίζει τη διαφάνεια και την ανταγωνιστικότητα της αγοράς: Η καθολική υπηρεσία διασφαλίζει τη διαφάνεια και την ανταγωνιστικότητα της αγοράς, καθώς οι τιμές των υπηρεσιών της καθολικής υπηρεσίας ρυθμίζονται από την Ε.Ε.Τ.Τ.

Η καθολική υπηρεσία αποτελεί σημαντικό μέρος της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τις ταχυμεταφορές. Η Ελλάδα έχει υιοθετήσει τη σχετική νομοθεσία και τα ΕΛΤΑ έχουν οριστεί ως ΦΠΚΥ. Η καθολική υπηρεσία παρέχεται στην Ελλάδα από τα ΕΛΤΑ σε προσιτή τιμή και σε καθορισμένη ποιότητα.

2.2 ΕΛΤΑ – Φορέας καθολικής Υπηρεσίας

Τα ΕΛΤΑ ενεργούν ως Φ.Π.Κ.Υ για την παροχή καθολικών υπηρεσιών συγκεκριμένης ποιότητας σε κάθε χρήστη, από το πώς είναι η ταυτότητα του χρήστη, πως βρίσκεται στο σημείο της ελληνικής επικράτειας, μόνιμο και προσιτό. Οι πάροχοι καθολικής υπηρεσίας διασφαλίζουν ότι υπάρχουν αρκετά σημεία πρόσβασης χρηστών σε όλη την επικράτεια για την παροχή καθολικής υπηρεσίας. Θα υπάρχει τουλάχιστον ένα σημείο πρόσβασης σε συλλογή από αλληλογραφία ανά 1.000 κατοίκους στις αστικές περιοχές και τουλάχιστον ένα σημείο πρόσβασης σε οικισμό σε αγροτικές περιοχές ΕΛΤΑ.

Η παρουσία των ΕΛΤΑ στην ελληνική επικράτεια, μέσω σημείων πρόσβασης και επαφής περιλαμβάνει καταστήματα συναλλαγής, ειδικές μονάδες παραγωγής, ενδεικτικά: κέντρα διαλογής και μονάδες διανομής, αγροτικούς διανομείς, γραμματοκιβώτια και εντυποκιβώτια. Οι περιοχές με ελλιπή αριθμό οδών ή χωρίς μοναδικές ονομασίες οδών που αποκλείουν την παράδοση από πόρτα σε πόρτα εξυπηρετούνται από κατάλληλες υπηρεσίες (ταχυδρομικές θυρίδες) που έχουν εγκατασταθεί από τοπικούς αυτοδιοικητικούς οργανισμούς. Όλοι οι πάροχοι ταχυδρομικών υπηρεσιών έχουν πρόσβαση σε κατάλληλες εταιρείες που έχουν εγκατασταθεί με τα έξοδα των τοπικών αρχών. Η περιοχή εγκατάστασης γραμματοκιβωτίου έχει εγκριθεί από την Ε.Ε.Τ.Τ. (ΕΛΤΑ).

2.2.1 Ιδιαιτερότητες ελληνικής ταχυδρομικής αγοράς.

Η ταχυδρομική αγορά παρουσιάζει ορισμένες ιδιαιτερότητες που την διαφοροποιούν από άλλες αγορές. Οι κυριότερες ιδιαιτερότητες είναι οι εξής:

Διαφορετικά είδη υπηρεσιών: Η ταχυδρομική αγορά περιλαμβάνει μια μεγάλη ποικιλία υπηρεσιών, όπως η αποστολή και παράδοση αλληλογραφίας, δεμάτων, εμπορευμάτων και άλλων αντικειμένων.

Διαφορετικά κανάλια διανομής: Οι ταχυμεταφορικές υπηρεσίες μπορούν να μοιραστούν μέσω διάφορων καναλιών, όπως ταχυδρομικοί σταθμοί, καταστήματα και ηλεκτρονικές πλατφόρμες.

Διαφορετικά είδη πελατών: Η ταχυδρομική αγορά εξυπηρετεί μια ευρεία γκάμα πελατών, όπως ιδιώτες, επιχειρήσεις και δημόσιους φορείς.

Οι ιδιαιτερότητες αυτές καθιστούν τη ταχυδρομική αγορά μια σύνθετη και δυναμική αγορά. Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αγορά αυτή πρέπει να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις διαφορετικές ανάγκες των πελατών τους και να εξελίξουν διαρκώς τις υπηρεσίες τους.

2.2.2 ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ (ΕΛΤΑ)⁶

Τα Ελληνικά Ταχυδρομεία ΕΛΤΑ αποτελούν έναν Όμιλο Επιχειρήσεων, παρέχοντας σύγχρονες ταχυδρομικές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας σε προσιτές τιμές σε όλους, σε όλη τη χώρα.

Ιδρύθηκαν το έτος 1828, από τον πρώτο Κυβερνήτη της Ελλάδος, Ιωάννη Καποδίστρια, με το αριθ. 6550 Ψήφισμα ΙΖ'. Από τις αρχές του 1900 οργανώνεται συστηματικά η Ταχυδρομική Υπηρεσία, η οποία μέχρι το 1949 λειτουργεί με την Τηλεγραφική και Τηλεφωνική Υπηρεσία με την επωνυμία "Τ.Τ.Τ."

Το 1970 η ταχυδρομική υπηρεσία απέκτησε την ιδιότητα του Νομικού Προσώπου Ιδιωτικού Δικαίου, με τίτλο "ΕΛΤΑ" και αποτέλεσε δημόσια επιχείρηση με τη μορφή Ανώνυμης Εταιρείας. Το 1998 ξεκίνησε ένα σημαντικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και αναδιάρθρωσης, με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, την αύξηση της παραγωγικότητας και τη βέλτιστη αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού της εταιρείας.

⁶ www.elta.gr



Τον Όμιλο ΕΛΤΑ συνιστούν η εταιρία (ΕΛΤΑ) Α.Ε. και η θυγατρική της εταιρεία ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΛΤΑ Α.Ε.. Από το Δεκέμβριο 2020 η ΕΕΣΥΠ Α.Ε. κατέχει το 100% του μετοχικού κεφαλαίου της ΕΛΤΑ. Τα Ελληνικά Ταχυδρομεία παρέχουν ταχυδρομικές υπηρεσίες, χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, προϊόντα δικτύου λιανικής και υπηρεσίες ταχυμεταφοράς.

Σύμφωνα με τον νόμο 4053/2012 «Περί Ταχυδρομικών Υπηρεσιών, Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών και Άλλες Διατάξεις» τα ΕΛΤΑ είναι ο Φορέας Παροχής Καθολικής Υπηρεσίας και αναλαμβάνουν την υποχρέωση παροχής καθολικής υπηρεσίας έως την 31η Δεκεμβρίου του 2028. Επίσης η Εταιρεία κατέχει Γενική Άδεια Ταχυδρομικών Υπηρεσιών με **αριθμό 99-150** του μητρώου της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ) «Ταχυδρομικές Υπηρεσίες, που εμπίπτουν στο πεδίο Γενικής Άδειας Ταχυδρομικών Υπηρεσιών».

Η παροχή καθολικών υπηρεσιών προσδιορίζει το χαρακτήρα των ΕΛΤΑ ως προς τη θέση τους και το ρόλο τους στη λειτουργία της ταχυδρομικής αγοράς, υπό την έννοια της δέσμευσης έναντι του κράτους για την προσφορά καθολικών υπηρεσιών αποδεκτής ποιότητας σε προσιτές τιμές στο σύνολο των πολιτών. Αποτέλεσμα αυτής της δέσμευσης σε συνδυασμό με την γεωγραφική μορφολογία του Ελλαδικού χώρου είναι η διατήρηση και λειτουργία του μεγαλύτερου δικτύου λιανικής στην Ελλάδα με περισσότερα από 1.100 σημεία εξυπηρέτησης.

Τα Ελληνικά Ταχυδρομεία θέτουν τους πελάτες και το επίπεδο εξυπηρέτησής τους στο επίκεντρο της προσοχής. Προσπαθούν να ανταποκριθούν με επιτυχία στις διαρκώς μεταβαλλόμενες ανάγκες τους, προωθούν την καινοτομία, αναπτύσσουν νέα προϊόντα και εμπλουτίζουν διαρκώς τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Στόχος είναι η ενδυνάμωση της μακροχρόνιας σχέσης εμπιστοσύνης

που έχει αναπτυχθεί με τους εκατομμύρια πελάτες με τους οποίους η επιχείρηση έρχεται σε επαφή σε καθημερινή βάση.

Τα τελευταία χρόνια η εταιρεία επιτυγχάνει πλήρως όλους τους στόχους ποιότητας στη διακίνηση της αλληλογραφίας εσωτερικού και εξωτερικού που τίθενται από την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών & Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ) και από την International Post Corporation.(I.P.C)

Τα ΕΛΤΑ επενδύουν ιδιαίτερα στην αναβάθμιση των δεξιοτήτων του Ανθρώπινου Δυναμικού των ΕΛΤΑ για την αποτελεσματικότερη ανταπόκρισή του στις νέες ανάγκες (νέα προϊόντα, νέες τεχνολογίες) που διαμορφώνονται στο ταχύτητα εξελισσόμενο ταχυδρομικό περιβάλλον.

Η ανάπτυξη νέων καινοτόμων δράσεων αποτελεί στρατηγικό στόχο των ΕΛΤΑ. Η προστασία του περιβάλλοντος και η συμβολή στο όραμα της αειφόρου ανάπτυξης αποτελούν στρατηγική επιλογή της Εταιρείας. Τα ΕΛΤΑ αναπτύσσουν δράσεις περιβαλλοντικού χαρακτήρα και συμμετέχουν σε διεθνή περιβαλλοντικά προγράμματα.

Τα ΕΛΤΑ κατανοώντας τις σύγχρονες ανάγκες της αγοράς, ανανεώνουν το μίγμα προϊόντων και υπηρεσιών με την εισαγωγή στο δίκτυό τους νέων, καινοτόμων προϊόντων και υπηρεσιών με στόχο την ενίσχυση της ποιότητας εξυπηρέτησης σε όλη τη χώρα.

2.3 Εταιρείες Ταχυμεταφορών

Στο σημείο αυτό θα παρουσιάσουμε τις βασικότερες εταιρείες του κλάδου στην Ελλάδα. Οι εταιρείες αυτές θα αποτελέσουν και το δείγμα της χρηματοοικονομικής μελέτης που θα ακολουθήσει στην συνέχεια. Πριν παρουσιάσουμε τα χρηματοοικονομικά μεγέθη καλό είναι να παρουσιάσουμε τις εταιρείες αυτές. Τα στοιχεία που παρουσιάζονται είναι από τις επίσημες ιστοσελίδες των εταιρειών, όπου μπορούμε να διαβάσουμε κάποιες βασικές ιστορικές πληροφορίες, κάποια γενικά οικονομικά μεγέθη αλλά κυρίως να γνωρίσουμε την επιχειρησιακή κουλτούρα της κάθε μιας από τις εταιρείες αυτές.

2.3.1 ACS⁷



Η ACS Courier είναι εταιρεία του Ομίλου Quest και λειτουργεί στην Ελληνική αγορά από το 1981. Απασχολεί πάνω 3.700 εξειδικευμένους εργαζομένους και διαθέτει την αρτιότερη οργάνωση και τεχνογνωσία στον χώρο της στην Ελλάδα, ενώ είναι πιστοποιημένη κατά ISO 9001:2000 από το 2006. Διαθέτει της πιο σύγχρονες υποδομές σε μηχανογραφικό εξοπλισμό, καθώς και αυτόματα συστήματα διαλογής και παρακολούθησης εντοπισμού των αποστολών. Διαθέτει το μεγαλύτερο αυτόνομο δίκτυο καταστημάτων ταχυμεταφορών στην Ελλάδα, Κύπρο, Αλβανία και Βουλγαρία, με περισσότερα από 600 καταστήματα, τα οποία καλύπτουν της καθημερινές ανάγκες επικοινωνίας εκατοντάδων χιλιάδων επιχειρήσεων και ιδιωτών σε 200 χώρες σε όλο τον κόσμο, με ταχύτητα, ασφάλεια και αξιοπιστία. Η ACS επενδύει συνεχώς σε υποδομές και στο σχεδιασμό νέων πρωτοποριακών υπηρεσιών και προϊόντων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των Πελατών της, στα πλαίσια της ολοκληρωμένης εξυπηρέτησης των αναγκών της αγοράς. Η ACS συνεργάζεται με διεθνούς εμβέλειας δίκτυα ταχυμεταφορών για τη διεκπεραίωση αποστολών, τόσο εντός Ελλάδας ως αντιπρόσωπος-εργολήπτης, όσο και στο εξωτερικό για τις αποστολές σε όλο τον κόσμο .

Η **ACS** έχει λάβει Εθνική Γενική και Ειδική Άδεια Ταχυδρομικών Υπηρεσιών με **αριθμό 99-122** του Μητρώου της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ.). Η άδεια αυτή ισχύει για χρονικό διάστημα 10 ετών και επιτρέπει στην ACS να παρέχει υπηρεσίες ταχυμεταφορών σε όλη την Ελλάδα και στο εξωτερικό.

⁷ www.acs.gr

Η γενική άδεια χορηγείται σε εταιρείες που πληρούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις, όπως:

- Να έχουν καταστατικό που να προβλέπει την παροχή υπηρεσιών ταχυμεταφορών.
- Να έχουν τα οικονομικά φερέγγυα.
- Να διαθέτουν κατάλληλο προσωπικό και εξοπλισμό.
- Να έχουν αναπτύξει σύστημα διασφάλισης ποιότητας.

Η ACS πληροί όλες τις παραπάνω προϋποθέσεις και έχει αποδείξει τη μακρόχρονη εμπειρία και την αξιοπιστία της στον τομέα των ταχυμεταφορών. Η γενική άδεια της ACS της επιτρέπει να παρέχει υπηρεσίες ταχυμεταφορών όπως αποστολή και παραλαβή εγγράφων και αντικειμένων. Η ACS έχει ένα εκτεταμένο δίκτυο γραφείων και συνεργατών σε όλη την Ελλάδα και το εξωτερικό, γεγονός που της επιτρέπει να παρέχει τις υπηρεσίες της με ταχύτητα και αξιοπιστία.

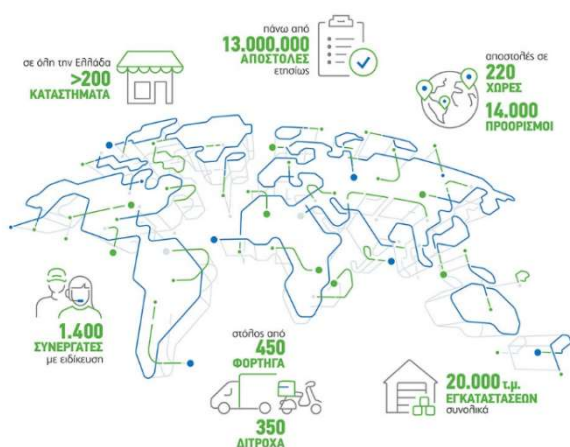
2.3.2 SPEEDEX⁸

Η SPEEDEX μέλος του Ομίλου Εταιρειών Σφακιανάκη, ενός εκ των ομίλων της χώρας μας με σταθερά ανοδική πορεία στην ελληνική αγορά και με πολυετή εμπειρία, είναι μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου των Ταχυμεταφορών, καλύπτοντας καθημερινά τις ανάγκες της ελληνικής και διεθνούς αγοράς με αξιοπιστία και συνέπεια.

Ιδρύθηκε το 1986 (Αρχική Νομική Μορφή: ΕΠΕ) προσφέροντας εγγυημένες επείγουσες διακινήσεις και σήμερα μετράει 30 χρόνια παρουσίας στην ελληνική αγορά.

⁸ www.Speedex.gr

Από την αρχή έγινε αντιληπτή η ανάγκη της Πανελλαδικής κάλυψης, γι' αυτό και τέθηκαν άμεσα οι βάσεις για την ανάπτυξη Δικτύου Αποκλειστικών Αντιπροσώπων. Τον Σεπτέμβριο του 1994 έχει ήδη δίκτυο 68 Καταστημάτων και η ανάπτυξή της συνεχίζεται αναβαθμίζοντας συνεχώς την ποιότητα των Υπηρεσιών της: εφαρμόζει το σύστημα ηλεκτρονικής ανίχνευσης (barcode), εξελίσσει το μηχανογραφικό της σύστημα, συνδέει τα Καταστήματα της με ιδιόκτητο στόλο αυτοκινήτων και αποκλειστικές πτήσεις. Επίσης, από το 1997 αλλάζει η Νομική Μορφή της και γίνεται πλέον Α.Ε.. Σημαντικός σταθμός στην πορεία της εταιρείας αποτελεί ο Φεβρουάριος του 2000, όταν η SPEEDEX έγινε μέλος του Ομίλου Φουρλής, ενός εκ των μεγαλύτερων Εμπορικών Ομίλων της χώρας μας.



SPEEDEX

Τον Ιούλιο του 2001 αναπτύσσει Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας και αποκτά -πρώτη μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου ταχυμεταφορών- πιστοποιητικό ποιότητας σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο ISO 9001. Τον Μάρτιο του 2002 πραγματοποιείται στη SPEEDEX αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου, στην οποία συμμετέχει ο Όμιλος Εταιρειών Σφακιανάκη. Το 2004 η Εταιρεία μελετά και αποφασίζει να αναπτύξει το δίκτυο καταστημάτων της με σύστημα Franchising. Από το 2006 έως και το 2010 η Εταιρεία αναπτύσσει το σύστημα Franchising και ταυτόχρονα ανανεώνει την εικόνα των καταστημάτων της. Το 2010 η SPEEDEX διαθέτει αυτόνομο Δίκτυο 200 καταστημάτων Πανελλαδικά. Το 2012 τα κεντρικά γραφεία και το κέντρο διαλογής της εταιρείας, μεταφέρονται σε νέες σύγχρονες εγκαταστάσεις στη διεύθυνση: Σενέκα 24, 15ο χλμ Αθηνών-Λαμίας, στην περιοχή της Κηφισιάς. Τον Σεπτέμβριο του 2017, η επιχείρηση σχεδιάζει και εφαρμόζει Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης καθώς και Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας και Υγείας στην εργασία και πιστοποιείται σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα με ISO 14001 και

OHSAS 18001. Τον Δεκέμβριο του 2017 ο Όμιλος Εταιρειών Σφακιανάκη προέβη στην απόκτηση των μετοχών που κατείχε η εταιρεία Fourlis A.E. Συμμετοχών και έκτοτε η Speedex γίνεται θυγατρική του Ομίλου, ενός εκ των σημαντικότερων και πλέον αξιόπιστων της χώρας μας. Σήμερα η SPEEDEX συγκαταλέγεται στις μεγαλύτερες επιχειρήσεις του κλάδου Ταχυμεταφορών, παρέχοντας πλήρη γκάμα προϊόντων/υπηρεσιών για την κάλυψη των αναγκών της ελληνικής αγοράς. Η SPEEDEX παρέχει ταχυδρομικές υπηρεσίες υπό το καθεστώς της Γενικής Άδειας, βάσει του κανονισμού Γενικών Αδειών της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (ΕΕΤΤ) με **αριθμό μητρώου 99-121** ενώ από το 2014 είναι κάτοχος και της Ειδικής Άδειας της Ε.Ε.Τ.Τ.

Η SPEEDEX παρέχει τις υπηρεσίες της στους χρήστες βάσει του Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.), ο οποίος περιλαμβάνει πληροφοριακά στοιχεία της επιχείρησης, περιγραφή των υπηρεσιών, τιμολογιακή πολιτική, βασικά στοιχεία της πολιτικής ποιότητας, την Ατομική Σύμβαση με τον εκάστοτε χρήστη και τέλος τους τρόπους επίλυσης διαφορών.

2.3.3 ELTA COURIER⁹



Η ELTA Courier είναι Ανώνυμη Εταιρία στα πλαίσια του Ν.4548/2018 , η οποία ιδρύθηκε το 2000 και δραστηριοποιείται στην ιδιαίτερα ανταγωνιστική αγορά των ταχυμεταφορών – Courier Services. Είναι θυγατρική των Ελληνικών Ταχυδρομείων (ΕΛΤΑ) ΑΕ και αποτελεί συνέχεια της υπηρεσίας ΠΟΡΤΑ- ΠΟΡΤΑ, και είναι κάτοχος με **αριθμό μητρώου 01-200** Γενικής Άδειας

⁹ www.elta-courier.gr

Ταχυδρομικών Υπηρεσιών. Έχει καθιερωθεί στην αγορά, χάρη στις ανταγωνιστικές της υπηρεσίες, οι οποίες εξασφαλίζουν τη γρήγορη και αξιόπιστη ταχυμεταφορά κάθε αντικειμένου, σε οποιοδήποτε προορισμό στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Εφαρμόζει πιστά τα πρότυπα ISO 9001:20015 Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας, το 22301:2012 Επιχειρησιακής Συνέχειας και το αντίστοιχο για τη μεταφορά ιατροτεχνολογικών προϊόντων στοχεύοντας στη μεγιστοποίηση της ικανοποίησης των πελατών της. Διαθέτει εκτεταμένο δίκτυο καταστημάτων και πρακτορείων, που εξασφαλίζει ποιοτική και εξατομικευμένη εξυπηρέτηση των πελατών της και καλύπτει όλη την Ελλάδα με: • 13 Κέντρα Ταχυμεταφορών & Εξυπηρέτησης Πελάτη (ΚΤΕΠ) & 1 Θυρίδα • 164 Πρακτορεία (franchisees) και 13 Θυρίδες • 620 Συνεργαζόμενα Καταστήματα ΕΛΤΑ. Διαθέτει ιδιόκτητο στόλο μεταφορικών μέσων αποτελούμενο από 107 αυτοκίνητα και 179 δίκυκλα (έναντι 112 αυτοκινήτων το 2021, 115 αυτοκινήτων το 2020 & 119 αυτοκινήτων το 2019 καθώς και 183 δίκυκλων το 2021, 186 δίκυκλων το 2020 και 196 δίκυκλων αντίστοιχα το 2019).

Τα ΕΛΤΑ ξεκίνησαν τη δημιουργία της θυγατρικής τους Ταχυμεταφορές ΕΛΤΑ Α.Ε. για να εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες που προκύπτουν στον ταχέως αναπτυσσόμενο κλάδο των ταχυμεταφορών. Εκτός από τα ΕΛΤΑ στις Ταχυμεταφορές ΕΛΤΑ ΑΕ συμμετέχει και η Π.Ο.Σ.Τ (Πανελλήνια Ομοσπονδία Συλλόγων Ταχυδρομικών) με ποσοστό 0,1%, και οι υπηρεσίες της εταιρείας περιλαμβάνουν πλήρη γκάμα υπηρεσιών Express εσωτερικού και εξωτερικού. Τα ΕΛΤΑ παρέχουν υπηρεσίες που σχετίζονται κυρίως με τη διαλογή και αποστολή αλληλογραφίας μέσω του δικτύου τους προς την εταιρεία ταχυμεταφορών ΕΛΤΑ Α.Ε. στο πλαίσιο της σύμβασης που έχει συναφθεί μεταξύ της μητρικής και της θυγατρικής της.

2.3.4 ΓΕΝΙΚΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ¹⁰



¹⁰ <https://www.taxydromiki.com>

Η Γενική Ταχυδρομική είναι ένας οργανισμός επιχειρήσεων με αντικείμενο την παροχή ταχυδρομικών υπηρεσιών στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Ιδρύθηκε το 1994 από τους πρωτοπόρους της υπηρεσίας ταχυμεταφορών στην Ελλάδα και κατέχει την **υπ' αριθμόν 99-149** Γενική Άδεια Ταχυδρομικών Υπηρεσιών της Ε.Ε.Τ.Τ και την πιστοποίηση ISO 9001:2015. Το 2017 πιστοποιήθηκε κατά ISO 9001:2015 και για τη «Μεταφορά και Διακίνηση Φαρμάκων εντός 24-48 ωρών, σε ελεγχόμενη θερμοκρασία».

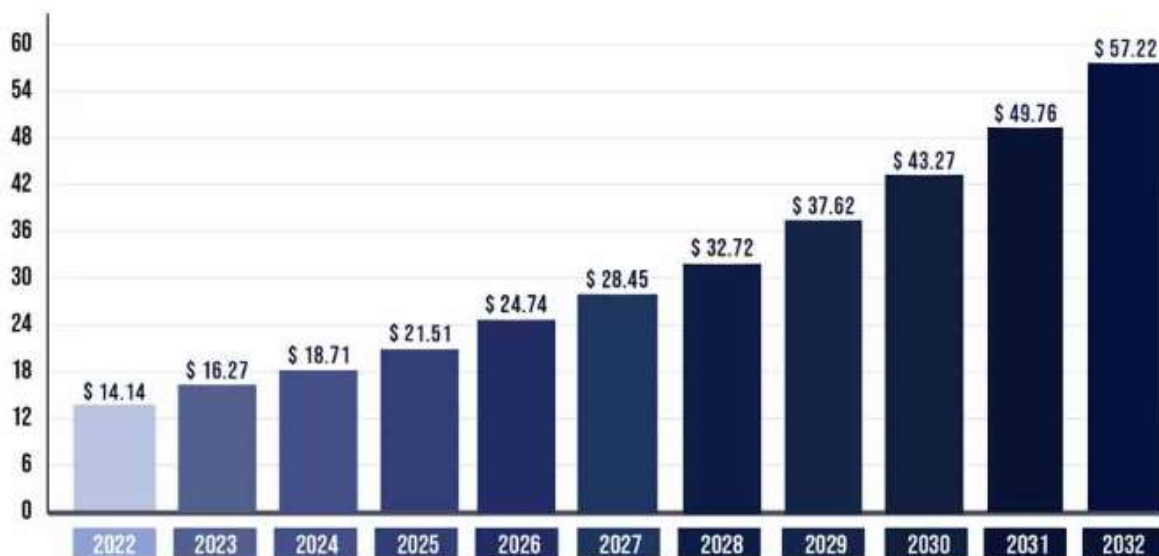
Είναι μία αμιγώς ελληνική εταιρεία η οποία παρέχει ταχυδρομικές υπηρεσίες σε επιχειρήσεις αλλά και στο ευρύ κοινό, βασιζόμενη στο ανθρώπινο δυναμικό της και στην εμπιστοσύνη των πελατών της. Διαθέτει δίκτυο άνω των 260 καταστημάτων στην Ελλάδα, 5 καταστήματα στην Κύπρο, 10 καταστήματα στη Βουλγαρία και 1 κατάστημα στην Ρουμανία, 1 κατάστημα στην Βόρεια Μακεδονία, και 1 κατάστημα στην Αλβανία. Απασχολεί περίπου 3.500 άτομα (πάνω από 1.370 στη μητρική εταιρεία και περίπου 2.130 στο δίκτυο καταστημάτων των αποκλειστικών συνεργατών της).

Προσφέρει εξειδικευμένες υπηρεσίες ταχυμεταφοράς συνδυάζοντας την αξιοπιστία και την ταχύτητα στην χερσαία - θαλάσσια - αεροπορική μεταφορά με υπηρεσίες πρόσθετης αξίας που καλύπτουν τη μεταφορά εγγράφων και εμπορευμάτων (αντικαταβολή, ειδική μεταχείριση παράδοσης – παραλαβής, εντολή αγοράς, πρωινή παράδοση, κατάθεση διαγωνισμών, παραλαβή πρωτοκόλλου, κ.α.) σε χρόνο παράδοσης που μπορεί να οριστεί από τον αποστολέα (πρωινή παράδοση, παράδοση Σάββατο, παράδοση επόμενη ημέρα σε δυσπρόσιτη περιοχή, κ.α.) διαθέτοντας ένα εύρος συσκευασιών για την ασφαλή μεταφορά των ταχυδρομικών αντικειμένων.

Κεφάλαιο 3. Η ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σημαντική αύξηση στο ηλεκτρονικό εμπόριο διεθνώς. Με την εξέλιξη της τεχνολογίας όλο και περισσότερος κόσμος προτιμάει την αγορά προϊόντων και υπηρεσιών μέσα από ηλεκτρονικά καταστήματα (e-Shops) που προσφέρουν σημαντική ευκολία και ασφάλεια. Οι εκτιμήσεις για την εξέλιξη της αγοράς είναι ιδιαίτερα ευοίωνες, όπως αποτυπώνεται και στο παρακάτω διάγραμμα. Στα επόμενα 10 χρόνια το μέγεθος της αγοράς αναμένεται να έχει τριπλασιαστεί, σύμφωνα με εκτιμήσεις ειδικών. Βλέπουμε την τάση αυτή στο παρακάτω διάγραμμα, σύμφωνα με το οποίο το μέγεθος της παγκόσμιας αγοράς ηλεκτρονικού εμπορίου προβλέπεται να φτάσει περίπου τα 57,22 τρισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ έως το 2032 από 14,14 τρισεκατομμύρια δολάρια το 2022, αύξηση που μεταφράζεται σε αύξηση της τάξεως των 305%.

Γράφημα 10 Παγκόσμια αγορά e-commerce (τρεις \$)

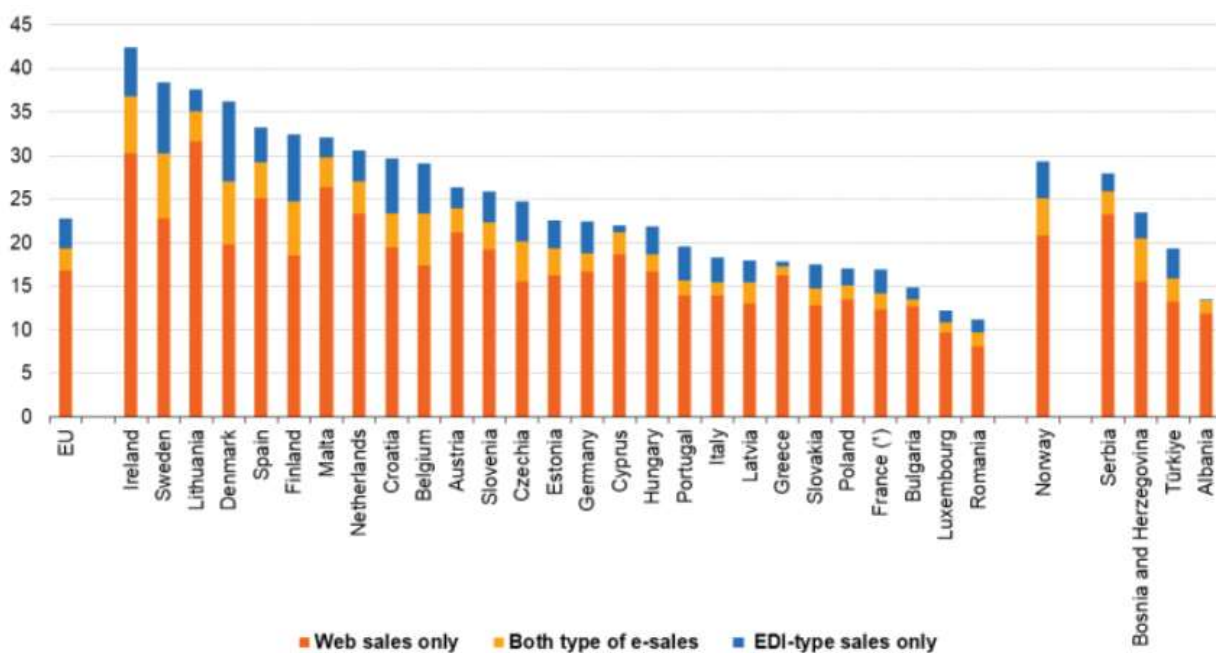


Source: www.precedenceresearch.com

Πηγή: <https://www.precedenceresearch.com/e-commerce-market>

Ειδικά για τις χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με στοιχεία από τη Eurostat, οι διαδικτυακές πωλήσεις κυριαρχούν σε όλες τις χώρες της ΕΕ.¹¹ Για την πραγματοποίηση των πωλήσεων χρησιμοποιούνται διαδικτυακές εφαρμογές και ιστοσελίδες ή με αυτοματοποιημένο τρόπο μέσω μηνυμάτων τύπου EDI (ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων). Συνήθως οι επιχειρήσεις προσφέρουν μία ή και τις δύο επιλογές στους πελάτες τους. Το 2021, μεταξύ των χωρών της ΕΕ, το ποσοστό των επιχειρήσεων που πραγματοποιούν ηλεκτρονικές πωλήσεις κυμάνθηκε από 11,2 % στη Ρουμανία και 12,2 % στο Λουξεμβούργο έως 42,4 % στην Ιρλανδία, ακολουθούμενη από τη Σουηδία (38,4 %), τη Λιθουανία (37,6 %) και τη Δανία (36,2 %). Η Ελλάδα υστερεί κατά πολύ στην συνολική κατάταξη.

Γράφημα 11 Ηλεκτρονικές πωλήσεις κατανεμημένες ανά διαδικτυακές πωλήσεις και πωλήσεις τύπου EDI, 2021 (% επιχειρήσεις)



Note: Only countries with available results for all three indicators are displayed.

Not available: Montenegro (e-sales and web sales: confidential)

(*) Break in the time series.

Source: Eurostat (online data code: isoc_ec_esels)

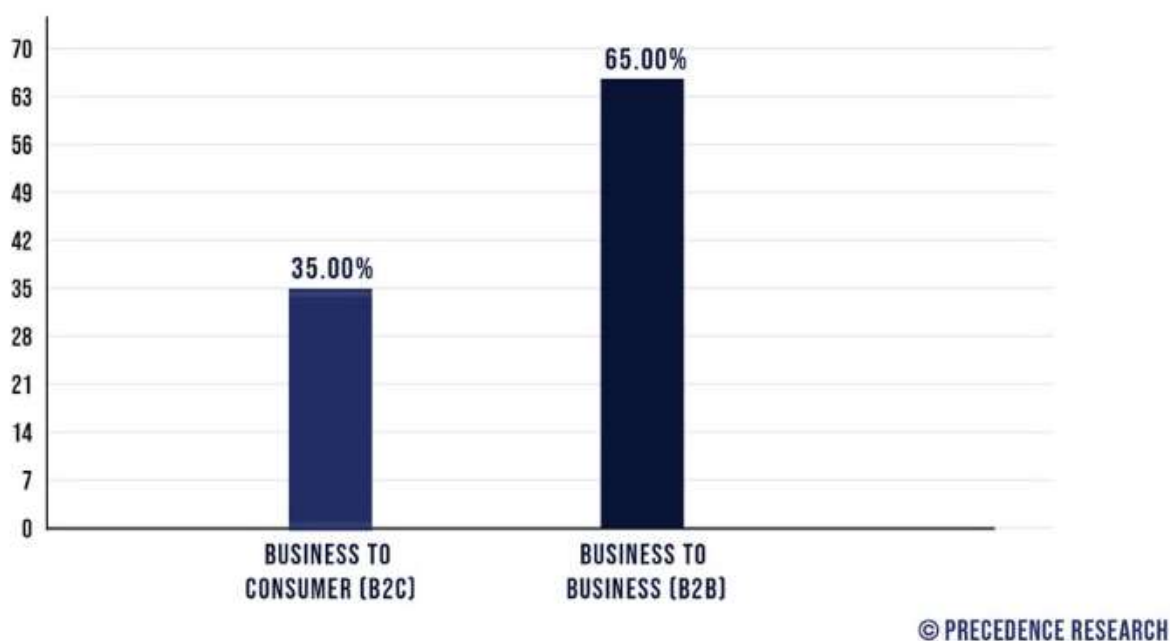
eurostat

Ένα εξίσου ενδιαφέρον στατιστικό στοιχείο που προκύπτει από την παραπάνω έρευνα έχει να κάνει με το τον τύπο του μοντέλου. Συγκεκριμένα η παγκόσμια αγορά ηλεκτρονικού εμπορίου χωρίζεται σε Business to Business (B2B) και Business to Consumer (B2C). Στη διάκριση αυτή κυριαρχεί η πρώτη (B2B) με διπλάσιο ποσοστό. Το μοντέλο αυτό περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα

¹¹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=E-commerce_statistics#Turnover_from_web_sales_mainly_generated_by_sales_via_own_websites_or_apps

βιομηχανιών, προϊόντων και υπηρεσιών, από βιομηχανικά μηχανήματα και πρώτες ύλες έως λύσεις λογισμικού και επαγγελματικές υπηρεσίες, μαζικές παραγγελίες, συνεχείς συμφωνίες προμήθειας, υπηρεσίες που βασίζονται σε συνδρομές και άλλα. Το γεγονός αυτό, όπως απεικονίζεται και στο παρακάτω διάγραμμα δίνει μια ακόμα μεγαλύτερη ώθηση στην προοπτική ανάπτυξης του κλάδου.

Γράφημα 12 Μοντέλο Παραγωγής (2022)

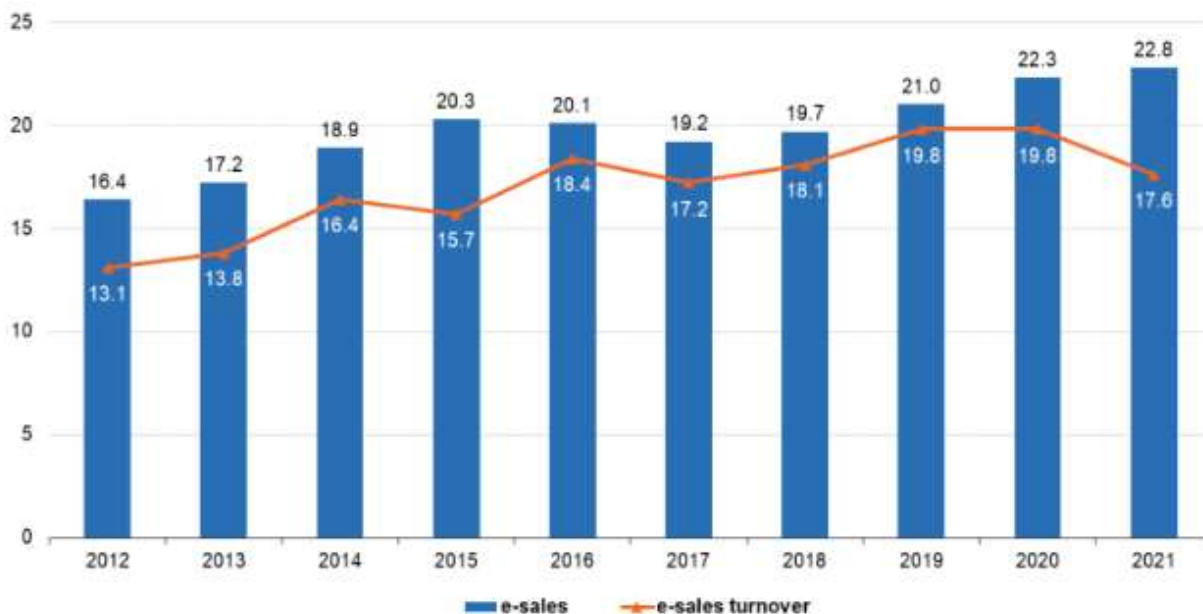


Πηγή: <https://www.precedenceresearch.com/e-commerce-market>

Καθώς ο όγκος των συναλλαγών αυξάνεται με ταχείς ρυθμούς, αυξάνεται και η ανάγκη για την μεταφορά των προϊόντων αυτών στον προορισμό τους. Το βάρος αυτό πέφτει αναπόφευκτα στις εταιρείες ταχυμεταφορών. Μέσα σε ένα τέτοιο δυναμικά αναπτυσσόμενο περιβάλλον οι προοπτικές του κλάδου είναι εξαιρετικές. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η επίδραση της πανδημίας Covid-19 και των υποχρεωτικών μέτρων περιορισμού που έλαβαν οι περισσότερες κυβερνήσεις για να περιορίσουν την εξάπλωση του ιού, που οδήγησε αναπόφευκτα στον περιορισμό των μετακινήσεων. Αν και θα αναφερθούμε στην πανδημία στην συνέχεια της εργασίας ως μια πρώτη προσέγγιση στο σημείο αυτό μπορούμε με βάση τα στοιχεία της Eurostat να επισημάνουμε την θετική επίδραση, λογικό και αναμενόμενο, στην ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου. Ουσιαστικά το ηλεκτρονικό εμπόριο ήταν σε αρκετές περιπτώσεις η

μόνη εναλλακτική για την πραγματοποίηση αγορών, ακόμα και σε είδη πρώτης ανάγκης. Στο διάγραμμα που ακολουθεί εξακολουθούμε να παρατηρούμε την σχετική αυτή τάση να ενισχύεται.

Γράφημα 13 Ηλεκτρονικές πωλήσεις και κύκλος εργασιών από ηλεκτρονικές πωλήσεις, ανά κατηγορία μεγέθους, (% επιχειρήσεις, % συνολικός κύκλος εργασιών)



Source: Eurostat (online data codes: isoc_ec_esels, isoc_ec_evals)

eurostat

Παρατηρούμε ότι την επίμαχη διετία 2020 – 2021 πωλήσεις παρουσιάζουν τις μέγιστες τιμές της συνολικής δεκαετίας. Παρατηρούμε ότι το 2021 το ποσοστό του συνολικού κύκλου εργασιών παρουσιάζει μια κάμψη, την οποία η έρευνα της Eurostat δεν δικαιολογεί. Μια πιθανή εξήγηση θα μπορούσε να είναι η επέκταση του ηλεκτρονικού εμπορίου σε αγαθά μικρότερης αξίας ή πρώτης ανάγκης (super market), μένει να επιβεβαιωθεί από νεότερα στοιχεία που θα προκύψουν σε νεότερες μελέτες, χωρίς ωστόσο αυτό να ακυρώνει την γενικότερη τάση που παρατηρείται τόσο στην Ευρώπη, όσο και διεθνώς.

Κεφάλαιο 4. Ανάλυση Χρηματοοικονομικών καταστάσεων

Οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις (ή οικονομικές εκθέσεις) είναι επίσημες καταγραφές των οικονομικών δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης. Οι οικονομικές καταστάσεις παρέχουν μια επισκόπηση μιας επιχείρησης τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα. Όλες οι σχετικές οικονομικές πληροφορίες των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων παρουσιάζονται με δομημένο τρόπο και σε μια μορφή που μπορεί εύκολα να γίνει κατανοητή, καλούνται οικονομικές καταστάσεις (Νιάρχος, 2002). Οι βασικότερες καταστάσεις είναι: α) ο ισολογισμός και β) τα αποτελέσματα χρήσης. Όπως γίνεται κατανοητό, η χρησιμότητα της χρηματοοικονομικής ανάλυσης είναι πολύ σημαντική για κάθε επιχείρηση, αφού ουσιαστικά είναι προέκταση της λογιστικής επιστήμης ως προς την επεξεργασία και αξιολόγηση των πληροφοριών που η τελευταία παρέχει (Αποστόλου, 2015). Με την ανάλυση αυτή διαπιστώνεται κατά πόσο είναι χρηματοπιστωτικά δυνατή και υγιής η επιχείρηση ή εάν υπάρχει ανάγκη να γίνουν διαθρωτικές αλλαγές στη στρατηγική δομή της, αντλώντας οικονομικές πληροφορίες από τις λογιστικές καταστάσεις, και προσδιορίζοντας τα δυνατά και αδύνατα σημεία της επιχείρησης (Βαξεβανίδου, 1999).

Η αξιολόγηση των επιδόσεων μιας επιχείρησης συνήθως σχετίζονται με το πόσο καλά μπορεί να χρησιμοποιήσει τα περιουσιακά στοιχεία, τα ίδια κεφάλαια των μετόχων και τις υποχρεώσεις, τα έσοδα και τα έξοδα. Η χρηματοοικονομική ανάλυση είναι ένα από τα βασικά εργαλεία αξιολόγησης της απόδοσης της κάθε εταιρείας προκειμένου να προσδιοριστεί η οικονομική κατάστασή της. Οι χρηματοοικονομικοί δείκτες έχουν παίξει σημαντικό ρόλο στην αξιολόγηση της απόδοσης και της οικονομικής κατάστασης μιας οικονομικής οντότητας. Με τα χρόνια, εμπειρικές μελέτες έχουν επανειλημμένα αποδείξει τη χρησιμότητα των χρηματοοικονομικών δεικτών. Όπως ισχυρίζονται οι (Chen & Shimerda (1981) οι οικονομικώς αναξιοπαθόντες επιχειρήσεις μπορούν να διαχωριστούν από τις μη πτωχευμένες επιχειρήσεις το έτος πριν από την κήρυξη της πτώχευσης με ποσοστό ακρίβειας μεγαλύτερο από 90% εξετάζοντας τους οικονομικούς δείκτες.

Η Ανάλυση Χρηματοοικονομικών ή Λογιστικών Καταστάσεων είναι η ποσοτική και ποιοτική αξιολόγηση της πληροφόρησης που προέρχεται από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις και αποβλέπει στη μελέτη, επεξεργασία και αξιοποίηση των στοιχείων των λογιστικών καταστάσεων για την εξαγωγή όσο το δυνατόν περισσότερων και ορθότερων πληροφοριών κατάλληλων για τη

διαμόρφωση γνώμης και τελικά λήψης αποφάσεων. Σκοπός της είναι η συνεκτίμηση της παρελθούσας και της τρέχουσας οικονομικής κατάστασης μιας επιχείρησης, ούτως ώστε να προσδιοριστούν οι καλύτερες δυνατές εκτιμήσεις και προβλέψεις των μελλοντικών επιδόσεών της, διατηρώντας την κατάλληλη ισορροπία μεταξύ της ρευστότητας, της σταθερότητας, της αποδοτικότητας και των δυνατοτήτων ανάπτυξής της (Νιάρχος, 2002). Επομένως, η οικονομική ανάλυση των λογιστικών καταστάσεων δεν δίνει μόνο σημαντικά στοιχεία για την παρούσα κατάσταση μιας επιχείρησης, αλλά συγκεντρώνει όλα τα απαραίτητα στοιχεία που απαιτούνται για την ορθή λήψη επιχειρηματικών αποφάσεων που αφορούν το μέλλον και την πορεία αυτής (Βασιλείου, 1999). Η έννοια λοιπόν της χρηματοοικονομικής ανάλυσης βασίζεται στην ανάγκη του επιχειρηματία να γνωρίζει την ποιότητα της επιχείρησής του από λογιστικής πλευράς, υπό την έννοια, εάν αυτή ακολουθεί ένα κερδοφόρο επενδυτικό πλάνο, ή εάν υπάρχουν σημαντικά σημεία που απαιτούν άμεσα αλλαγή και επανασχεδιασμό (Bowman, & Faulkner, 1997).

Η ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων βοηθά τους χρήστες των χρηματοοικονομικών καταστάσεων (είτε είναι εσωτερικοί, είτε είναι εξωτερικοί) να πάρουν καλύτερες και πιο τεκμηριωμένες αποφάσεις, προκειμένου:

- να καθορίσουν τις ανάγκες χρηματοδότησης της επιχείρησης, καθώς επίσης και τις δυνατότητες διαπραγμάτευσης, που έχει με τους εξωτερικούς της χρηματοδότες.
- να καθορίσουν την εύλογη αξία της επιχειρήσεως ή/και να προσδιορίσουν αν είναι υποτιμημένη ή υπερτιμημένη, κ.λπ. (Νικολόπουλος, 2022)

Τέσσερα είναι τα βήματα που ακολουθούνται στην ανάλυση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων. Πρώτο βήμα ο σαφής προσδιορισμός των στόχων της χρηματοοικονομική ανάλυσης. Δεύτερο βήμα η διατύπωση συγκεκριμένων κριτηρίων που είναι συνεπή με τους στόχους της χρηματοοικονομικής ανάλυσης. Τρίτο βήμα ο εντοπισμός των πλέον αποτελεσματικών εργαλείων που διαθέτει μια χρηματοοικονομική ανάλυση. Τέταρτο βήμα η ερμηνεία των αποτελεσμάτων της χρηματοοικονομικής ανάλυσης (Μπαμπαλός, 2021).

Η ανάλυση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων περιλαμβάνει τόσο την ανάλυση των αριθμοδεικτών όσον και την ανάλυση χρονοσειρών. Για τον σκοπό αυτό θα χρησιμοποιήσουμε στοιχεία από τις οικονομικές καταστάσεις των κυριότερων εταιρειών του κλάδου από τις βάσεις δεδομένων την ICAP για τα έτη 2016-2021.

4.1 Αριθμοδείκτες

Τα μέσα τα οποία χρησιμοποιούνται για την ανάλυση αυτή, είναι συνήθως οι χρηματοοικονομικοί δείκτες ή αριθμοδείκτες. Οι αριθμοδείκτες εκφράζουν ένα λόγο (κλάσμα) που συνδέει δυο στοιχεία των χρηματοοικονομικών καταστάσεων, όπως ο λόγος ιδίων προς ξένα κεφάλαια (Μπαμπαλός, 2021). Η σύγκριση αυτών των στοιχείων εκφράζεται και με την λατινική λέξη Ratio που σημαίνει σχέση – λόγος. Οι δείκτες αυτοί βοηθούν τον αναλυτή να συγκρίνει:

- τα σημερινά χρηματοοικονομικά στοιχεία της επιχείρησης με τα αντίστοιχα στοιχεία της ίδιας επιχείρησης στο παρελθόν ή και με τα προβλεπόμενα στο μέλλον. **Η ανάλυση αυτή ονομάζεται διαχρονική ανάλυση (time-series analysis).**
- τα χρηματοοικονομικά στοιχεία της επιχείρησης με τα αντίστοιχα παρόμοιων επιχειρήσεων ή με τη μέση τιμή του κλάδου, στον οποίο ανήκει η επιχείρηση, το ίδιο χρονικό διάστημα. **Η ανάλυση αυτή ονομάζεται Διαστρωματική ανάλυση (Comparative analysis or cross-sectional analysis).**

Η ανάλυση χρηματοοικονομικών δεικτών είναι η εξέταση των σχέσεων μεταξύ διάφορων μεγεθών, λογιστικής κυρίως προέλευσης, με σκοπό τον υπολογισμό της προηγούμενης, τωρινής και προβλεπόμενης χρηματοοικονομικής κατάστασης και απόδοσης μιας επιχείρησης (Νικολόπουλος 2022). Πρόκειται για τη γραμμική σχέση δύο λογιστικών μεγεθών, όπως δημοσιεύονται στον Ισολογισμό και στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης κάθε επιχείρησης (Armstrong, & Kotler, 2009). Οι αριθμοδείκτες είναι μαθηματικές διαιρέσεις, που παρακολουθούν τη διαχρονική πορεία στη σχέση δύο τουλάχιστον λογαριασμών των οικονομικών καταστάσεων (Γκίκας, 2002).

Ένας αριθμοδείκτης καθίσταται σημαντικός και έχει επιτελέσει το σκοπό του, εφόσον μπορεί να αξιολογηθεί σωστά και έγκυρα προκειμένου να εξαχθούν λογικά και κατανοητά συμπεράσματα που θα ικανοποιούν τις ανάγκες των χρηστών αυτής της πληροφόρησης (Σκούντζος, 1999). Διαφορετικά η χρήση των δεικτών δεν έχει καμία ουσία όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων από πλευράς διοίκησης ή οποιουδήποτε άλλου χρήστη που εφαρμόζει και χρησιμοποιεί τη γνώση που δίνουν οι αριθμοδείκτες. Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω, οι αριθμοδείκτες αντλούν αριθμητικά δεδομένα από τις δημοσιευμένες λογιστικές καταστάσεις της εκάστοτε επιχείρησης συνδυαστικά με πληροφορίες που υπάρχουν στο προσάρτημα ή στο σημείωμα ελέγχου του εξωτερικού ορκωτού ελεγκτή (Γεωργόπουλος, 2005). Προφανώς λοιπόν, οι αριθμοδείκτες είναι ένα χρήσιμο εργαλείο στα ευρύτερα πλαίσια της χρηματοοικονομικής ανάλυσης και είναι

εξαιρετικά χρήσιμοι ανάλογα με τον τρόπο που τους διαχειρίζονται οι χρήστες αυτών. Δεν αποτελούν δηλαδή μόνο αριθμητικά δεδομένα και ποσοτικά αποτελέσματα (Γεωργόπουλος, 2002; Γεωργόπουλος, 2004). Κάθε χρήστης θα πρέπει να τα συνδέει με τις εφαρμοσμένες πολιτικές με προσοχή ώστε να συνδυάζει σε ένα ευρύτερο πλαίσιο τα αποτελέσματα που εξάγονται και πάντα προς την σωστή κατεύθυνση λήψης αποφάσεων (Βασιλείου, 2008).

4.2 Υπολογισμός Αριθμοδεικτών κλάδου ταχυμεταφορών

Στο σημείο αυτό θα παρουσιάσουμε του κυριότερους αριθμοδείκτες ανά κατηγορία και θα τους υπολογίσουμε για όλες τις εταιρείες του δείγματος.

4.2.1 Κύκλος Εργασιών

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζουμε τις συνολικές πωλήσεις των εταιρειών του κλάδου. Ο κλάδος έχει μια σαφή δυναμική ανάπτυξη καθώς σε ετήσια βάση ο κύκλος εργασιών αυξάνεται με την καλύτερη επίδοση το 2019 και αμέσως μετά το 2021 την πρώτη χρονιά της πανδημίας. Το 2020 ο κλάδος έχει μια ποσοστιαία πτώση, η οποία οφείλετε στην σημαντική πτώση του κύκλου εργασιών των ΕΛΤΑ. Την περίοδο αυτή σε απόλυτους αριθμούς η πτώση αγγίζει τα €50εκ και λόγω της δεσπίζουσας θέσης των ΕΛΤΑ στην αγορά, η πτώση αυτή συμπαρέσυρε την συνολική απόδοση του κλάδου. Η πτώση για τα ΕΛΤΑ συνεχίστηκε και την επόμενη περίοδο. Αν εξαιρέσουμε λοιπόν τα ΕΛΤΑ, για τις υπόλοιπες εταιρείες που μελετούμε η πενταετία 2016 -2021 είναι μια περίοδος σημαντικής ανάπτυξης.

Πίνακας 1 Κύκλος Εργασιών

Κύκλος Εργασιών (Πωλήσεις) σε χιλιάδες €

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2021	2020	2019	2018	2017	2016
ACS ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε.Ε.	137.362	127.404	110.079	102.591	98.934	89.993
SPEEDEX Α.Ε. ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	45.155	41.810	39.887	37.910	35.890	33.546
ΓΕΝΙΚΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.	80.248	71.744	58.835	56.938	53.531	51.475
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ (ΕΛΤΑ) Α.Ε.	244.359	266.494	313.480	324.871	293.244	311.754
ΕΛΤΑ ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Α.Ε.	60.523	56.019	45.218	41.927	36.343	33.173
NACE2 : Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	837.933	770.624	772.996	759.612	649.732	641.457

Η παραπάνω εικόνα αντανακλάται και στα καθαρά κέρδη της περιόδου, με εξαίρεση και πάλι τα ΕΛΤΑ, τα οποία εμφανίζονται ως ο μεγάλος ασθενής του κλάδου με πολύ μεγάλες ζημιές. Να σημειώσουμε ότι οι ζημιές των ΕΛΤΑ δεν οφείλονται στην απόδοση του κλάδου αλλά σε διαρθρωτικές κινήσεις που προέβη την περίοδο αυτή η διοίκηση μέσω ενός δαπανηρού προγράμματος εξυγίανσης, που περιλάμβανε εθελουσία έξοδο από την υπηρεσία σχεδόν 2.000 εργαζομένων.

Πίνακας 2 Καθαρά Κέρδη

Καθαρά κέρδη σε χιλιάδες €						
	2021	2020	2019	2018	2017	2016
ACS ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε.Ε.	16.106	11.630	9.709	8.815	7.741	7.779
SPEEDEX Α.Ε. ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	1.050	-533	970	1.295	430	272
ΓΕΝΙΚΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.	1.268	-6	267	579	578	531
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ (ΕΛΤΑ) Α.Ε.	-129.223	9.486	22.997	-11.440	-27.520	-13.583
ΕΛΤΑ ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Α.Ε.	-2.353	-1.418	-7.221	-738	305	237
NACE2 : Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	-111.242	25.040	30.157	-105	-21.338	-6.916

4.2.2 Ρευστότητα

Η πρώτη κατηγορία δεικτών που θε εξετάσουμε είναι **οι δείκτες ρευστότητας**. Η οικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης εξαρτάται από το αν διαθέτει επαρκή ρευστότητα. Ως ρευστότητα εννοούμε την ικανότητα της επιχείρησης να αντιμετωπίζει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις (Αποστόλου, 2015). Γενικότερα, η ρευστότητα αναφέρεται στην ικανότητα της επιχείρησης να μετατρέπει τα περιουσιακά της στοιχεία (στοιχεία ενεργητικού) σε χρήμα. Αυτή η διεργασία είναι πολύ σημαντική για τη μακροχρόνια επιβίωσή της για πολλούς λόγους. Η επιχείρηση μπορεί να εξασφαλίσει καταρχήν τα αναγκαία κεφάλαια για την καθημερινή της λειτουργία, μπορεί να προχωρήσει σε ανταγωνιστικές εκπτώσεις σε πελάτες, μπορεί να εκμεταλλευτεί ευνοϊκές συγκυρίες ή ευκαιρίες για επένδυση χωρίς να χρειαστεί να καταφύγει σε ασύμφορο δανεισμό με

το αντίστοιχο κόστος και τους κινδύνους που αυτό συνεπάγεται (αθέτηση συμφωνιών, αδυναμία εξόφλησης υποχρεώσεων, αδυναμία ανακύκλωσης δανεισμού).

Μια υψηλή ρευστότητα επιτρέπει στη διοίκηση μια επιχείρησης να επωφελείται από τις διάφορες ευκαιρίες που εμφανίζονται για να αυξήσει τα κέρδη της. Σαν παράδειγμα αναφέρουμε τις αγορές εμπορευμάτων και πρώτων υλών σε προνομιακές τιμές ή την πληρωμή υποχρεώσεων προς τρίτους μέσα σε περίοδο έκπτωσης. Επίσης, η υψηλή ρευστότητα πέραν της κερδοφορίας επιτρέπει τη διανομή μερισμάτων στους μετόχους και την πληρωμή δανεισθέντων ποσών και τόκων. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι είναι αρκετοί οι χρήστες των οικονομικών καταστάσεων που ενδιαφέρονται για την πτυχή αυτή της δραστηριότητας μιας επιχείρησης (μέτοχοι, δανειστές, τράπεζες, προμηθευτές).

Ενδείξεις για τη ρευστότητα μιας επιχείρησης τη χρονική στιγμή κατάρτισης των οικονομικών καταστάσεων παρέχονται από μια σειρά αριθμοδεικτών οι οποίοι θα εξεταστούν αναλυτικά στη συνέχεια. Οι κυριότεροι δείκτες της κατηγορίας αυτής είναι οι ακόλουθοι:

- **Δείκτης Γενικής Ρευστότητας** = $\frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$
- **Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας** = $\frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό-Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$.

Για τον κλάδο των ταχυμεταφορών ο Δείκτης Γενικής Ρευστότητας παρουσιάζει την παρακάτω εικόνα. Για το σύνολο του κλάδου παρατηρούμε μια σχετική πτώση το 2021 σε σχέση με το 2019. Την χειρότερη επίδοση έχουν το ΕΛΤΑ ενώ την καλύτερη η ACS, παρότι η πτώση από το 2019 είναι σχεδόν 46%. Δείκτης κάτω από την μονάδα δείχνει ενδεχόμενη δυσκολία κάλυψης των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων και όλες οι εταιρείες βρίσκονται σε οριακό σημείο καθ' όλη την εξεταζόμενη περίοδο, γεγονός που προβληματίζει σχετικά με την ικανότητα των εταιρειών να καλύψουν τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις τους, παρά το γεγονός ότι η κερδοφορία όπως είδαμε προηγουμένως είναι ιδιαίτερα αυξημένη.

Πίνακας 3 Υπολογισμός Δείκτη Γενικής Ρευστότητας

	Δείκτης Γενικής Ρευστότητας					
	2021	2020	2019	2018	2017	2016
ACS ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε.Ε.	1,16	1,36	2,17	2,13	1,62	1,32
SPEEDEX Α.Ε. ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	1,04	1,05	1,24	1,26	0,89	0,88
ΓΕΝΙΚΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.	0,90	0,99	1,16	1,28	1,28	1,29
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ (ΕΛΤΑ) Α.Ε.	0,57	0,99	0,82	0,92	0,96	1,08
ΕΛΤΑ ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Α.Ε.	1,09	0,68	0,70	1,02	1,18	1,19
NACE2 : Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	0,72	1,00	0,94	1,02	1,00	1,09

Πιο συγκεκριμένα μπορούμε να πούμε ότι ο δείκτης γενικής ρευστότητας για την ACS παρουσιάζει μια σχετική πτωτική τάση από το 2019, παραμένοντας όμως σταθερά πάνω από την μονάδα, ενώ για την SPEEDEX ο δείκτης κυμαίνεται γύρω στο ένα, αλλά με μικρές διακυμάνσεις. Αντίθετα ο δείκτης της Γενικής Ταχυδρομικής είναι σταθερός εκτός από το 2021 που έχει μια μικρή πτώση στο 0,90. Η εικόνα για τα ΕΛΤΑ εμφανίζει σταθερά την χειρότερη απόδοση του κλάδου, με μόλις 0,57 το 2021 δημιουργώντας σοβαρές ανησυχίες. Η ΕΛΤΑ ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΣ παρουσιάζει πτωτική τάση από το 2019, με μικρή άνοδο το 2021. Για την συνολική εικόνα του κλάδου παρατηρείται ότι ο δείκτης παρουσιάζει πτωτική τάση από το 2020, αγγίζοντας το 0,72 το 2021. Γενικά μπορούμε να πούμε πως η ACS και η ΓΕΝΙΚΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ διαθέτουν ικανοποιητική ρευστότητα, ενώ η SPEEDEX βρίσκεται κοντά στο όριο. Σοβαρά προβλήματα ρευστότητας αντιμετωπίζουν τα ΕΛΤΑ και τα ΕΛΤΑ Courier. Ο κλάδος συνολικά παρουσιάζει πτωτική τάση στην ρευστότητα.

4.2.3 Αποδοτικότητα

Ο σκοπός μιας επιχείρησης αποτελεί την επίτευξη του μέγιστου δυνατού κέρδους. Η επίτευξη κέρδους σηματοδοτεί για την επιχείρηση τη μακροχρόνια λειτουργία της, για τους μετόχους/επενδυτές διανομή μερισμάτων και για το δημόσιο είσπραξη φόρων. Οι δείκτες απόδοσης παρουσιάζουν την αποτελεσματικότητα με την οποία διοικείται μια επιχείρηση. Η

απόδοση μιας επιχείρησης επηρεάζεται από τις αποφάσεις και τις διάφορες πολιτικές που ακολουθεί η διοίκηση της. Οι αριθμοδείκτες αυτοί αφορούν κέρδος και προσπαθούν να πετύχουν την μέγιστη επίτευξη του κεντρικού στόχου τους, δηλαδή του κέρδους. Οι κυριότεροι δείκτες είναι οι εξής :

- **Δείκτης Περιθωρίου Μεικτού Κέρδους** = Πωλήσεις - Κόστος Πωλήσεων / Πωλήσεις (%)
- **Δείκτης Περιθωρίου Καθαρού Κέρδους** = Καθαρά Κέρδη / Πωλήσεις
- **Δείκτης Απόδοσης Ενεργητικού** = Καθαρά Κέρδη / Σύνολο Ενεργητικού
- **Δείκτης Απόδοσης Συνολικών Κεφαλαίων** = Καθαρά Κέρδη + Χρεωστικοί Τόκοι / Σύνολο Ενεργητικού
- **Δείκτης Απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων** = Καθαρά Κέρδη / Ίδια Κεφάλαια

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζουμε τα αποτελέσματα του Δείκτη Περιθωρίου Μεικτού Κέρδους για τις εταιρίες του κλάδου, και παρατηρούμε ότι για το σύνολο του κλάδου, με εξαίρεση τα ΕΛΤΑ το ποσοστό είναι σταθερό με μικρές διακυμάνσεις. Τα ΕΛΤΑ εμφανίζουν σημαντικές ζημιές και αυτό αντανακλάτε στον δείκτη αυτό. Και στον δείκτη αυτό η ACS παρουσιάζει τη καλύτερη απόδοση. Η ACS έχει την μικρότερη διακύμανση γύρω στο 26%. Οι αυξημένες πωλήσεις των εταιρειών συνέβαλαν στην σταθερή αυτή πορεία του δείκτη και αυτό σημαίνει ότι οι επιχειρήσεις έχουν την ικανότητα να πωλούν τις υπηρεσίες τους σε επίπεδο υψηλότερο από το κόστος παραγωγής.

Πίνακας 4 Υπολογισμός Δείκτη Περιθωρίου Μικτού Κέρδους

	Δείκτης Περιθωρίου Μεικτού Κέρδους					
	2021	2020	2019	2018	2017	2016
ACS ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε.Ε.	26,15%	25,54%	27,57%	27,57%	28,33%	27,02%
SPEEDEX Α.Ε. ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	16,15%	12,50%	19,67%	20,72%	20,95%	19,98%
ΓΕΝΙΚΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.	11,51%	11,08%	9,20%	10,74%	11,69%	13,77%
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ (ΕΛΤΑ) Α.Ε.	-0,21%	-2,78%	2,54%	3,07%	6,37%	9,21%
ΕΛΤΑ ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Α.Ε.	14,85%	15,19%	5,63%	17,83%	19,06%	20,16%
NACE2 : Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	21,36%	15,52%	13,29%	13,47%	14,79%	15,42%

Πιο συγκεκριμένα μπορούμε να πούμε ότι για την ACS το περιθώριο μικτού κέρδους παρουσιάζει σταθερότητα με μικρές διακυμάνσεις. Το 2021 ήταν 26,15%, ελαφρώς χαμηλότερο από το 2020 που είναι 25,54%. Για τη Speedex το περιθώριο μικτού κέρδους παρουσίασε πτώση το 2020 και στο 2021 από 12,50% αντίστοιχα σε 16,15%. Το περιθώριο μικτού κέρδους για τη Γενική Ταχυδρομική παρουσίασε πτωτική τάση από το 2017 έως το 2021 με μόνη εξαίρεση το 2016 που ήταν ελαφρώς αυξημένος. Ενώ για τα ΕΛΤΑ το περιθώριο μικτού κέρδους ήταν αρνητικό το 2021 (-0,21%), τα προηγούμενα χρόνια ήταν εξαιρετικά χαμηλό καταγράφοντας την χειρότερη επίδοση στο σύνολο του κλάδου. Τα ΕΛΤΑ Courier, το περιθώριο μικτού κέρδους παρουσίασε συνέχεια πτώση από 20,16% το 2016 σε 14,85% το 2021. Για το κλάδο το περιθώριο μικτού κέρδους παρουσίασε πτωτική τάση από το 2017 με 15,42% έως το 2021 σε 21,36%. Ως συμπέρασμα μπορούμε να πούμε ότι η ACS παρουσιάζει το υψηλότερο περιθώριο μικτού κέρδους σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρείες ενώ αντίθετα για την Speedex, την Γενική Ταχυδρομική και τα ΕΛΤΑ courier παρουσίασαν πτώση του περιθωρίου μικτού κέρδους το 2021. Ο κλάδος των ταχυδρομικών και ταχυμεταφορών δραστηριοτήτων παρουσίασε πτωτική τάση του περιθωρίου μικτού κέρδους από το 2017 έως το 2021.

4.2.4 Κερδοφορία

Αρκετά σχετικό με την αποδοτικότητα είναι και η κερδοφορία. Για την αξιολόγηση της κερδοφορίας χρησιμοποιούνται οι δείκτες καθαρού περιθωρίου κέρδους. Ο αριθμοδείκτης Περιθωρίου Καθαρού Κέρδους χρησιμοποιείται για τη μέτρηση της συνολικής αποδοτικότητας της οικονομικής μονάδας, σε σύγκριση με τα συνολικά της έσοδα και, συνεπώς, είναι πολύ χρήσιμος για τους μετόχους. Και αυτό διότι, εάν το καθαρό κέρδος δεν είναι αρκετό, η επιχείρηση δεν είναι σε θέση να επιτύχει μια ικανοποιητική απόδοση της επένδυσης. Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης τόσο πιο επικερδής είναι η επιχείρηση.

Πρόκειται για έναν αριθμοδείκτη πολύ σημαντικό, αφού τόσο η διοίκηση της επιχείρησης όσο και πολλοί αναλυτές βασίζουν τις προβλέψεις τους για τα μελλοντικά καθαρά κέρδη της τελευταίας επί του προβλεπόμενου ύψους των πωλήσεων και του ποσοστού καθαρού κέρδους. Από την άλλη όταν μία επιχείρηση έχει υψηλό δείκτη, δε σημαίνει ότι έχει οπωσδήποτε και καλή ρευστότητα, καθόσον είναι δυνατό μια επιχείρηση να έχει κέρδη και να μην έχει ρευστότητα και αντίστροφα να έχει ρευστότητα και να μην έχει κέρδη (πώληση τοις μετρητοίς κάτω του κόστους).

➤ **Περιθώριο Καθαρού Κέρδους = Καθαρά κέρδη προ φόρων / Πωλήσεις (%)**

Πίνακας 5 Υπολογισμός Δείκτη Κερδοφορίας

	Περιθώριο Καθαρού Κέρδους					
	2021	2020	2019	2018	2017	2016
ACS ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε.Ε.	11,73%	9,13%	8,82%	8,59%	7,82%	8,64%
SPEEDEX Α.Ε. ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	2,32%	-1,28%	2,43%	3,42%	1,20%	0,81%
ΓΕΝΙΚΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.	1,58%	-0,01%	0,45%	1,02%	1,08%	1,03%
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ (ΕΛΤΑ) Α.Ε.	-52,88%	3,56%	7,34%	-3,52%	-9,38%	-4,36%
ΕΛΤΑ ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Α.Ε.	-3,89%	-2,53%	-15,97%	-1,76%	0,84%	0,71%
NACE2 : Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	-13,28%	3,25%	3,90%	-0,01%	-3,28%	-1,08%

Όπως παρατηρούμε στα στοιχεία του πίνακα ο δείκτης αυτός δεν εμφανίζει καλή απόδοση για το σύνολο των επιχειρήσεων, εκτός από την ACS, η οποία διαχρονικά εμφανίζει το μεγαλύτερο ποσοστό κερδοφορίας με μέσο όρο περίπου 9,23% για την περίοδο που μελετάμε. Αντίθετα η Speedex και η Γενική Ταχυδρομική παρουσιάζει χαμηλό περιθώριο καθαρού κέρδους με εναλλάξ έτη κερδοφορίας και ζημιών. Το 2021 το περιθώριο καθαρού κέρδους της Speedex ήταν 2,32% το δεύτερο υψηλότερο σε σχέση με την Γενική Ταχυδρομική που ήταν τρίτο με 1,58% για την περίοδο που εξετάζουμε. Ενώ η εικόνα των ΕΛΤΑ και ΕΛΤΑ Ταχυμεταφορές είναι ζημιογόνα για τα περισσότερα έτη της εξαετίας που εξετάζουμε. Για τα ΕΛΤΑ το 2021 το περιθώριο καθαρού κέρδους ήταν -52,88% το οποίο είναι το χαμηλότερο για την συγκεκριμένη περίοδο ενώ τα ΕΛΤΑ Ταχυμεταφορές ήταν -3,89% που είναι το δεύτερο χαμηλότερο μεταξύ των εταιρειών.

4.2.5 Δραστηριότητα

Οι αριθμοδείκτες δραστηριότητας μας βοηθούν να προσδιοριστεί ο βαθμός μετατροπής ορισμένων περιουσιακών στοιχείων, όπως είναι τα αποθέματα και οι απαιτήσεις, σε ρευστά. Με άλλα λόγια δείχνουν πόσο αποτελεσματικά διαχειρίζεται μια επιχείρηση τους πόρους της, με σκοπό τη δημιουργία πωλήσεων. Η έννοια της κυκλοφοριακής ταχύτητας αναφέρεται στο χρόνο μετατροπής ενός στοιχείου του κυκλοφορούντος ενεργητικού σε κάποιο άλλο στοιχείο που είναι

είτε πιο εύκολα ρευστοποιήσιμο (π.χ. ο χρόνος μετατροπής των αποθεμάτων σε απαιτήσεις) είτε ρευστό (π.χ. ο χρόνος μετατροπής των απαιτήσεων σε διαθέσιμα) (Γκίκας, 2002).

Οι πιο κοινοί δείκτες που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό της δραστηριότητας είναι οι κάτωθι :

- **Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Αποθεμάτων** = Κόστος Πωλήσεων / Αποθέματα
- **Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Ενεργητικού** = Πωλήσεις / Σύνολο Ενεργητικού
- **Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Παγίων** = Πωλήσεις / Καθαρά Πάγια
- **Μέση Περίοδος Είσπραξης** = Εισπρακτέοι Λογαριασμοί / Πωλήσεις επί 365
- **Μέση Περίοδος Πληρωμής** = Πληρωτέοι / Κόστος Πωλήσεων επί 365
- **Κυκλοφοριακή ταχύτητα Εισπρακτέων** = Πωλήσεις / Εισπρακτέοι Λογαριασμοί

Εμείς θα επικεντρώσουμε την ανάλυση μας καταρχήν στον Δείκτη Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Ενεργητικού. Ο δείκτης (και η διαχρονική του εξέλιξη) έχει μεγάλη σημασία, διότι δείχνει το βαθμό χρησιμοποίησης των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης (δηλ. αν υφίσταται ή όχι υπερεπένδυση κεφαλαίων σε σχέση με το ύψος των πραγματοποιούμενων πωλήσεων). Όταν ο δείκτης είναι χαμηλότερος από το μέσο δείκτη του κλάδου (διότι ο κύκλος εργασιών της επιχείρησης είναι μικρός σε σχέση με τα απασχολούμενα κεφάλαια, οπότε θα πρέπει να εξεταστεί από την επιχείρηση η δυνατότητα είτε να αυξηθούν οι πωλήσεις, είτε να πουληθούν ορισμένα περιουσιακά στοιχεία ή και τα δύο).

Πίνακας 6 Υπολογισμός Δείκτη Κυκλοφοριακής Ταχ. Ενεργητικού

	Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Ενεργητικού					
	2021	2020	2019	2018	2017	2016
ACS ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε.Ε.	1,64	1,65	1,60	1,82	2,24	2,34
SPEEDEX Α.Ε. ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	1,75	1,30	1,79	1,82	1,60	1,53
ΓΕΝΙΚΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.	2,73	2,39	2,15	2,81	2,65	2,78
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ (ΕΛΤΑ) Α.Ε.	0,62	0,46	0,67	0,74	0,64	0,60
ΕΛΤΑ ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Α.Ε.	2,79	2,52	2,13	1,57	1,18	1,24
NACE2 : Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	1,20	0,89	1,11	1,18	1,03	0,93

Ο δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού μας δείχνει πόσες φορές το ενεργητικό μίας εταιρείας μετατρέπεται σε πωλήσεις μέσα σε ένα έτος. Άρα με βάση τον παραπάνω πίνακα βλέπουμε ότι η ACS παρουσιάζει υψηλό δείκτη κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού, με μέσο όρο 1,82 για την περίοδο 2016-2021. Το 2021, ο δείκτης της ACS ήταν 1,64 ο οποίος είναι ο χαμηλότερος για την ACS στην εξαετία, αλλά παραμένει υψηλότερος από τον μέσο όρο του κλάδου. Η SPEEDEX παρουσιάζει επίσης υψηλό δείκτη κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού, με μέσο όρο 1,64 για την περίοδο 2016-2021. Το 2021, ο δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού της SPEEDEX ήταν 1,75, ο οποίος είναι ο υψηλότερος για την SPEEDEX στην εξαετία. Η Γενική Ταχυδρομική και τα ΕΛΤΑ Ταχυμεταφορές παρουσιάζουν τους υψηλότερους δείκτες κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού. Το 2021, ο δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού της Γενικής Ταχυδρομικής ήταν 2,73% ενώ για τα ΕΛΤΑ Ταχυμεταφορές ήταν 2,79% ο οποίος είναι ο υψηλότερος για όλες τις εταιρείες που εξετάζονται. Τέλος τα ΕΛΤΑ παρουσιάζουν χαμηλό δείκτη κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού, με μέσο όρο 0,63 για την περίοδο 2016-2021. Το 2021, ο δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού της ΕΛΤΑ ήταν 0,62, ο οποίος είναι ο χαμηλότερος για όλες τις εταιρείες που εξετάζονται.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και ο επόμενος δείκτης που θα μελετήσουμε, η Μέση Περίοδος Είσπραξης των απαιτήσεων της επιχείρησης. Ο δείκτης αυτός δείχνει πόσες φορές μέσα στο έτος εισπράττονται οι απαιτήσεις της επιχείρησης. Καταδεικνύει δηλαδή αν οι απαιτήσεις μιας επιχείρησης είναι πολύ μεγάλες σε σχέση με τις πωλήσεις της.

Θα πρέπει να αξιολογούνται τα εξής (Νιάρχος, 2002):

- Όταν παρατηρούνται σημαντικές μεταβολές του δείκτη από χρήση σε χρήση
- Όταν παρατηρείται διαχρονική μείωση του δείκτη (λόγω πολιτικής επέκτασης των πιστώσεων, εγκατάλειψης της επιθετικής πολιτικής πωλήσεων, αποτυχημένου συστήματος εισπράξεων, ύπαρξης μη εμφανιζόμενων επισφαλών απαιτήσεων)
- Όταν ο δείκτης είναι υψηλός (διότι η επιχείρηση παρέχει μικρής διάρκειας πίστωση στους πελάτες της)

Η ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων μιας επιχείρησης είναι δείκτης της αποτελεσματικότητας της πιστωτικής πολιτικής της, δείκτης της ποιότητας των απαιτήσεών της και δείκτης της ανταγωνιστικότητας των προϊόντων της. Επίσης, μεγάλη ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων σημαίνει ότι η επιχείρηση έχει μικρότερες ανάγκες σε κεφάλαια κίνησης. Ωστόσο, δε θα πρέπει

να παραβλέπετε ότι, μια κάπως υπερβολικά συντηρητική πολιτική όσον αφορά στις παρεχόμενες πιστώσεις, μπορεί να έχει επιπτώσεις στις πωλήσεις και στα κέρδη της επιχείρησης.

Πίνακας 7 Υπολογισμός Δείκτη Είσπραξης

Στήλη1	Μέση Περίοδος Είσπραξης					
	2021	2020	2019	2018	2017	2016
ACS ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε.Ε.	36,9	48,7	105,2	86,4	73,6	65,6
SPEEDEX Α.Ε. ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	134,6	241,9	149,7	151,6	173,3	198,9
ΓΕΝΙΚΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.	93,1	113,4	134,3	92,3	108,1	114,8
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ (ΕΛΤΑ) Α.Ε.	153,1	150,4	294,7	302,0	351,5	325,0
ΕΛΤΑ ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Α.Ε.	83,7	100,4	103,4	176,0	222,9	225,9
NACE2 : Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	103,9	116,8	180,2	185,2	220,5	220,3

Παρατηρούμε ότι η περίοδος είσπραξης είναι αρκετά μεγάλη για τις περισσότερες εταιρείες. Με εξαίρεση της ACS οι υπόλοιπες εταιρείες εισπράττουν τις απαιτήσεις τους μετά από τρίμηνο. Ο πίνακας αυτός ενδεχομένως να εξηγεί την χαμηλή απόδοση στον δείκτη ρευστότητας που είδαμε σε προηγούμενη ενότητα (ενότητα 3.2.2). Η εικόνα αυτή θα μπορούσε να οφείλεται σε χαμηλή αποτελεσματικότητα των εισπρακτικών μηχανισμών των εταιρειών αλλά και σε επιθετική εμπορική πολιτική των εταιρειών με παροχή μεγάλης περιόδους πίστωσης στους πελάτες.

4.2.6 Χρέους ή μόχλευσης

Τα κεφάλαια που χρησιμοποιεί μια επιχείρηση διακρίνονται σε ίδια και ξένα, ανάλογα με την προέλευσή τους και σε μακροπρόθεσμα και βραχυπρόθεσμα ανάλογα με τη διάρκειά τους. Η ανάλυση του μείγματος κεφαλαίων, ως προς την προέλευσή τους και ως προς τη διάρκειά τους καλείται ανάλυση δομής-διάρθρωσης κεφαλαίων. Οι δείκτες χρέους ή μόχλευσης δείχνουν τον τρόπο με τον οποίο μια επιχείρηση χρηματοδοτεί τις συνολικές της επενδύσεις, δηλαδή το ενεργητικό της (Νικολόπουλος 2022). Ειδικότερα, οι δείκτες αυτοί απεικονίζουν, πρώτον, την έκταση στην οποία μια επιχείρηση χρηματοδοτεί τις επενδύσεις της με δανειακά κεφάλαια και, δεύτερον, την πιθανότητα να αθετήσει τις δανειακές της υποχρεώσεις.

Αποφάσεις σχετικές με το ύψος των δανειακών κεφαλαίων, που θα πρέπει να χρησιμοποιεί μια επιχείρηση θα πρέπει να εξισορροπούν τις μεγαλύτερες αναμενόμενες αποδόσεις με τον πρόσθετο κίνδυνο αθέτησης των δανειακών υποχρεώσεων (Νικολόπουλος 2022). Οι κυριότεροι αριθμοδείκτες χρέους η μόχλευσης είναι οι εξής:

- **Δείκτης Συνολικής Επιβάρυνσης** = Ξένα Κεφάλαια / Σύνολο Ενεργητικού
- **Δείκτης Ξένων προς Ίδια Κεφάλαια** = Ξένα Κεφάλαια / Ίδια Κεφάλαια

Πίνακας 8 Υπολογισμός Δείκτη Ξένων προς Ίδια Κεφάλαια

Στήλη1	Δείκτης Ξένων προς Ίδια Κεφάλαια					
	2021	2020	2019	2018	2017	2016
ACS ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε.Ε.	0,74	0,97	0,85	0,78	1,02	1,35
SPEEDEX Α.Ε. ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	49,25	-57,20	-30,77	-12,86	-8,39	-6,97
ΓΕΝΙΚΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ Α.Ε.Ε.	7,47	8,60	3,13	2,18	2,49	2,56
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ (ΕΛΤΑ) Α.Ε.	-8,56	6,55	-10,93	-7,37	-9,09	17,65
ΕΛΤΑ ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Α.Ε.	9,29	-3,88	-4,27	35,65	5,31	4,83
NACE2 : Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	23,94	5,47	58,94	-36,69	-31,37	10,48

Μέσα από τον συγκεκριμένο αριθμοδείκτη εμφανίζεται η ασφάλεια που απολαμβάνουν οι δανειστές της οικονομικής μονάδας. Όταν είναι μεγαλύτερος της μονάδας σημαίνει ότι οι φορείς της επιχείρησης συμμετέχουν σε αυτή με περισσότερα κεφάλαια από ότι οι πιστωτές της. Πιο συγκεκριμένα όσο μεγαλύτερη είναι η παραπάνω σχέση τόσο μεγαλύτερη ασφάλεια απολαμβάνουν οι πιστωτές της. Το εντυπωσιακό στην έρευνα αυτή είναι η αρνητική τιμή του δείκτη για τα ΕΛΤΑ, που σημαίνει αρνητικά ίδια κεφάλαια. Οι συσσωρευμένες ζημιές ετών οδήγησαν σε αρνητικά ίδια κεφάλαια καθιστώντας την αναδιάρθρωση και εξυγίανση της εταιρίας επιτακτική ανάγκη. Αναλυτικά βλέπουμε ότι η ACS παρουσιάζει δείκτη ξένων προς ίδια κεφάλαια, με μέσο όρο 0,92 για την περίοδο 2016-2021. Το 2021, ο δείκτης ξένων προς ίδια κεφάλαια της ACS ήταν 0,74, ο οποίος είναι ο χαμηλότερος για την ACS την βετία, αλλά βελτιωμένος όντας χαμηλότερος από τον μέσο όρο του κλάδου. Η Speedex παρουσιάζει πολύ

υψηλό δείκτη ξένων προς ίδια κεφάλαια, με μέσο όρο 17,28 για την εξαετία. Το 2021, ο δείκτης ξένων προς ίδια κεφάλαια της Sreedex ήταν 49,25, ο οποίος είναι ο υψηλότερος για όλες τις εταιρείες που εξετάζονται. Αντίθετα η Γενική Ταχυδρομική και τα ΕΛΤΑ Ταχυμεταφορές παρουσιάζουν σχετικά χαμηλό δείκτη ξένων προς ίδια κεφάλαια, με μέσο όρο 4,45 για την πρώτη και 4,25 για την δεύτερη. Το 2021, ο δείκτης ξένων προς ίδια κεφάλαια της Γενικής Ταχυδρομικής ήταν 7,47, ενώ για τα ΕΛΤΑ Ταχυμεταφορές ήταν 9,29. Τέλος τα ΕΛΤΑ παρουσιάζουν αρνητικό δείκτη ξένων προς ίδια κεφάλαια, με μέσο όρο -1,89 για την περίοδο που εξετάζουμε, ως αποτέλεσμα των αρνητικών ίδιων κεφαλαίων της εταιρείας, καθιστώντας επιτακτική την κεφαλαιακή ενίσχυση της εταιρείας από τον βασικό μέτοχο, προκειμένου η εταιρεία να συνεχίσει τη λειτουργία της. Όσον αφορά τον δείκτη με την καλύτερη απόδοση τον παρουσιάζει η Γενική Ταχυδρομική ενώ στις περιπτώσεις όπου απαιτείται κεφαλαιακή ενίσχυση από τους μετόχους της εταιρείας προκειμένου η επιχείρηση να συνεχίσει απρόσκοπτα την λειτουργική της δραστηριότητα, το βλέπουμε στην περίπτωση της Sreedex το 2021. Η ACS, η Γενική Ταχυδρομική και τα ΕΛΤΑ Ταχυμεταφορές παρουσιάζουν D/E χαμηλότερο από τον μέσο όρο του κλάδου.

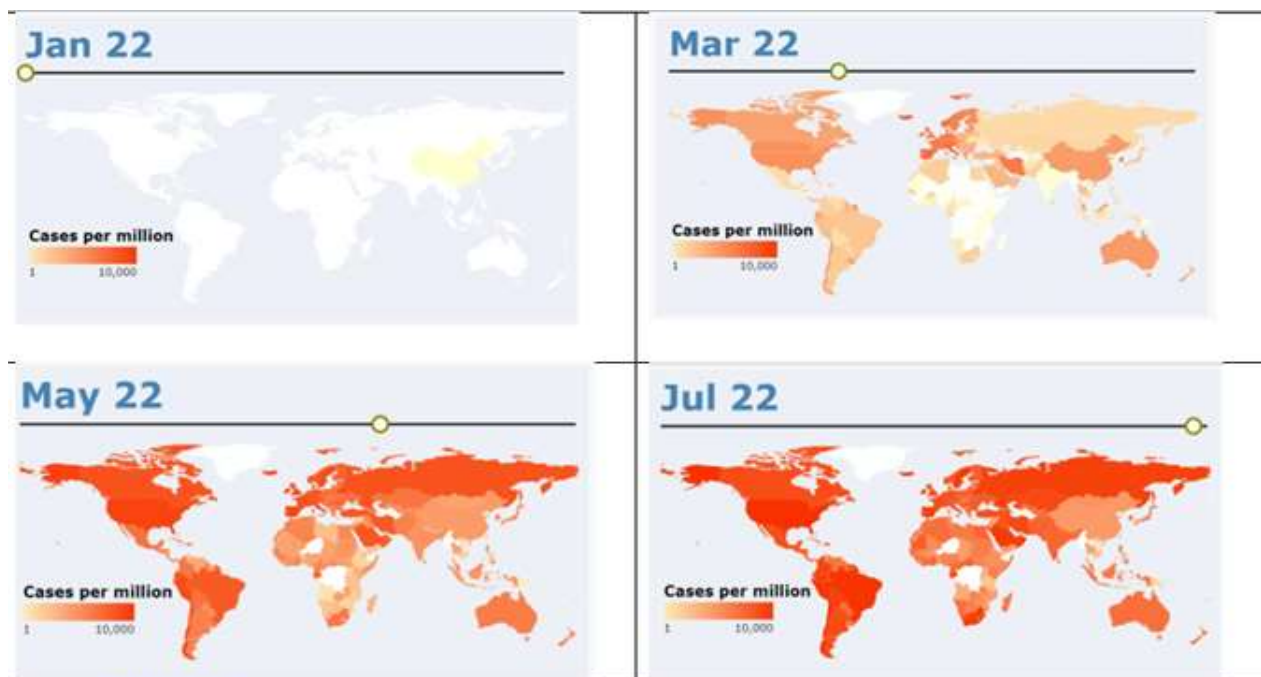
Κεφάλαιο 5. Προοπτικές μελλοντικής ανάκαμψης

Είναι γεγονός ότι οι κρίσεις δεν επηρεάζουν όλους τους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας κατά τον ίδιο τρόπο. Αυτό που θα δούμε στην ενότητα αυτή είναι ότι η πανδημία να μεν προκάλεσε σημαντικά προβλήματα στην οικονομική δραστηριότητα, δημιούργησε όμως και ευκαιρίες. Προκάλεσε μεταβολή στην συμπεριφορά και τις προτιμήσεις των ανθρώπων, οι οποίες με την σειρά τους δημιούργησαν σημαντικές ευκαιρίες σε κλάδους που μπόρεσαν να αναδειχτούν μέσα από την κρίση, όπως είναι και ο κλάδος των ταχυμεταφορών που εξετάζουμε στην εργασία αυτή.

5.1 Η Πανδημία Covid-19

Ο σημαντικότερος παράγοντας που προσδιόρισε τις οικονομικές εξελίξεις παγκοσμίως το 2020 είναι η πανδημία Covid-19 και η εξέλιξή της, η οποία μέσα σε λίγους μήνες, με το επίκεντρο να μετατοπίζεται από την Ασία πρώτα στην Ευρώπη, μετά στη Βόρεια Αμερική και τελικά στον υπόλοιπο κόσμο.

Γράφημα 14 Η εξέλιξη της πανδημίας Covid-19, κρούσματα ανά εκατομμύριο



Πηγή: [wikipedia](https://en.wikipedia.org)

Η εξάπλωση του Covid-19 ήταν ήδη σημαντική στην Κίνα από τα μέσα Ιανουαρίου 2020. Η ανησυχία της διεθνούς κοινότητας εντάθηκε από το γεγονός ότι οι πληροφορίες σχετικά με την εξάπλωση του ιού ήταν πολύ περιορισμένες, παρόλο που οι εικόνες έδειχναν έντονη κινητικότητα. Ξαφνικά ο ιός άρχισε να εξαπλώνεται ταχύτατα στην Νότια Κορέα και εισέβαλε στην Ευρώπη μέσω Ιταλίας και στη συνέχεια να εξαπλώνεται εκτός ελέγχου στην Ισπανία, τη Γαλλία, τη Γερμανία και τις άλλες χώρες της Ευρώπης, τις ΗΠΑ και στο Ηνωμένο Βασίλειο και τελικά σε ολόκληρο τον κόσμο. Τον Απρίλιο, ο ιός ελεγχόταν αποτελεσματικά στην Κίνα και τη Νότια Κορέα, αλλά καθώς οι οικονομικές δραστηριότητες στις περισσότερες χώρες περιορίστηκαν αυστηρά και οι διεθνείς διακρατικές μεταφορές επιβατών σταμάτησαν πλήρως, η εξάπλωση του ιού σε άλλα μέρη του κόσμου δημιούργησε ωστόσο σοβαρά εμπόδια στις εμπορευματικές μεταφορές.

Η πανδημία COVID-19 έχει επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας, από την υγεία και την οικονομία μέχρι την κοινωνία και τον πολιτισμό. Στο επίπεδο της οικονομίας, η πανδημία έχει προκαλέσει μια βαθιά ύφεση. Οι αυστηροί περιορισμοί που επιβλήθηκαν για την ανάσχεση της εξάπλωσης του ιού οδήγησαν σε μείωση της οικονομικής δραστηριότητας, με αποτέλεσμα να καταγραφούν υψηλά ποσοστά ανεργίας και φτώχειας. Η πανδημία έχει επίσης επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις στον τουρισμό, τον πολιτισμό και άλλους τομείς της οικονομίας.

Από την άλλη σε επίπεδο της δημόσιας υγείας, η πανδημία έχει προκαλέσει μια πρωτοφανή υγειονομική κρίση. Ο ιός SARS-CoV-2 έχει εξαπλωθεί σε όλο τον κόσμο, με αποτέλεσμα να καταγραφεί μέχρι σήμερα ο θάνατος πάνω από 6 εκατομμυρίων ανθρώπων. Η πανδημία έχει επίσης προκαλέσει αύξηση των ασθενειών που συνδέονται με το άγχος και την κατάθλιψη, καθώς και αύξηση των περιστατικών αυτοκτονίας.

Στο επίπεδο της κοινωνίας, η πανδημία έχει προκαλέσει μια σειρά από κοινωνικές ανακατατάξεις. Οι αυστηροί περιορισμοί που επιβλήθηκαν επέφεραν αλλαγές στον τρόπο ζωής των ανθρώπων, με αποτέλεσμα να αυξηθούν τα κρούσματα ενδοοικογενειακής βίας και να μειωθεί η κοινωνική συνοχή. Στο επίπεδο του πολιτισμού, η πανδημία έχει προκαλέσει αναστάτωση σε όλους τους τομείς του πολιτισμού. Η απαγόρευση των εκδηλώσεων και η μείωση των πολιτιστικών προϋπολογισμών οδήγησαν σε μείωση της πολιτιστικής δραστηριότητας. Η πανδημία έχει επίσης

επιφέρει αναθεώρηση των καλλιτεχνικών πρακτικών και των μοντέλων παραγωγής πολιτιστικού περιεχομένου.

5.2 Πως επηρέασε η Πανδημία τις επιχειρήσεις στην Οικονομία

Η πανδημία του COVID-19 είχε σημαντικές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις. Οι επιπτώσεις αυτές ποικίλλουν ανάλογα με τον κλάδο και το μέγεθος της επιχείρησης (Chołoddecki, 2021) και δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η πανδημία COVID-19 έχει δημιουργήσει μια παγκόσμια κρίση, η οποία προκάλεσε πολλαπλές προκλήσεις.

Εξετάζοντας τις επιπτώσεις της πανδημίας στις επιχειρήσεις, μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι ήταν ιδιαίτερα έντονες στην Ελλάδα, η οποία προσπαθούσε να βγει από την οικονομική κρίση της προηγούμενης δεκαετίας (κρίση χρέους 2008-2018). Σύμφωνα λοιπόν με στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ), ο κύκλος εργασιών για το σύνολο των επιχειρήσεων στην Ελλάδα και των δραστηριοτήτων της οικονομίας το πρώτο τρίμηνο 2020 ανήλθε σε 65.044.881 χιλ. ευρώ σημειώνοντας μείωση 2,9% σε σχέση με το πρώτο τρίμηνο 2019, που είχε ανέλθει σε 66.971.974 χιλιάδες ευρώ. Οι επιχειρήσεις του τομέα Παροχής Νερού, Επεξεργασίας Λυμάτων, Διαχείρισης Αποβλήτων και Δραστηριοτήτων Εξυγίανσης και του τομέα Γεωργίας, Δασοκομίας και Αλιείας παρουσίασαν τη μεγαλύτερη αύξηση στον κύκλο εργασιών κατά 5,8% και 5,3% αντίστοιχα, μεταξύ του πρώτου τριμήνου 2020 και του πρώτου τριμήνου 2019. Τη μεγαλύτερη μείωση στον κύκλο εργασιών, μεταξύ του πρώτου τριμήνου 2020 και του πρώτου τριμήνου 2019, παρουσίασαν οι επιχειρήσεις του τομέα Τέχνες, Διασκέδαση και Ψυχαγωγία (14,9%), ενώ τη μικρότερη μείωση στον κύκλο εργασιών παρουσίασαν οι επιχειρήσεις του τομέα Δημόσια Διοίκηση και Άμυνα, Υποχρεωτική Κοινωνική Ασφάλιση (0,5). Παρακάτω παρουσιάζουμε τον σχετικό πίνακα από την ΕΛΣΤΑΤ με τον κύκλο εργασιών για το σύνολο των επιχειρήσεων ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας.

Όπως είναι προφανές η πανδημία είχε επίσης σημαντικές επιπτώσεις στον τρόπο λειτουργίας των επιχειρήσεων. Οι επιχειρήσεις αναγκάστηκαν να υιοθετήσουν νέες τεχνολογίες και πρακτικές, όπως για παράδειγμα την τηλεργασία, την ηλεκτρονική πώληση και την ψηφιοποίηση των υπηρεσιών τους. Συνολικά, η πανδημία είχε σημαντικό αντίκτυπο στις επιχειρήσεις σε όλο τον κόσμο. Ωστόσο αυτό που φαίνεται να διαφοροποιείται είναι ο βαθμός επίδρασης σε κάθε έναν κλάδο της οικονομίας.

Πίνακας 9 Κύκλος Εργασιών (σε χιλ. ευρώ),

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΛΗΘΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ		ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (σε χιλ. ευρώ)					Μεταβολή % Α' Τρίμηνο 2020/2019
	Σύνολο	Σε αναστολή λειτουργίας	Α' Τρίμηνο 2019	Β' Τρίμηνο 2019	Γ' Τρίμηνο 2019	Δ' Τρίμηνο 2019	Α' Τρίμηνο 2020	
A: Γεωργία, Δασοκομία και Αλιεία	528.632		1.286.491	1.513.172	1.471.603	2.427.884	1.354.944	5,3
B: Ορυχεία και Λατομεία	625		185.939	233.731	205.880	256.817	168.697	-9,3
Γ: Μεταποίηση	58.300		14.561.608	14.071.172	13.869.546	13.741.311	14.310.718	-1,7
Δ: Παροχή Ηλεκτρικού Ρεύματος, Φυσικού Αερίου, Ατμού και Κλιματισμού	7.326		4.088.401	1.944.069	2.118.822	2.034.998	3.671.446	-10,2
Ε: Παροχή Νερού, Επεξεργασία Λυμάτων, Διαχείριση Αποβλήτων και Δραστηριότητες Εξυγίανσης	1.970		402.496	512.229	465.707	537.005	425.861	5,8
ΣΤ: Κατασκευές	62.749		1.720.804	2.429.755	2.365.706	3.240.844	1.693.385	-1,6
Ζ: Χονδρικό και Λιανικό Εμπόριο, Επισκευή Μηχανοκίνητων Οχημάτων και Μοτοσυκλετών	234.733	59.838	27.176.907	31.484.040	32.010.892	31.971.256	27.521.047	1,3
Η: Μεταφορά και Αποθήκευση	61.152		3.610.776	4.301.832	4.913.025	3.983.941	3.216.978	-10,9
Θ: Δραστηριότητες Υπηρεσιών Παροχής Καταλύματος και Υπηρεσιών Εστίασης	111.780	92.272	1.264.781	3.293.218	6.332.919	2.159.451	1.115.547	-11,8
Ι: Ενημέρωση και Επικοινωνία	17.020	180	2.457.817	3.493.562	2.767.320	3.224.359	2.583.708	5,1
Κ: Χρηματοπιστωτικές και Ασφαλιστικές Δραστηριότητες	16.717		3.501.808	3.431.703	3.598.030	2.490.462	3.671.980	4,9
Λ: Διαχείριση Ακίνητης Περιουσίας	9.673		1.539.477	484.552	539.050	648.718	357.538	*
M: Επαγγελματικές, Επιστημονικές και Τεχνικές Δραστηριότητες	138.195	250	1.844.699	2.450.671	2.269.171	3.108.953	1.885.573	2,2
N: Διοικητικές και Υποστηρικτικές Δραστηριότητες	20.183	2.208	1.132.896	1.834.873	2.445.052	1.675.013	1.056.197	-6,8
Ξ: Δημόσια Διοίκηση και Άμυνα, Υποχρεωτική Κοινωνική Ασφάλιση	989		89.272	96.915	101.332	149.638	88.802	-0,5
Ο: Εκπαίδευση	20.517	18.222	85.162	142.784	122.331	164.737	85.876	0,8
Π: Δραστηριότητες Σχετικές με την Ανθρώπινη Υγεία και την Κοινωνική Μέριμνα	57.629	1.311	477.749	511.085	469.112	585.764	490.953	2,8
Ρ: Τέχνες, Διασκέδαση και Ψυχαγωγία	20.857	12.976	1.272.525	1.305.141	1.381.220	1.464.004	1.082.708	-14,9
Σ: Άλλες Δραστηριότητες Παροχής Υπηρεσιών	37.574	18.727	252.725	326.769	363.812	371.924	244.032	-3,4
Ω: Άγνωστη Δραστηριότητα	8.749		19.640	44.772	40.546	26.491	18.889	-3,8
Γενικό Σύνολο	1.415.370	205.984	66.971.974	73.906.044	77.851.075	74.263.572	65.044.881	-2,9

Πηγή ΕΛ.ΣΤΑΤ: Μάιος 2020

Οι ραγδαίες οικονομικές αλλαγές ως αποτέλεσμα της πανδημίας Covid19 είχε δραματικές επιπτώσεις στην και στην παγκόσμια οικονομία. Η πανδημία προκάλεσε οικονομική ύφεση σε παγκόσμιο επίπεδο, με πολλές χώρες να αντιμετωπίσουν σημαντική μείωση των ΑΕΠ τους και των δημοσιοοικονομικών τους μεγεθών. Όπως παρατηρούμε στο παρακάτω γράφημα η κρίση

δεν έπληξε ομοιόμορφα τις αναπτυγμένες και τις αναπτυσσόμενες χώρες, με τις δεύτερες να δοκιμάζονται ιδιαίτερα σκληρά.

Γράφημα 15 Ετήσια μεταβολή παγκόσμιο ΑΕΠ



Πηγή: <https://www.economist.com/economic-and-financial-indicators/2013/09/21/world-gdp>

Η κρίση προκάλεσε μαζικές απώλειες θέσεων εργασίας και έσοδα, οδηγώντας σε αύξηση της φτώχειας και της ανισότητας. Αυτές είναι πολύπλευρες και περιλαμβάνουν τους τομείς της απασχόλησης, της παραγωγής, του εμπορίου και των οικονομικών αγορών. Ενώ κατάφερε εν μέρει να ανακάμψει την επόμενη χρονιά, όπως θα ήταν αναμενόμενο μετά από μια τέτοια συρρίκνωση, οι συνέπειες της ύφεσης δεν έχουν πλήρως ξεπεραστεί και θα χρειαστεί αρκετός χρόνος ακόμα για να επιτευχθεί αυτό, ειδικά για τις αναπτυσσόμενες χώρες και λιγότερο για τις αναπτυγμένες χώρες της δύσης.

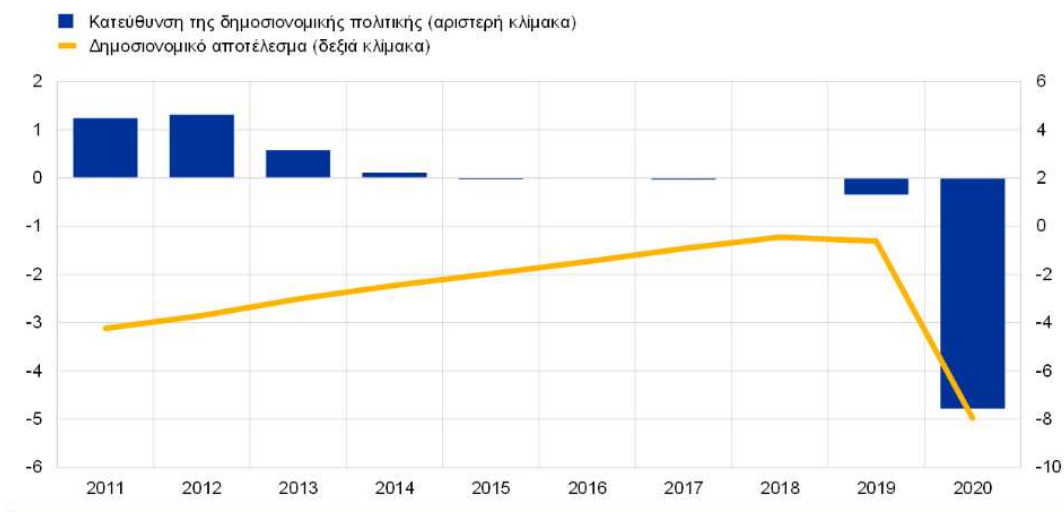
Είναι γεγονός ότι η πανδημία επιτάχυνε κάποιες εξελίξεις και αποτέλεσε καταλύτη σημαντικών αλλαγών στις συνήθειες των ανθρώπων. Η ανάγκη για κοινωνική απόσταση και η αύξηση της ψηφιακής επικοινωνίας οδήγησε σε επιταχυνόμενη ψηφιακή μετάβαση και αύξηση της απομακρυσμένης εργασίας. Η πανδημία οδήγησε σε ευρεία υιοθέτηση της τηλεργασίας, καθώς

οι εταιρείες αναγκάστηκαν να κλείσουν τα γραφεία τους για να προστατεύσουν τους εργαζόμενους από τη μόλυνση. Η τηλεργασία αναμένεται να συνεχίσει να είναι δημοφιλής και μετά την πανδημία, καθώς μπορεί να προσφέρει οφέλη τόσο για τους εργαζόμενους όσο και για τις επιχειρήσεις.

Η πανδημία οδήγησε σε αύξηση του ηλεκτρονικού εμπορίου, καθώς οι καταναλωτές στράφηκαν στο διαδίκτυο για να αγοράσουν είδη πρώτης ανάγκης και άλλα προϊόντα. Η τάση αυτή αναμένεται να συνεχιστεί και μετά την πανδημία, καθώς το ηλεκτρονικό εμπόριο γίνεται όλο και πιο βολικό και προσιτό. Η πανδημία προκάλεσε αυξήσεις στις τιμές των εμπορευμάτων και των υπηρεσιών, λόγω των διαταραχών στην εφοδιαστική αλυσίδα και της αυξημένης ζήτησης. Οι ανατιμήσεις αναμένεται να συνεχιστούν και μετά την πανδημία, καθώς οι επιχειρήσεις προσπαθούν να ανακτήσουν τα χαμένα κέρδη τους. Οι αυξήσεις των τιμών έχουν αρνητικό αντίκτυπο στους καταναλωτές, καθώς μειώνουν το διαθέσιμο εισόδημά τους. Ωστόσο, έχουν και θετικό αντίκτυπο στις επιχειρήσεις, καθώς αυξάνουν τα κέρδη τους.

Το 2020 η πανδημία COVID-19 άφησε βαρύ αποτύπωμα και στα δημόσια οικονομικά και δημιούργησε πρωτοφανείς προκλήσεις για τις κυβερνήσεις, αλλά προκάλεσε και μια ισχυρή αντίδραση πολιτικής. Η δημοσιονομική θέση των χωρών επηρεάστηκε σημαντικά και στις δύο πλευρές του προϋπολογισμού τους, λόγω της αναγκαίας αύξησης των δαπανών για την αντιμετώπιση της κρίσης, καθώς και λόγω των μειωμένων εσόδων, ως συνέπεια της βαθιάς ύφεσης αλλά και των μέτρων που ελήφθησαν από την πλευρά των δαπανών για τη στήριξη των επιχειρήσεων και των νοικοκυριών. Ως αποτέλεσμα, ο λόγος του ελλείμματος της γενικής κυβέρνησης στη ζώνη του Ευρώ αυξήθηκε από 0,6% του ΑΕΠ το 2019 σε 8,0% του ΑΕΠ το 2020, σύμφωνα με τις μακροοικονομικές προβολές των εμπειρογνομόνων του Ευρωσυστήματος του Δεκεμβρίου 2020 όπως φαίνεται στο παρακάτω γράφημα. Αντανακλώντας την ισχυρή οικονομική στήριξη από τις κυβερνήσεις, η κατεύθυνση της δημοσιονομικής πολιτικής [από ελαφρώς επεκτατική το 2019 έγινε ιδιαίτερα παρεμβατική (4,8% του ΑΕΠ το 2020), αν και πρέπει να σημειωθεί ότι το μέγεθος της δημοσιονομικής παρέμβασης και κατ' επέκταση η κατεύθυνση της δημοσιονομικής πολιτικής διέφεραν σημαντικά από χώρα σε χώρα. Συνολικά πάντως, η ταχύτητα και το εύρος της στήριξης που παρείχαν οι κυβερνήσεις της ζώνης του ευρώ κατέδειξαν την αυξημένη ικανότητά τους να αντιδρούν σε περιόδους κρίσης και μάλιστα συντονισμένα. Αυτό διευκολύνθηκε από την ενεργοποίηση της γενικής ρήτρας διαφυγής που προβλέπεται στο Σύμφωνο Σταθερότητας και Ανάπτυξης.

Γράφημα 16 Δημοσιονομικό αποτέλεσμα της γενικής κυβέρνησης και κατεύθυνση της δημοσιονομικής πολιτικής



Πηγές: Eurostat και υπολογισμοί της ΕΚΤ.

5.3 Οι επιπτώσεις και ο Αντίκτυπος του κλάδου Ταχυμεταφορών

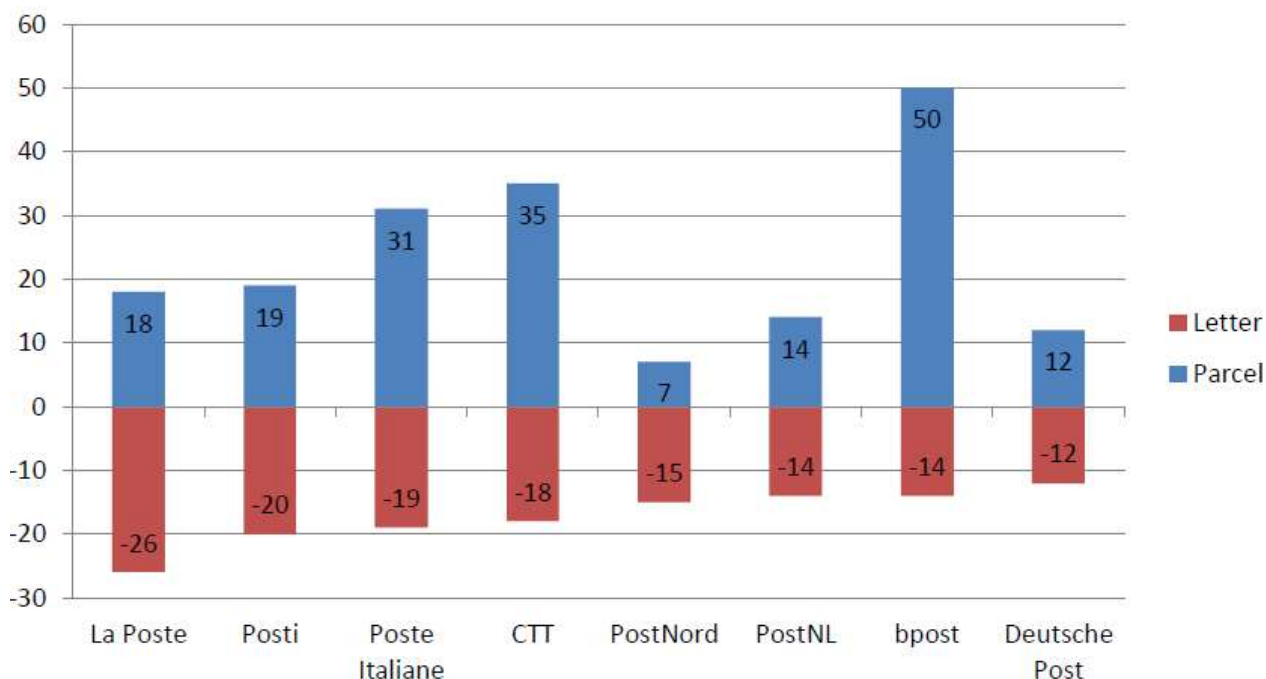
Με τις πολυάριθμες συνέπειές της, η πανδημία άλλαξε την καθημερινή ζωή των ανθρώπων, κυρίως λόγω των εντολών παραμονής στο σπίτι και της απαγόρευσης κυκλοφορίας. Ως αποτέλεσμα, οι περιορισμοί ενθάρρυναν τη σωματική απομόνωση των ανθρώπων. Υπό αυτές τις συνθήκες, ο ταχυδρομικός τομέας έχει καταστεί σημαντικός ρόλος προσφέροντας στους ανθρώπους τις απαραίτητες συνδέσεις που παρεμποδίστηκαν από την πανδημία. Έτσι, κατά τη διάρκεια της πανδημίας ο ταχυδρομικός τομέας αποδείχθηκε αποτελεσματικός και πρακτικός συνδετικός κρίκος μεταξύ των ανθρώπων, παρέχοντάς τους ζωτικά αγαθά (Chořodecki, 2023).

Αυτή η έκτακτη κατάσταση ανάγκασε όλους τους παράγοντες, δηλαδή τους ταχυδρομικούς φορείς, τους φορείς ταχυμεταφορών και τις ταχυδρομικές ρυθμιστικές αρχές, να προσαρμοστούν στις νέες προκλήσεις. Αυτές οι νέες προκλήσεις είναι, για παράδειγμα, η προστασία της υγείας των ταχυδρομικών υπαλλήλων, αύξηση του όγκου των δεμάτων από το ηλεκτρονικό εμπόριο, προσαρμογή της εφοδιαστικής τελευταίου μιλίου ή διασφάλιση της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας (UPS). Η αλλαγή φέρνει πάντα προκλήσεις (Chořodecki, 2023). Με βάση τα υπάρχουσα στοιχεία η αγορά δεμάτων ηλεκτρονικού εμπορίου αναπτύσσεται ραγδαία. Αυτό οφείλεται κυρίως στον κανόνα παραμονής στο σπίτι και στους οικονομικούς περιορισμούς ορισμένων ή περισσότερων επιχειρήσεων. Φαίνεται ότι η ταχυδρομική αγορά, ειδικά η παράδοση δεμάτων, δεν ήταν ποτέ πιο σημαντική και απαραίτητη.

Όπως ήταν αναμενόμενο, αυτή η κατάσταση δημιούργησε και κάποια προβλήματα εξαιτίας της πανδημίας. Τα μέτρα που έλαβαν οι εταιρείες για τον περιορισμό της εξάπλωσης του ιού, όπως ο περιορισμός των μετακινήσεων εντός και εκτός της χώρας, οι τοπικοί και περιφερειακοί αποκλεισμοί οδήγησαν σε πτώση της ζήτησης. Πολλές εταιρείες αερομεταφορών αντιμετώπισαν επίσης δυσκολίες, οι οποίες αναγκάστηκαν να αναβάλουν ή να ακυρώσουν πολλά δρομολόγια για να μετριάσουν τις οικονομικές συνέπειες που τους είχαν δημιουργηθεί. Ειδικά για τις αερομεταφορές η πανδημία ήταν ιδιαίτερα αρνητική συγκυρία. Ο περιορισμός των πτήσεων επηρέασε αρνητικά τη δυνατότητα μεταφοράς αντικειμένων-δεμάτων.

Μια σημαντική παρενέργεια της πανδημίας είναι ο σημαντικός περιορισμός του παραδοσιακού επιστολικού ταχυδρομείου, παρά την εν γένει καλή πορεία του κλάδου, την οποία θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας. Το παρακάτω γράφημα δείχνει τη μείωση της αγοράς επιστολών σε κάποιες από τις χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως συνέπεια της πανδημίας. Η αγορά του επιστολικού είναι σε πλήρη αντίφαση με την εικόνα των δεμάτων. Το μοτίβο είναι κοινό παντού, πτώση επιστολικού και αύξηση δεμάτων.

Γράφημα 17 Μεταβολή όγκου επιστολών και δεμάτων από τους φορείς παροχής καθολικής υπηρεσίας στην ΕΕ



Πηγή: (Chotodecki, 2023)

Το παραπάνω σχήμα δείχνει τη μείωση της αγοράς επιστολών στις επιλεγμένες χώρες. Η μείωση αυτή είναι συνέπεια της πανδημίας. Ταυτόχρονα, η αγορά δεμάτων έχει αυξηθεί. Το ενδιαφέρον είναι οι διαφορετικές επιπτώσεις της πανδημίας για αυτά τα δύο ταχυδρομικά τμήματα. Μόνο στη Γερμανία (Deutsche Post)¹², στις Κάτω Χώρες (PostNL) και στη Φινλανδία (Posti) εξισορροπούνται αυτές οι αλλαγές. Αντίθετα, στο Βέλγιο (bpost), η αγορά δεμάτων αυξήθηκε κατά 50%, με αντίστοιχη μείωση του όγκου των επιστολών μόνο κατά 14%. Το γαλλικό παράδειγμα (La Post) είναι αξιοσημείωτο επειδή η αγορά δεμάτων έχει αυξηθεί κατά 18%, αλλά η αγορά επιστολών έχει μειωθεί κατά 26%.

Συμπερασματικά, βλέπουμε ότι ο αντίκτυπος της νόσου COVID-19 στις εθνικές ταχυδρομικές αγορές ήταν διαφορετικός στις επιλεγμένες χώρες. Ωστόσο, η κοινή τάση είναι η συνεχής πτώση του τμήματος γραμμάτων, η οποία επηρεάζει κυρίως τους παρόχους καθολικής υπηρεσίας(USP). Το τμήμα είναι πολύ λιγότερο κερδοφόρο για τους ταχυδρομικούς φορείς και συχνά επιδοτείται από την κυβέρνηση, π.χ. το Ταμείο Αποζημίωσης (Chołodecki, 2023).

Οι περιορισμοί της πανδημίας είχαν επίσης αντίκτυπο στις υποδομές του τελευταίου μιλίου (Chołodecki, 2023) . Τα τελευταία χρόνια του συνεχώς αναπτυσσόμενου ηλεκτρονικού εμπορίου, το τελευταίο μίλι έχει γίνει το μαλακό υπογάστριο της ταχυδρομικής εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι περιορισμοί της πανδημίας επιτάχυναν την ανάπτυξη της OHD κυρίως από τους φορείς ταχυμεταφορών και όχι από τους ταχυδρομικούς φορείς¹³ Σύμφωνα με την έκθεση Out-Of-Home Delivery in Europe 2021 που δημοσιεύθηκε από τους «Last Mile Experts», η Πολωνία (11.000), η Ισπανία (10.000) και η Γερμανία (7.000) έχουν τις περισσότερες αυτοματοποιημένες μηχανές δεμάτων (APM) που διατίθενται στην ΕΕ. Τα στοιχεία δείχνουν ότι η υποδομή APM αναπτύσσεται ταχέως σε όλες τις χώρες της ΕΕ. Για παράδειγμα, CTT - Πορτογαλία έχει τώρα μόνο 100 APM και σχεδιάζει να το αυξήσει σε 1.000 μέχρι το 2022. Η έκθεση "Last Mile Experts" αναφέρει ότι ο μεγαλύτερος αριθμός σημείων παραλαβής και αποβίβασης (PUDO) στην Ευρώπη βρίσκεται στη Γερμανία (57.000), τη Γαλλία (45.000), τη Μεγάλη Βρετανία (38.000) και την Ιταλία (36.000), οι οποίες είναι οι μεγαλύτερες ταχυδρομικές αγορές στην ΕΕ.

¹² Τα έσοδα από τον τομέα των δεμάτων επέτρεψαν στην Deutsche Post να καταβάλει 200 εκατομμύρια ευρώ σε μπόνους προσωπικού, πηγή: <https://www.ft.com/content/e6547bb9-e9fb-4ee2-8161-3c544df8ba80>

¹³ Εξαίρεση αποτελεί η Deutsche Post – DHL

Κεφάλαιο 6. Προοπτικές του κλάδου

Οι προκλήσεις για τον κλάδο των ταχυμεταφορών είναι μεγάλες. Με βάση τη μέχρι τώρα ανάλυση η δυναμική του κλάδου είναι αναμφίβολα ραγδαία τα τελευταία χρόνια και η προοπτική για περαιτέρω ανάπτυξη δημιουργεί συνθήκες έντονου ανταγωνισμού.

6.1 Προοπτικές για το μέλλον

Φυσικά, οι μελλοντικές προοπτικές είναι αβέβαιες και θα εξαρτηθούν από πολλούς παράγοντες, όπως η πορεία της πανδημίας, η πολιτική βούληση και η συμμετοχή όλων των πολιτών. Ωστόσο, η πανδημία COVID-19 δημιουργεί μια νέα αρχή με στόχο την οικοδόμηση μιας ισχυρότερης, δικαιοτερης και πιο βιώσιμης κοινωνίας.

Παρακάτω είναι ορισμένες από τις προοπτικές που θα μπορούσαν να προκύψουν από την πανδημία COVID-19 σε διάφορους τομείς όπως :

- Η επιτάχυνση της ψηφιακής μετάβασης: Η πανδημία οδήγησε στην χρήση του ψηφιακού μετασχηματισμού σε όλους τους τομείς της ζωής, από την εκπαίδευση και την εργασία μέχρι την ψυχαγωγία και τις κοινωνικές συναναστροφές. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε μια πιο ψηφιακά εξελιγμένη κοινωνία, με νέες ευκαιρίες για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.
- Η αναθεώρηση των προτεραιοτήτων: Η πανδημία έφερε στο προσκήνιο την ανάγκη για ενίσχυση της δημόσιας υγείας, της κοινωνικής συνοχής και της βιωσιμότητας. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε μια πιο ισόρροπη και δίκαιη κοινωνία, με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος.
- Η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών: Η πανδημία δημιούργησε νέες ανάγκες και προκλήσεις, οι οποίες οδήγησαν στην ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, όπως εμβόλια, θεραπείες και ψηφιακές εφαρμογές. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε μια πιο καινοτόμο και ανθεκτική κοινωνία.

Από την άλλη μεριά ωστόσο η πανδημία covid-19 και ο πρόσφατος αποκλεισμός ώθησε κάποιες εταιρείες να λανσάρουν νέους τρόπους για την αναβάθμιση του ηλεκτρονικού

τους εμπορίου αφού οδήγησαν αναπόφευκτα πολλούς καταναλωτές προς τα εκεί. Η εγκατάσταση «έξυπνων θυρίδων» (Smart lockers) είναι μια νέα τάση διεθνώς που εμφανίστηκε και στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια. Παρέχει δηλαδή στους καταναλωτές την δυνατότητα να παραλαμβάνουν τα δεματά τους με την μέθοδο click&collect δηλαδή χωρίς ανθρώπινη επαφή σε οποιαδήποτε ημέρα και ώρα.

Ωστόσο, σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία από την ERGP (Ομάδα Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Αρχών για τις Ταχυδρομικές Υπηρεσίες), για την προ της πανδημίας περίοδο, ο αριθμός των σημείων παρουσίας ταχυμεταφορών στην Ευρώπη αυξήθηκε από 154 χιλιάδες το 2015 σε 179 χιλιάδες το 2019. Αυτό αντιπροσωπεύει αύξηση κατά 16,2% κατά την περίοδο 2015-2019. Σύμφωνα με την ίδια πηγή, ο αριθμός των σημείων με αυτόματες ταχυδρομικές θυρίδες στην ευρωπαϊκή αγορά αυξήθηκε από 19 χιλιάδες το 2018 σε 30 χιλιάδες το 2019, γεγονός που αντιπροσωπεύει αύξηση 57% κατά την περίοδο 2018-2019. Χώρες όπως η Δανία, η Φινλανδία, η Λετονία, η Εσθονία, η Λιθουανία, η Φινλανδία και η Πολωνία διαθέτουν περισσότερες από τρεις αυτόματες ταχυδρομικές θυρίδες ανά 10 χιλιάδες κατοίκους, ενώ 17 από τις 27 χώρες της ΕΕ διαθέτουν λιγότερες από μία ανά 10 χιλιάδες κατοίκους.

Αντίθετα όμως στην Ελλάδα σύμφωνα με τα δεδομένα που δημοσιεύονται στην Ε.Ε.Τ.Τ, το καλοκαίρι του 2021 υπήρχαν λιγότερες από 20 αυτοματοποιημένες ταχυδρομικές θυρίδες, τον Δεκέμβριο του 2021 υπήρχαν σχεδόν 200 και τον Σεπτέμβριο του 2022 ήταν εγκατεστημένες περίπου 850. Ωστόσο, όπως επισημαίνει η Ε.Ε.Τ.Τ, ο αριθμός αυτός εξελίσσεται συνεχώς, καθώς και άλλοι πάροχοι επιλέγουν να αναπτύξουν δίκτυο αυτοματοποιημένων ταχυδρομικών θυρίδων. Τουλάχιστον τέσσερις πάροχοι ταχυδρομικών υπηρεσιών έχουν οργανωθεί γύρω από την ανάπτυξη δικτύων αυτοματοποιημένων ταχυδρομικών θυρίδων και, σύμφωνα με αναφορές, αναμένεται να τα αναπτύξουν και άλλοι.

Συγκεκριμένα, η ACS έχει ήδη επενδύσει σε θυρίδες, ενώ το ίδιο κάνουν και τα ΕΛΤΑ. Πράγματι, το 2022, το 25% των παραγγελιών από το Skrutz Marketplace παραδόθηκε από αυτά τα μηχανήματα (Skrutz Points). Η εγκατάσταση έξυπνων θυρίδων αποτελεί στρατηγική επιλογή των εταιρειών του κλάδου για επέκταση των σημείων εξυπηρέτησης πελατών με ταυτόχρονη μείωση του κόστους. Η μείωση του κόστους και των χρόνων παράδοσης, η μεγαλύτερη ευελιξία που προσφέρεται στους καταναλωτές και η μείωση

της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης θεωρούνται τα κύρια πλεονεκτήματα της χρήσης ταχυδρομικών θυρίδων σε σύγκριση με την παραδοσιακή παράδοση στο σπίτι ή στο χώρο εργασίας. Το γεγονός αυτό αποτελεί απόδειξη ότι η ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών μπορεί να συνεισφέρει και σε εταιρείες εντάσεως εργασίας όπως είναι οι εταιρείες ταχυμεταφορών, με σημαντική συμβολή στο λειτουργικό τους κόστος αλλά και στην βελτίωση της ικανοποίησης των πελατών. Ειδικά για τα ΕΛΤΑ που συρρικνώνουν το δίκτυο καταστημάτων τους, η εγκατάσταση τέτοιων θυρίδων αντισταθμίζει την επιβάρυνση των καταναλωτών.

6.2 Οι ευκαιρίες στις Ταχυμεταφορές

Η πανδημία της COVID-19 δημιούργησε σημαντικές ευκαιρίες για τις εταιρείες ταχυμεταφορών, καθώς οι καταναλωτές στράφηκαν στο ηλεκτρονικό εμπόριο για να αγοράσουν τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που χρειαζόνταν. Αυτό οδήγησε σε αύξηση του όγκου των αποστολών, γεγονός που ωφέλησε τις εταιρείες αυτές τόσο σε οικονομικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο ανάπτυξης. Οι βασικές ευκαιρίες που δημιούργησε η πανδημία στις εταιρείες είναι οι εξής:

Η αυξημένη ζήτηση για ηλεκτρονικές αγορές έχει δημιουργήσει μια αγορά για τις εταιρείες ταχυμεταφορών ώστε να επεκτείνουν τις υπηρεσίες τους και να συνεργαστούν με περισσότερους λιανοπωλητές και επιχειρήσεις.

Από τα μέχρι τώρα στοιχεία που παρουσιάσαμε αυτό είναι προφανές τόσο για την ελληνική όσο και για την διεθνή αγορά δεμάτων.

Ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και ενίσχυση της ψηφιακής παρουσίας των εταιρειών. Οι εταιρείες ταχυμεταφορών είχαν την ευκαιρία να αναπτύξουν νέες υπηρεσίες για να ανταποκριθούν στις ανάγκες της αγοράς, όπως η παράδοση της ίδιας ημέρας, ασφαλείς και αποστασιοποιημένες παραδόσεις και άλλες προηγμένες λύσεις. Επιπλέον, αναγκάζονται να επενδύσουν σε τεχνολογία και ψηφιακές υποδομές για να βελτιώσουν την απόδοση, παρέχοντας παράλληλα καλύτερες υπηρεσίες στους πελάτες τους. Αυτό είναι προφανώς αδιαχώριστο από τη συνεργασία των ηλεκτρονικών πλατφόρμων.

Η αύξηση των online παραγγελιών και η ανάγκη για γρήγορες παραδόσεις δημιούργησαν βιομηχανία για συνεργασίες με επιχειρήσεις και ηλεκτρονικές πλατφόρμες για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της επίδοσης.

Οι εταιρείες ταχυμεταφορών κατάφεραν να αυξήσουν τον όγκο των αποστολών και την κερδοφορία τους. Κατά τη διάρκεια της επιδημίας, οι αποστολές αυξήθηκαν σημαντικά καθώς οι καταναλωτές στράφηκαν στο ηλεκτρονικό εμπόριο για να αγοράσουν τα απαραίτητα προϊόντα και υπηρεσίες.

Σύμφωνα με την εταιρεία έρευνας αγοράς Statista, ο όγκος των αποστολών ηλεκτρονικού εμπορίου παγκοσμίως αυξήθηκε κατά 28% το 2020. Η αύξηση του όγκου των αποστολών οδήγησε σε αύξηση των κερδών για τις εταιρείες ταχυμεταφορών. Σύμφωνα με την εταιρεία χρηματοοικονομικών υπηρεσιών Moody's, οι εταιρείες ταχυμεταφορών αναμένεται να δουν τα κέρδη τους να αυξάνονται κατά 10% έως 15% το 2023.

Σε γενικές γραμμές, οι μη χρηματοοικονομικές προοπτικές των επιχειρήσεων μπορούν να κατηγοριοποιηθούν στα ακόλουθα βασικά στοιχεία:

- Ένα σημαντικό στοιχείο είναι η επέκταση των δραστηριοτήτων. Καθώς η ζήτηση για υπηρεσίες ταχυμεταφορών αυξάνεται, οι εταιρείες επιχειρούν σε νέους τομείς. Για παράδειγμα, η FedEx έχει επεκτείνει τις δραστηριότητές της στην Κίνα και την Ινδία, ενώ η UPS έχει επικεντρωθεί στην Αφρική.
- Ένα άλλο βασικό στοιχείο είναι το πώς οι πανδημίες παρουσιάζουν ευκαιρίες για τις εταιρείες ταχυμεταφορών. Η άνοδος του ηλεκτρονικού εμπορίου αναμένεται να συνεχιστεί, οδηγώντας σε ακόμη υψηλότερους όγκους αποστολών.
- Οι εταιρείες ταχυμεταφορών που επιθυμούν να αξιοποιήσουν τις επιχειρηματικές ευκαιρίες που παρουσιάζονται από την πανδημία θα πρέπει να επενδύσουν σε νέες τεχνολογίες, όπως η αυτοματοποίηση και η τεχνητή νοημοσύνη. Οι τεχνολογίες αυτές θα βοηθήσουν τις εταιρείες να γίνουν πιο αποτελεσματικές και να ανταποκριθούν στην αυξανόμενη ζήτηση.
- Επέκταση των υπηρεσιών εκτός ωραρίου: Με την αυξανόμενη ανάγκη για ευελιξία στους χρόνους παράδοσης, ορισμένες εταιρείες επεκτείνουν τις υπηρεσίες παράδοσης εκτός του κανονικού ωραρίου λειτουργίας για να καλύψουν τους πελάτες που επιθυμούν επιλογές παράδοσης εκτός του κανονικού ωραρίου λειτουργίας.

Λαμβανομένης της μελλοντικής μορφής του ταχυδρομικού κανονισμού της ΕΕ, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι συνέπειες της πανδημίας COVID-19. Η ταχυδρομική αγορά πρέπει να προσαρμοστεί, όπως κάθε άλλη αγορά, σε μια νέα και ακόμα άγνωστη πραγματικότητα. Η αλλαγή φέρνει πάντα προκλήσεις και ο νέος ταχυδρομικός κανονισμός της ΕΕ πρέπει να τις αντιμετωπίσει, διαφορετικά το νόημα του κανονισμού θα τεθεί υπό αμφισβήτηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Ελληνική Ταχυδρομική Αγορά χωρίζεται σε δύο μέρη: στον τομέα της Καθολικής Υπηρεσίας και στον τομέα των Ταχυμεταφορών. Σε αυτή τη μελέτη, εστίασαμε στον τομέα των Ταχυμεταφορών, επειδή επηρεάστηκε περισσότερο από το άνοιγμα της ταχυδρομικής αγοράς το 2013 και την ανάπτυξη των ηλεκτρονικών αγορών. Η βιομηχανία των ταχυμεταφορών έχει πολλές μικρές επιχειρήσεις και μόνο λίγες μεγάλες. Ξεκινήσαμε εξετάζοντας τα οικονομικά των πέντε μεγαλύτερων εταιρειών στον τομέα των ταχυμεταφορών από το 2016 έως το 2021. Εξετάσαμε πράγματα όπως πόσα χρήματα είχαν διαθέσιμα, πόσα κέρδη είχαν, πόσο αποτελεσματικά λειτουργούσαν και πόσο χρέος είχαν. Οι εταιρείες που εξετάσαμε είναι η (ΕΛΤΑ) ΑΕ, η ACS, η Elta Courier, η Speedex και η Γενική Ταχυδρομική. Το άνοιγμα της ταχυδρομικής αγοράς το 2013 έκανε τις μεγάλες εταιρείες να επενδύσουν σε πράγματα όπως καλύτερα κτίρια και εξοπλισμό και δημιουργία κέντρων ελέγχου. Ο κύριος στόχος τους ήταν να γίνουν πιο δυνατοί και πιο επιτυχημένοι.

Η ACS είναι πρωτοπόρος σε ό,τι αφορά την οικονομική υγεία, αλλά τα ταχυδρομεία υστερούν. Απαιτούνται παρεμβάσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Οι γενικοί δείκτες ρευστότητας είναι ανησυχητικά χαμηλοί για όλες τις εταιρείες και η ικανότητά τους να ανταποκριθούν στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις είναι αμφίβολη. Επίσης η ACS παρουσιάζει αξιοσημείωτη σταθερότητα και κερδοφορία, με υψηλό δείκτη ακαθάριστου κέρδους και σύντομη περίοδο αποπληρωμής.

Τα (ΕΛΤΑ) ΑΕ έχουν αρνητικά ίδια κεφάλαια και δυσανάλογα χαμηλό δείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους. Γενικά η εικόνα ρευστότητας δεν είναι ιδιαίτερα καλή. Οι μεγάλες περιόδους αποπληρωμής των περισσότερων εταιρειών (εκτός της ACS) μπορεί να συνδέονται με τη χαμηλή ρευστότητά τους. Στην περίπτωση εταιρειών όπως ΕΛΤΑ και Speedex, αυτό μπορεί επίσης να τις καταστήσει πιο δύσκολο να πληρώσουν τους προμηθευτές τους. Ένας σημαντικός λόγος είναι ότι υπάρχει μεγάλος ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών του κλάδου, που καθιστά δύσκολη την αύξηση των τιμών με αποτέλεσμα τα κέρδη τους είναι περιορισμένα.

Η περίοδος που μελετήσαμε περιλαμβάνει και την διετία της πανδημίας Covid-19, μια περίοδος ιδιαίτερα δύσκολη για ολόκληρη την παγκόσμια οικονομία. Οι επιπτώσεις της

πανδημίας COVID-19 στην οικονομική, πολιτική και κοινωνική ζωή δεν φαίνεται να μπορούν αντιμετωπιστούν άμεσα, αλλά για πολλά χρόνια θα συνεχίσουν να γίνονται αισθητές και θα διαμορφώνουν τις εξελίξεις. Δεν είναι τυχαίο ότι οι κυβερνήσεις διατηρούν υψηλό βαθμό επαγρύπνησης για τυχόν αναζωπύρωση της πανδημίας ή ενδεχομένως μιας άλλης πανδημίας. Ο φόβος ενός νέου ξεσπάσματος της πανδημίας οδηγεί μακροχρόνια στην αλλαγή του τρόπου ζωής και σκέψης των ανθρώπων, την υποβάθμιση του περιβάλλοντος, την αύξηση των ανισοτήτων, όπως διδάσκει η εμπειρία από την πανδημία COVID-19 και θα πρέπει οι κυβερνήσεις και η κοινωνία να βρουν ισορροπία, να συνεργαστούν συλλογικά και με σχέδιο ώστε να μετριαστούν οι επιπτώσεις της πανδημίας και να προετοιμαστεί η κοινωνία και η οικονομία για το ενδεχόμενο μιας νέας έστω και αν δεν είναι πιθανό ένα τέτοιο ενδεχόμενο.

Μπορούμε να διακρίνουμε τρεις βασικούς άξονες στις επιπτώσεις της πανδημίας Covid-19. Ο πρώτος είναι η υγεία και η υγειονομική κρίση που ακολούθησε. Έξαρση κρουσμάτων παγκοσμίως, θάνατοι που προκλήθηκαν από τον ιό αυτό αλλά και επιπτώσεις στην υγεία από τον αναγκαστικό εγκλεισμό και την πίεση που βίωσε ο πληθυσμός. Ο δεύτερο άξονας, εξίσου σημαντικός είναι ο τομέας της οικονομίας. Η πανδημία έχει προκαλέσει μια βαθιά ύφεση, με αποτέλεσμα να καταγραφούν υψηλά ποσοστά ανεργίας και φτώχειας. Σημαντικοί τομείς της οικονομίας σχεδόν εκμηδενίστηκαν, όπως ο τουρισμός και όλες οι σχετικές με αυτό βιομηχανίες. Τέλος, να αναφέρουμε και τον άξονα της κοινωνίας, καθώς η πανδημία έχει προκαλέσει μια σειρά από κοινωνικές ανακατατάξεις. Ειδικοί αναφέρουν λόγου χάρη ότι έχουν αυξηθεί τα κρούσματα ενδοοικογενειακής βίας. Οι στατιστικές, όταν τα στοιχεία θα είναι διαθέσιμα θα έχουν εξαιρετικό ενδιαφέρον, ωστόσο ειδικοί ανησυχούν για την μείωση της κοινωνικής συνοχής.

Προτάσεις

Η μακροπρόθεσμη επιβίωση και η υγιή λειτουργία οποιασδήποτε εταιρείας εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τη βελτίωση των δεικτών της. Για αυτό προτείνετε η υιοθέτηση μίας στρατηγικής, η οποία έχει ως στόχο, την βελτίωση της ρευστότητας, την ενίσχυση της οικονομικής υγείας και της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας. Η δέσμευση της διαχείρισης, η αποτελεσματική εκτέλεση και η συνεχής αξιολόγηση και τροποποίηση είναι απαραίτητα στοιχεία για την επιτυχία της στρατηγικής.

Τα (ΕΛΤΑ) ΑΕ & ΕΛΤΑ Ταχυμεταφορές θα πρέπει να πάρουν άμεσα μέτρα για να αντιμετωπίσουν την ρευστότητα, με πολλούς τρόπους όπως μια αύξηση κεφαλαίου, να γίνει αναδιάρθρωση του χρέους και άμεση περικοπή εξόδων, και ίσως πώληση περιουσιακών στοιχείων. Η SPEEDEX θα πρέπει να βελτιώσει την ρευστότητας της μέσω μείωσης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων ή αύξησης των ρευστών διαθεσίμων και η Γενική Ταχυδρομική να ενισχύσει την ρευστότητα για την δημιουργία ενός μαξιλαιού ασφαλείας.

Για την βελτίωση της εικόνας του δείκτη περιθωρίου καθαρού κέρδους θα μπορούσε καταρχάς να γίνει εξοικονόμηση κόστους με την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών. Εναλλακτικά θα μπορούσε η αύξηση τιμών υπηρεσιών και προϊόντων να βελτιώσει την εικόνα, λαμβάνοντας υπόψη την επίδραση στις πωλήσεις. Ιδανικά ή αυτόνομη αύξηση των πωλήσεων θα βελτίωνε την εικόνα. Μια άλλη λύση θα ήταν η επέκταση στην αγορά με νέα προϊόντα και υπηρεσίες. Σε κάθε περίπτωση η αναζήτηση του ιδανικού μείγματος ενεργειών για την βελτίωση της παραγωγικότητας είναι μια συνδυαστική διαδικασία μεταξύ εναλλακτικών πολιτικών.

Σε κάθε περίπτωση η επένδυση σε νέες τεχνολογίες και αυτοματοποίηση για βελτιστοποίηση λειτουργιών και μείωση κόστους θα έχει ευεργετικά αποτελέσματα. Οι εταιρείες ταχυμεταφορών θα πρέπει να μειώσουν το κόστος παραγωγής, το οποίο κατά βάση είναι κόστος εργασίας, προκειμένου να βελτιώσουν την κερδοφορία τους. Με τον τρόπο αυτό μπορεί να επιτευχθεί βελτιστοποίηση δικτύου διανομής για ταχύτερη και πιο αποτελεσματική παράδοση.

Τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία κάθε εταιρείας εκτίθενται μέσω της ανάλυσης των δεικτών. Η απόκτηση μακροπρόθεσμης επιτυχίας και η ενίσχυση της οικονομικής απόδοσης απαιτούν την εφαρμογή κατάλληλων τακτικών λαμβάνοντας υπόψη όλες τις σχετικές μεταβλητές, που ευθυγραμμίζονται με τα συμπεράσματα.

Βιβλιογραφία

Αποστόλου, Α. (2015), Ανάλυση Λογιστικών – Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, www.kallipos.gr

Βασιλείου, Δ. (1999), Τραπεζική Διοίκηση, Χρηματοοικονομική Διοίκηση, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.

Βασιλείου, Δ., Ηρειώτης, Ν. (2008), Χρηματοοικονομική Διοίκηση, Θεωρία και Πρακτική, 1η Έκδοση, Rosili.

Βαξεβανίδου, Μ. (1999), Αρχές Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων, Οργανισμός Εκδόσεων Διδακτικών Βιβλίων (Α' έκδοση), Αθήνα.

Γκίκας, Δ. (2002), Η ανάλυση και οι χρήσεις των λογιστικών καταστάσεων, Εκδόσεις Γ. Μπένου, Αθήνα.

Γεωργόπουλος, Ν. (2002-2004), Στρατηγικό Management, Εκδόσεις Μπένου, 1η έκδοση, Αθήνα.

Γεωργόπουλος, Χ. (2005), Χρηματοοικονομική Διοίκηση Επιχειρήσεων, Αθήνα: Εκδόσεις Ελληνική Ακαδημία Διοίκησης Επιχειρήσεων,

Δρούγκας, Γ. (2012). Ανάλυση και ανάπτυξη ταχυδρομικής αγοράς. Εκδόσεις ΚΕΚ-ΕΛΤΑ, Αθήνα.

Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών & Ταχυδρομείων, Ε.Ε.Τ.Τ, (2021), επισκόπηση αγορών ηλεκτρονικών επικοινωνιών & ταχυδρομικών υπηρεσιών.

ΕΛ.ΣΤΑΤ, (2020), Ελληνική Στατιστική Αρχή.

Κάντζος, Κ. (2002), Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων. Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα.

Μπαμπαλός, Β. (2021). Ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων. Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, Τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής.

Νιάρχος, Α. (2002), Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, Αθήνα, Interbooks.

Νικολόπουλος, Σ. Διαφάνειες Θεωρητικών Μαθημάτων-Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής, (2022).

Σκούντζος, Θ. (1999), Οικονομική Ανάπτυξη: Θεωρία & Πρακτική. Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.

ICAP, (2006- 2008), Υπηρεσίες Ταχυμεταφοράς, Κλαδική Μελέτη, Αθήνα

Armstrong, G., Kotler, K. (2009), Marketing, an introduction, Εκδόσεις Επίκεντρο.

Bowman, C., Faulkner, D. (1997), Competitive and Corporate Strategy, Irwin, London

Chen, K. H., & Shimerda, T. A. (1981). An Empirical Analysis of Useful Financial

Chołodecki, M. (2023). The Impact of the COVID-19 Pandemic on the Postal Market. Challenges and Opportunities for the Postal Regulatory Framework. The Postal and Delivery Contribution in Hard Times, 243–257.

Cywiński, M. (2021). Perspectives for the development of courier services in post-pandemic reality. Globalization, the State and the Individual, 27(1), 158-164.

Libo-on, J. T. (2021). Service quality influence on customer satisfaction in courier services: A comparative study. American International Journal of Business Management (AIJBM), 4(3), 51-63.

Liew, P. S., Liew, W. N., Lim, C. S., Lin, J. Y., & Qonitah, S. I. (2022). The impact of Covid-19 pandemic on consumer behavior: J&T Express courier services in Malaysia and Indonesia. Asia Pacific Journal of Management and Education (APJME), 5(1), 65-78.

Marcysiak, A. (2021). Customer service quality management on the courier services market. Entrepreneurship and Sustainability Issues, 9(1), 190.

Salim, A., Dinidastri, D. I., Charles, A. N., & Affiat, M. R. (2021). Effect of Punctuality of Delivery of Goods and Quality of Courier Services on Satisfaction of Customer at JNE Express in the COVID-19 Pandemic. Advances in Transportation and Logistics Research, 4, 924-934.

Ηλεκτρονικές πηγές:

www.acs.gr

www.economist.com/economic-and-financial-indicators/2013/09/21/world-gdp

www.elta.gr

www.elta-courier.gr

www.eett.gr

www.ibisworld.com/global/market-research-reports/global-courier-delivery-services-industry/

<https://docplayer.gr/>

<https://pergamos.lib.uoa.gr/uoa/dl/object/2884125/file.pdf>

www.statistics.gr

www.precedenceresearch.com/e-commerce-market

[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=E-commerce_statistics#Turnover from web sales mainly generated by sales via own websites or apps](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=E-commerce_statistics#Turnover_from_web_sales_mainly_generated_by_sales_via_own_websites_or_apps)

www.greekjustice.gr

www.speedex.gr

www.statista.com/statistics/1139910/parcel-shipping-volume-worldwide/

www.taxydromiki.com