



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ & ΔΙΕΘΝΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΣΤΕΛΕΧΗ
(EXECUTIVE MBA)**

Διπλωματική Εργασία

**ΟΙΚΟΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΙΔΡΥΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΑΛΤΕΡ ΚΟΛΙΑΣ

Καθηγητής Δημήτριος Α. Γεωργακέλλος (Επιβλέπων)

Πειραιάς 2023

Παράρτημα Β: Βεβαίωση Εκπόνησης Διπλωματικής Εργασίας



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΣΤΕΛΕΧΗ

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

(περιλαμβάνεται ως ξεχωριστή (δεύτερη) σελίδα στο σώμα της διπλωματικής εργασίας)

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στη Διοίκηση Επιχειρήσεων για Στελέχη : E-MBA» με τίτλο

«Οικονομοτεχνική ανάλυση και αξιολόγηση ίδρυσης εταιρείας εθνικών και διεθνών οδικών μεταφορών»

έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτητή/ τριας:

A handwritten signature in black ink, enclosed in a hand-drawn oval. The signature appears to be 'K. Valters Koulas'.

Όνοματεπώνυμο: Κωνσταντίνος Βάλτερ Κόλιας

Ημερομηνία: 16/10/2023

Η παρούσα εργασία έγινε για εκπαιδευτικούς σκοπούς και ορισμένα από τα στοιχεία που περιέχει ενδέχεται να μην είναι απολύτως ακριβή.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	vii
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	vii
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	viii
1 ΣΥΝΟΨΗ.....	1
1.1 Βασική ιδέα και ιστορικό.....	1
1.2 Ανάλυση Αγοράς και Μάρκετινγκ	1
1.3 Πρώτες ύλες και εφόδια	1
1.4 Μηχανολογικός εξοπλισμός και τεχνολογία.....	1
1.5 Οργάνωση μονάδας και γενικά έξοδα	2
1.6 Ανθρώπινοι πόροι.....	2
1.7 Τοποθεσία, χώρος εγκατάστασης και περιβάλλον	2
1.8 Προγραμματισμός και προϋπολογισμός εκτελέσεων του επενδυτικού σχεδίου	3
1.9 Χρηματοοικονομική ανάλυση και αξιολόγηση της επένδυσης.....	3
2 ΒΑΣΙΚΗ ΙΔΕΑ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ.....	3
2.1 Περιγραφή βασικής ιδέας του επενδυτικού σχεδίου	3
2.1.1 Σκοπός της ανάλυσης.....	3
2.2 Τύπος Επενδυτικού Σχεδίου	4
2.3 Ιστορική Αναδρομή – Υφιστάμενη κατάσταση	4
2.4 Χρηματοδότηση της Επένδυσης	4
3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ.....	4
3.1 Ανάλυση & Γενικά Χαρακτηριστικά του κλάδου	4
3.1.1 Ορισμός του κλάδου	5
3.1.2 Κατηγοριοποίηση του κλάδου	5
3.1.3 Θεσμικό πλαίσιο	9
3.1.4 Διάρθρωση αγοράς στην Ελλάδα.....	12
3.1.5 Οι κυριότερες επιχειρήσεις του κλάδου	14
3.1.6 Προσδιοριστικοί παράγοντες ζήτησης.....	16
3.1.7 Προσδιορισμός μελλοντικής ζήτησης	19
3.1.8 PEST Analysis.....	21
3.1.8.1 Πολιτικό περιβάλλον (Political Environment).....	22
3.1.8.2 Οικονομικό περιβάλλον (Economical Environment)	22
3.1.8.3 Κοινωνικό περιβάλλον (Social Environment).....	23
3.1.8.4 Τεχνολογικό περιβάλλον (Technological Environment).....	23
3.1.9 Οι πέντε δυνάμεις του Porter	23
3.1.9.1 Απειλή από είσοδο νέων επιχειρήσεων (ανταγωνιστών) στον κλάδο	24
3.1.9.2 Διαπραγματευτική δύναμη προμηθευτών.....	24
3.1.9.3 Διαπραγματευτική δύναμη πελατών.....	25
3.1.9.4 Κίνδυνοι από υποκατάστατες υπηρεσίες.....	25

3.1.9.5	Ανταγωνισμός μεταξύ υφιστάμενων επιχειρήσεων του κλάδου	25
3.1.10	Swot Analysis	26
3.2	Ανάλυση Στρατηγικών.....	27
3.2.1	Επιχειρησιακή στρατηγική.....	27
3.2.2	Επιχειρηματική στρατηγική	28
3.2.3	Λειτουργική στρατηγική.....	29
3.3	Σχέδιο Μάρκετινγκ	29
3.3.1	Στρατηγική Μάρκετινγκ	29
3.3.2	Επωνυμία, Εμπορικό σήμα και λογότυπο εταιρείας	30
3.3.3	Καθορισμός του μίγματος Μάρκετινγκ (Marketing Mix)	31
3.3.3.1	Προϊόν (Product).....	32
3.3.3.2	Τιμή (Price).....	32
3.3.3.3	Πρώθηση (Promotion).....	33
3.3.3.4	Τόπος (Place).....	33
3.3.4	Στόχοι Μάρκετινγκ - Έσοδα	33
3.3.5	Ανάλυση κόστους Μάρκετινγκ.....	34
4	ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ & ΑΛΛΑ ΕΦΟΔΙΑ.....	34
4.1	Βοηθητικά υλικά και άλλα εφόδια	34
4.1.1	Υλικά συσκευασίας και πρόσδεσης.....	34
4.1.2	Εφόδια μεταφορικών μέσων	38
4.1.3	Ανάλυση κόστους βοηθητικών υλικών και άλλων εφοδίων.....	38
4.2	Υπηρεσίες Κοινής Ωφέλειας.....	38
4.2.1	Ηλεκτρική ενέργεια.....	39
4.2.2	Νερό	39
4.2.3	Τηλεπικοινωνιακό Δίκτυο – Διαδίκτυο	39
4.2.4	Καύσιμα	39
4.2.5	Κόστη Υπηρεσιών Κοινής Ωφέλειας.....	39
4.3	Επιλογή και αξιολόγηση προμηθευτών	40
4.4	Ανάλυση κόστους πρώτων υλών και άλλων εφοδίων.....	40
5	ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ	40
5.1	Μεταφορικά μέσα.....	40
5.2	Μηχανολογικός και τεχνολογικός εξοπλισμός εγκατάστασης	41
5.2.1	Εξοπλισμός αποθηκευτικού χώρου.....	41
5.2.2	Εξοπλισμός χώρων γραφείου	41
5.3	Επισκευές και συντηρήσεις	42
5.4	Ανάλυση κόστους μηχανολογικού εξοπλισμού.....	42
6	ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΜΟΝΑΔΑΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	43
6.1	Οργάνωση της επιχείρησης	43
6.2	Έξοδα οργάνωσης της επιχείρησης	45
7	ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ.....	46
7.1	Κατηγορίες Ανθρώπινων Πόρων	46
7.1.1	Διοίκηση της εταιρείας.....	47
7.1.2	Γραμματειακή υποστήριξη.....	47

7.1.3	Οικονομική Διεύθυνση	47
7.1.4	Εμπορική Διεύθυνση.....	47
7.1.5	Διεύθυνση μεταφορών και αποθήκης.....	47
7.2	Στρατολόγηση – Διαθεσιμότητα ανθρώπινου δυναμικού.....	48
7.3	Εκτίμηση κόστους Ανθρώπινου Δυναμικού.....	48
8	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ, ΧΩΡΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	49
8.1	Εκτίμηση των αναγκών της μονάδας.....	49
8.2	Αναζήτηση και επιλογή τοποθεσίας	50
8.3	Έργα πολιτικού μηχανικού	52
8.4	Προστασία περιβάλλοντος	52
8.4.1	Χρήση ενέργειας	52
8.4.2	Χρήση νερού.....	52
8.4.3	Εκροές υγρών αποβλήτων.....	52
8.4.4	Εκροές στερεών αποβλήτων.....	53
8.4.5	Εκπομπές ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου στον αέρα	54
8.4.6	Εκπομπές θορύβου	54
8.5	Πιστοποιήσεις	54
8.5.1	ISO 14001:2015.....	54
8.5.2	ISO 9001	54
8.6	Εκτίμηση του κόστους επένδυσης της εγκατάστασης.....	55
9	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	55
9.1	Στόχοι του προγραμματισμού εκτέλεσης του έργου	55
9.2	Ομάδα επίβλεψης	56
9.3	Στάδια εκτέλεσης του έργου	56
9.4	Χρονικός προγραμματισμός.....	57
9.5	Εκτίμηση κόστους εκτέλεσης έργου	59
10	ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	59
10.1	Στόχοι χρηματοοικονομικής ανάλυσης	59
10.2	Ανάλυση συνολικού κόστους επένδυσης	59
10.3	Χρηματοδότηση επενδυτικού σχεδίου	62
10.4	Ανάλυση κόστους παραγωγής	62
10.4.1	Κόστος παραγωγής	62
10.4.2	Κόστος αποθεμάτων.....	63
10.5	Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων	63
10.6	Χρηματοοικονομική αξιολόγηση της επένδυσης.....	65
10.6.1	Μέθοδος Επανείσπραξης του Κόστους Επένδυσης.....	66
10.6.2	Μέθοδος Απλού Συντελεστή Απόδοσης Κεφαλαίου	66
10.6.3	Μέθοδος Καθαρής Παρούσας Αξίας	67
10.6.4	Μέθοδος Εσωτερικού Συντελεστή Απόδοσης	67
10.7	Χρηματοοικονομική αξιολόγηση σε συνθήκες αβεβαιότητας	68

10.7.1	Ανάλυση Νεκρού Σημείου με τη μέθοδο Περιθωρίου Συμβολής (Break – Even Point Analysis – Contribution Margin Method).....	68
10.7.2	Ανάλυση Ευαισθησίας	70
10.8	Οικονομική αξιολόγηση - Συμπεράσματα.....	70
11	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	71
	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	71
	ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	71
	ΔΙΑΔΥΚΤΙΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ	72

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Έξοδα Μελέτης.....	4
Πίνακας 2: Κατάταξη μεγαλύτερων επιχειρήσεων βάσει κύκλου εργασιών 2020 (ΣΤΟΧΑΣΙΣ Σ. Ε., Ιανουάριος 2022).....	14
Πίνακας 3: Τιμολόγηση για μεταφορές εντός Αττικής.....	32
Πίνακας 4: Τιμολόγηση για μεταφορές στην ηπειρωτική Ελλάδα.....	32
Πίνακας 5: Στόχοι εσόδων της εταιρείας για τα έτη 2024-2028.....	34
Πίνακας 6: Ανάλυση κόστους Μάρκετινγκ.....	34
Πίνακας 7: Ανάλυση κόστους βοηθητικών υλικών και άλλων εφοδίων.....	38
Πίνακας 8: Κόστη Υπηρεσιών Κοινής Ωφέλειας.....	39
Πίνακας 9: Μεταφορικά μέσα και ανυψωτικά μηχανήματα.....	41
Πίνακας 10: Εξοπλισμός αποθήκης.....	41
Πίνακας 11: Εξοπλισμός γραφείου.....	42
Πίνακας 12: Κόστος επισκευών και συντηρήσεων των οχημάτων της εταιρείας.....	42
Πίνακας 13: Ανάλυση κόστους μηχανολογικού εξοπλισμού της επιχείρησης.....	43
Πίνακας 14: Ανάλυση εξόδων οργάνωσης της εταιρείας για το πρώτο έτος λειτουργίας.....	45
Πίνακας 15: Ετήσια έξοδα οργάνωσης για τα έτη 2024-2028.....	46
Πίνακας 16: Ανθρώπινο δυναμικό της επιχείρησης.....	46
Πίνακας 17: Εκτίμηση κόστους Ανθρώπινου Δυναμικού.....	48
Πίνακας 18: Αξιολόγηση εναλλακτικών θέσεων για τη δημιουργία της εγκατάστασης.....	51
Πίνακας 19: Κύριες κατηγορίες στερεών αποβλήτων που θα προκύπτουν από την λειτουργία της εταιρείας.....	53
Πίνακας 20: Κόστος επένδυσης εγκατάστασης.....	55
Πίνακας 21: Στάδια εκτέλεσης του έργου και χρονική διάρκεια των σταδίων.....	57
Πίνακας 22: Κόστος ίδρυσης εταιρείας και εκτέλεσης του έργου.....	59
Πίνακας 23: Πάγιο Ενεργητικό της επιχείρησης.....	60
Πίνακας 24: Ετήσιο κόστος παραγωγής της επιχείρησης για το έτος 2024.....	60
Πίνακας 25: Απαιτήσεις σε Κεφάλαιο Κίνησης για τα έτη 2024-2028.....	61
Πίνακας 26: Συνολικό κόστος παραγωγής για τα έτη 2024-2028.....	62
Πίνακας 27: Συνολικό κόστος της επένδυσης.....	62
Πίνακας 28: Κόστος αποθεμάτων για τα έτη 2024-2028.....	63
Πίνακας 29: Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης.....	63
Πίνακας 30: Κατάσταση Χρηματικών Ροών.....	64
Πίνακας 31: Ισολογισμός.....	65
Πίνακας 32: Καθαρές Ταμειακές Ροές.....	66
Πίνακας 33: Υπολογισμός Απλού Συντελεστή Απόδοσης.....	67
Πίνακας 34: Υπολογισμός συνολικής Καθαρής Παρούσας Αξίας.....	67
Πίνακας 35: Υπολογισμός Εσωτερικού Συντελεστή Απόδοσης.....	68
Πίνακας 36: Κατανομή εξόδων σε σταθερά και μεταβλητά.....	69
Πίνακας 37: Υπολογισμός περιθωρίου συνεισφοράς.....	69
Πίνακας 38: Υπολογισμός Νεκρού Σημείου.....	69

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Κατηγοριοποίηση του κλάδου των μεταφορών/διαμεταφορών (ΣΤΟΧΑΣΙΣ Σ. Ε., Ιανουάριος 2022).....	6
Διάγραμμα 2: Οδικές εμπορευματικές μεταφορές το έτος 2019 ανά είδος δραστηριότητας (ΕΥ, April 2021).....	7

Διάγραμμα 3: Διάρθρωση των εγχώριων μεταφορών ως ποσοστό τονοχιλιόμετρων σε οδικές, σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης το έτος 2018 (Eurostat, 2020).....	8
Διάγραμμα 4: Διάρθρωση αγοράς ανά εξυπηρετούμενο κλάδο, βάσει αξίας για το 2018 (ΣΤΟΧΑΣΙΣ Σ. Ε., Ιανουάριος 2022).....	13
Διάγραμμα 5: Ποσοστιαία κατανομή του βάρους φορτωθέντων εμπορευμάτων εθνικών οδικών μεταφορών κατά περιφέρεια φόρτωσης, έτους 2020 (ΕΛΣΤΑΤ, 2021)	14
Διάγραμμα 6: Μεταβολές της αγοράς διαμεταφορών και του ΑΕΠ (2005 - 2016) (ICAP Group, 2018).....	17
Διάγραμμα 7: Εποχικά διορθωμένος δείκτης συνολικής βιομηχανικής παραγωγής και μεταποιητικών επιχειρήσεων (ΣΤΟΧΑΣΙΣ Σ. Ε., Ιούνιος 2019).....	18
Διάγραμμα 8: Δείκτες όγκου στο λιανικό εμπόριο και κύκλου εργασιών στο λιανικό και χονδρικό εμπόριο (ΣΤΟΧΑΣΙΣ Σ. Ε., Ιούνιος 2019).....	18
Διάγραμμα 9: Βάρος μεταφερθέντων εμπορευμάτων κατά την περίοδο 2011-2020 (ΕΛΣΤΑΤ, ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ - ΕΡΕΥΝΑ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: 2020, 2021) ..	20
Διάγραμμα 10: Πραγματοποιηθέντα τονοχιλιόμετρα κατά την περίοδο 2011-2020 (ΕΛΣΤΑΤ, ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ - ΕΡΕΥΝΑ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: 2020, 2021) ..	20
Διάγραμμα 11: Προβλέψεις για το μέγεθος της εγχώριας αγοράς Logistics (ΣΤΟΧΑΣΙΣ Σ. Ε., Ιούνιος 2019)	21
Διάγραμμα 12: Οι πέντε δυνάμεις του Porter.....	24
Διάγραμμα 13: SWOT Analysis της υπό σύσταση επιχείρησης.....	27
Διάγραμμα 14: Υπόδειγμα επιχειρησιακών στρατηγικών (Γεωργόπουλος, 2013).....	28
Διάγραμμα 15: Διάγραμμα Porter για την επιχειρηματική στρατηγική (Porter, 1998).	29
Διάγραμμα 16: Μείγμα μάρκετινγκ με βάση τα 4 Ps (Perreault, Cannon, & McCarthy, 2013).	31
Διάγραμμα 17: Οργανόγραμμα επιχείρησης.....	45
Διάγραμμα 18: Χρονικός προγραμματισμός του έργου σε διάγραμμα Gantt.	58

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Λογότυπο της υπό ίδρυση επιχείρησης.....	31
Εικόνα 2: Παλέτα EPAL (www.epal-pallets.org)	35
Εικόνα 3: Stretch film (www.shop.vamvacas.gr).....	35
Εικόνα 4: Τσέρκι για πρόσδεση παλετών (www.packing.gr).....	36
Εικόνα 5: Αεροφάμ (www.placipack.eu)	36
Εικόνα 6: Ιμάντας πρόσδεσης (www.doptoglou.gr)	37
Εικόνα 7: Αντιολισθητικό υπόθεμα (www.spanelas.gr).....	37
Εικόνα 8: Τοποθεσία ιδιοκτησίας του ιδρυτή της επιχείρησης.....	49
Εικόνα 9: Οικόπεδο ιδιοκτησίας του ιδρυτή της επιχείρησης.	50
Εικόνα 10: Εναλλακτικοί χώροι για τη δημιουργία της εγκατάστασης της επιχείρησης.....	51

1 ΣΥΝΟΨΗ

1.1 Βασική ιδέα και ιστορικό

Η παρούσα μελέτη εξετάζει το σχεδιασμό, τις ενέργειες και τα κόστη για την ίδρυση εταιρείας οδικών μεταφορών. Οι επενδυτές διαθέτουν οικόπεδο έκτασης 9.300 τ.μ στην περιοχή του Ασπροπύργου, την οποία σκοπεύουν να αξιοποιήσουν για τη στέγαση της έδρας της εταιρείας και για την κατασκευή αποθήκης για την εξυπηρέτηση των αναγκών της. Σκοπός της μελέτης είναι να εξεταστεί αν η συγκεκριμένη επένδυση είναι βιώσιμη και να αποτελέσει εργαλείο για τους επενδυτές για την υλοποίηση του έργου.

1.2 Ανάλυση Αγοράς και Μάρκετινγκ

Στο Κεφάλαιο 3 της μελέτης αναλύεται η αγορά των μεταφορών στην Ελλάδα, ώστε να εκτιμηθούν οι παράγοντες οι οποίοι θα επηρεάσουν το σχεδιασμό και τη λειτουργία της επιχείρησης. Έπειτα από ανάλυση του ανταγωνισμού και των συνθήκων της αγοράς, αναλύονται πεδία δραστηριοποίησης και τακτικές που μπορεί να εφαρμόσει ο επενδυτής για τη δημιουργία και ενίσχυση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της εταιρείας του στην αγορά. Η εταιρεία προτείνεται να χρησιμοποιήσει στρατηγική ανάπτυξης σε επιχειρησιακό επίπεδο και στρατηγική ηγεσίας κόστους σε επιχειρηματικό επίπεδο. Η επωνυμία της θα είναι Truck & Carry και με ποικίλες τακτικές Μάρκετινγκ, όπως διαφημίσεις στον τύπο και συμμετοχές σε εκθέσεις, θα προσπαθήσει να ενισχύσει τη θέση της στην αγορά και να αποκτήσει εκτενές πελατολόγιο.

1.3 Πρώτες ύλες και εφόδια

Στο Κεφάλαιο 4 αναλύονται οι πρώτες ύλες και τα εφόδια που θα χρειαστεί η επιχείρηση για τη λειτουργία της καθώς και η ανάλυση του κόστους προμήθειας αυτών. Οι κύριες και βοηθητικές πρώτες ύλες αποτελούνται από υλικά συσκευασίας και μέσα πρόσδεσης, ενώ στο συγκεκριμένο κεφάλαιο γίνεται και η ανάλυση και του κόστους των εξόδων που αφορούν τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας. Τα έξοδα των παραπάνω κατηγοριών κυμαίνονται από 2.239,5 € έως 3.359,25 € ετησίως στα πρώτα 5 χρόνια λειτουργίας για τις κύριες και βοηθητικές πρώτες ύλες και από 160.800,00 € έως 244.559,25 € αντίστοιχα για τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας.

1.4 Μηχανολογικός εξοπλισμός και τεχνολογία

Στο Κεφάλαιο 5 πραγματοποιείται ανάλυση του μηχανολογικού εξοπλισμού που απαιτείται για τη λειτουργία της επιχείρησης καθώς και η ανάλυση του κόστους που συνδέεται με αυτόν. Ο εξοπλισμός αυτός αποτελείται από τον εξοπλισμό γραφείων, από τα υλικά του αποθηκευτικού χώρου, τα ανυψωτικά μηχανήματα καθώς και από τα φορτηγά οχήματα για την πραγματοποίηση του έργου μεταφορών της επιχείρησης.

Ο κυριότερος εξοπλισμός γραφείου απαρτίζεται από τα έπιπλα και τα μηχανήματα (Ηλεκτρονικοί Υπολογιστές, εκτυπωτές, τηλέφωνα κλπ) και το κόστος του ανέρχεται σε 14.400 €. Ο εξοπλισμός αποθήκης αποτελείται από τα ανυψωτικά μηχανήματα και τα ράφια. Το κόστος τους υπολογίζεται σε 62.800 €. Όσον αφορά τα μεταφορικά μέσα της εταιρείας και τα ανυψωτικά μηχανήματα, τα οποία θα είναι απαραίτητα για την προσφορά των υπηρεσιών προς τους πελάτες της, θα αποτελούνται από φορτηγά και ρυμουλκούμενα οχήματα και από ένα περονοφόρο και το συνολικό κόστος θα ανέρχεται σε 328.000 €.

1.5 Οργάνωση μονάδας και γενικά έξοδα

Στο Κεφάλαιο 6 της μελέτης παρουσιάζεται η οργάνωση της υπό ίδρυση εταιρείας καθώς και τα έξοδα που συνδέονται με αυτή. Η οργανωτική δομή της επιχείρησης θα αποτελείται από τρεις Διευθύνσεις, την Οικονομική Διεύθυνση, την Εμπορική Διεύθυνση και τη Διεύθυνση Μεταφορών και Αποθήκης. Οι Διευθύνσεις αυτές θα αποτελούνται από επιμέρους τμήματα για την επίτευξη της βέλτιστης διαχείρισης των λειτουργιών της εταιρείας. Στη συγκεκριμένη κατηγορία εξόδων υπολογίστηκαν έξοδα για την ορθή και νόμιμη λειτουργία των μεταφορικών μέσω όπως ασφάλιστρα, έκδοση αδειών κυκλοφορίας και έλεγχοι ΚΤΕΟ, καθώς και τα έξοδα για τα ασφαλιστήρια της εγκατάστασης της εταιρείας. Τα κύρια έξοδα αυτή της κατηγορίας συνδέονται με την ίδρυση της εταιρείας θα κυμαίνονται από 56.500 € έως 61.157,42 € τα πρώτα 5 έτη λειτουργίας.

1.6 Ανθρώπινοι πόροι

Στο 7ο Κεφάλαιο πραγματοποιείται ανάλυση των υπαλλήλων της εταιρείας ανά οργανωτική μονάδα. Οι εργαζόμενοι της εταιρείας κατά τα πρώτα έτη λειτουργίας της θα είναι 30. Επιπλέον, στο συγκεκριμένο κεφάλαιο πραγματοποιείται καταγραφή του κόστους συνολικού εργασίας το οποίο προκύπτει από τους μισθούς των εργαζόμενων, το οποίο ανέρχεται σε 427.000 € για το πρώτο έτος λειτουργίας της εταιρείας.

1.7 Τοποθεσία, χώρος εγκατάστασης και περιβάλλον

Απαραίτητη είναι και η μελέτη της τοποθεσίας και της κατασκευής της εγκατάστασης της επιχείρησης, καθώς και οι ενέργειες οι οποίες συνδέονται με την αδειοδότηση του έργου και με την προστασία του περιβάλλοντος. Τα θέματα αυτά αναλύονται στο Κεφάλαιο 8, όπου πραγματοποιείται επιλογή της ακριβούς τοποθεσίας της εγκατάστασης εντός του οικοπέδου της εταιρείας και η περιγραφή των κύριων εργασιών που θα απαιτηθούν για τη δημιουργία της εγκατάστασης. Αυτές περιλαμβάνουν την κατασκευή των χώρων της αποθήκης και των γραφείων, τη διαμόρφωση χώρου στάθμευσης καθώς και την περιφραγή του οικοπέδου. Το κόστος των παραπάνω ενεργειών υπολογίστηκε 373.000 €.

1.8 Προγραμματισμός και προϋπολογισμός εκτελέσεων του επενδυτικού σχεδίου

Κατά τη μελέτη ίδρυσης μια επιχείρησης ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο προγραμματισμός εκτέλεσης του σχεδίου, ώστε να μπορεί να μπορούν να σχεδιαστούν σωστά όλα τα επιμέρους βήματα της επένδυσης και να είναι δυνατή η εξαγωγή τους συμπεράσματος κατά πόσο είναι συμφέρουσα η επένδυση για τον επενδυτή. Τα παραπάνω αναλύονται στο Κεφάλαιο 9 της μελέτης. Τα κόστη που συνδέονται με την εκτέλεση του έργου και τον προγραμματισμό του ανέρχονται σε 7.000 € και περιλαμβάνουν τη σύσταση της εταιρείας και τις νομικές ενέργειες που συνδέονται με αυτή καθώς και την επιθεώρηση και παρακολούθηση του έργου.

1.9 Χρηματοοικονομική ανάλυση και αξιολόγηση της επένδυσης

Στο τελευταίο κεφάλαιο της μελέτης (Κεφάλαιο 10), βάσει των στοιχείων που αναλύθηκαν στα κεφάλαια που έχουν προηγηθεί, αποτυπώνεται η χρηματοοικονομική ανάλυση της επένδυσης καθώς και η αξιολόγησή της, το οποίο είναι και ο κύριος στόχος της παρούσας μελέτης. Με βάση τις μεθόδους χρηματοοικονομικής αξιολόγησης της επενδύσεως που χρησιμοποιήθηκαν η επένδυση εκτιμάται να είναι αποδεκτή και συμφέρουσα. Αυτό επιβεβαιώθηκε τις μεθόδους Επανείσπραξης του Κόστους Επένδυσης, Απλού Συντελεστή Απόδοσης Κεφαλαίου, Καθαρής Παρούσας Αξίας και Εσωτερικού Συντελεστή Απόδοσης.

2 ΒΑΣΙΚΗ ΙΔΕΑ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

2.1 Περιγραφή βασικής ιδέας του επενδυτικού σχεδίου

Η συγκεκριμένη μελέτη αφορά την ίδρυση εταιρείας οδικών μεταφορών με έδρα την περιοχή του Ασπροπύργου. Η μελέτη εκπονήθηκε από εταιρεία μελετών και συμβούλων με εξειδίκευση στον κλάδο των μεταφορών και Logistics.

Η υπό ίδρυση εταιρεία θα έχει την επωνυμία Truck & Carry.

2.1.1 Σκοπός της ανάλυσης

Σκοπός της παρούσας ανάλυσης είναι η αξιολόγηση της σκοπιμότητας δραστηριοποίησης στον κλάδο των μεταφορών στην Ελλάδα και η ίδρυση μιας εταιρείας οδικών μεταφορών. Μέσω της ανάλυσης, θα γίνει προσπάθεια αξιολόγησης της ίδρυσης μιας νέας εταιρείας και τις προοπτικές ανάπτυξης που υπάρχουν για αυτήν. Η απόφαση για το αν αξίζει να πραγματοποιηθεί μια τέτοιου είδους επένδυση καθώς και η βιωσιμότητά της, θα προκύψουν από την αξιολόγηση που θα πραγματοποιηθεί στο τελευταίο κεφάλαιο της μελέτης (Κεφάλαιο 10).

2.2 Τόπος Επενδυτικού Σχεδίου

Οι επενδυτές διαθέτουν οικόπεδο 9.300 τ.μ στην περιοχή του Ασπροπύργου, το οποίο σκοπεύουν να αξιοποιήσουν για τη συγκεκριμένη επένδυση. Συγκεκριμένα θα εξεταστεί η κατασκευή αποθήκης, χώρου στάθμευσης και γραφείων της εταιρείας στο εν λόγω οικόπεδο.

2.3 Ιστορική Αναδρομή – Υφιστάμενη κατάσταση

Οι επενδυτές εκτός από το οικόπεδο που προαναφέρθηκε διαθέτουν και εμπειρία στον χώρο των μεταφορών καθώς έχουν διατελέσει υπάλληλοι μεγάλων εταιρειών Logistics στην Ελλάδα κατά τα προηγούμενα 10 έτη.

2.4 Χρηματοδότηση της Επένδυσης

Η χρηματοδότηση της επένδυσης θα πραγματοποιηθεί από το μετοχικό κεφάλαιο των επενδυτών και ιδρυτών της εταιρείας.

Η μελέτη θα πραγματοποιηθεί από εξειδικευμένη εταιρεία μελετών και συμβούλων. Το κόστος μελέτης περιλαμβάνει την αγορά κλαδικής μελέτης, τις προκαταρτικές έρευνες (Προέγκριση τοποθέτησης, Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων) για να εξεταστεί η καταλληλότητα του οικοπέδου εγκαταστάσεως της μονάδας από μηχανικούς και τέλος την αμοιβή της ομάδας μελέτης. Τα ακριβή έξοδα της μελέτης αναφέρονται στον παρακάτω Πίνακα 1.

Πίνακας 1: Έξοδα Μελέτης

ΕΞΟΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	
Είδος	Κόστος(€)
Κλαδικές Μελέτες	1.000
Προκαταρτικές Έρευνες	2.000
Προμελέτη Σκοπιμότητας	5.000
ΣΥΝΟΛΟ	8.000 €

3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ

3.1 Ανάλυση & Γενικά Χαρακτηριστικά του κλάδου

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα αναλυθεί ο κλάδος των διαμεταφορών και Logistics, δίνοντας έμφαση κυρίως στις μεταφορές και συγκεκριμένα στις οδικές εγχώριες μεταφορές, στις οποίες εμπίπτει η υπό εξέταση επιχείρηση.

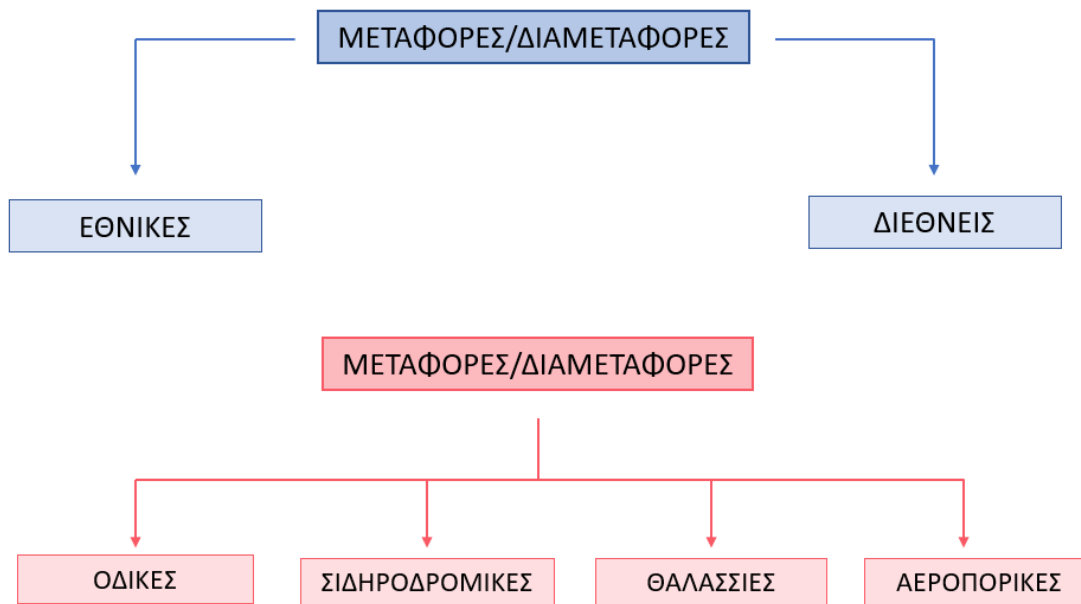
3.1.1 Ορισμός του κλάδου

Υπηρεσίες Διαμεταφοράς και Logistics είναι οι υπηρεσίες που σχετίζονται με τη μεταφορά (που πραγματοποιείται με ένα ή με συνδυασμό μεταφορικών μέσων), συγκέντρωση, αποθήκευση, διαχείριση, συσκευασία ή διανομή των αγαθών, καθώς επίσης οι συμπληρωματικές και συμβουλευτικές προς αυτές υπηρεσίες που συμπεριλαμβάνουν, χωρίς ωστόσο να περιορίζονται σε τελωνειακά και δημοσιονομικά θέματα, τη δήλωση των αγαθών για επίσημους σκοπούς, την παροχή ασφάλισης για τα αγαθά, την είσπραξη ή την καταβολή πληρωμής και την περισυλλογή ή παροχή εγγράφων που σχετίζονται με τα αγαθά. (Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς & Επι, 2023)

Οι Υπηρεσίες Διαμεταφοράς περιλαμβάνουν επίσης υπηρεσίες logistics, όπου η σύγχρονη τεχνολογία πληροφορικής και επικοινωνιών συνδυάζεται με την μεταφορά, διαχείριση ή αποθήκευση των αγαθών και με την ολοκληρωμένη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας. Αυτές οι υπηρεσίες μπορούν να προσαρμοστούν, ώστε να ανταποκρίνονται στην ευέλικτη εφαρμογή των παρεχομένων υπηρεσιών (Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς & Επι, 2023).

3.1.2 Κατηγοριοποίηση του κλάδου

Στην παρακάτω σχηματική απεικόνιση (Διάγραμμα 1) παρουσιάζεται η κατηγοριοποίηση του κλάδου των διαμεταφορών. Πιο συγκεκριμένα, ο κλάδος χωρίζεται σε δύο υποκατηγορίες σχετικά με την έκταση του δικτύου τους, σε εγχώριες και διεθνείς. Επιπλέον χωρίζεται σε τέσσερις κατηγορίες ανάλογα με το μέσο πραγματοποίησης της μεταφοράς, δηλαδή σε οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και αεροπορικές (ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Υπηρεσίες Διαμεταφοράς, 2022).



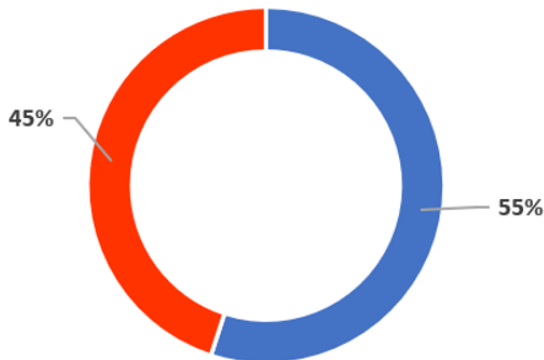
Διάγραμμα 1: Κατηγοριοποίηση του κλάδου των μεταφορών/διαμεταφορών (ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Υπηρεσίες Διαμεταφοράς, 2022)

Κατά τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρείται να αυξάνεται η τάση των επιχειρήσεων να αναθέτουν δραστηριότητες που σχετίζονται με τα Logistics σε εξωτερικούς συνεργάτες, με στόχο τη μείωση του κόστους. Η τάση αυτή επηρέασε σημαντικά τη ζήτηση των υπηρεσιών Logistics, παγκοσμίως αλλά και στην Ελλάδα ειδικότερα και έτσι σημειώνεται μια τάση αύξησης των επιχειρήσεων στον κλάδο αυτό.

Στο Διάγραμμα 2 παρουσιάζεται το ποσοστό των εθνικών καθώς και των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα βάσει χιλιομέτρων ανά τόνο και βάσει μεταφερόμενων τόνων.

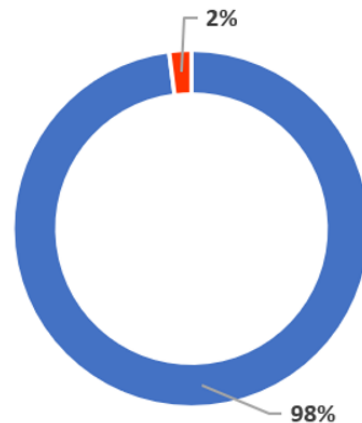
Οδικές εμπορευματικές μεταφορές το έτος 2019 ανά είδος δραστηριότητας

Βάσει χιλιομέτρων/τόνο



■ Εθνικές Μεταφορές ■ Διεθνείς Μεταφορές

Βάσει μεταφερόμενων τόνων



■ Εθνικές Μεταφορές ■ Διεθνείς Μεταφορές

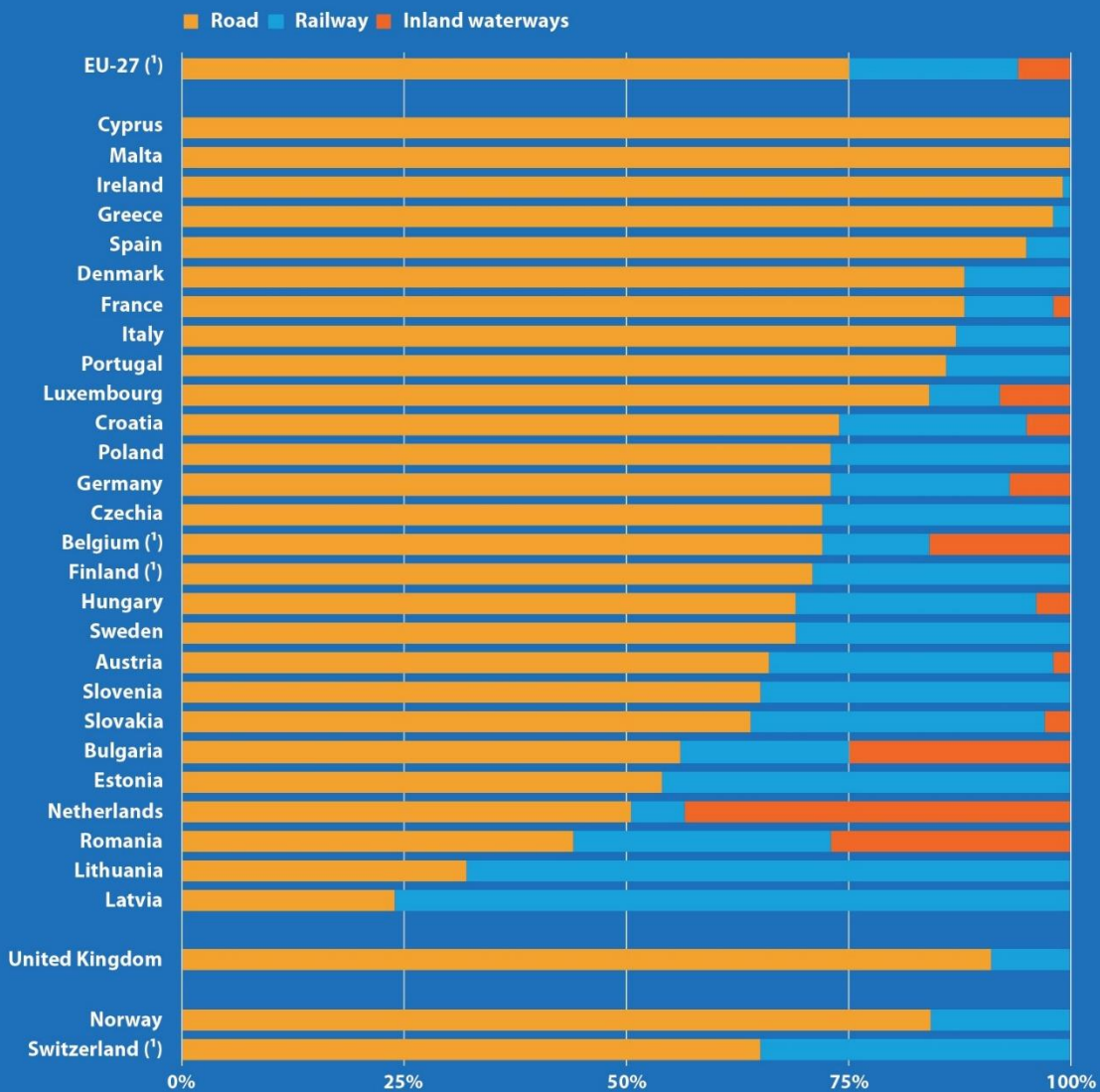
Διάγραμμα 2: Οδικές εμπορευματικές μεταφορές το έτος 2019 ανά είδος δραστηριότητας (Ernst & Young, 2021)

Από το Διάγραμμα 2 παρατηρούμε ότι οι εθνικές μεταφορές είναι η κύρια κατηγορία μεταφορών στην αγορά των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα, ειδικά όταν αναφερόμαστε στη διάρθρωση βάσει μεταφερόμενων τόνων, καταλαμβάνοντας το 98% της αγοράς έναντι του 2% των διεθνών μεταφορών (Ernst & Young, 2021).

Στο Διάγραμμα 3 εμφανίζεται η διάρθρωση των εγχώριων μεταφορών ως ποσοστό τονοχιλιόμετρων σε οδικές, σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης το έτος 2018. Παρατηρείται ότι στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 75,3% των εγχώριων μεταφορών αποτελείται από οδικές μεταφορές, ενώ το 18,7% και 6,0% από σιδηροδρομικές και θαλάσσιες αντίστοιχα. Στην Ελλάδα συγκεκριμένα περίπου το 98% των εγχώριων μεταφορών ήταν οδικές, ενώ το υπόλοιπο 2% σιδηροδρομικές (Eurostat, 2020).

Modal split of inland freight transport, 2018

(% share in tonne-kilometres)



Note: There are no railways in Malta and Cyprus.

(*) Estimated values.



ec.europa.eu/eurostat

Διάγραμμα 3: Διάρθρωση των εγχώριων μεταφορών ως ποσοστό τονοχιλιόμετρων σε οδικές, σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης το έτος 2018 (Eurostat, 2020).

3.1.3 Θεσμικό πλαίσιο

Παρακάτω παρουσιάζεται το Θεσμικό πλαίσιο του κλάδου των μεταφορών καθώς και του ευρύτερου κλάδου των Logistics, το οποίο επηρεάζει άμεσα τον κλάδο των μεταφορών (ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Κλαδικές Στοχεύσεις - Third Party Logistics -3PL, 2019):

- **Υ.Α. 2307, ΦΕΚ 439/Β/14.02.2018**, η οποία τροποποιεί την υπ' αριθ ΔΙΠΑ/ οικ 37674 27 7 2016 ΦΕΚ 2471 / 10 8 2016 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής «Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 του Ν 4014 21 09 2011 (Α΄ 209)» ως προς την κατάταξη ορισμένων έργων και δραστηριοτήτων των 1 ης, 2 ης, 3 ης, 4 ης, 5 ης, 6 ης, 7 ης, 8 ης, 9 ης, 10 ης, 11 ης και 12 ης Ομάδων Προστίθενται ενότητες που αφορούν «Κέντρα Αποθήκευσης και Διανομής με ή χωρίς ψύξη ή κατάψυξη»
- **Υ.Α. Φ.62Β/5542/72, ΦΕΚ/Β/18.01.2018**, η οποία καθορίζει τη διαδικασία εγκατάστασης και λειτουργίας των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής, σύμφωνα με το άρθρο 48 ΙΑ του ν 4442 2016 (230 και λοιπών συναφών θεμάτων
- **Ν. 4512/2018 (ΦΕΚ 5/Α/17.01.2018)**, ο οποίος ρυθμίζει την εφαρμογή των Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων του Προγράμματος Οικονομικής Προσαρμογής και άλλες διατάξεις.
Κεφάλαιο ΣΤ΄ Λοιπές διατάξεις, Υποκεφάλαιο Α΄ Ρυθμίσεις για την εγκατάσταση μεταποιητικών και συναφών δραστηριοτήτων.
Άρθρο 158 Μετά το άρθρο 48 του ν. 4442/2016 προστίθεται Κεφάλαιο Θ΄ ως εξής: «Εγκατάσταση μεταποιητικών και συναφών δραστηριοτήτων»
- **Υ.Α. 1023/ ΦΕΚ 42/Β/17.01.2018**, η οποία καθορίζει τους όρους λειτουργίας του συστήματος καταγραφής των περιβαλλοντικών επιδόσεων των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Εφοδιαστική
- **Κ.Υ.Α. Φ.61/οικ. 696/1 ΦΕΚ 18/Β/11.01.2018**, η οποία κατατάσσει τις δραστηριότητες που ασκούνται στα Κέντρα Αποθήκευσης και Διανομής σε βαθμούς όχλησης
- **Υ.Α. 76/ΦΕΚ 3666//Β/18.10.2017**, με την οποία συστήνεται η Επιτροπή Παρακολούθηση για την υλοποίηση του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την Εφοδιαστική (Logistics).
- **Υ.Α. 53346/645/Φ.61, ΦΕΚ 1668/Β/16.05.2017**, η οποία καθορίζει τη διαδικασία εγκατάστασης και λειτουργίας των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής (Κ Α Δ σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν 4302 2014 (Α΄ 225 και λοιπών συναφών θεμάτων
- **Ν. 4442/2016 (ΦΕΚ 230/Α/7.12.2016)**, «Νέο θεσμικό πλαίσιο για την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας και άλλες διατάξεις».
 - Άρθρο 48 Κεφάλαιο ΣΤ' Απλούστευση πλαισίου άσκησης μεταποιητικών και συναφών δραστηριοτήτων τροφίμων και ποτών
 - Στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Κεφαλαίου εμπίπτουν οι δραστηριότητες μεταποίησης τροφίμων και ποτών με Κωδικούς Αριθμούς Δραστηριότητας (10 και 11 που περιλαμβάνονται στην 3 η ομάδα του Παραρτήματος, καθώς και οι

«δραστηριότητες συσκευασίας» με ΚΑΔ 82 92 της 11 ης ομάδας στις περιπτώσεις που αφορούν τρόφιμα και ποτά.

- **N. 4336/2015 (ΦΕΚ 94/A/14.08.2015)**, Συνταξιοδοτικές διατάξεις Κύρωση του Σχεδίου Σύμβασης Οικονομικής Ενίσχυσης από τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας και ρυθμίσεις για την υλοποίηση της Συμφωνίας Χρηματοδότησης

Άρθρο 3 παράγραφος Γ' περίπτ. «Μεταφορές και Εφοδιαστική» Όσον αφορά τις μεταφορές και την εφοδιαστική, έως τον Ιούνιο του 2016 οι αρχές θα θεσπίσουν ένα γενικό σχέδιο για τις μεταφορές και την εφοδιαστική στην Ελλάδα που θα καλύπτει όλους τους τρόπους μεταφοράς (οδικούς, σιδηροδρομικούς, θαλάσσιους, εναέριους και συνδυαστικούς), καθώς και ένα σχέδιο δράσης για τη στρατηγική εφοδιαστικής και θα εφαρμόσουν τον νόμο περί εφοδιαστικής (βασικό παραδοτέο).

- **N. 4302/2014, ΦΕΚ 225/A/08.10.2014**, «Ρύθμιση θεμάτων Εφοδιαστικής και άλλες διατάξεις». Στο συγκεκριμένο Νόμο:
 - Αποσαφηνίζεται το πλαίσιο λειτουργίας για τις επιχειρήσεις που ανήκουν στον κλάδο των Logistics και ορίζονται οι επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας (3 PL Third Party Logistics)
 - Επιτρέπεται η ελεύθερη άσκηση μιας ή περισσότερων δραστηριοτήτων Logistics ταυτόχρονα (π.χ κάποιος που διαχειρίζεται μια αποθήκη μπορεί να κάνει και μεταφορικό έργο) για να αντιμετωπιστούν διάφορα νομικά προβλήματα και για να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακος
 - Επιταχύνεται η διαδικασία για την εγκατάσταση «Κέντρων αποθήκευσης και Διανομής» με κριτήριο την προστασία του περιβάλλοντος και με βάση τις αρχές της αυτοσυμμόρφωσης
 - Εξισώνονται οι όροι δόμησης των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής με αυτούς που ισχύουν για τα βιομηχανικά κτίρια και καταργείται ο διαχωρισμός βιομηχανικής και εμπορικής αποθήκης
 - Εισάγεται το πλαίσιο για την αστική μεταφορά και τη διανομή εμπορευμάτων για τη δημιουργία συγκεκριμένων χώρων στις πόλεις για τη στάθμευση των φορτηγών και την προσωρινή συγκέντρωση όλων των προϊόντων που πρόκειται να διανεμηθούν Επίσης, προωθείται η πράσινη εφοδιαστική (Green Logistics) μέσω και της πρόβλεψης για καθιέρωση συστήματος καταγραφής αποτυπώματος άνθρακα για τις επιχειρήσεις αυτές
 - Προβλέπεται η δημιουργία Επιχειρηματικών Πάρκων Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας Τα πάρκα αυτά θα είναι ειδικά για Logistics θα εγκαθίστανται σε έκταση τουλάχιστον 3 00 στρεμμάτων και θα υπάγονται στις διαδικασίες fast track λόγω της στρατηγικής τους σημασίας, ώστε να διευκολύνεται η προσέλκυση μεγάλων επενδυτών. Με το νόμο αυτό μπορούν να αναπτυχθούν Επιχειρηματικά Πάρκα Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας στην περιοχή του Θριάσιου στην Αττική και στη Θεσσαλονίκη στο πρώην στρατοπέδο Γκόνου
 - Προωθείται η διαδικασία της τυποποίησης και προτυποποίησης στα ελληνικά Logistics από το Εθνικό Σύστημα Υποδομών Ποιότητας (όπως π.χ σε θέματα μοναδοποίησης φορτίων, σήμανσης φορτίων, ανταλλαγής πληροφοριών, διαστάσεων μεταφορικών μέσων κλπ. Αυτό είναι απαραίτητο για λόγους ελέγχων στη λειτουργία των επιχειρήσεων αλλά και διασφάλισης της ποιότητας

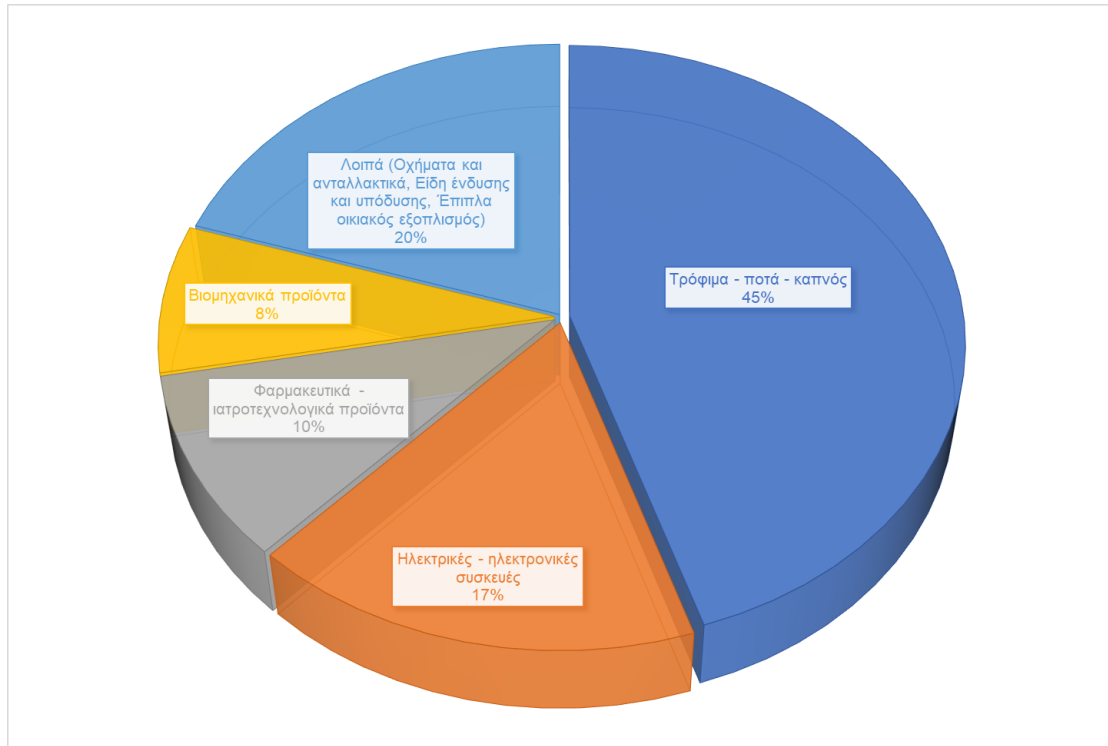
- Για τα ηλεκτροκίνητα ή μηχανοκίνητα ανυψωτικά περνοφόρα μηχανήματα παντός τύπου, όπως τύπου κλαρκ δεν υφίσταται υποχρέωση έκδοσης άδειας κυκλοφορίας και πινακίδας με αριθμό κυκλοφορίας, εφόσον δεν προορίζονται αποκλειστικά για χρήση εντός εγκατάστασης
- Δημιουργείται σταθερή μονάδα στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για την προώθηση των θεμάτων Εφοδιαστικής, με τη μορφή άμισθου Συμβουλίου και τη συμμετοχή φορέων του κλάδου
- **N. 3982/2011 ΦΕΚ 143/A/17.06.2011**, Απλοποίηση της αδειοδότησης τεχνικών επαγγελματικών και μεταποιητικών δραστηριοτήτων και επιχειρηματικών πάρκων και άλλες διατάξεις
- **N.3887/2010** (Οδικές εμπορευματικές μεταφορές). Στο νόμο αυτό ορίζονται τα παρακάτω:
 - προϋποθέσεις για τη χορήγηση αδειών
 - φορητών δημόσιας χρήσης (ΦΔΧ)
 - φορέας αδειοδότησης
 - σύσταση Εκτιμητικής Επιτροπής
 - δημιουργία ηλεκτρονικού Μητρώου
 - μεταφορικών εταιρειών
 - προϋποθέσεις για τη μεταβίβαση των ΦΔΧ
 - κατάργηση κάθε περιορισμού της ελευθερίας των μεταφορικών επιχειρήσεων και των πελατών τους, για τη συμφωνία επί των κομίστρων
 - εξασφάλιση αποκατάστασης ζημιών και εμπορευμάτων
- **N.3333/2005, ΦΕΚ 91/ A/12.4.2005**, ο οποίος αφορά στη λειτουργία των αποθηκευτικών και βιομηχανικών κέντρων, παρέχοντας πληροφορίες για τις προϋποθέσεις αδειοδότησης αυτών. Ειδικότερα, ορίζονται τα παρακάτω:
 - έκταση, μεταφορικές υποδομές και
 - αρχές χωροθέτησης εμπορευματικών κέντρων
 - προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας
 - εταιρείας εμπορευματικού κέντρου
 - δραστηριότητες εμπορευματικού κέντρου
 - ίδρυση εμπορευματικού κέντρου
 - εκπόνηση και εφαρμογή πολεοδομικής μελέτης
 - κανονισμός λειτουργίας
 - άδεια λειτουργίας
 - εγκατάσταση επιχειρήσεων στα εμπορευματικά κέντρα
- **Π.Δ. 79/2004, ΦΕΚ 62/A/01.03.2004**, το οποίο καθορίζει τους όρους και προϋποθέσεις ίδρυσεως και λειτουργίας Σταθμών υπεραστικών λεωφορείων και Σταθμών φορητών αυτοκινήτων για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων (εμπορευματικών σταθμών αυτοκινήτων)
- **Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 178/2002**, ο οποίος αφορά στα παρακάτω:
 - καθορισμό των γενικών αρχών και απαιτήσεων της νομοθεσίας για τα τρόφιμα
 - ίδρυση Ευρωπαϊκής Αρχής για την Ασφάλεια των Τροφίμων
 - καθορισμό των διαδικασιών σε θέματα ασφαλείας των τροφίμων.

3.1.4 Διάρθρωση αγοράς στην Ελλάδα

Ο τομέας των μεταφορών και ευρύτερα της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας, παρουσιάζοντας μάλιστα δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης. Αυτό βασίζεται στα παρακάτω χαρακτηριστικά του τομέα στην Ελλάδα:

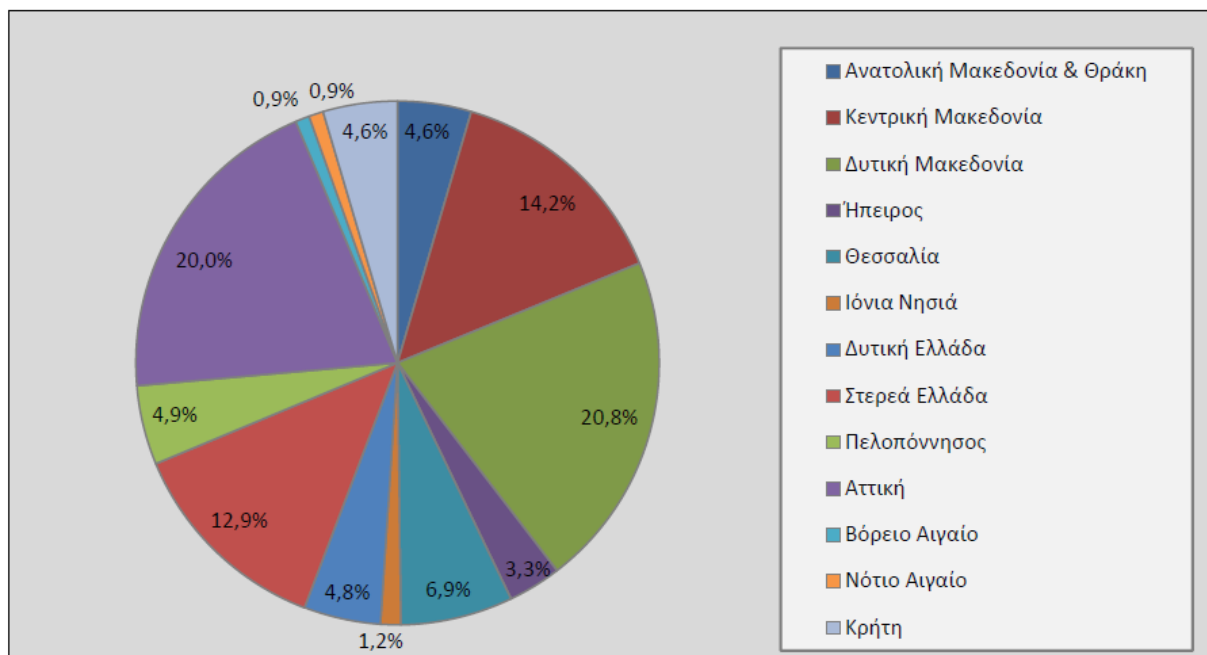
- Η Ελλάδα, λόγω της προνομιακής γεωγραφικής της θέσης, αποτελεί εν δυνάμει σημαντική πύλη εισόδου στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Μέσω της Ελλάδας εξυπηρετούνται κινήσεις από και προς τα ανατολικά, τα δυτικά, τα βόρεια και τα νότια (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, 2019). Ο ελληνικός τομέας των μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδας, ωστόσο, έχει σημαντικές δυνατότητες περαιτέρω εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης (Planet, 2020).
- Η Ελλάδα, σύμφωνα με μελέτη του ΣΕΒ, δαπανάει το 50% του προϋπολογισμού δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές (Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών, 2019). Ωστόσο, μόλις τώρα η Ελλάδα ξεκινάει να αποκτά οδικό δίκτυο στις προδιαγραφές των υπολοίπων ευρωπαϊκών κρατών. Επιπλέον οι σιδηροδρομικές διασυνδέσεις υστερούν σημαντικά, εν αναμονή νέων επενδύσεων, εντός και εκτός Ελλάδας, οι οποίες θα διευκολύνουν τις εμπορευματικές μεταφορές. Παράλληλα, οι θαλάσσιες μεταφορές δεν υποστηρίζονται επαρκώς από λιμενικές και εμπορευματικές υποδομές (Planet, 2020).
- Όπως έχει αναφερθεί και στο υποκεφάλαιο 3.1.2 οι οδικές μεταφορές αποτελούν το βασικό τρόπο εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα (Eurostat, 2020; Planet, 2020).
- Η συνολική παραγωγή του τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδας στην ελληνική αγορά το 2017 εκπροσωπούσε το 6% του ΑΕΠ της Ελλάδας, ενώ οι απασχολούμενοι στον τομέα κατά το ίδιο έτος εκπροσωπούσαν το 4,7% του συνόλου των απασχολούμενων της χώρας (Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών, 2019).

Στο Διάγραμμα 4 παρουσιάζεται η διάρθρωση της αγοράς Logistics, συμπεριλαμβανομένων των εργασιών μεταφοράς, ανά εξυπηρετούμενο κλάδο, βάσει αξίας για το έτος 2018. Παρατηρείται ότι το 45% των υπηρεσιών Logistics αφορά στον κλάδο των τροφίμων, ποτών και καπνού. Χαμηλότερα ποσοστά εμφανίζουν οι κλάδοι των ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών συσκευών (17%), των φαρμακευτικών και ιατροτεχνολογικών προϊόντων (10%) και των Βιομηχανικών προϊόντων (8%). Άλλοι κλάδοι όπως αυτοί των οχημάτων και ανταλλακτικών, των ειδών ένδυσης και υπόδυσης και των επίπλων και οικιακού εξοπλισμού καταλαμβάνουν το 20% της αγοράς.



Διάγραμμα 4: Διάρθρωση αγοράς ανά εξυπηρετούμενο κλάδο, βάσει αξίας για το 2018 (ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Υπηρεσίες Διαμεταφοράς, 2022)

Στο Διάγραμμα 5 παρουσιάζεται η ποσοστιαία κατανομή του βάρους φορτωθέντων εμπορευμάτων εθνικών οδικών μεταφορών κατά περιφέρεια φόρτωσης. Παρατηρείται ότι οι περισσότερες φορτώσεις και εκφορτώσεις πραγματοποιήθηκαν στην Δυτική Μακεδονία και ακολουθούν κατά φθίνουσα σειρά, η Αττική και η Κεντρική Μακεδονία.



Διάγραμμα 5: Ποσοστιαία κατανομή του βάρους φορτωθέντων εμπορευμάτων εθνικών οδικών μεταφορών κατά περιφέρεια φόρτωσης, έτους 2020 (Ελληνική Στατιστική Αρχή, Δελτίο Τύπου - Έρευνα οδικών εμπορευματικών μεταφορών: 2020, 2021)

Το αυξημένο βάρος των φορτωθέντων και εκφορτωθέντων αγαθών, στις εθνικές μεταφορές, στην Δυτική Μακεδονία, την Αττική και την Κεντρική Μακεδονία παρατηρείται και τα χρόνια που προηγήθηκαν (Ελληνική Στατιστική Αρχή, Δελτίο Τύπου - Έρευνα οδικών εμπορευματικών μεταφορών: 2019, 2020) (Ελληνική Στατιστική Αρχή, Δελτίο Τύπου - Έρευνα οδικών εμπορευματικών μεταφορών: 2018, 2019).

3.1.5 Οι κυριότερες επιχειρήσεις του κλάδου

Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 2) παρουσιάζεται η κατάταξη των μεγαλύτερων επιχειρήσεων του κλάδου των διαμεταφορών βάσει κύκλου εργασιών του έτους 2020. Παρατηρείται ότι ο κύκλος εργασιών των εταιρειών αυτών κυμάνθηκε από περίπου 5 εκατομμύρια ευρώ έως 71,5 εκατομμύρια ευρώ (ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Υπηρεσίες Διαμεταφοράς, 2022).

Πίνακας 2: Κατάταξη μεγαλύτερων επιχειρήσεων βάσει κύκλου εργασιών 2020 (ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Υπηρεσίες Διαμεταφοράς, 2022)

ΕΠΩΝΥΜΙΑ	Κύκλος εργασιών 2020	Καθαρά αποτελέσματα προ φόρων 2020
ΟΡΦΕΥΣ ΒΕΙΝΟΓΛΟΥ ΔΙΕΘΝΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	71.445.863 €	2.137.300 €
DSV ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS	56.055.556 €	1.284.411 €
ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Α.Ε	45.366.880 €	2.848.491 €
GO SHIPPING ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ - ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	43.226.084 €	1.950.004 €
ΣΗΓΚΑΛ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	37.695.256 €	- 726.769 €

ΤΕΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΑΙ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	35.705.013 €	607.078 €
Γ. ΠΟΥΛΙΑΣ - Σ. ΜΠΡΑΚΑΤΣΕΛΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΡΓΟΛΑΒΙΚΗ ΜΕΤΑΚΟΜΙΔΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ - ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ	33.345.588 €	5.251.387 €
ΚΥΕΗΝΕ+NAGEL ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & LOGISTICS	33.076.442 €	- 240.719 €
ΚΑΡΓΚΟ ΜΠΟΥΚ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	29.929.553 €	1.077.152 €
DHL ΓΚΛΟΜΠΛ ΦΟΡΓΟΥΟΡΝΤΙΝΓΚ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & LOGISTICS	26.916.312 €	- 74.093 €
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΑΡΓΚΟ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	23.997.626 €	1.660.298 €
VISTA MARITIME AND LOGISTICS ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	17.055.618 €	558.027 €
INTERTRANS - ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	16.311.083 €	584.725 €
ΔΕΛΑΤΟΛΑΣ-ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΕΩΝ 3PL ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	15.979.866 €	- 20.497 €
CARGO MED ΑΝΩΝΥΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	15.863.394 €	1.223.419 €
NAVICON ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ - ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ	15.627.319 €	605.309 €
ΜΠΛΟΥ ΟΣΕΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΣΟΝ-ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	15.362.840 €	571.972 €
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ TRANSNET ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	14.988.650 €	1.295.923 €
ΕΛΛΑΣ ΛΟΤΖΙΣΤΙΚΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ-ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Α.Ε	14.544.947 €	918.045 €
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΑΝΟΛΥΜΠΙΚ ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	14.483.259 €	540.197 €
CONTRADE ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	14.045.651 €	597.281 €
U.T.C. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ	13.614.484 €	2.101.670 €
VENUS EUROFREIGHT NETWORK UNITED SERVICES ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	12.954.265 €	8.912 €
EUROLOGIC ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ-ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΕΙΣ-ΠΛΥΣΗ & ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ-ΕΜΠΟΡΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΕΙΔΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ & ΕΙΔΩΝ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	12.570.561 €	328.114 €
ΓΚΡΗΚ ΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ Α.Ε	12.492.080 €	707.413 €
ΕΡΜΗΣ ΛΑΙΝΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	11.811.639 €	882.569 €
ΚΑΛΜΠΕΡΣΟΝ - ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	11.589.152 €	180.501 €
ΤΖΙ. ΑΡ. ΣΑΜΨΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	11.451.517 €	1.012.193 €
ΒΙΑΝΟΞ ΣΒΩΛΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΑΝΟΞΕΙΔΩΤΟΥ ΧΑΛΥΒΟΣ, ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΙΚΙΑΚΩΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	11.354.095 €	- 388.126 €
ΓΚΑΚ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	11.232.413 €	1.592.519 €
ΓΙΟΥΝΙΤ ΕΛΛΑΣ - ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	10.784.586 €	244.893 €
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	10.497.460 €	1.033.496 €
ZIEGLER HELLAS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS (ΖΙΓΚΛΕΡ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΛΟΤΖΙΣΤΙΚΣ)	10.084.538 €	196.007 €
ΟΜΟΝΟΙΑ ΤΡΑΝΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	10.001.368 €	344.932 €
ARKAS LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	9.780.051 €	169.088 €
ΑΛΜΑΤΡΑΝΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ	9.557.351 €	488.942 €
ΑΡΙΤΡΑΝΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	9.184.149 €	75.216 €
ΣΙΤΤΕΛΛΑΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ-LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	8.748.271 €	548.518 €
ΤΡΑΝΣΟΡΙΕΝΤ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Ε.Π.Ε.	8.655.942 €	1.273.786 €
GEFCO GREECE ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	8.359.087 €	- 99.570 €
ΑΕΡΟΜΕΤ ΕΛΛΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	8.328.746 €	981.458 €
ΧΑΪΚΑΛΗΣ - ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΕΩΝ	8.110.597 €	277.368 €
EXPEDITORS INTERNATIONAL ΕΛΛΑΣ Α.Ε. ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	8.110.498 €	- 321.471 €

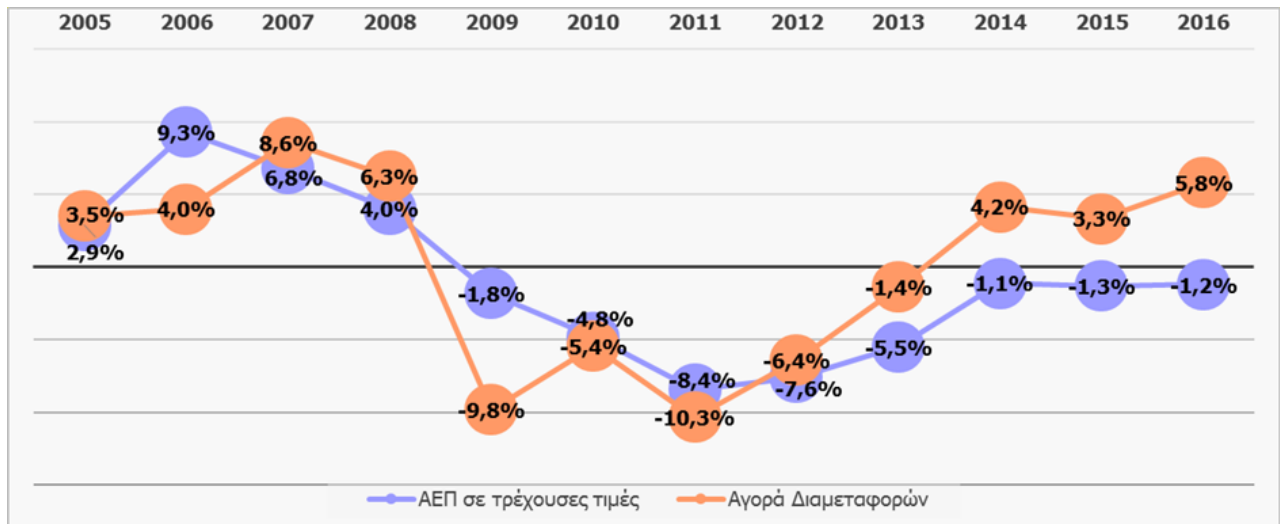
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	7.814.563 €	668.295 €
VTG RAIL LOGISTICS ΕΛΛΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	7.613.083 €	- 143.936 €
RAIL CARGO LOGISTICS - GOLDAIR ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	7.358.954 €	- 763.845 €
M.& M. MILITZER & MUNCH TRANSPORT & LOGISTICS SERVICES ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	7.224.310 €	- 485.334 €
MEDCARGO Δ. ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	7.178.738 €	1.084.578 €
ΕΥΡΩΜΑΡΕ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	7.036.962 €	1.049.737 €
ΓΙΟΥΡΟΓΚΡΟΥΠ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ - ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΝΑΠΟΘΕΣΕΙΣ-ΔΙΑΝΟΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	6.967.394 €	124.432 €
SPEED AIR ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	6.894.706 €	879.608 €
ΒΑΡΟΥΤΣΙΚΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	6.603.174 €	394.689 €
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ Α.Ε. - ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	6.482.676 €	140.140 €
ΓΚΑΝΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	6.432.003 €	993.929 €
ΒΙΕΞΑΛ ΕΜΠΟΡΙΑ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ ΜΕΤΑΛΛΩΝ, ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ, ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΑΞΙΔΙΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	6.323.243 €	648.048 €
MEDTAINER ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	5.677.263 €	112.742 €
CAREL ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS	5.596.520 €	249.955 €
DS TRANSPORT SOLUTIONS I.K.E.	5.410.385 €	49.581 €
ΚΟΜΠΙΤΡΑΝΣ ΕΛΛΑΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ? ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	5.317.948 €	112.660 €
ITALY LINES ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	5.126.465 €	468.513 €
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΓΚΟ (WORLD TRADE CARGO) ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	5.084.090 €	- 76.698 €
CANWAYS ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	5.071.909 €	198.171 €

3.1.6 Προσδιοριστικοί παράγοντες ζήτησης

Οι προσδιοριστικοί παράγοντες ζήτησης για τις οδικές μεταφορές στην Ελλάδα μπορούν να ποικίλλουν. Ορισμένοι από αυτούς τους παράγοντες αναλύονται παρακάτω:

- **Οικονομικές συνθήκες:** Οι οικονομικές συνθήκες επηρεάζουν σημαντικά τους κλάδους της οικονομίας στο σύνολό τους, συμπεριλαμβανόμενων των μεταφορών και των υπηρεσιών Logistics γενικότερα. Η ζήτηση για οδικές μεταφορές συνήθως συνδέεται με την οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας. Κατά τη διάρκεια περιόδων οικονομικής ευημερίας, η ζήτηση για μεταφορές αυξάνεται συνήθως,

Στο Διάγραμμα 6 παρουσιάζονται οι μεταβολές της αγοράς διαμεταφορών καθώς και του ΑΕΠ κατά την περίοδο 2005-2016. Από το διάγραμμα είναι εμφανής η συσχέτιση των δύο μεγεθών.



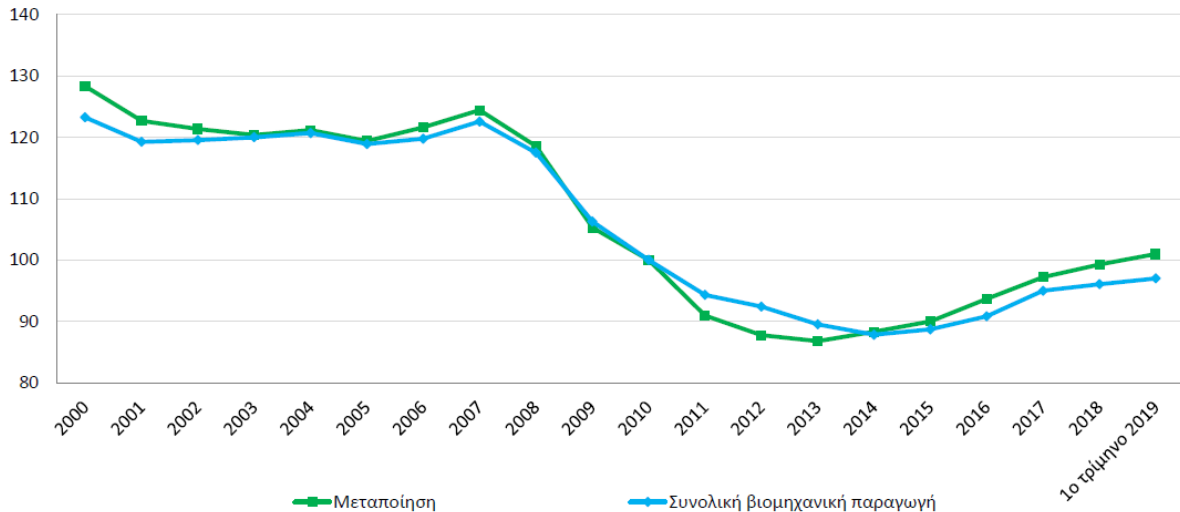
Διάγραμμα 6: Μεταβολές της αγοράς διαμεταφορών και του ΑΕΠ (2005 - 2016) (ICAP Group, 2018)

- **Πληθυσμιακή σύνθεση:** Το μέγεθος και η δομή του πληθυσμού μπορεί επίσης να επηρεάσει τη ζήτηση για οδικές μεταφορές. Για παράδειγμα πόλεις με μεγάλο πληθυσμό, όπως η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, έχουν συνήθως αυξημένη ζήτηση για μεταφορές λόγω του μεγαλύτερου αριθμού κατοίκων και επιχειρήσεων.
- **Εξέλιξη βιομηχανίας και εμπορίου:** Η εξέλιξη της βιομηχανικής παραγωγής και η εμπορική δραστηριότητα (χονδρικό/λιανικό εμπόριο, εισαγωγές/εξαγωγές) έχουν σημαντική επίδραση στη ζήτηση των υπηρεσιών Logistics καθώς η μεταβολή του όγκου των εμπορευμάτων οδηγεί στην ανάγκη διαχείρισης του μεταβαλλόμενου όγκου (ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Κλαδικές Στοχεύσεις - Third Party Logistics - 3PL, 2019)

Ο δείκτης συνολικής βιομηχανικής παραγωγής αλλά και ο αντίστοιχος δείκτης στον κλάδο της μεταποίησης παρουσίασε σημαντική μείωση την περίοδο 2008-2014, ωστόσο από το 2015 εμφανίζουν συνεχή αύξηση έχοντας θετική επίδραση στη ζήτηση υπηρεσιών Logistics (ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Κλαδικές Στοχεύσεις - Third Party Logistics -3PL, 2019).

Στο Διάγραμμα 7 παρουσιάζεται ο εποχικά διορθωμένος δείκτης συνολικής βιομηχανικής παραγωγής και μεταποιητικών επιχειρήσεων.

Εποχικά διορθωμένος Δείκτης Συνολικής Βιομηχανικής Παραγωγής και Μεταποιητικών Επιχειρήσεων



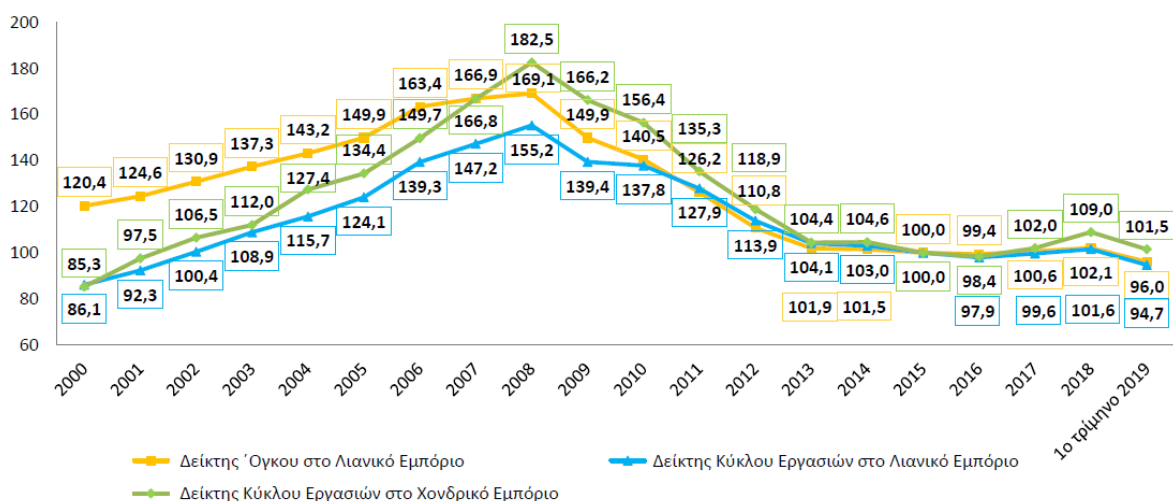
Ο Δείκτης Βιομηχανικής Παραγωγής δείχνει την εξέλιξη της προστιθέμενης αξίας κόστους συντελεστών παραγωγής, σε σταθερές τιμές, έτος βάσης 2010=100.

Διάγραμμα 7: Εποχικά διορθωμένος δείκτης συνολικής βιομηχανικής παραγωγής και μεταποιητικών επιχειρήσεων (ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Κλαδικές Στοχεύσεις - Third Party Logistics -3PL, 2019)

Επιπλέον, αύξηση παρουσίασαν οι δείκτες κύκλου εργασιών στο χονδρικό και λιανικό εμπόριο και οι δείκτες όγκου στο λιανικό εμπόριο το 2018 συγκριτικά με το 2017 ύστερα από διαχρονική επιδείνωση που εμφάνισαν στο διάστημα 2009 έως 2016, επιδρώντας θετικά στη ζήτηση υπηρεσιών Logistics. Από το πρώτο τρίμηνο του 2019 εμφανίστηκε η μείωση των συγκεκριμένων δεικτών (ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Κλαδικές Στοχεύσεις - Third Party Logistics -3PL, 2019).

Στο Διάγραμμα 8 παρουσιάζονται οι δείκτες όγκου στο λιανικό εμπόριο και κύκλου εργασιών στο λιανικό και χονδρικό εμπόριο.

Δείκτες όγκου στο λιανικό εμπόριο και κύκλου εργασιών στο λιανικό και χονδρικό εμπόριο



Διάγραμμα 8: Δείκτες όγκου στο λιανικό εμπόριο και κύκλου εργασιών στο λιανικό και χονδρικό εμπόριο (ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Κλαδικές Στοχεύσεις - Third Party Logistics -3PL, 2019)

- Αριθμός - Διάρθρωση επιχειρήσεων χρηστών: Ο αριθμός και η διάρθρωση των βιομηχανικών και εμπορικών επιχειρήσεων επηρεάζει το μέγεθος της ζήτησης

υπηρεσιών Logistics, συμπεριλαμβανομένων και των διαμεταφορών. Οι υπηρεσίες αυτές απευθύνονται κυρίως σε μεγάλου και μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις με αυξημένες ανάγκες διαχείρισης και μεταφοράς των εμπορευμάτων και προϊόντων τους (ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Κλαδικές Στοχεύσεις - Third Party Logistics - 3PL, 2019).

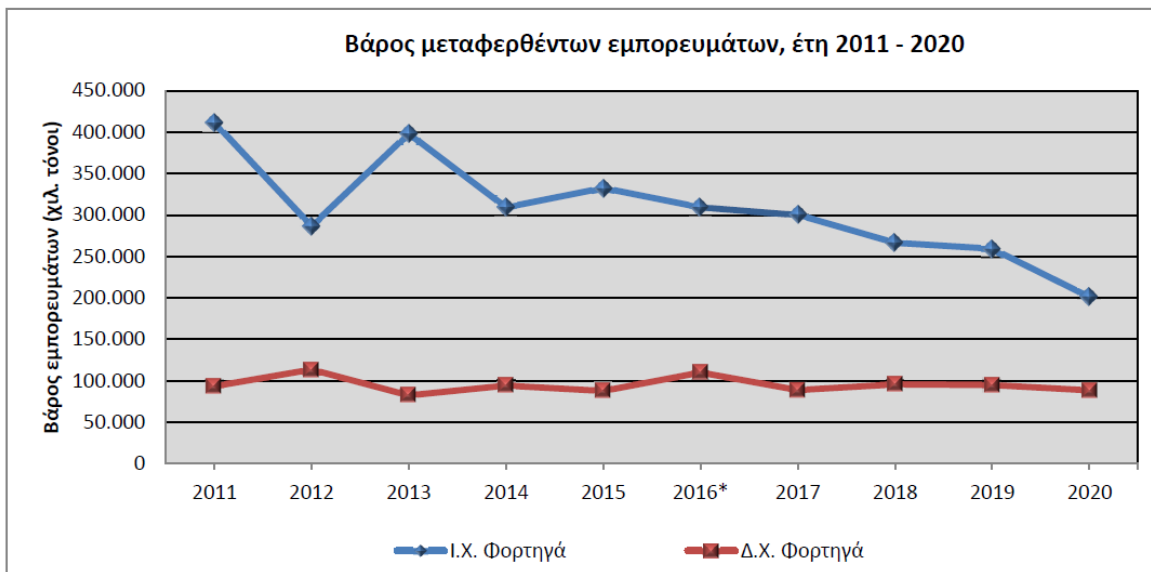
- Υποδομές μεταφορών: Η ποιότητα και η διαθεσιμότητα των υποδομών μεταφορών, όπως οι δρόμοι, οι γέφυρες και οι αυτοκινητόδρομοι, επηρεάζουν επίσης τη ζήτηση για οδικές μεταφορές. Η ύπαρξη καλής υποδομής μπορεί να καταστήσει τις οδικές μεταφορές πιο ελκυστικές και ανταγωνιστικές σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς.
- Τιμές καυσίμων: Οι τιμές των καυσίμων επηρεάζουν επίσης τη ζήτηση για οδικές μεταφορές. Υψηλές τιμές καυσίμων μπορεί να καταστήσουν την οδική μεταφορά ακριβότερη και να μεταβάλλουν τις προτιμήσεις των καταναλωτών χρησιμοποιώντας άλλους τρόπους μεταφοράς.
- Πολιτικές και κανονιστικά πλαίσια: Οι πολιτικές και τα κανονιστικά πλαίσια που διέπουν τις οδικές μεταφορές, όπως οι φορολογικές πολιτικές και οι περιορισμοί κυκλοφορίας, μπορούν να επηρεάσουν τη ζήτηση. Για παράδειγμα, η ύπαρξη υψηλών φόρων ή περιορισμών κυκλοφορίας μπορεί να οδηγήσει δυνητικά σε περιορισμό των οδικών μεταφορών.

3.1.7 Προσδιορισμός μελλοντικής ζήτησης

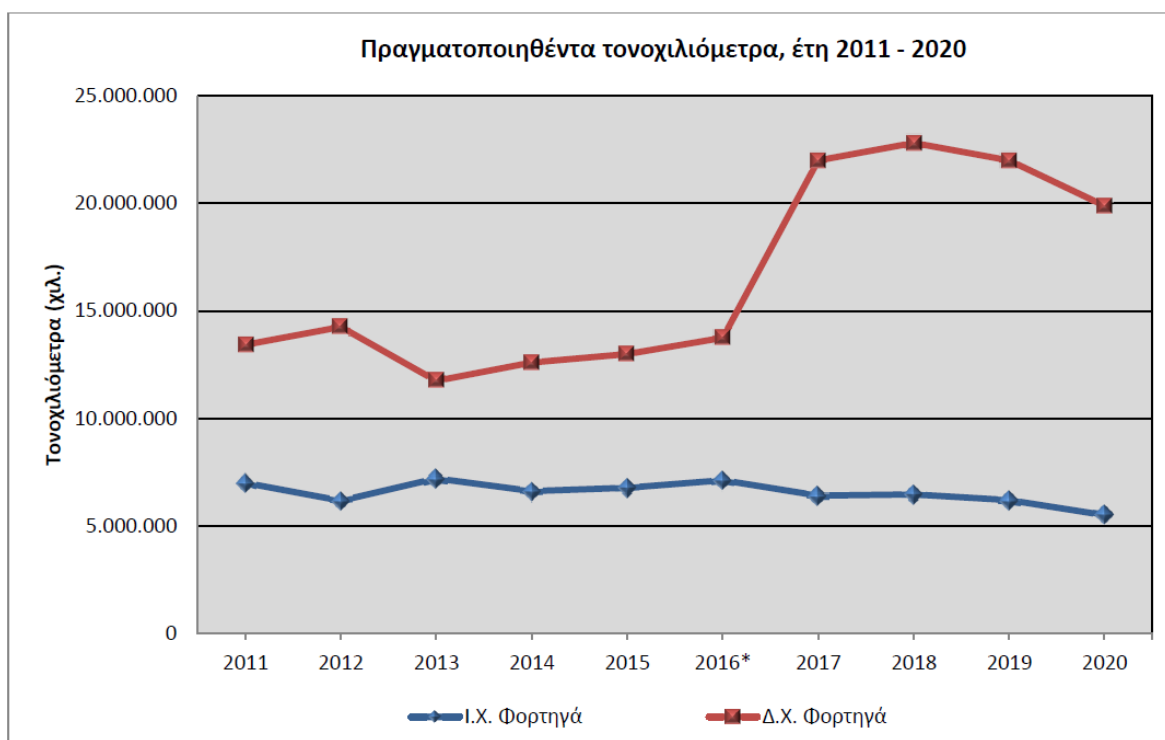
Η εγχώρια αγορά υπηρεσιών διαμεταφοράς σε αξία παρουσίασε διαχρονική άνοδο καθ' όλη την περίοδο 2001-2008 με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 7,9%. Ωστόσο από το 2009 κι έπειτα, η αγορά σημείωσε πτωτική πορεία, τάση η οποία ανακόπηκε το 2014. Εκτιμάται ότι η συνολική αξία της αγοράς των υπηρεσιών διαμεταφοράς παρουσίασε το 2016 άνοδο 5,8% συγκριτικά με το 2015, ενώ η εκτίμηση της αύξησης κατά το 2016 για το 2017 ήταν +4,3% (ICAP Group, 2018).

Αναφορικά με τις προοπτικές του κλάδου διαμεταφορών, η ανάπτυξή του είναι άμεσα συνδεδεμένη με τη βελτίωση της ελληνικής οικονομίας. Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο θα ενισχυθεί μέσω επενδύσεων στο δίκτυο υποδομών της χώρας, αλλά και μέσω της ταχύτερης διεκπεραίωσης των διαδικασιών που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών διαμεταφοράς (ICAP Group, 2018).

Τα Διαγράμματα 9 και 10 παρουσιάζουν την εξέλιξη του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα, για το διάστημα 2011 – 2020, αναφορικά με το βάρος των μεταφερθέντων εμπορευμάτων και των πραγματοποιηθέντων τονοχιλιομέτρων για Ι.Χ Φορτηγά και Δ.Χ. Φορτηγά (Ελληνική Στατιστική Αρχή, Δελτίο Τύπου - Έρευνα οδικών εμπορευματικών μεταφορών: 2020, 2021). Παρατηρείται ότι μετά το έτος 2016 σημειώθηκε μια πολύ σημαντική αύξηση των μεταφορών με Δ.Χ. φορτηγά την οποία ακολούθησε μια μικρή μείωση, σε επίπεδα ωστόσο σημαντικά υψηλότερα από τα προηγούμενα έτη.



Διάγραμμα 9: Βάρος μεταφερθέντων εμπορευμάτων κατά την περίοδο 2011-2020 (Ελληνική Στατιστική Αρχή, Δελτίο Τύπου - Έρευνα οδικών εμπορευματικών μεταφορών: 2020, 2021)

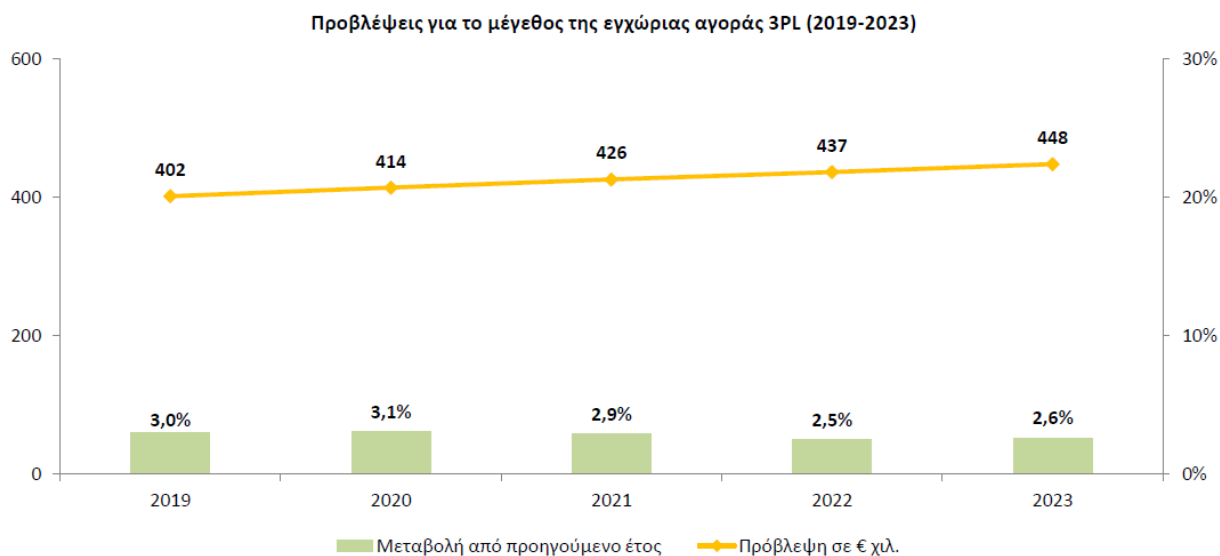


Διάγραμμα 10: Πραγματοποιηθέντα τονοχιλιόμετρα κατά την περίοδο 2011-2020 (Ελληνική Στατιστική Αρχή, Δελτίο Τύπου - Έρευνα οδικών εμπορευματικών μεταφορών: 2020, 2021)

Τα πλεονεκτήματα της ανάθεσης των υπηρεσιών μεταφορών και Logistics σε τρίτους έχουν ολοένα και μεγαλύτερη απήχηση και αναγνωρίζονται τόσο από τις επιχειρήσεις λόγω της βελτίωσης των υπηρεσιών προς τους τελικούς πελάτες, της μείωσης του συνολικού κόστους των υπηρεσιών καθώς και των καινοτόμων τρόπων βελτίωσης της αποτελεσματικότητας των Logistics (ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Κλαδικές Στοχεύσεις - Third Party Logistics - 3PL, 2019). Για τους παραπάνω λόγους, παρατηρείται ανάπτυξη των υπηρεσιών μεταφορών

από τρίτους, η οποία αναμένεται να παρατηρήσει αύξηση, ιδιαίτερα ύστερα από την εξάλειψη των επιπτώσεων που προκάλεσε η πανδημία του Covid-19.

Βάσει της κλαδικής μελέτης της ΣΤΟΧΑΣΙΣ από το έτος 2019, μέσω της στατιστικής σχέσης, η οποία προκύπτει από την εφαρμογή της μεθόδου απλής γραμμικής παλινδρόμησης του μεγέθους της αγοράς υπηρεσιών Third Party Logistics 3 PL προς τη μεταβολή του ΑΕΠ (Διάγραμμα 11), όπως αυτό εκτιμήθηκε από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, προβλεπόταν ότι το 2023 η αγορά θα διαμορφωθεί σε €448 εκ. (MEPM 2019-2023 2,8%) (ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Κλαδικές Στοχεύσεις - Third Party Logistics -3PL, 2019).



Διάγραμμα 11: Προβλέψεις για το μέγεθος της εγχώριας αγοράς Logistics (ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Κλαδικές Στοχεύσεις - Third Party Logistics -3PL, 2019)

Κατά την περίοδο 2016-2018, η σταθεροποίηση της οικονομίας σε συνδυασμό με τη βελτίωση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της χώρας συνέβαλαν στην αύξηση του ρυθμού δυναμικής ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας τη διετία 2019-2020 (ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων, Κλαδικές Στοχεύσεις - Third Party Logistics -3PL, 2019). Είναι σαφές ότι η περίοδος του Covid-19, έχει επηρεάσει σημαντικά τις οικονομικές συνθήκες στη χώρα μας, αλλά και παγκοσμίως, έχοντας σημαντική επίδραση και στον κλάδο των μεταφορών. Με την πάροδο, ωστόσο, των ετών και την μείωση των επιδράσεων της πανδημίας, παρατηρείται ανάκαμψη και σταθεροποίηση των οικονομικών συνθηκών, και κατ' επέκταση ανάκαμψη του κλάδου διαμεταφορών.

3.1.8 PEST Analysis

Για την ανάλυση του μακροπεριβάλλοντος της υπό ίδρυση εταιρείας, δηλαδή των δομών και συστημάτων που περιβάλλουν και επηρεάζουν την ίδρυση και λειτουργία της επιχείρησης θα πραγματοποιηθεί ανάλυση PEST, αναλύοντας:

- Το Πολιτικό περιβάλλον (Political Environment)
- Το Οικονομικό περιβάλλον (Economical Environment)

- Το Κοινωνικό περιβάλλον (Social Environment)
- Το Τεχνολογικό περιβάλλον (Technological Environment)

3.1.8.1 Πολιτικό περιβάλλον (Political Environment)

Χρησιμοποιώντας τον όρο «πολιτικό περιβάλλον» εννοούμε τους παράγοντες που σχετίζονται με κρατικές και άλλες πολιτικές δυνάμεις που επηρεάζουν τις επιχειρήσεις του κλάδου. Οι δυνάμεις αυτές μπορεί να εκφράζονται μέσω νομοθετικών αλλαγών, φορολογικών μεταρρυθμίσεων, επενδυτικών πολιτικών και άλλα είδη πολιτικών. Η πολιτική σταθερότητα είναι ένας σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει τη λειτουργία των επιχειρήσεων.

Το πολιτικό περιβάλλον της Ελλάδος χαρακτηρίζεται από μια σχετική σταθερότητα συγκριτικά με τα περασμένα χρόνια. Επιπλέον, η Ελλάδα δαπανάει κατά το ήμισυ τον προϋπολογισμό δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές (Planet, 2020; Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών, 2019). Παρ' όλα αυτά, η χώρα τα τελευταία χρόνια αρχίζει να αποκτά οδικό δίκτυο στα πρότυπα των υπολοίπων ευρωπαϊκών κρατών. Σημαντική εξέλιξη για την ανάπτυξη του τομέα στη χώρα αποτελεί η υλοποίηση του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών, το οποίο ολοκληρώθηκε το 2019, αποσκοπώντας στη βιώσιμη ανάπτυξη των υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών σε μεσοπρόθεσμο (2027) και μακροπρόθεσμο ορίζοντα (2037) (Planet, 2020).

Η κατάσταση του διεθνούς εμπορίου αλλάζει συνεχώς λόγω της αλλαγής του διεθνούς καταμερισμού εργασίας και της ανάπτυξης των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, των συμφωνιών ελεύθερου εμπορίου, της διεθνοποίησης των επιχειρήσεων μεταφορών, των διαφόρων διεθνών πρωτοβουλιών, της ανάπτυξης χερσαίων και μη υποδομών, αλλά και των εμπορικών πολέμων και των εμποδίων που δημιουργούνται εξαιτίας αυτών, όπως αποδείχτηκε τα τελευταία χρόνια. Οι παγκόσμιοι εμπορικοί πόλεμοι και οι εντάσεις, όπως για παράδειγμα αυτές μεταξύ των ΗΠΑ και της Κίνας επηρεάζουν τις επιχειρήσεις στον κλάδο των μεταφορών και των Logistics επηρεάζοντας αρνητικά και τις οικονομίες των χωρών αυτών, αλλά και κατ' επέκταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον, η έξοδος του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ευρωπαϊκή Ένωση έχει δημιουργήσει αλλαγές και προκλήσεις στον τομέα (Planet, 2020). Ωστόσο, σε γενικές γραμμές, ειδικότερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το πολιτικό περιβάλλον εμφανίζεται σταθερό και ασφαλές για τις επιχειρήσεις του κλάδου των μεταφορών, παρόλο που το παγκόσμιο πολιτικό περιβάλλον παρουσιάζει συνεχείς μεταβολές.

Γενικώς, το πολιτικό περιβάλλον δημιουργεί ευκαιρίες και είναι ευνοϊκό για επιχειρήσεις του κλάδου των μεταφορών και των Logistics. Η ζήτηση από επιχειρήσεις για ανάθεση μεταφορών και υπηρεσιών Logistics αυξάνονται λόγω των πολιτικών συνθηκών και της σχετικής σταθερότητας αυτών.

3.1.8.2 Οικονομικό περιβάλλον (Economic Environment)

Το οικονομικό σύστημα καθώς και η οικονομική κατάσταση μιας χώρας αλλά και παγκοσμίως, επηρεάζει σημαντικά τις επιχειρήσεις και αποτελεί το οικονομικό περιβάλλον.

Παρατηρείται ο περιορισμός των επιπτώσεων της κρίσης του 2008, καθώς με την ανάκαμψη της οικονομίας τα τελευταία χρόνια. Επομένως, ευνοείται η σταδιακή ανάκαμψη του τομέα των

μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδας, η οποία φαίνεται και από τον αριθμό των απασχολούμενων που αυξήθηκαν κατά 3,6% κατά την περίοδο 2013 – 2017 (Planet, 2020).

3.1.8.3 Κοινωνικό περιβάλλον (Social Environment)

Το κοινωνικό περιβάλλον, περιλαμβάνοντας τις αγοραστικές συνήθειες και συνθήκες, τον τρόπο ζωής των πολιτών μιας χώρας, το μέγεθος της αγοράς και τις επαγγελματικές τους επιλογές, είναι άλλος ένας παράγοντας που επηρεάζει τη δραστηριότητα των επιχειρήσεων σε μία χώρα.

Ο τομέας των μεταφορών, όπως και οι περισσότεροι τομείς, επηρεάστηκε ιδιαίτερα, τουλάχιστον βραχυχρόνια, από την έξαρση της πανδημίας του ιού COVID-19. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ενήργησε γρήγορα και εξέδωσε έγκαιρα οδηγίες για την προσαρμογή στις συνθήκες που δημιουργήθηκαν εξαιτίας της πανδημίας. Ωστόσο οι δυσκολίες στον τομέα και η επιβράδυνση των μεταφορών εντός χωρών αλλά και μεταξύ των χωρών και ιδίως μεταξύ Ευρώπης – Κίνας δημιούργησε σημαντικές επιπτώσεις τόσο στον τομέα, όσο και την οικονομία των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ωστόσο, τον τελευταίο καιρό παρατηρείται επιστροφή της κατάστασης σε συνθήκες πριν την εμφάνιση της πανδημίας, το οποία υποδηλώνει μια ανθεκτικότητα του τομέα κατά τη διάρκεια της κρίσης, παρουσιάζοντας σημάδια ανάκαμψης και ανάπτυξης (Planet, 2020).

3.1.8.4 Τεχνολογικό περιβάλλον (Technological Environment)

Το τεχνολογικό περιβάλλον μιας χώρας επηρεάζει σημαντικά τις επιχειρήσεις. Οι τεχνολογικές τάσεις καθώς και η προσαρμογή μιας χώρας σε αυτές μπορεί να δημιουργήσει ευκαιρίες αλλά και απειλές για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε αυτήν.

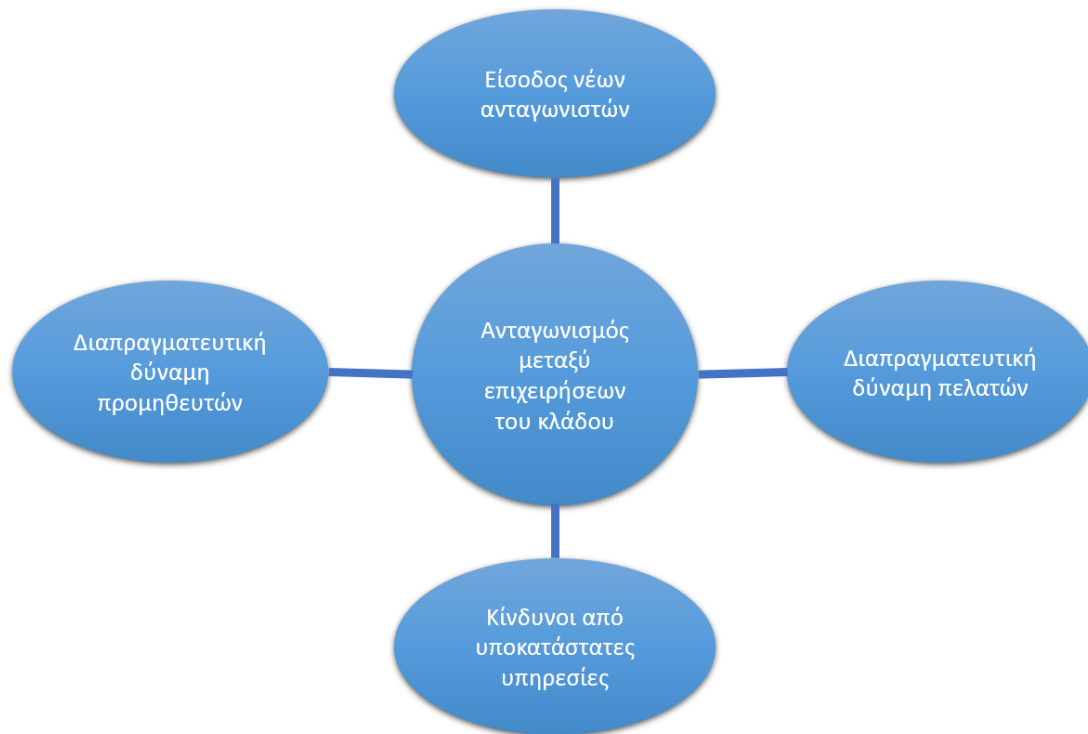
Ιδιαίτερα σημαντικές για την πορεία του τομέα των μεταφορών και των Logistics είναι οι πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις όπως, η Τεχνητή Νοημοσύνη (AI) , το Ίντερνετ των Πραγμάτων (IoT), τα ασύρματα δίκτυα 5ης γενιάς (5G), η Ανάλυση Μεγάλων Δεδομένων (BDA), η τεχνολογία διαμοιρασμού (Blockchain), τα ευφυή συστήματα μεταφορών και οι ρομποτικοί αυτοματισμοί των διαδικασιών. Αλλαγές αναμένεται να προκαλέσουν και η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης και της αυτόνομη οδήγησης, που υποστηρίζονται ένθερμα και από τους υπευθύνους χάραξης πολιτικής για τη μείωση της χρήσης των ορυκτών καυσίμων και τη μετάβαση σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (Planet, 2020). Όλες αυτές οι εξελίξεις δημιουργούν ευκαιρίες ανάπτυξης του τομέα των Logistics και ανάγκη συνεχούς προσαρμογής στις τεχνολογικές εξελίξεις. Έπειτα από την έξαρση της πανδημίας του ιού COVID-19, υπήρξε ανάγκη προσαρμογής και ψηφιοποίησης πολλών δραστηριοτήτων. Και στην Ελλάδα, πολλές υπηρεσίες ψηφιοποιήθηκαν εν μέσω της πανδημίας.

3.1.9 Οι πέντε δυνάμεις του Porter

Για την ανάλυση του μικροπεριβάλλοντος του κλάδου της υπό εξέταση επιχείρησης θα χρησιμοποιηθεί το μοντέλο των πέντε δυνάμεων του Porter. Πιο συγκεκριμένα θα εξεταστεί ο ανταγωνισμός εντός του κλάδου, όπως αυτός διαμορφώνεται από τους πέντε βασικούς παράγοντες (δυνάμεις) που τον επηρεάζουν, οι οποίοι αναφέρονται παρακάτω και παρουσιάζονται σχηματικά στο Διάγραμμα 12:

- Απειλή από είσοδο νέων επιχειρήσεων (ανταγωνιστών) στον κλάδο
- Διαπραγματευτική δύναμη προμηθευτών

- Διαπραγματευτική δύναμη πελατών
- Κίνδυνοι από υποκατάστατες υπηρεσίες
- Ανταγωνισμός μεταξύ υφιστάμενων επιχειρήσεων του κλάδου



Διάγραμμα 12: Οι πέντε δυνάμεις του Porter

3.1.9.1 Απειλή από είσοδο νέων επιχειρήσεων (ανταγωνιστών) στον κλάδο

Η ανάπτυξη του κλάδου αποτελεί κίνητρο για την είσοδο νέων επιχειρήσεων σε αυτόν. Στον συγκεκριμένο κλάδο η πρόσβαση σε προμηθευτές είναι εύκολη, δεδομένου του πλήθους και του μεγέθους τους, γεγονός το οποίο ευνοεί την είσοδο νέων επιχειρήσεων στον κλάδο.

Επιπλέον, η είσοδος νέων επιχειρήσεων στον κλάδο δεν απαιτεί ιδιαίτερα σημαντικά κεφάλαια, ειδικά για εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε παρεμφερείς κλάδους, όπως 3PL, ταχυμεταφορές κ.α., γεγονός που ενδέχεται να ευνοεί την είσοδο νέων επιχειρήσεων στον κλάδο.

Ωστόσο, η διαφοροποίηση των υπηρεσιών σε συνδυασμό με την εξειδίκευσή των εταιρειών στους κλάδους των πελατών που εξυπηρετούν (π.χ. τρόφιμα, φάρμακα, επικίνδυνα υλικά) δημιουργούν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των υφιστάμενων έναντι των νεοεισερχόμενων επιχειρήσεων.

Από τα παραπάνω μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η απειλή από είσοδο νέων επιχειρήσεων (ανταγωνιστών) στον κλάδο των μεταφορών και Logistics είναι μέτρια προς αυξημένη.

3.1.9.2 Διαπραγματευτική δύναμη προμηθευτών

Το πλήθος των προμηθευτών οχημάτων, μηχανολογικού και τεχνολογικού εξοπλισμού των μεταφορικών εταιρειών είναι σημαντικό και περιορίζει τη διαπραγματευτική τους δύναμη.

Επιπλέον, στη μείωση της διαπραγματευτικής τους δύναμης οδηγεί η περιορισμένη δυνατότητα διαφοροποίησης στα προϊόντα και υπηρεσίες των προμηθευτών καθώς και η δυνατότητα υποκατάστασης προϊόντων τους.

Για τους παραπάνω λόγους η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών στον εν λόγω κλάδο είναι μειωμένη.

3.1.9.3 Διαπραγματευτική δύναμη πελατών

Οι μεγάλες επιχειρήσεις, οι οποίες διακινούν μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων με αυξημένη συχνότητα, έχουν την τάση να επιδιώκουν και να επιτυγχάνουν βελτίωση των τιμών και όρων πληρωμής, το οποίο μπορεί να οδηγήσει στον περιορισμό του κέρδους των μεταφορικών επιχειρήσεων. Επομένως, οι επιχειρήσεις μεγάλου αλλά και μεσαίου μεγέθους διαθέτουν μεγάλη διαπραγματευτική δύναμη, η οποία ωστόσο περιορίζεται σε περιπτώσεις εξειδικευμένων εμπορευμάτων. Σε περιπτώσεις υπηρεσιών με μικρή διαφοροποίηση, οι πελάτες παρουσιάζουν ευαισθησία στην τιμή και η διαπραγματευτική τους δύναμη αυξάνει. Αντίθετα, σε περιπτώσεις υπηρεσιών με διαφοροποίηση, η διαπραγματευτική δύναμη των πελατών μειώνεται. Τέλος, στον κλάδο παρουσιάζονται συχνά μακροχρόνιες συνεργασίες και πιστότητα των πελατών στις υπηρεσίες του κλάδου.

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι η διαπραγματευτική δύναμη των πελατών στον εν λόγω κλάδο είναι αυξημένη.

3.1.9.4 Κίνδυνοι από υποκατάστατες υπηρεσίες

Επιλογές υποκατάστατων υπηρεσιών στον κλάδο δεν υπάρχουν, εκτός αν θεωρήσουμε ως υποκατάσταση τη δυνατότητα των επιχειρήσεων να εκτελούν μεταφορές με ιδιόκτητο στόλο. Ωστόσο και σε αυτή την περίπτωση ο βαθμός υποκατάστασης είναι χαμηλός λόγω της τεχνολογίας του κλάδου και περιορίζεται κυρίως σε μεγάλες επιχειρήσεις και σε εγχώριες μεταφορές.

Οπότε στον υπό εξέταση κλάδο ο κίνδυνος από υποκατάστατες υπηρεσίες θεωρείται χαμηλός.

3.1.9.5 Ανταγωνισμός μεταξύ υφιστάμενων επιχειρήσεων του κλάδου

Στον κλάδο των μεταφορών δραστηριοποιείται ένας σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων, ο οποίος οδηγεί σε έντονο ανταγωνισμό μεταξύ τους με σκοπό την αύξηση του μεριδίου τους.

Οι επιχειρήσεις είναι διαφορετικού μεγέθους ανάλογα με το εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών και όπως προαναφέρθηκε, ο ανταγωνισμός μεταξύ τους είναι υψηλός, εστιάζοντας στην τιμολογιακή πολιτική, στο εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών και την ταχύτητα εξυπηρέτησης των πελατών.

Η διαφοροποίηση μεταξύ των υπηρεσιών του κλάδου και οι μακροχρόνιες συνεργασίες είναι παράγοντες που περιορίζουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων, ο οποίος ωστόσο θεωρείται ιδιαίτερα υψηλός.

3.1.10 Swot Analysis

Στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο θα πραγματοποιηθεί ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος της υπό σύσταση επιχείρησης με τη χρήση της μεθοδολογίας ανάλυσης SWOT. Πιο συγκεκριμένα, αρχικά θα εντοπιστούν οι δυνάμεις και οι αδυναμίες της επιχείρησης στον κλάδο. Δυνάμεις (Strengths) θεωρούνται οι πόροι και πλεονεκτήματα της επιχείρησης, τους οποίους μπορεί να εκμεταλλευτεί για τη δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, ενώ αντιθέτως, αδυναμίες (Weaknesses) θεωρούνται ελλείψεις, τις οποίες παρουσιάζει η επιχείρηση και την οδηγούν να υστερεί για τη δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Όσον αφορά το εξωτερικό περιβάλλον, Ευκαιρίες (Opportunities) αποτελούν ευνοϊκές συνθήκες του περιβάλλοντος, οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν σε βελτίωση της επίδοσης της επιχείρησης, ενώ Απειλές (Threats) είναι αρνητικές συνθήκες, οι οποίες μπορούν να δημιουργήσουν εμπόδια στην επίδοση της επιχείρησης.

- Τα **δυνατά σημεία** της επιχείρησης είναι:

- Το εξειδικευμένο προσωπικό που θα επιλέξει η εταιρεία για την μεταφορά εύρους προϊόντων, αλλά και εξειδίκευση σε μεταφορά ειδικών φορτίων.
- Η ευελιξία των φορητών οχημάτων συγκριτικά με άλλα μέσα.
- Η τοποθεσία της εγκατάστασης της επιχείρησης, η οποία διευκολύνει τη μεταφορά καθώς βρίσκεται σε περιοχή όπου έχουν την έδρα τους πολλές βιομηχανίες.

- Τα **αδύνατα σημεία** είναι:

- Η είσοδος της επιχείρησης στην αγορά που συνδυάζεται με έλλειψη αναγνωρισιμότητας, η οποία πρέπει να αποκτηθεί μέσω προωθητικών τακτικών.
- Το μικρό μέγεθος της εταιρείας σε σχέση με ανταγωνιστές στον κλάδο.

- Οι **ευκαιρίες** που παρουσιάζονται στον κλάδο αναλύονται παρακάτω:

- Οι επενδύσεις σε λιμένες της χώρας και των πλησιέστερων περιοχών αυτών, ως διαμετακομιστικά κέντρα.
- Ο εκσυγχρονισμός υποδομών, ειδικότερα του οδικού δικτύου και η σύνδεσή του με λιμάνια.
- Οι επενδύσεις σε «πράσινες» τεχνολογίες για μείωση των εκπομπών άνθρακα.
- Η αύξηση των εταιρειών που χρησιμοποιούν άλλες εταιρείες για το μεταφορικό τους έργο (outsourcing).

- Οι **απειλές** που εντοπίζονται στον κλάδο είναι οι εξής:

- Οι οικονομικές συνθήκες στη χώρα μας και η έλλειψη κατάλληλων υποδομών (μεταφορικό δίκτυο) που δημιουργούν εμπόδια στην εκτέλεση των υπηρεσιών των επιχειρήσεων του κλάδου.
- Το ευμετάβλητο κόστος υπηρεσιών, το οποίο εξαρτάται σημαντικά από τις διεθνείς τιμές πετρελαίου.
- Το χαμηλό εργασιακό κόστος σε γειτνιάζουσες χώρες.

- Το υψηλό κόστος ενέργειας και καυσίμων και η ιδιαίτερα υψηλή διακύμανση αυτού.
- Ο μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων στον κλάδο, ο οποίος αυξάνει τον ανταγωνισμό μεταξύ τους.

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης SWOT όποτε αναλύθηκε παραπάνω παρουσιάζονται συνοπτικά και σχηματικά στο Διάγραμμα 13.



Διάγραμμα 13: SWOT Analysis της υπό σύσταση επιχείρησης.

3.2 Ανάλυση Στρατηγικών

Στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο θα διαμορφωθεί η στρατηγική της υπό εξέταση επιχείρησης όσον αφορά την επιχειρησιακή στρατηγική (corporate strategy), επιχειρηματική στρατηγική (business strategy) και λειτουργική στρατηγική (functional strategy).

3.2.1 Επιχειρησιακή στρατηγική

Η Επιχειρησιακή στρατηγική περιλαμβάνει αποφάσεις σχετικά με ποιες στρατηγικές επιχειρηματικές μονάδες θα συνεχίσει να διατηρεί στο χαρτοφυλάκιό της η επιχείρηση. Επιπλέον περιγράφει και καθορίζει την τάση της επιχείρησης έναντι στις επιλογές ανάπτυξης, τη διοίκηση των διαφόρων δραστηριοτήτων και των γραμμών παραγωγής της, το είδος των δραστηριοτήτων που θα επιλέξει, τη ροή των χρημάτων και των άλλων πόρων προς τις διαφορετικές επιχειρηματικές δραστηριότητες καθώς και τα μέσα και τους τρόπους με τους

οποίους η επιχείρηση μπορεί να αυξήσει την απόδοση των επενδύσεων. Σε αυτό το επίπεδο οι αποφάσεις λαμβάνονται από τα ανώτερα διευθυντικά στελέχη.

Στο Διάγραμμα 14 παρουσιάζεται το υπόδειγμα επιχειρησιακών στρατηγικών (Γεωργόπουλος, 2013).

		ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΘΕΣΗ		
		Ισχυρή	Μέτρια	Αδύναμη
ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΛΑΔΟΥ	Υψηλή	ΑΝΑΠΤΥΞΗ Συγκέντρωση Καθετοποίηση	ΑΝΑΠΤΥΞΗ Συγκέντρωση Οριζόντια Ολοκλήρωση	ΠΕΡΙΣΥΜΟΓΗ Διάσωση-Αναστροφή
	Μέτρια	ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ Παύση ή συνέχιση με προσοχή	ΑΝΑΠΤΥΞΗ Συγκέντρωση Οριζόντια Ολοκλήρωση ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ Καμία αλλαγή	ΠΕΡΙΣΥΜΟΓΗ Αιχμάλωτη επιχείρηση Αποεπένδυση
	Χαμηλή	ΑΝΑΠΤΥΞΗ Συσχετισμένη Διαποίκιληση	ΑΝΑΠΤΥΞΗ Ασυσχέπιστη Διαποίκιληση	ΠΕΡΙΣΥΜΟΓΗ Χρεοκοπία Ρευστοποίηση

Διάγραμμα 14: Υπόδειγμα επιχειρησιακών στρατηγικών (Γεωργόπουλος, 2013).

Η εταιρεία για να καταφέρει να εδραιωθεί στην αγορά και να αποκτήσει μια ανταγωνιστική θέση σε αυτή καθώς και για να βελτιώσει τις επιδόσεις στα πρώτα χρόνια της λειτουργίας της, θα ακολουθήσει στρατηγική ανάπτυξης σε επιχειρησιακό επίπεδο, προσπαθώντας να αυξήσει τον στόλο της και να δημιουργήσει και δεύτερη αποθήκη μετά από μερικά χρόνια λειτουργίας. Έτσι θα αποσκοπήσει στην εξυπηρέτηση των αναγκών των πελατών της σε μεγαλύτερο γεωγραφικό εύρος αυξάνοντας και το πελατολόγιό της εκμεταλλευόμενη την ανάπτυξη της και την αύξηση των μέσων μεταφοράς που θα διαθέτει.

3.2.2 Επιχειρηματική στρατηγική

Η Επιχειρηματική στρατηγική καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο θα ανταγωνιστεί η επιχείρηση σε κάθε Στρατηγική Επιχειρηματική Μονάδα και σχετίζεται με τη δημιουργία και διατήρηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος σε κάθε επιχειρηματική δραστηριότητα.

Στο Διάγραμμα 15 παρουσιάζονται οι επιλογές στρατηγικής για την απόκτηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος (Porter, 1998).

		Ανταγωνιστικό Πλεονέκτημα	
		Μοναδικότητα αντιληπτή από τον πελάτη	Χαμηλή θέση κόστους
Εύρος Αγοράς	Σύνολο κλάδου	ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ	ΗΓΕΣΙΑ ΚΟΣΤΟΥΣ
	Τμήμα του κλάδου	ΕΣΤΙΑΣΗ	

Διάγραμμα 15: Διάγραμμα Porter για την επιχειρηματική στρατηγική (Porter, 1998).

Όπως έχει προαναφερθεί, λόγω του υψηλού ανταγωνισμού στον κλάδο των μεταφορών και της αυξημένης διαπραγματευτικής δύναμης των πελατών, οι επιχειρήσεις που αναθέτουν το μεταφορικό τους έργο σε άλλες εταιρείες επιδιώκουν μείωση των εξόδων τους. Η επιχείρησή που εξετάζουμε θα ακολουθήσει στρατηγική ηγεσίας κόστους, ώστε να προσπαθήσει να προσελκύσει δυνητικούς πελάτες και να διευρύνει το πελατολόγιό της με βάση το χαμηλό της κόστος, επιδιώκοντας παράλληλα να διατηρήσει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών σε υψηλά επίπεδα.

3.2.3 Λειτουργική στρατηγική

Η Λειτουργική στρατηγική αναφέρεται σε αποφάσεις που αποσκοπούν στη μεγιστοποίηση της παραγωγικότητας των χρησιμοποιούμενων από την επιχείρηση πόρων και συντονίζει τις δράσεις κάθε τμήματος της επιχείρησης, προκειμένου να βελτιώσει την αποδοτικότητά του.

Η υπό εξέταση εταιρεία σε λειτουργικό επίπεδο θα οργανώσει στρατηγικές και τακτικές στις επιμέρους λειτουργικές της μονάδες. Στο επόμενο υποκεφάλαιο θα αναλυθεί κυρίως η τακτική την οποία θα εφαρμόσει η επιχείρηση στον τομέα του Μάρκετινγκ για να αυξήσει την αναγνωρισιμότητά της και κατ' επέκταση το πελατολόγιό της.

3.3 Σχέδιο Μάρκετινγκ

3.3.1 Στρατηγική Μάρκετινγκ

Απαραίτητος είναι και ο καθορισμός του σχεδίου Μάρκετινγκ της υπό ίδρυση εταιρείας. Αυτό θα πραγματοποιηθεί με το μοντέλο της Τμηματοποίησης (Segmentation), Στόχευσης (Targeting) και Τοποθέτησης (Positioning) (Kotler & Keller, 2016).

- **Τμηματοποίηση (Segmentation)**

Για να καθοριστεί το σχέδιο Μάρκετινγκ το οποίο θα εφαρμόσει η εταιρεία, θα χωριστεί η αγορά σε ομάδες βάσει των χαρακτηριστικών των πελατών. Πιο συγκεκριμένα θα χωριστούν οι πιθανοί πελάτες αρχικά σε δύο κύριες κατηγορίες, τους ιδιώτες και τις επιχειρήσεις. Οι υπηρεσίες προς ιδιώτες αφορούν κατά κύριο λόγο μετακομίσεις. Οι υπηρεσίες μεταφοράς κατ' εντολή επιχειρήσεων έχουν ένα μεγάλο εύρος και γι' αυτόν το λόγο θα χωριστούν οι επιχειρήσεις σε περαιτέρω υποκατηγορίες. Συγκεκριμένα υπάρχουν οι μικρές, οι μεσαίες και οι μεγάλες επιχειρήσεις ή βιομηχανίες. Επιπλέον, οι επιχειρήσεις διαχωρίζονται μεταξύ τους με βάση τον χώρο δραστηριότητά τους (εγχώρια ή διεθνής) αλλά και τον κλάδο δραστηριότητάς τους (πχ τρόφιμα, καπνοβιομηχανία, λιανικό εμπόριο, κατασκευές, διαχείριση αποβλήτων κλπ).

- **Στόχευση (Targeting)**

Η υπό εξέταση επιχείρηση θα στοχεύσει σε συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς, για να μπορέσει να δημιουργήσει πελατολόγιο και σταδιακά να το διευρύνει. Πιο συγκεκριμένα θα εστιάσει σε υπηρεσίες προς επιχειρήσεις κυρίως μεσαίου μεγέθους. Θα αποσκοπήσει να προσελκύσει πελάτες με ανάγκες σε πλήρη φορτία και πιο συγκεκριμένα σε ορισμένους κλάδους, για να μπορέσει να αποκτήσει εξειδίκευση και εμπειρία σε αυτούς. Με αυτόν τον τρόπο θα επιτύχει να μπορεί να προσφέρει χαμηλές τιμές εφαρμόζοντας τη στρατηγική ηγεσίας κόστους όπως προαναφέρθηκε, διατηρώντας ωστόσο την ποιότητα των υπηρεσιών σε υψηλό επίπεδο. Θα γίνει προσπάθεια να εξειδικευτεί σε υπηρεσίες μεταφοράς αποβλήτων προς ανακύκλωση, καθώς είναι ένας κλάδος ραγδαία αναπτυσσόμενος, χωρίς όμως να περιοριστεί σε αυτόν τον τομέα. Επιπλέον, η εταιρεία θα περιοριστεί στην αρχή της λειτουργίας της μόνο σε εγχώριες μεταφορές.

- **Τοποθέτηση (Positioning)**

Η επιχείρηση θα τοποθετηθεί στην αγορά σκοπεύοντας στις ομάδες πελατών που αναφέρθηκαν παραπάνω, μέσω τακτικών μάρκετινγκ και κυρίως μέσω της διαφήμισης. Θα σχεδιαστούν ορισμένες καμπάνιες μάρκετινγκ κυρίως μέσω των social media ώστε να προσελκύσει πελάτες κυρίως από τις ομάδες που προαναφέρθηκαν και να ισχυροποιήσει τη θέση της στην αγορά.

3.3.2 Επωνυμία, Εμπορικό σήμα και λογότυπο εταιρείας

Με βάση τις ανάγκες και το σχέδιο Μάρκετινγκ της εταιρείας θα πραγματοποιηθεί και η επιλογή της επωνυμίας της επιχείρησης καθώς και του λογότυπου της. Καθώς η εταιρεία επιθυμεί να επιδείξει τη μοντέρνα και τεχνολογικά προηγμένο στόλο της και να έχει απήχηση και σε νεοσύστατες εταιρείες, οι οποίες συχνά συνδέονται με ιδιοκτήτες χαμηλότερων ηλικιών, προτείνεται η χρήση της αγγλικής γλώσσας στην ονομασία της. Επιπλέον, επειδή η εταιρεία θέλει να δείξει το φιλικό προς το περιβάλλον πρόσωπό της, τόσο με τη χρήση νέου στόλου όσο και με την επιλογή μεταφορών με σκοπό την ανακύκλωση, προτείνεται η επιλογή του πράσινου χρώματος στο λογότυπο, ώστε να παραπέμπει σε έναν οικολογικό προσανατολισμό. Η επωνυμία της επιχείρησης θα είναι Truck & Carry, παραπέμποντας στο σκοπό της, η οποία είναι το μεταφορικό έργο με χρήση φορτηγών οχημάτων και το λογότυπο παρουσιάζεται στην Εικόνα 1.



Εικόνα 1: Λογότυπο της υπό ίδρυση επιχείρησης.

3.3.3 Καθορισμός του μίγματος Μάρκετινγκ (Marketing Mix)

Στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο θα αναλυθεί η επιλογή του μίγματος μάρκετινγκ που θα ακολουθήσει η εταιρεία βάσει του μοντέλου των 4 Ps (Perreault, Cannon, & McCarthy, 2013). Πιο συγκεκριμένα, τα 4 Ps, τα οποία παρουσιάζονται και σχηματικά στο Διάγραμμα 16 είναι τα εξής:

- Προϊόν (Product)
- Τιμή (Price)
- Προώθηση (Promotion)
- Τόπος (Place)



Διάγραμμα 16: Μείγμα μάρκετινγκ με βάση τα 4 Ps (Perreault, Cannon, & McCarthy, 2013).

3.3.3.1 Προϊόν (Product)

Βάσει του μοντέλου των 4 Ps, το πρώτο συστατικό είναι τα προϊόντα ή οι υπηρεσίες προσφέρει η επιχείρηση στην αγορά. Η υπό εξέταση εταιρεία προσφέρει μεταφορικές υπηρεσίες εντός Ελλάδας, εστιάζοντας στις ευρύτερη περιοχή της Αττικής και κυρίως σε πλήρη φορτία. Ωστόσο θα παρέχει και υπηρεσίες τμηματικών φορτίων και μεταφορές εκτός Αττικής. Θα προσφέρει και μεταφορές μη επικίνδυνων αποβλήτων προς ανακύκλωση σε εταιρείες που επιθυμούν να διαθέσουν τα απορρίμματά τους ή σε εταιρείες ανακύκλωσης για τις οποίες τα συγκεκριμένα υλικά αποτελούν πρώτη ύλη.

3.3.3.2 Τιμή (Price)

Η τιμή των μεταφορικών υπηρεσιών που θα παρέχει η εταιρεία καθορίζεται από τις συνθήκες της αγοράς, όπως ο ανταγωνισμός αλλά και από άλλους παράγοντες όπως είναι η τιμή των καυσίμων. Ένας άλλος παράγοντας για τον καθορισμό του μεταφορικού κόστους είναι και το είδος του μεταφερόμενου προϊόντος καθώς η τιμή ενδέχεται να διαφοροποιείται για απλά προϊόντα, εύθραυστα, για τα οποία ενδεχομένως να απαιτείται συσκευασία και υλικά που αποτελούν απόβλητα. Παράγοντα διαφοροποίησης της τιμής μεταφοράς αποτελεί και η περιοχή της μεταφοράς.

Οι τιμές χρέωσης για τη μεταφορά διαφοροποιούνται σε μεταφορές εντός Αττικής και εκτός Αττικής. Να σημειωθεί ότι οι περιοχές δραστηριοποίησης της εταιρείας για τα πρώτα έτη λειτουργίας θα είναι η Στερεά Ελλάδα, η Εύβοια και η Πελοπόννησος. Η τιμολόγηση για τις υπηρεσίες μεταφορών της εταιρείας παρουσιάζονται παρακάτω (Πίνακες 3 και 4).

Πίνακας 3: Τιμολόγηση για μεταφορές εντός Αττικής.

	Εντός Αττικής		
	έως 500 kg	από 500 kg έως 1000 kg	πάνω από 1000 kg
Μεταφορά παλέτας - απλό φορτίο	15,00 €	18,00 €	22,00 €
Μεταφορά παλέτας - μη επικίνδυνο απόβλητο	20,00 €	23,00 €	27,00 €
Συσκευασία	7,00 €	9,00 €	10,00 €

Πίνακας 4: Τιμολόγηση για μεταφορές στην ηπειρωτική Ελλάδα.

	Ηπειρωτική Ελλάδα		
	έως 500 kg	από 500 kg έως 1000 kg	πάνω από 1000 kg
Μεταφορά παλέτας - απλό φορτίο	20,00 €	23,00 €	27,00 €
Μεταφορά παλέτας - μη επικίνδυνο απόβλητο	25,00 €	28,00 €	32,00 €
Συσκευασία	7,00 €	9,00 €	10,00 €

3.3.3.3 Προώθηση (Promotion)

Το τρίτο συστατικό του μοντέλου των 4 Ps αποτελεί η προώθηση, η οποία είναι ιδιαίτερα σημαντική για την απόκτηση μιας θέσης στην αγορά και την ενίσχυση αυτής. Η προώθηση θα πραγματοποιηθεί με μια ποικιλία διαφημιστικών εργαλείων και ενεργειών. Οι κυριότερες είναι οι εξής:

- Διαδίκτυο: Η δημιουργία ιστοσελίδας της εταιρείας είναι πολύ σημαντική, ώστε να μπορεί το αγοραστικό κοινό να αναζητήσει την εταιρεία και να αποκτήσει μια πρώτη εικόνα της καθώς και των υπηρεσιών που παρέχει. Θα δημιουργηθεί ιστοσελίδα, η οποία να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της επιχείρησης και θα προβάλλει όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες.
- Μέσα κοινωνικής δικτύωσης: Θα δημιουργηθούν σελίδες στα πιο δημοφιλή μέσα κοινωνικής δικτύωσης ώστε να προβάλλεται η εταιρεία μέσω τακτικών αναρτήσεων σχετικά με τις υπηρεσίες που θα παρέχει η εταιρεία.
- Εκθέσεις: Η συμμετοχή σε εκθέσεις Logistics είναι ιδιαίτερα σημαντική για την προώθηση της εταιρείας και την εύρεση ευκαιριών συνεργασίας με ενδιαφερόμενους. Η εταιρεία θα συμμετάσχει στις βασικές εκθέσεις, οι οποίες θα λάβουν χώρα στην περιοχή της Αττικής κατά τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας της.
- Διαφήμιση σε περιοδικά και εφημερίδες: Η επιχείρηση θα προωθήσει τις υπηρεσίες της και μέσω διαφημίσεων σε εφημερίδες και κυρίως σε περιοδικά, τα οποία αφορούν σε μεταφορικές εταιρείες και εταιρείες Logistics.

3.3.3.4 Τόπος (Place)

Ο τόπος από τον οποίο θα οργανώνεται η δραστηριότητα της επιχείρησης θα είναι τα κεντρικά της γραφεία και αποθήκη στην περιοχή του Ασπρόπυργου. Όπως προαναφέρθηκε, οι περιοχές δραστηριοποίησης της εταιρείας για τα πρώτα έτη λειτουργίας θα είναι η Στερεά Ελλάδα, η Εύβοια και η Πελοπόννησος. Μελλοντικά θα εξεταστεί η επέκταση της εταιρείας και σε άλλες περιοχές της Ελλάδος, με προτεραιότητα τη βόρεια Ελλάδα, και θα εξεταστεί το ενδεχόμενο παροχής υπηρεσιών διεθνών μεταφορών.

3.3.4 Στόχοι Μάρκετινγκ - Έσοδα

Η αγορά των μεταφορών βάσει του Πίνακα 2, ο οποίος παρουσιάζει τους κύκλους εργασιών των κύριων εταιρειών διαμεταφορών, εκτιμάται σε 1 δις €. Η εταιρεία, δεδομένου του ιδιαίτερα υψηλού ανταγωνισμού, θα διεκδικήσει τα πρώτα 2 χρόνια λειτουργίας, ένα ποσοστό 0,2% της αγοράς, ενώ από το τρίτο έως το πέμπτο έτος θα διεκδικήσει το 0,3%. Οπότε προκύπτει εκτίμηση των εσόδων της εταιρείας για τα έτη 2024-2028 όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 5.

Πίνακας 5: Στόχοι εσόδων της εταιρείας για τα έτη 2024-2028.

ΣΤΟΧΟΙ ΕΣΟΔΩΝ					
Έτος	2024	2025	2026	2027	2028
Εκτίμηση εσόδων	2.000.000,00 €	2.000.000,00 €	3.000.000,00 €	3.000.000,00 €	3.000.000,00 €

3.3.5 Ανάλυση κόστους Μάρκετινγκ

Στον Πίνακα 6 παρουσιάζεται η ανάλυση του κόστους για το Μάρκετινγκ της εταιρείας, το οποίο περιλαμβάνει κυρίως τα έξοδα για τις προωθητικές ενέργειες, οι οποίες αναλύθηκαν παραπάνω.

Πίνακας 6: Ανάλυση κόστους Μάρκετινγκ.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ		
ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ	Μηνιαίο κόστος	Ετήσιο Κόστος
Διαδίκτυο	500,00 €	6.000,00 €
Συμμετοχή σε εκθέσεις	300,00 €	3.600,00 €
Περιοδικά & Εφημερίδες	400,00 €	4.800,00 €
Σύνολο		14.400,00 €

4 ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ & ΑΛΛΑ ΕΦΟΔΙΑ

4.1 Βοηθητικά υλικά και άλλα εφόδια

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα αναλυθούν τα υλικά που πρέπει να προμηθευτεί η υπό ίδρυση εταιρεία, εκτός του μηχανολογικού εξοπλισμού και των οχημάτων τα οποία θα αναλυθούν στο κεφάλαιο 5, τα οποία είναι απαραίτητα για τη λειτουργία της. Αυτά τα υλικά αφορούν κυρίως υλικά συσκευασίας και πρόσδεσης για την ορθή και ασφαλή παροχή υπηρεσιών της εταιρείας προς τους πελάτες της. Στη συνέχεια θα αναλυθούν και τα έξοδα που αναμένεται να έχει η επιχείρηση για υπηρεσίες κοινής ωφέλειας.

4.1.1 Υλικά συσκευασίας και πρόσδεσης

Η εταιρεία για τη λειτουργία της θα πρέπει να προμηθευτεί με υλικά τα οποία θα εξυπηρετούν στην πρόσδεση και ασφάλιση των εμπορευμάτων που θα μεταφέρει. Πιο συγκεκριμένα θα χρειαστεί Ιμάντες και αντιολισθητικά υποθέματα για τη πρόσδεση και σταθεροποίηση των εμπορευμάτων στο όχημα, καθώς και παλέτες, τσέρκι, stretch film και αεροφόρα για τη συσκευασία των υλικών ανάλογα με τη φύση τους και τον κίνδυνο ζημιάς.

- Παλέτες

Για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς, είναι απαραίτητη η χρήση παλετών. Η επιχείρηση θα χρησιμοποιεί κυρίως ευρωπαϊκές EUR ή EPAL διαστάσεων 800x1200mm (Εικόνα 2), τις οποίες θα προμηθεύεται τακτικά από προμηθευτές που θα επιλέξει έπειτα από ζήτηση προσφορών από έναν εκτενή αριθμό εταιρειών παραγωγής και εμπορίας παλετών.



Εικόνα 2: Παλέτα EPAL (www.epal-pallets.org)

- Stretch Film

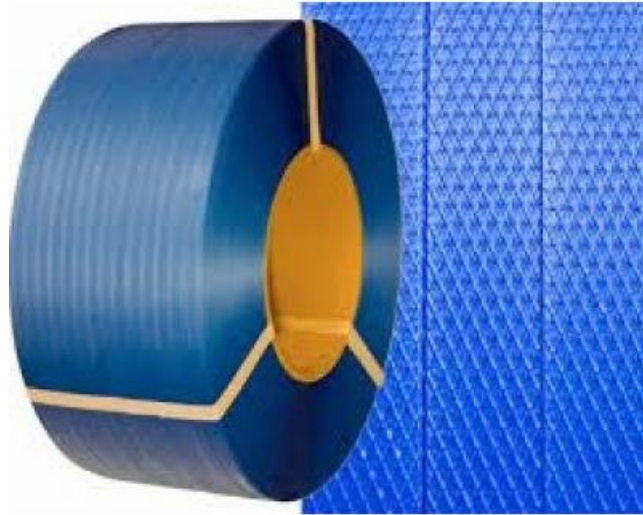
Το stretch film (Εικόνα 3) είναι απαραίτητο για τη συσκευασία και σταθεροποίηση φορτίων σε περίπτωση που χρειαστεί κατά τη φόρτωση από πελάτη της εταιρείας ή κατά τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων στην εγκατάσταση της εταιρείας.



Εικόνα 3: Stretch film (www.shop.vamvacas.gr)

- Τσέρκι

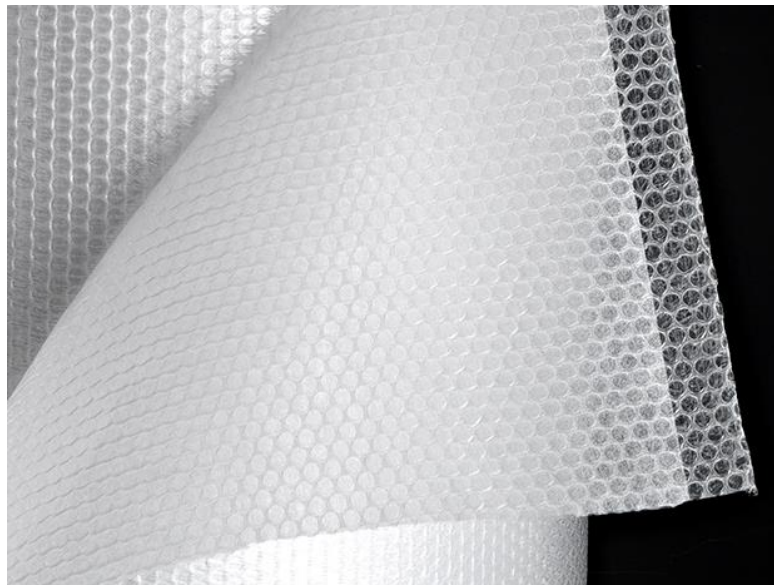
Όπως και το Stretch Film, για τη συσκευασία των εμπορευμάτων σε περιπτώσεις που απαιτείται, η εταιρεία θα χρειαστεί τσέρκι για την πρόσδεση των παλετών (Εικόνα 4).



Εικόνα 4: Τσέρκι για πρόσδεση παλετών (www.packing.gr)

- Αεροφόαμ

Το αεροφόαμ (Εικόνα 5) είναι απαραίτητο σε περίπτωση μεταφοράς ή μεταφόρτωσης εύθραυστων εμπορευμάτων, κατά την οποία ενδέχεται να απαιτείται συσκευασία για την προστασία των υλικών.



Εικόνα 5: Αεροφόαμ (www.placipack.eu)

- Ιμάντες

Βάσει της νομοθεσίας, εκτός του φορτωτή, είναι ευθύνη και του μεταφορέα η ορθή ασφάλιση των εμπορευμάτων τα οποία μεταφέρει, ώστε να αποφεύγονται ατυχήματα. Αυτή η απαίτηση μπορεί να ικανοποιηθεί με τη χρήση ιμάντων (Εικόνα 6) για την πρόσδεση και σταθεροποίηση των εμπορευμάτων κατά τη φόρτωσή τους και πριν την έναρξη της μεταφοράς. Βεβαίως, η χρήση των μέσων αυτών συμβάλλει και στην αποφυγή ζημιών στα εμπορεύματα.



Εικόνα 6: Ιμάντας πρόσδεσης (www.doptoglou.gr)

- Αντιολισθητικά υποθέματα

Για την ασφαλή μεταφορά των εμπορευμάτων μπορούν να χρησιμοποιηθούν και αντιολισθητικά υποθέματα (Εικόνα 7) όποτε θεωρείται απαραίτητο, τα οποία είναι κομμάτια τάπητα συνήθως από καουτσούκ, τα οποία τοποθετούνται κάτω από τα εμπορεύματα για να αυξάνεται η τριβή και να μειώνεται η πιθανότητα μετακίνησης του φορτίου κατά τη μεταφορά του.



Εικόνα 7: Αντιολισθητικό υπόθεμα (www.spanelas.gr)

4.1.2 Εφόδια μεταφορικών μέσων

Για τη μεταφορά κυρίων των επικίνδυνων υλικών, απαιτούνται κατά τον κώδικα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR) συγκεκριμένα εφόδια, τα οποία πρέπει να βρίσκονται στο όχημα κατά τη μεταφορά τέτοιου είδους υλικών για την αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών. Αυτά είναι τα εξής:

- Γάντια
- Ένας τάκος τροχών σε μέγεθος κατάλληλο για τη μέγιστη μάζα του οχήματος και της διαμέτρου του τροχού
- δύο σήματα προειδοποίησης με δική τους βάση
- υγρό ξεπλύματος ματιών

και για κάθε μέλος του πληρώματος του οχήματος

- ένα γιλέκο με σήμανση κινδύνου (π.χ. όπως περιγράφεται στο πρότυπο EN 471)
- φορητή συσκευή φωτισμού, - ένα ζεύγος προστατευτικών γαντιών, και - προστασία ματιών (π.χ. προστατευτικά γυαλιά).

4.1.3 Ανάλυση κόστους βοηθητικών υλικών και άλλων εφοδίων

Στον Πίνακα 7 παρουσιάζονται τα κόστη προμήθειας των βοηθητικών υλικών και εφοδίων τα οποία αναλύθηκαν παραπάνω.

Πίνακας 7: Ανάλυση κόστους βοηθητικών υλικών και άλλων εφοδίων

ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ & ΑΛΛΑ ΕΦΟΔΙΑ			
ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΟΣ	ΤΕΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ
Παλέτες	100 τμχ	12,00 €	1.200,00 €
Stretch Film	50 kg	1,65 €	82,50 €
Αεροφόαμ	200 m ²	0,65 €	130,00 €
Τσέρκι	1 km	28,00 €	28,00 €
Ιμάντες	50 τμχ.	15,00 €	750,00 €
Αντιολισθητικά υποθέματα	100 m	0,49 €	49,00 €
Εφόδια μεταφορικών μέσων			400,00 €
Σύνολο			2.239,50 €

4.2 Υπηρεσίες Κοινής Ωφέλειας

Για την εξέταση της λειτουργίας της επιχείρησης είναι απαραίτητος και ο υπολογισμός των εξόδων των Υπηρεσιών Κοινής Ωφέλειας και πιο συγκεκριμένα:

- Της ηλεκτρικής ενέργειας
- Του νερού
- Των τηλεπικοινωνιακών δικτύων και διαδικτύου

4.2.1 Ηλεκτρική ενέργεια

Η ηλεκτρική ενέργεια θα είναι απαραίτητη για τη λειτουργία της μονάδας, τόσο για τον χώρο της αποθήκης, κυρίως για τη φόρτιση των μπαταριών των ανυψωτικών μηχανημάτων, αλλά και για τους χώρους των γραφείων, για τη λειτουργία των ηλεκτρονικών υπολογιστών, εκτυπωτών, φωτισμού κ.α..

4.2.2 Νερό

Η παροχή νερού είναι βεβαίως απαραίτητη για τους χώρους των γραφείων και τη χρήση από τους εργαζόμενους, αλλά και για την πλύση των χώρων της αποθήκης και οχημάτων. Χρήση νερού θα γίνεται και για άρδευση στον περιβάλλοντα χώρο της αποθήκης, σε περιορισμένους χώρους με δέντρα, θάμνους και λουλούδια.

4.2.3 Τηλεπικοινωνιακό Δίκτυο – Διαδίκτυο

Το τηλεπικοινωνιακό δίκτυο και η χρήση διαδικτύου για την καθημερινή λειτουργία της επιχείρησης, και την επικοινωνία με τους πελάτες και προμηθευτές είναι επίσης απαραίτητα.

4.2.4 Καύσιμα

Λόγω της φύσης της εταιρείας και της δραστηριότητας, είναι αναμενόμενο ότι ένα μεγάλο μέρος των εξόδων της θα αφορά την αγορά καυσίμων για τη λειτουργία των οχημάτων της.

4.2.5 Κόστη Υπηρεσιών Κοινής Ωφέλειας

Στον Πίνακα 8 αναλύονται τα κόστη Υπηρεσιών Κοινής Ωφέλειας της εταιρείας.

Πίνακας 8: Κόστη Υπηρεσιών Κοινής Ωφέλειας

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΟΙΝΗΣ ΩΦΕΛΕΙΑΣ		
ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ	Μηνιαίο κόστος	Ετήσιο Κόστος
Ηλεκτρισμός	3.000,00 €	36.000,00 €
Παροχή νερού	300,00 €	3.600,00 €
Τηλεπικοινωνίες - Διαδίκτυο	100,00 €	1.200,00 €
Καύσιμα	10.000,00 €	120.000,00 €
Σύνολο		160.800,00 €

4.3 Επιλογή και αξιολόγηση προμηθευτών

Η επιλογή των προμηθευτών θα πραγματοποιείται έπειτα από ζήτηση προσφορών από τουλάχιστον δύο εναλλακτικούς προμηθευτές, με εξαίρεση περιπτώσεις επείγουσών παραγγελιών. Τα κύρια κριτήρια επιλογής θα είναι η τιμή αγοράς, οι όροι πληρωμής καθώς και ο χρόνος παράδοσης. Σε ετήσια βάση θα πραγματοποιείται εκ νέου έρευνα προμηθευτών για την εύρεση εναλλακτικών λύσεων και επίτευξη καλύτερων τιμών όρων πληρωμής.

4.4 Ανάλυση κόστους πρώτων υλών και άλλων εφοδίων

Βάσει της παραπάνω ανάλυσης των εξόδων για τις πρώτες ύλες, άλλα εφόδια και τις Υπηρεσίες Κοινής Ωφέλειας, στον Πίνακα παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα έξοδα για τα πρώτα πέντε χρόνια λειτουργίας της επιχείρησης, λαμβάνοντας υπόψιν τον προβλεπόμενο ρυθμό ανάπτυξης των εσόδων της.

Ανάλυση κόστους πρώτων υλών και άλλων εφοδίων					
Περιγραφή	2024	2025	2026	2027	2028
Πρώτες ύλες	2.239,50 €	2.239,50 €	3.359,25 €	3.359,25 €	3.359,25 €
Λοιπά εφόδια & Υπηρεσίες κοινής ωφέλειας	160.800,00 €	160.800,00 €	241.200,00 €	241.200,00 €	241.200,00 €
Σύνολο	163.039,50 €	163.039,50 €	244.559,25 €	244.559,25 €	244.559,25 €

5 ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

5.1 Μεταφορικά μέσα

Για τη λειτουργία της η εταιρεία θα αγοράσει ιδιότητα φορτηγά, 7 επικαθήμενα τύπου κουρτίνας και 7 ρυμουλκούμενα για τις εγχώριες μεταφορές τις οποίες θα αναλαμβάνει για λογαριασμό των πελατών της. Επιπλέον για τη λειτουργία της αποθήκης της και τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης θα αγοράσει ένα περονοφόρο.

Τα φορτηγά οχήματα/ελκυστήρες που θα προμηθευτεί η εταιρεία θα είναι μεταχειρισμένα με μεικτό φορτίο 18.000 kg και μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος συρμού 44.000 kg. Θα έχουν χρονολογία κατασκευή μετά το 2014 και λιγότερα από 500.000 km, ώστε η κατάστασή τους να είναι άριστη. Τα επικαθήμενα τύπου κουρτίνας θα είναι επίσης μεταχειρισμένα με έτος κατασκευή μεταγενέστερο του 2015. Οι εσωτερικές τους διαστάσεις θα είναι μήκος 13,62 m, πλάτος 2,48 m και ύψος 2,73 m.

Όσον αφορά τον εξοπλισμό για τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης, η εταιρεία θα προμηθευτεί ένα περονοφόρο τύπου αντίβαρου εσωτερικής καύσης με ανυψωτική ικανότητα 2000 kg και ύψος ανύψωσης 6,5 m.

Στον Πίνακα 9 παρουσιάζεται το σύνολο των οχημάτων και ανυψωτικών μηχανημάτων που θα προμηθευτεί η εταιρεία για τη λειτουργία της αποθήκης αλλά και την πραγματοποίηση των μεταφορών που θα αναλαμβάνει κατ' εντολή των πελατών της.

Πίνακας 9: Μεταφορικά μέσα και ανυψωτικά μηχανήματα.

ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ/ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ
Ιδιόκτητα φορτηγά	7
Ρυμουλκούμενα	7
Περονοφόρα	1

5.2 Μηχανολογικός και τεχνολογικός εξοπλισμός εγκατάστασης

Στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο θα αναλυθεί ο εξοπλισμός που θα απαιτηθεί για τη λειτουργία της αποθήκης καθώς και για τη λειτουργία των γραφείων του διοικητικού προσωπικού.

5.2.1 Εξοπλισμός αποθηκευτικού χώρου

Για τον αποθηκευτικό χώρο θα απαιτηθεί η προμήθεια ραφιών για την αποθήκευση των εμπορευμάτων σε περίπτωση προσωρινής αποθήκευσης και μεταφόρτωσης. Πιο συγκεκριμένα η εταιρεία θα προμηθευτεί ραφιέρους ελαφρού τύπου, ραφιέρους παλετών μεγάλης αντοχής.

Επιπλέον για τη λειτουργία της αποθήκης και τη διευκόλυνση των μεταφορών θα προμηθευτεί δύο χειροκίνητα παλετοφόρα. Τέλος, για την ασφάλεια της αποθήκης θα τοποθετηθεί σύστημα συναγερμού.

Στον Πίνακα 10 παρουσιάζεται ο εξοπλισμός της αποθήκης.

Πίνακας 10: Εξοπλισμός αποθήκης.

ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ/ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ
Ραφιέρους ελαφριού τύπου	100
Ράφια παλετών μεγάλης αντοχής	100
Χειροκίνητα παλετοφόρα	2
Σύστημα Συναγερμού	1

5.2.2 Εξοπλισμός χώρων γραφείου

Για τη λειτουργία της εταιρείας απαραίτητος είναι και ο μηχανολογικός εξοπλισμός για τον χώρο των γραφείων του διοικητικού προσωπικού. Αυτός περιλαμβάνει τόσο τα απαιτούμενα

έπιπλα για τις εργασίες καθώς και των μηχανημάτων για την εξυπηρέτηση των λειτουργιών του κάθε τμήματος.

Στον Πίνακα 11 φαίνεται ο εξοπλισμός γραφείου που θα προμηθευτεί η επιχείρηση.

Πίνακας 11: Εξοπλισμός γραφείου.

ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ/ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ
Γραφεία	5
Καρέκλες	10
Βιβλιοθήκες	3
Ηλεκτρονικοί Υπολογιστές	10
Τηλέφωνα	10
Εκτυπωτές	2

5.3 Επισκευές και συντηρήσεις

Τόσο τα φορτηγά οχήματα αλλά και τα ανυψωτικά μηχανήματα της επιχείρησης θα χρειάζονται τακτικές αλλά και έκτακτες συντηρήσεις και επισκευές, κυρίως λαμβάνοντας υπόψη τα φορτία που θα μεταφέρουν και την επιβάρυνση που θα προκαλούν αυτά. Στον Πίνακα 12 παρουσιάζεται το εκτιμώμενο κόστος συντηρήσεων και επισκευών της εταιρείας για την ορθή λειτουργία των οχημάτων της.

Πίνακας 12: Κόστος επισκευών και συντηρήσεων των οχημάτων της εταιρείας

ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΝ		
	Μηνιαίο κόστος	Ετήσιο Κόστος
Επισκευές και συντηρήσεις οχημάτων	750,00 €	9.000,00 €
Σύνολο		9.000,00 €

5.4 Ανάλυση κόστους μηχανολογικού εξοπλισμού

Στον Πίνακα 13 παρουσιάζεται συγκεντρωτικά η ανάλυση του κόστους μηχανολογικού εξοπλισμού τόσο για το έργο των μεταφορών όσο και για τους χώρους και τις λειτουργίες της αποθήκης και των γραφείων της εταιρείας.

Πίνακας 13: Ανάλυση κόστους μηχανολογικού εξοπλισμού της επιχείρησης.

Ανάλυση κόστους μηχανολογικού εξοπλισμού			
Μεταφορικά μέσα			
ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ/ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΤΙΜΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ
Ιδιότητα φορητά	7	30.000,00 €	210.000,00 €
Ρυμουλκούμενα	7	14.000,00 €	98.000,00 €
Περονοφόρα	1	20.000,00 €	20.000,00 €
Σύνολο κόστους Μεταφορικών μέσων			328.000,00 €
Εξοπλισμός αποθήκης			
Ραφιέρες ελαφριού τύπου	100	300,00 €	30.000,00 €
Ράφια παλετών μεγάλης αντοχής	100	300,00 €	30.000,00 €
Χειροκίνητα παλετοφόρα	2	400,00 €	800,00 €
Σύστημα Συναγερμού	1	2.000,00 €	2.000,00 €
Σύνολο κόστους Εξοπλισμού αποθήκης			62.800,00 €
Εξοπλισμός γραφείων			
Γραφεία	5	300,00 €	1.500,00 €
Καρέκλες	10	90,00 €	900,00 €
Βιβλιοθήκες	3	200,00 €	600,00 €
Ηλεκτρονικοί Υπολογιστές	10	1.000,00 €	10.000,00 €
Τηλέφωνα	10	80,00 €	800,00 €
Εκτυπωτές	2	300,00 €	600,00 €
Σύνολο κόστους Εξοπλισμού γραφείων			14.400,00 €
Σύνολο			405.200,00 €

6 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΜΟΝΑΔΑΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

6.1 Οργάνωση της επιχείρησης

Η λειτουργία της υπό εξέταση επιχείρησης θα χωριστεί σε τμήματα ώστε να μπορέσει να βελτιστοποιηθεί η απόδοσή της, καθώς και να μπορεί να διευκολυνθεί ο διαχωρισμός των γενικών εξόδων της επιχείρησης σε επιμέρους κέντρα κόστους. Τα επιμέρους τμήματα είναι τα εξής:

- Διεύθυνση διοίκησης εταιρείας
- Γραμματειακή υποστήριξης
- Οικονομική Διεύθυνση
- Εμπορική Διεύθυνση
- Διεύθυνση μεταφορών και αποθήκης

Η Διεύθυνση διοίκησης της εταιρείας περιλαμβάνει τα ανώτερα στελέχη της εταιρείας και θα είναι υπεύθυνη για το γενικό σχεδιασμό της επιχείρησης και την χάραξη της στρατηγικής της. Επιπλέον θα είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση του οικονομικού σχεδιασμού της εταιρείας σε συνεργασία με την Οικονομική Διεύθυνση. Επιπλέον, το προσωπικό του τμήματος αυτού θα

ασχολείται και με τις δημόσιες σχέσεις της επιχείρησης με σκοπό τη διεύρυνση του πελατολογίου της.

Το προσωπικό του τμήματος της γραμματειακής υποστήριξης θα είναι υπεύθυνο για την λήψη αιτημάτων από νέους πελάτες της εταιρείας, για την αρχειοθέτηση και τήρηση αρχείου των εγγράφων μεταφορών και τιμολογίων και τη γενική υποστήριξη της διεύθυνσης της εταιρείας. Επιπλέον το τμήμα αυτό θα αναλαμβάνει την και την αποστολή και παραλαβή αλληλογραφίας σε καθημερινή βάση.

Η Οικονομική Διεύθυνση είναι υπεύθυνη για να συμβουλεύει τη διοίκηση στον οικονομικό σχεδιασμό καθώς και για την παρακολούθηση των οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας. Περιλαμβάνει και το λογιστήριο για την καταχώρηση και έκδοση τιμολογίων.

Η Εμπορική Διεύθυνση αποτελείται από δύο τμήματα, το τμήμα πωλήσεων και το τμήμα της εξυπηρέτησης πελατών. Το πρώτο θα είναι υπεύθυνο για την εύρεση νέων πελατών, και το δεύτερο για την εξυπηρέτηση των υφιστάμενων πελατών, οπότε θα αναλαμβάνει και την επικοινωνία με τους πελάτες και εξυπηρέτηση των αναγκών αυτών. Η επικοινωνία αυτή περιλαμβάνει κυρίως την ανταλλαγή συμβάσεων όποτε απαιτείται, την αποστολή τιμολογίων και την προώθηση διαφημιστικού υλικού.

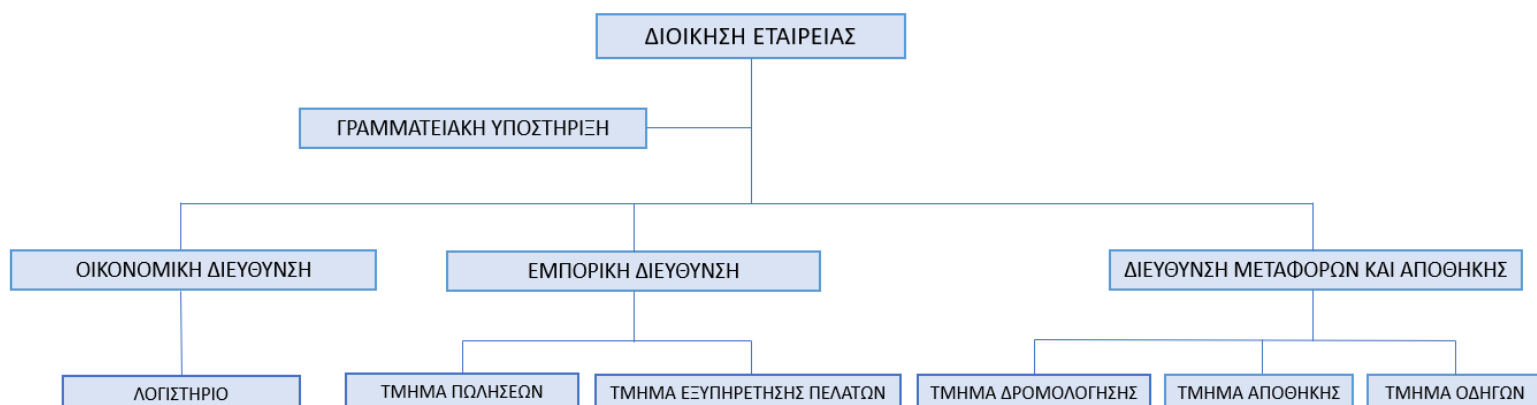
Η Διεύθυνση μεταφορών και αποθήκης περιλαμβάνει τρία τμήματα, το τμήμα της δρομολόγησης, το τμήμα της αποθήκης και το τμήμα των οδηγών.

Το τμήμα της δρομολόγησης θα είναι υπεύθυνο για το σχεδιασμό των δρομολογίων των οχημάτων. Αυτό θα περιλαμβάνει τόσο το σχεδιασμό της διαδρομής των μεταφορών, την τήρηση των ωραρίων των οδηγών και την εξασφάλιση της τήρησης των μεταφορικών εγγράφων. Επιπλέον, τα μέλη του συγκεκριμένου τμήματος θα πρέπει να ενεργούν για την επίλυση προβλημάτων κατά τη φόρτωση, μεταφορά και εκφόρτωση των εμπορευμάτων.

Το τμήμα της αποθήκης έχει υπό την ευθύνη της τις εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης στην αποθήκη της εταιρείας με ή χωρίς χρήση των ανυψωτικών μηχανημάτων καθώς και τη συσκευασία ή ανασυσκευασία όποτε αυτή απαιτείται. Επιπλέον, το τμήμα αυτό είναι υπεύθυνο για τη συμπλήρωση των απαιτούμενων εγγράφων κατά την παραλαβή ή φόρτωση υλικών από την αποθήκη, την καταγραφή των αποθηκευμένων υλικών και τήρησης αρχείου σχετικά με αυτά καθώς και για την τήρηση της ευταξίας του χώρου της αποθήκης.

Τέλος, το τμήμα των οδηγών είναι απαραίτητο για τη λειτουργία της εταιρείας. Ένας επαρκής αριθμός οδηγών είναι απαραίτητος για την εκπλήρωση των μεταφορών που θα αναλαμβάνει η εταιρεία, ώστε να μπορεί να παρέχει την ποιότητα υπηρεσιών και τον χρόνο απόκρισης που επιθυμεί ο πελάτης και για να είναι δυνατή η τήρηση των ωραρίων των οδηγών βάσει της σχετικής νομοθεσίας.

Το οργανόγραμμα της εταιρείας όπως παρουσιάστηκε παραπάνω απεικονίζεται σχηματικά στο Διάγραμμα 17.



Διάγραμμα 17: Οργανόγραμμα επιχείρησης.

6.2 Έξοδα οργάνωσης της επιχείρησης

Η εταιρεία θα είναι μορφής Ανώνυμης Εταιρείας (Α.Ε.) με έδρα το Νομό Αττικής και συγκεκριμένα την περιοχή του Ασπροπύργου. Στα έξοδα οργάνωσης της επιχείρησης θα συμπεριληφθούν τα έξοδα τα οποία συνδέονται με τη σύσταση της εταιρείας καθώς και νομικά έξοδα που συνδέονται με αυτή. Επιπλέον στα έξοδα αυτά θα συνυπολογιστούν και τα κόστη για τα ασφαλιστήρια της εταιρείας καθώς έξοδα τα οποία συνδέονται με τα οχήματα της εταιρείας, όπως οι άδειες κυκλοφορίας, τα τέλη κυκλοφορίας και ο έλεγχος ΚΤΕΟ.

Στον Πίνακα 14 αναλύονται τα έξοδα οργάνωσης της εταιρείας για το πρώτο έτος λειτουργίας της, ενώ στον Πίνακα 15 παρουσιάζονται τα συνολικά έξοδα οργάνωσης για την πρώτη πενταετία λειτουργίας λαμβάνοντας υπόψη σταθερό ετήσιο πληθωρισμό 2%.

Πίνακας 14: Ανάλυση εξόδων οργάνωσης της εταιρείας για το πρώτο έτος λειτουργίας

Έξοδα οργάνωσης	
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ
Άδειες κυκλοφορίας	20.000,00 €
Εκπαιδεύσεις	5.000,00 €
Ασφαλιστήρια	30.000,00 €
Σύστημα GPS	500,00 €
Νομικά έξοδα	1.000,00 €
Σύνολο	56.500,00 €

Πίνακας 15: Ετήσια έξοδα οργάνωσης για τα έτη 2024-2028

Έξοδα οργάνωσης μονάδας έτη 2024-2028	
2024	56.500,00 €
2025	57.630,00 €
2026	58.782,60 €
2027	59.958,25 €
2028	61.157,42 €

7 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ

Η εταιρεία για την επίτευξη των στόχων της πρέπει να επενδύσει στον ανθρώπινο παράγοντα και να σχεδιάσει την τις ανάγκες της σε ανθρώπινο δυναμικό καθώς και την εύρεση αυτού. Στο συγκεκριμένο Κεφάλαιο γίνεται ανάλυση των κατηγοριών Ανθρώπινων Πόρων που θα διαθέτει η εταιρεία, τον τρόπο εύρεσης των εργαζόμενων αλλά και την ανάλυση του κόστους που θα συνδέεται με τους Ανθρώπινους Πόρους.

7.1 Κατηγορίες Ανθρώπινων Πόρων

Οι ανάγκες της εταιρείας κατά την έναρξη της λειτουργίας της σε ανθρώπινο δυναμικό παρουσιάζονται στον Πίνακα 16.

Πίνακας 16: Ανθρώπινο δυναμικό της επιχείρησης.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΘΕΣΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ
Διευθύνων Σύμβουλος	1
Διευθυντής εφοδιαστικής αλυσίδας	1
Γραμματείακή υποστήριξη	2
Οικονομικός Διευθυντής	1
Λογιστής	1
Εμπορικός Διευθυντής	1
Πωλητής	1
Υπάλληλος Εξυπηρέτησης πελατών	1
Υπεύθυνος Δρομολόγησης	1
Υπεύθυνος Αποθήκης	1
Υπάλληλος δρομολόγησης	1
Υπάλληλοι αποθήκης	2
Γραφείο κίνησης	2
Οδηγοί	14
Σύνολο	30

Πιο αναλυτικά το ανθρώπινο δυναμικό ανά Διεύθυνση αναλύεται παρακάτω.

7.1.1 Διοίκηση της εταιρείας

Στη Διοίκηση της εταιρείας, εκτός από τον έναν εκ των επενδυτών, ο οποίος θα εκτελεί και χρέη Διευθύνοντα Συμβούλου της, θα προσλάβει άτομο για τη διαχείριση των λειτουργιών της εταιρείας στο σύνολό της με αρμοδιότητες Διευθυντή της εφοδιαστικής αλυσίδας και άλλα δύο άτομα για τις διαδικασίες δρομολόγησης.

7.1.2 Γραμματειακή υποστήριξης

Η εταιρεία θα διαθέτει προσωπικό για γραμματειακή υποστήριξη τόσο για τις γενικές λειτουργίες της εταιρείας αλλά και για τις υποχρεώσεις του Διευθύνοντος Συμβούλου. Για την κάλυψη των αναγκών θα προσληφθούν δύο άτομα ώστε να υπάρχει κάλυψη της θέσης σε περίπτωση απουσίας ενός από τους δύο εργαζομένους.

7.1.3 Οικονομική Διεύθυνση

Η συγκεκριμένη διεύθυνση θα αποτελείται από τον Οικονομικό Διευθυντή, ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για τον οικονομικό σχεδιασμό της εταιρείας και την έγκριση των οικονομικών δαπανών και θα είναι και προϊστάμενος του λογιστηρίου, το οποίο θα αποτελείται από έναν λογιστή.

7.1.4 Εμπορική Διεύθυνση

Η Εμπορική Διεύθυνση θα περιλαμβάνει τον Εμπορικό Διευθυντή, και ένα άτομο στο τμήμα πωλήσεων για την εύρεση νέων πελατών σε συνεργασία με τον Εμπορικό Διευθυντή και το Διευθύνοντα Σύμβουλο και άλλο ένα άτομο στο τμήμα εξυπηρέτησης πελατών για την παρακολούθηση της συνεργασίας με υφιστάμενους πελάτες.

7.1.5 Διεύθυνση μεταφορών και αποθήκης

Η Διεύθυνση μεταφορών και αποθήκης θα αποτελείται από το Διευθυντή Εφοδιαστικής αλυσίδας, στον οποίο θα αναφέρονται ο υπεύθυνος δρομολόγησης και ο υπεύθυνος αποθήκης. Στο τμήμα δρομολόγησης θα υπάρχουν άλλα τρία άτομα, στο τμήμα της αποθήκης επιπλέον δύο εργαζόμενοι για τη διαχείριση της αποθήκης, τη συσκευασία των προϊόντων και την χρήση των ανυψωτικών μηχανημάτων και οχημάτων. Επιπλέον, στη διεύθυνση αυτή ανήκουν και οι οδηγοί της εταιρείας οι οποίοι στο πρώτο έτος λειτουργίας της εταιρείας θα είναι 14.

7.2 Στρατολόγηση – Διαθεσιμότητα ανθρώπινου δυναμικού

Η αναζήτηση του ανθρωπίνου δυναμικού θα πραγματοποιηθεί μέσω πλατφόρμας εύρεσης εργασίας και μέσω αγγελιών στον τύπο. Η διαδικασία συνεντεύξεων και αξιολόγησης θα πραγματοποιηθεί από τη διοίκηση της εταιρείας καθώς και από τους υπεύθυνους των τμημάτων. Για όλες τις θέσεις θα αναζητούνται άτομα με πιστοποιημένη γνώση σε θέματα μεταφορών και κατά προτίμηση με προϋπηρεσία στον τομέα. Συγκεκριμένα για τις θέσεις των οδηγών καθώς και των χειριστών ανυψωτικών μηχανημάτων θα ζητούνται όλες οι απαραίτητες άδειες για την πιστοποίηση της καταλληλότητάς τους για τις συγκεκριμένες θέσεις.

7.3 Εκτίμηση κόστους Ανθρώπινου Δυναμικού

Στον Πίνακα 17 παρουσιάζεται η ανάλυση του κόστους του Ανθρώπινου Δυναμικού της εταιρείας βάσει των μισθολογικών δεδομένων των υπαλλήλων, όπως αναλύθηκαν στα παραπάνω υποκεφάλαια.

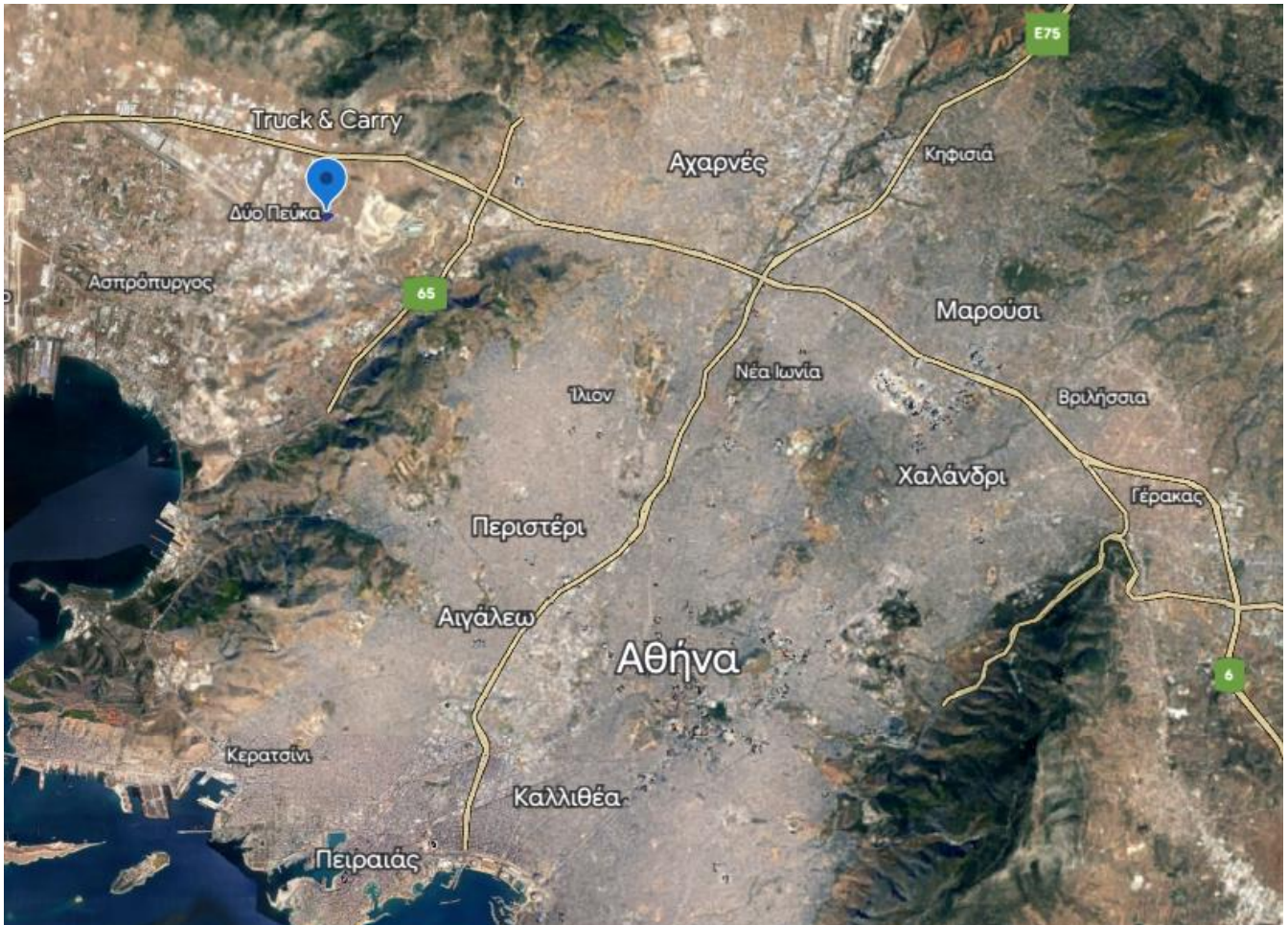
Πίνακας 17: Εκτίμηση κόστους Ανθρώπινου Δυναμικού

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΘΕΣΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ	ΕΤΗΣΙΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ ΑΝΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ
Διευθύνων Σύμβουλος	1	30.000,00 €	30.000,00 €
Διευθυντής εφοδιαστικής αλυσίδας	1	22.000,00 €	22.000,00 €
Γραμματεϊακή υποστήριξη	2	12.000,00 €	24.000,00 €
Οικονομικός Διευθυντής	1	25.000,00 €	25.000,00 €
Λογιστής	1	15.000,00 €	15.000,00 €
Εμπορικός Διευθυντής	1	22.000,00 €	22.000,00 €
Πωλητής	1	18.000,00 €	18.000,00 €
Υπάλληλος Εξυπηρέτησης πελατών	1	14.000,00 €	14.000,00 €
Υπεύθυνος Δρομολόγησης	1	15.000,00 €	15.000,00 €
Υπεύθυνος Αποθήκης	1	14.000,00 €	14.000,00 €
Υπάλληλος δρομολόγησης	1	12.000,00 €	12.000,00 €
Υπάλληλοι αποθήκης	2	12.000,00 €	24.000,00 €
Γραφείο κίνησης	2	12.000,00 €	24.000,00 €
Οδηγοί	14	12.000,00 €	168.000,00 €
Σύνολο			427.000,00 €

8 ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ, ΧΩΡΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

8.1 Εκτίμηση των αναγκών της μονάδας

Η εγκατάσταση της υπό ίδρυση εταιρείας θα κατασκευαστεί στο οικόπεδο που διαθέτουν οι επενδυτές στην περιοχή του Ασπρόπυργου. Η τοποθεσία και το οικόπεδο φαίνονται στις Εικόνες 8 και 9 αντίστοιχα.



Εικόνα 8: Τοποθεσία ιδιοκτησίας του ιδρυτή της επιχείρησης.



Εικόνα 9: Οικόπεδο ιδιοκτησίας του ιδρυτή της επιχείρησης.

Το μέγεθος του οικοπέδου είναι εμβαδού 9.300 τ.μ.. Η εγκατάσταση της εταιρείας απαιτείται να έχει έκταση 700 τ.μ. για τη στέγαση των γραφείων και τη λειτουργία της αποθήκης. Ο χώρος των γραφείων θα έχει έκταση 200 τ.μ. αποτελούμενος από τρία γραφεία και ένα χώρο γραμματείας και υποδοχής. Θα βρίσκεται στον πρώτο όροφο του κτηρίου, ενώ ο χώρος της αποθήκης θα καταλαμβάνει το ισόγειο του κτηρίου με έκταση 500 τ.μ.. Θα περιλαμβάνει μια ράμπα και πύλη φόρτωσης στη μια πλευρά του κτηρίου και μια ράμπα εκφόρτωσης στην απέναντι πλευρά του κτηρίου. Επιπλέον θα κατασκευαστεί χώρος στάθμευσης των φορτηγών οχημάτων καθώς και των υπαλλήλων της εταιρείας ο οποίος θα έχει έκταση 300 τ.μ.

8.2 Αναζήτηση και επιλογή τοποθεσίας

Για την εκμετάλλευση της ιδιοκτησίας των επενδυτών και για την μείωση του κόστους της συνολικής επένδυσης, θα χρησιμοποιηθεί το συγκεκριμένο οικόπεδο για τη δημιουργία της εγκατάστασης που θα στεγάσει τα γραφεία και την αποθήκη της εταιρείας. Το συγκεκριμένο κτήριο θα αποτελεί και την έδρα της επιχείρησης.

Για την επιλογή της ακριβούς θέσης για τη δημιουργία της εγκατάστασης θα εξεταστούν δύο εναλλακτικές, οι οποίες παρουσιάζονται στην Εικόνα 10. Πρόκειται για μια θέση στο δυτικό τμήμα του οικοπέδου (Θέση Α) και μια άλλη θέση στο ανατολικό τμήμα (Θέση Β).



Εικόνα 10: Εναλλακτικοί χώροι για τη δημιουργία της εγκατάστασης της επιχείρησης.

Η επιλογή της κατάλληλης θέσης για την μονάδα θα βασιστεί σε ένα μοντέλο αξιολόγησης, κατά το οποίο θα αποδοθούν συντελεστές βαρύτητας στα προαναφερθέντα κριτήρια επιλογής της κατάλληλης θέσης. Οι συντελεστές θα χρησιμοποιηθούν για να σταθμίσουν τη βαθμολογία που κατέχει η αντίστοιχη τοποθεσία σε σχέση με το ανάλογο κριτήριο και το άθροισμά τους θα πρέπει να ισούται με εκατό (100). Η βαθμολόγηση θα ξεκινά από το μηδέν και θα καταλήγει στο δέκα, ενώ η τελική βαθμολόγηση του κάθε χώρου θα προκύπτει πολλαπλασιάζοντας τη βαθμολογία για κάθε κριτήριο με τον αντίστοιχο συντελεστή βαρύτητας και τα αποτελέσματα θα αθροίζονται για να προκύψει η τελική βαθμολογία. Ύστερα από σύγκριση των τελικών βαθμολογιών θα προκύψει η επικρατέστερη θέση για την εγκατάσταση. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης επιλογής της θέσης παρουσιάζεται στον Πίνακα 18.

Πίνακας 18: Αξιολόγηση εναλλακτικών θέσεων για τη δημιουργία της εγκατάστασης

Α/Α	ΚΡΙΤΗΡΙΟ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ		Σ.Β.	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	
		Α	Β		Α	Β
1	Μεταφορικές διευκολύνσεις / Πρόσβαση στην εγκατάσταση	7	9	40	280	360
2	Αποδοχή από την τοπική κοινωνία	9	9	30	270	270
3	Αδειοδότηση Έργου	10	10	30	300	300
ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΑΘΜΙΣΜΕΝΗΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ					850	930

Όπως παρατηρούμε από τον Πίνακα 18, προκύπτει η επιλογή της θέσης Β. Και οι δύο θέσεις θα έχουν την ίδια αποδοχή από την τοπική κοινωνία, καθώς η περιοχή είναι βιομηχανική και στεγάζει πολλές εταιρείες με τη δραστηριότητα της υπό ίδρυση εταιρείας. Επίσης και για τις δύο θέσεις δεν αναμένεται να προκύψουν δυσκολίες στη διαδικασία αδειοδότησης της εγκατάστασης. Η διαφορά που προκύπτει μεταξύ των δύο θέσεων έγκειται στο γεγονός ότι η θέση Β έχει πρόσβαση σε δύο οδούς, το οποίο δίνει τη δυνατότητα δημιουργίας δύο πυλών,

μία για φόρτωση και μία για εκφόρτωση. Για το λόγο αυτό προτείνεται η επιλογή της θέσης Β για τη δημιουργία της εγκατάστασης.

8.3 Έργα πολιτικού μηχανικού

Τα έργα πολιτικού μηχανικού για το σχεδιασμό και ανέγερση των εγκαταστάσεων της επιχείρησης περιλαμβάνουν τα παρακάτω:

- Χωρομετρικά σχέδια του κτηρίου
- Αδειοδότηση κτηρίου
- Ανέγερση του κτηρίου
- Κατασκευή χώρου στάθμευσης και περίφραξης

Θα πραγματοποιηθεί αναζήτηση κατάλληλου γραφείου πολιτικών μηχανικών για την πραγματοποίηση των παραπάνω ενεργειών.

8.4 Προστασία περιβάλλοντος

Τις τελευταίες δεκαετίες έχει δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στην προστασία του περιβάλλοντος και κατ' επέκταση στην επιδίωξη της βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων των επιχειρήσεων. Σε αυτό το πλαίσιο, στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο θα αναλυθούν τα στοιχεία της δραστηριότητας της υπό εξέταση επιχείρησης που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος.

8.4.1 Χρήση ενέργειας

Οι ανάγκες σε ηλεκτρική ενέργεια αφορούν κυρίως την λειτουργία του μηχανολογικού εξοπλισμού, το φωτισμό των εγκαταστάσεων και τον κλιματισμό της εγκατάστασης. Η υπό εξέταση μονάδα για την κάλυψη των διαφόρων αναγκών της καταναλώνει ηλεκτρική ενέργεια προερχόμενη από το τοπικό δίκτυο της ΔΕΗ.

8.4.2 Χρήση νερού

Για τις λειτουργικές ανάγκες της μονάδας θα παρέχεται νερό από το δίκτυο της ΕΥΔΑΠ. Κατανάλωση νερού θα πραγματοποιείται για την πλύση των οχημάτων, στους χώρους υγιεινής του προσωπικού, την πυρόσβεση και την άρδευση.

8.4.3 Εκροές υγρών αποβλήτων

Οι εκροές υγρών αποβλήτων αποτελούνται από υγρά κυρίως από τα λύματα του προσωπικού, από τις εγκαταστάσεις υγιεινής και καθαριότητας των χώρων και από υγρά που θα

προκύπτουν από τις πλύσεις των οχημάτων, τα οποία αποτελούν αστικού τύπου υγρά απόβλητα και θα οδηγούνται στο αποχετευτικό σύστημα.

8.4.4 Εκροές στερεών αποβλήτων

Τα στερεά απόβλητα που θα προκύπτουν από τη μονάδα θα εμπίπτουν κυρίως στις παρακάτω κατηγορίες του καταλόγου αποβλήτων σύμφωνα με το Παράρτημα της απόφασης 2000/532/ΕΚ, όπως έχει τροποποιηθεί με τις Αποφάσεις 2001/118/ΕΚ, 2001/119//ΕΚ και 2001/573/ΕΚ της Επιτροπής Ε.Κ. [Ευρωπαϊκός Κατάλογος Αποβλήτων (Ε.Κ.Α.)]. Οι κύριες κατηγορίες αποβλήτων που θα προκύπτουν παρουσιάζονται στον Πίνακα 19.

Πίνακας 19: Κύριες κατηγορίες στερεών αποβλήτων που θα προκύπτουν από την λειτουργία της εταιρείας

Κωδικός ΕΚΑ	Ονομασία κωδικού ΕΚΑ	Περιγραφή αποβλήτων
13 02 05*	μη χλωριωμένα έλαια μηχανής, κιβωτίου ταχυτήτων και λίπανσης με βάση τα ορυκτά	Έλαια από τα οχήματα της εταιρείας προς ανακύκλωση
13 02 06*	συνθετικά έλαια μηχανής, κιβωτίου ταχυτήτων και λίπανσης	Έλαια από τα οχήματα της εταιρείας προς ανακύκλωση
15 01 01	συσκευασία από χαρτί και χαρτόνι	Χάρτινες συσκευασίες και χαρτόνια από τη συσκευασία εμπορευμάτων, απορρίματα από τους χώρους των γραφείων
15 01 02	πλαστική συσκευασία	Πλαστικές συσκευασίες, πχ stretch film και τσέρκια από τη συσκευασία εμπορευμάτων
15 01 03	ξύλινη συσκευασία	Κατεστραμμένες παλέτες
16 01 03	ελαστικά στο τέλος του κύκλου ζωής τους	Ελαστικά από τα οχήματα της εταιρείας προς ανακύκλωση
16 06 01*	μπαταρίες μολύβδου	Μπαταρίες από τα οχήματα της εταιρείας προς ανακύκλωση

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι:

- Τα μη επικίνδυνα απόβλητα θα διαχειρίζονται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του Ν.4042/2012 (ΦΕΚ 24/Α'/13.02.2012) και της ΚΥΑ Η.Π. 50910/2727/2003 (ΦΕΚ 1909/Β'/22.12.2003).
- Τα επικίνδυνα απόβλητα σε περίπτωση που προκύψουν θα διαχειρίζονται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του Ν. 4042/2012 (ΦΕΚ 24/Α'/13.02.2012) και της ΚΥΑ 13588/2006 (ΦΕΚ 383/Β'/28.03.2006).
- Τα απόβλητα εναλλακτικής διαχείρισης θα διαχειρίζονται σύμφωνα με το Ν. 2939/2011 (ΦΕΚ 179/Α'/06.08.2001) και τις ισχύουσες κανονιστικές διατάξεις για τα επιμέρους ρεύματα αποβλήτων. Επιπλέον, τα απόβλητα αυτά θα διαχειρίζονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις και προδιαγραφές των αντίστοιχων εγκεκριμένων συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης.

8.4.5 Εκπομπές ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου στον αέρα

Από την λειτουργία της συγκεκριμένης μονάδας δεν αναμένονται αυξημένες εκπομπές αέριων ρύπων στο περιβάλλον, λαμβάνοντας υπόψη ότι τον εγκατεστημένο μηχανολογικό εξοπλισμό και την έλλειψη καυστήρων που εκπέμπουν αέριους ρύπους. Επιπλέον, για τον αερισμό των χώρων της μονάδας, θα υπάρχει φυσικός αερισμός από παράθυρα. Τα οχήματα που θα αγοράσει η εταιρεία θα είναι μοντέρνας τεχνολογίας και οι συντηρήσεις και έλεγχοι θα είναι τακτικοί, επιτυγχάνοντας χαμηλές εκπομπές ρύπων.

8.4.6 Εκπομπές θορύβου

Κατά τη λειτουργία της μονάδας καθώς και της δραστηριότητας της εταιρείας, θόρυβος θα προκαλείται από την κίνηση των οχημάτων της εταιρείας. Τα επίπεδα του θορύβου δεν αναμένεται να ξεπερνούν τα όρια που ορίζονται από τη νομοθεσία.

8.5 Πιστοποιήσεις

Για την εξασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος και της τήρησης όλων των περιβαλλοντικών νομοθεσιών, καθώς και για τη διασφάλιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφοράς, η εταιρεία θα πιστοποιηθεί για αυτά τα πεδία κατά τα πρότυπα ISO που περιγράφονται παρακάτω. Οι συγκεκριμένες πιστοποιήσεις θα συμβάλλουν μελλοντικά και στην εύρεση νέων πελατών καθώς αποτελούν ένα ισχυρό εργαλείο μαρκετινγκ. Οι πιστοποιήσεις κατά ISO απαιτούν τα παρακάτω:

- Επιθεώρηση Πιστοποίησης,
- Διαχείριση τυχόν μη συμμορφώσεων που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης,
- Έκδοση του πιστοποιητικού,
- Δύο ετήσιες επιθεωρήσεις επιτήρησης (το πιστοποιητικό αυτό ισχύει για 3 χρόνια).

8.5.1 ISO 14001:2015

Το ISO 14001:2015 είναι ένα διεθνές πρότυπο το οποίο καθορίζει τις απαιτήσεις ενός συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης και προσδίδει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα δεδομένης της αυξανόμενης ευαισθητοποίησης σε περιβαλλοντικά θέματα. Η πιστοποίηση κατά το πρότυπο αυτό μπορεί να οδηγήσει σε πολλαπλά οφέλη, όπως τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων, τη μείωση του κόστους διαχείρισης των αποβλήτων, την εξοικονόμηση στην κατανάλωση ενέργειας, πρώτων υλών και άλλων πόρων, τη μείωση του κινδύνου περιβαλλοντικής ζημίας, τη συμμόρφωση με την περιβαλλοντική νομοθεσία (International Organization for Standardization, ISO 14001, Key benefits, 2015).

8.5.2 ISO 9001

Το ISO 9001:2015 είναι ένα διεθνές πρότυπο το οποίο καθορίζει τις απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης της ποιότητας. Η εφαρμογή συστήματος διαχείρισης ποιότητας κατά ISO 9001:2015 προσφέρει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ενισχύοντας τη φήμη της εταιρείας σε

ποιοτικά ζητήματα, τη δυνατότητα προσδιορισμού των αναγκών των πελατών και την επίτευξη συνεχούς ικανοποίησης των πελατών, τη βελτίωση της λειτουργίας, των διαδικασιών και των οικονομικών επιδόσεων της εταιρείας καθώς και την τήρηση των νομοθετικών απαιτήσεων (International Organization for Standardization, Reaping the benefits of ISO 9001, 2019).

8.6 Εκτίμηση του κόστους επένδυσης της εγκατάστασης

Στον Πίνακα 20 συνοψίζονται τα κόστη επένδυσης της εγκατάστασης από τις επιμέρους εργασίες και ενέργειες, οι οποίες αναλύθηκαν στο Κεφάλαιο 8.

Πίνακας 20: Κόστος επένδυσης εγκατάστασης.

ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	
Έργα πολιτικού μηχανικού	
Περιγραφή	ΚΟΣΤΟΣ
Σχέδια κτηρίου	7.000,00 €
Αδειοδότηση κτηρίου	10.000,00 €
Κατασκευαστικά έργα	300.000,00 €
Κατασκευή χώρου στάθμευσης και περιφράξης	50.000,00 €
Σύνολο κόστους έργων πολιτικού μηχανικού	367.000,00 €
Προστασία περιβάλλοντος	
Περιγραφή	ΚΟΣΤΟΣ
Διαχείριση Αποβλήτων	3.000,00 €
Σύνολο κόστους προστασίας περιβάλλοντος	3.000,00 €
Πιστοποιήσεις	
Περιγραφή	ΚΟΣΤΟΣ
ISO 14001	1.500,00 €
ISO 9001	1.500,00 €
Σύνολο κόστους πιστοποιήσεων	3.000,00 €
Σύνολικό κόστος επένδυσης εγκατάστασης	373.000,00 €

9 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

9.1 Στόχοι του προγραμματισμού εκτέλεσης του έργου

Για την ορθή ολοκλήρωση του έργου θα πραγματοποιηθεί προγραμματισμός εκτέλεσης του έργου ορίζοντας συγκεκριμένη ομάδα επίβλεψης για το σκοπό αυτό. Το έργο στη συνέχεια θα χωριστεί σε στάδια εκτέλεσης ώστε να είναι δυνατός ο ορθός προγραμματισμός του έργου.

9.2 Ομάδα επίβλεψης

Η ομάδα επίβλεψης για την τήρηση του προγραμματισμού του έργου και του χρονοδιαγράμματος που θα τεθεί πριν την έναρξη των εργασιών θα αποτελείται από το Διευθύνοντα Σύμβουλο της εταιρείας και τον Project Manager της εταιρείας Πολιτικών Μηχανικών που θα αναλάβει την κατασκευή των κτηριακών εγκαταστάσεων.

Θα πραγματοποιούνται τακτικές συναντήσεις της ομάδας επίβλεψης καθώς και των υπεύθυνων μηχανικών για τις επιμέρους εργασίες, ανάλογα με το στάδιο στο οποίο βρίσκεται το έργο, ώστε να εξασφαλιστεί η τήρηση του χρονοδιαγράμματος καθώς και ο σχεδιασμός ενεργειών που θα απαιτηθούν για την επίλυση προβλημάτων, τα οποία μπορεί να προκύψουν κατά την πορεία του έργου.

9.3 Στάδια εκτέλεσης του έργου

Τα βασικά στάδια της εκτέλεσης του έργου είναι τα εξής:

- **Σύσταση της ομάδας επίβλεψης:** Αφορά την επιλογή των ατόμων για την επίβλεψη του έργου όπως αναφέρεται στο υποκεφάλαιο 9.2.
- **Σύσταση της εταιρείας:** Περιλαμβάνει όλες τις νομικές ενέργειες που απαιτούνται για τη σύσταση της νομικής μορφής της επιχείρησης.
- **Χωροταξικά σχέδια:** Στο στάδιο αυτό πραγματοποιούνται όλα τα απαιτούμενα σχέδια για την κατασκευή της εγκατάστασης της επιχείρησης από την ομάδα μηχανικών.
- **Αδειοδότηση:** Το στάδιο αυτό περιλαμβάνει όλες τις ενέργειες για την αδειοδότηση για την έναρξη των εργασιών κατασκευής της εγκατάστασης.
- **Κατασκευή εγκατάστασης:** Το στάδιο αυτό αφορά όλες τις ενέργειες για την κατασκευή της εγκατάστασης.
- **Μηχανολογικά σχέδια:** Στο στάδιο αυτό πραγματοποιούνται όλα τα απαιτούμενα σχέδια για την επιλογή και τοποθέτηση του μηχανολογικού εξοπλισμού.
- **Διαμόρφωση χώρου και εγκατάσταση εξοπλισμού:** Αφορά τη διαμόρφωση του εσωτερικού χώρου και εγκατάσταση του μηχανολογικού εξοπλισμού.
- **Πρόσληψη ανθρωπίνου δυναμικού:** Στο στάδιο αυτό πραγματοποιείται η αναζήτηση και επιλογή των εργαζόμενων στην εταιρεία.
- **Προμήθεια πρώτων υλών και άλλων εφοδίων:** Αφορά την προμήθεια όλων των πρώτων υλών και άλλων εφοδίων, τα οποία είναι απαραίτητα για την έναρξη της λειτουργίας της δραστηριότητας της εταιρείας.
- **Ενέργειες μάρκετινγκ:** Περιλαμβάνει όλες τις ενέργειες μάρκετινγκ που θα πραγματοποιηθούν πριν την έναρξη λειτουργίας της εταιρείας.

- **Επιθεώρηση και έλεγχος ολοκλήρωσης του έργου:** Το στάδιο αυτό περιλαμβάνει επιθεωρήσεις και τακτικούς ελέγχους στην εγκατάσταση από τη μονάδα επίβλεψης, ώστε να διασφαλιστεί η ολοκλήρωση του έργου εντός του χρονικού ορίου, το οποίο έχει οριστεί.

9.4 Χρονικός προγραμματισμός

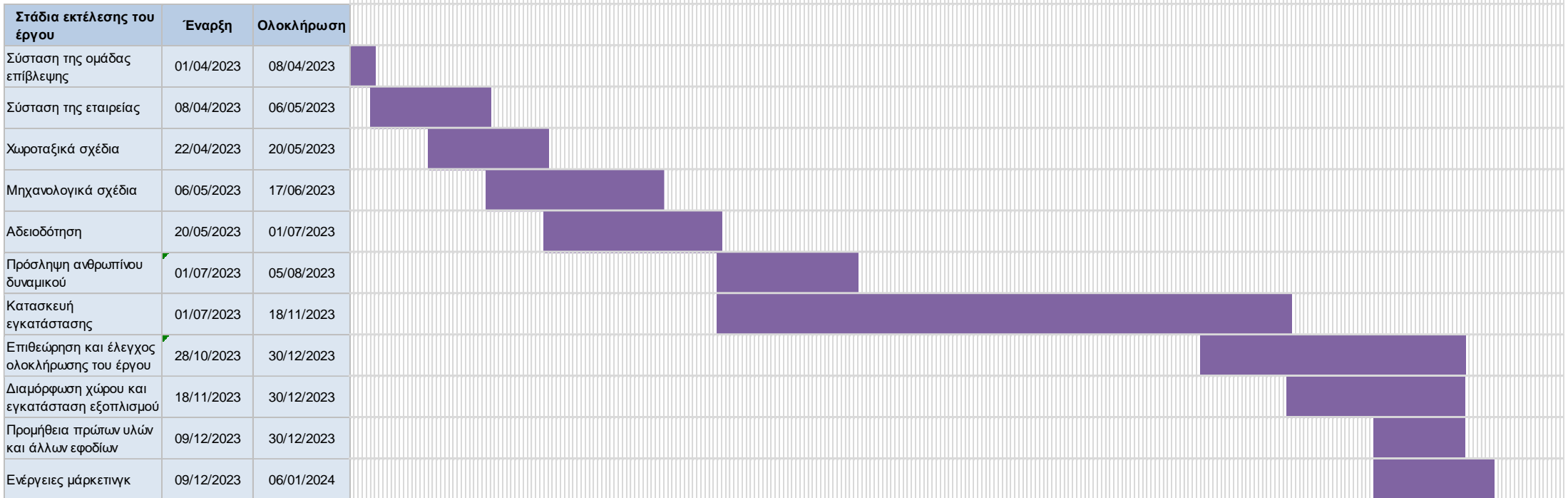
Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 21) παρουσιάζεται η χρονική διάρκεια του κάθε σταδίου εκτέλεσης του έργου.

Πίνακας 21: Στάδια εκτέλεσης του έργου και χρονική διάρκεια των σταδίων

Στάδια εκτέλεσης του έργου	Διάρκεια σε εβδομάδες
Σύσταση της ομάδας επίβλεψης	1
Σύσταση της εταιρείας	4
Χωροταξικά σχέδια	4
Μηχανολογικά σχέδια	6
Αδειοδότηση	6
Πρόσληψη ανθρωπίνου δυναμικού	5
Κατασκευή εγκατάστασης	20
Επιθεώρηση και έλεγχος ολοκλήρωσης του έργου	9
Διαμόρφωση χώρου και εγκατάσταση εξοπλισμού	6
Προμήθεια πρώτων υλών και άλλων εφοδίων	3
Ενέργειες μάρκετινγκ	4

Ακολουθεί διάγραμμα Gantt (Διάγραμμα 18), το οποίο απεικονίζει το χρονικό προγραμματισμό του έργου από την έναρξή του έως και την ολοκλήρωση όλων των σταδίων του. Από το Διάγραμμα 18 είναι φανερό ότι η εταιρεία αναμένεται να ξεκινήσει τη λειτουργία της τον Ιανουάριο του 2024.

Απρίλιος 2023	Μάιος 2023	Ιούνιος 2023	Ιούλιος 2023	Αύγουστος 2023	Σεπτέμβριος 2023	Οκτώβριος 2023	Νοέμβριος 2023	Δεκέμβριος 2023	Ιανουάριος 2024
---------------	------------	--------------	--------------	----------------	------------------	----------------	----------------	-----------------	-----------------



Διάγραμμα 18: Χρονικός προγραμματισμός του έργου σε διάγραμμα Gantt.

9.5 Εκτίμηση κόστους εκτέλεσης έργου

Για τον προγραμματισμό της εκτέλεσης του έργου τα κύρια κόστη που θα προκύψουν συνδέονται με τη σύσταση της εταιρείας και τις νομικές ενέργειες, οι οποίες απαιτούνται για αυτόν το σκοπό. Στον Πίνακα 22 παρουσιάζονται τα προαναφερθέντα κόστη.

Πίνακας 22: Κόστος ίδρυσης εταιρείας και εκτέλεσης του έργου.

ΚΟΣΤΟΣ ΙΔΡΥΣΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	
Περιγραφή	ΚΟΣΤΟΣ
Σύσταση της εταιρείας και νομικές ενέργειες	2.000,00 €
Επιθεώρηση και παρακολούθηση έργου	5.000,00 €
Σύνολο	7.000,00 €

10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα πραγματοποιηθεί η χρηματοοικονομική ανάλυση της επένδυσης όπως έχει περιγράψει έως τώρα με σκοπό να πραγματοποιηθεί η αξιολόγησή της και να εξαχθούν συμπεράσματα σχετικά με το αν είναι συμφέρουσα ή όχι.

10.1 Στόχοι χρηματοοικονομικής ανάλυσης

Η ανάλυση θα γίνει εφαρμόζοντας βασικές μεθόδους χρηματοοικονομικής αξιολόγησης της επένδυσης, καθώς και μεθόδους ανάλυσης και η αξιολόγησης του επενδυτικού σχεδίου σε συνθήκες αβεβαιότητας.

10.2 Ανάλυση συνολικού κόστους επένδυσης

Αρχικά θα υπολογιστεί το συνολικό κόστος επένδυσης τους έργου χρησιμοποιώντας τον παρακάτω τύπο:

Το κόστος επένδυσης μπορεί να υπολογισθεί από τον παρακάτω τύπο:

$$\text{Κόστος Επένδυσης} = \text{Πάγιο Ενεργητικό} + \text{Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης}$$

Πάγιο Ενεργητικό

Το πάγιο ενεργητικό της επιχείρησης αποτελείται από τις πάγιες επενδύσεις και από τις δαπάνες που απαιτούνται πριν τη λειτουργία της (προπαραγωγικές δαπάνες). Περιλαμβάνει κόστη τα οποία αφορούν τις εγκαταστάσεις της επιχείρησης και τη διαμόρφωσή τους καθώς και τον μηχανολογικό εξοπλισμό. Όσον αφορά τις δαπάνες πριν τη λειτουργία της εταιρείας, αυτές περιλαμβάνουν κυρίως κόστη σύστασης της εταιρείας, έξοδα μάρκετινγκ και έρευνας

αγοράς καθώς και τεχνικές μελέτες. Στον Πίνακα 23 παρουσιάζεται ο υπολογισμός του πάγιου ενεργητικού της εταιρείας.

Πίνακας 23: Πάγιο Ενεργητικό της επιχείρησης

ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	
ΠΑΓΙΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΚΟΣΤΟΣ
Αγορά παγίου	- €
Κατασκευή έργου	367.000,00 €
Μηχανολογικός εξοπλισμός	405.200,00 €
Σύνολο Πάγιων Επενδύσεων	772.200,00 €
ΠΡΟΠΑΡΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΚΟΣΤΟΣ
Σύσταση της εταιρείας και νομικές ενέργειες	2.000,00 €
Επιθεώρηση και παρακολούθηση έργου	5.000,00 €
Κλαδικές Μελέτες	1.000,00 €
Προκαταρτικές Έρευνες	2.000,00 €
Προμελέτη Σκοπιμότητας	5.000,00 €
Σύνολο προπαραγωγικών δαπανών	15.000,00 €
Σύνολο παγίου ενεργητικού	787.200,00 €

Εν συνεχεία υπολογίζεται το συνολικό κόστος παραγωγής για το πρώτο έτος λειτουργίας της επιχείρησης, το 2023. Το ετήσιο κόστος αποτελείται κυρίως από το κόστος των πρώτων υλών και άλλων εφοδίων, το κόστος του Ανθρώπινου Δυναμικού, τα έξοδα Μάρκετινγκ, τα Γενικά Έξοδα της επιχείρησης. Στο ετήσιο κόστος θα συνυπολογιστούν και οι αποσβέσεις ώστε να αποτυπωθεί η σταδιακή απομείωση της αξίας των πάγιων περιουσιακών στοιχείων. Η ετήσια απόσβεση υπολογίζεται από τον παρακάτω τύπο:

$$\text{Ετήσια Απόσβεση} = \text{Αξία κτήσης παγίου περιουσιακού στοιχείου} / \text{Διάρκεια ωφέλιμης ζωής}$$

Με σταθερή μέθοδο απόσβεσης 5 ετών, η απόσβεση υπολογίζεται:

$$\text{Ετήσια Απόσβεση} = 787.200,00 \text{ €} / 5 = 157.440,00 \text{ €}$$

Οπότε το συνολικό κόστος παραγωγής για το έτος 2024 παρουσιάζεται στον Πίνακα 24.

Πίνακας 24: Ετήσιο κόστος παραγωγής της επιχείρησης για το έτος 2024

ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 2024	
Πρώτες ύλες	2.239,50 €
Λοιπά εφόδια και Υπηρεσίες Κοινής Ωφέλειας	160.800,00 €
Κόστος Επισκευών και συντηρήσεων	9.000,00 €
Ανθρώπινο Δυναμικό	427.000,00 €
Γενικά έξοδα & έξοδα οργάνωσης	56.500,00 €
Μάρκετινγκ	14.400,00 €
Αποσβέσεις	157.440,00 €
Συνολικό κόστος παραγωγής 2024	827.379,50 €

Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης

Το Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης αποτελεί τους πόρους τους οποίους χρειάζεται η εταιρεία για να λειτουργήσει.

Το Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης υπολογίζεται από τον παρακάτω τύπο:

$$\text{Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης} = \text{Τρέχον Ενεργητικό} - \text{Τρέχον Παθητικό}$$

Το τρέχον ενεργητικό περιλαμβάνει εισπρακτέα ποσά, αποθέματα και μετρητά ενώ το τρέχον παθητικό αφορά κυρίως τους πληρωτέους λογαριασμούς.

Στους Πίνακες 25 και 26 παρουσιάζονται οι ανάγκες σε καθαρό κεφάλαιο κίνησης και τα ετήσια κόστη παραγωγής αντίστοιχα για τα έτη 2024-2028.

Πίνακας 25: Απαιτήσεις σε Κεφάλαιο Κίνησης για τα έτη 2024-2028.

Απαιτήσεις σε Κεφάλαιο Κίνησης 2024 - 2028					
Περιγραφή	2024	2025	2026	2027	2028
ΤΡΕΧΟΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ					
Λογαριασμοί εισπρακτέοι	328.767,12 €	328.767,12 €	493.150,68 €	493.150,68 €	493.150,68 €
Αποθέματα	220,88 €	225,30 €	229,81 €	234,40 €	239,09 €
Μετρητά στο ταμείο	83.326,03 €	84.915,62 €	87.720,56 €	89.374,37 €	91.061,25 €
Σύνολο ενεργητικού	412.314,03 €	413.908,04 €	581.101,05 €	582.759,45 €	584.451,03 €
ΤΡΕΧΟΝ ΠΑΘΗΤΙΚΟ					
Λογαριασμοί πληρωτέοι	26.801,01 €	26.801,01 €	40.201,52 €	40.201,52 €	40.201,52 €
Σύνολο παθητικού	26.801,01 €	26.801,01 €	40.201,52 €	40.201,52 €	40.201,52 €
ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ					
Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης	385.513,02 €	387.107,03 €	540.899,53 €	542.557,93 €	544.249,51 €
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ					
Συνολικό κόστος παραγωγής	827.379,50 €	837.049,50 €	935.632,65 €	945.693,32 €	955.955,20 €
Πρώτες Ύλες και άλλα εφόδια	163.039,50 €	163.039,50 €	244.559,25 €	244.559,25 €	244.559,25 €
Αποσβέσεις	157.440,00 €	157.440,00 €	157.440,00 €	157.440,00 €	157.440,00 €
ΣΥΝΟΛΟ	506.900,00 €	516.570,00 €	533.633,40 €	543.694,07 €	553.955,95 €
ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΜΕΤΡΗΤΑ					
ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΜΕΤΡΗΤΑ	506.900,00 €	516.570,00 €	533.633,40 €	543.694,07 €	553.955,95 €

Πίνακας 26: Συνολικό κόστος παραγωγής για τα έτη 2024-2028.

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 2024-2028	
Έτος	Συνολικό κόστος παραγωγής
2024	827.379,50 €
2025	837.049,50 €
2026	935.632,65 €
2027	945.693,32 €
2028	955.955,20 €

Τέλος, υπολογίζεται το συνολικό κόστος της επένδυσης που προκύπτει από το Πάγιο Ενεργητικό και το Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης και παρουσιάζεται στον Πίνακα 27.

Πίνακας 27: Συνολικό κόστος της επένδυσης.

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ		
Περιγραφή	Κόστος (€)	Ποσοστό (%)
Πάγιο Ενεργητικό	787.200,00 €	67%
Καθαρό κεφάλαιο Κίνησης	385.513,02 €	33%
Σύνολο	1.172.713,02 €	100%

10.3 Χρηματοδότηση επενδυτικού σχεδίου

Η χρηματοδότηση του επενδυτικού σχεδίου θα γίνει από το μετοχικό κεφάλαιο των επενδυτών και ιδρυτών της εταιρείας, το οποίο είναι ύψους ίσου με το συνολικό κόστος της επένδυσης, δηλαδή 1.172.713,02 €.

10.4 Ανάλυση κόστους παραγωγής

Στο σημείο αυτό θα πραγματοποιηθεί η ανάλυση του συνολικού κόστους παραγωγής των υπηρεσιών, τις οποίες θα παρέχει η εταιρεία.

10.4.1 Κόστος παραγωγής

Το συνολικό κόστος παραγωγής των υπηρεσιών για την πενταετία 2024-2028 αναλύθηκε παραπάνω και παρουσιάζεται στον Πίνακα 26 του υποκεφάλαιου 10.2.

10.4.2 Κόστος αποθεμάτων

Στη συνέχεια, στον Πίνακα 28 υπολογίζεται το κόστος των αποθεμάτων της επιχείρησης σε πρώτες ύλες για τα έτη 2024-2028.

Πίνακας 28: Κόστος αποθεμάτων για τα έτη 2024-2028.

ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ								
Είδος	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή μονάδος	2024	2025	2026	2027	2028
Παλέτες	1 Τμχ	60	12,00 €	720,00 €	734,40 €	749,09 €	764,07 €	779,35 €
Stretch Film	1 kg	30	1,65 €	49,50 €	50,49 €	51,50 €	52,53 €	53,58 €
Αεροφάμ	1 m2	120	0,65 €	78,00 €	79,56 €	81,15 €	82,77 €	84,43 €
Τσέρκι	1 km	0,60	28,00 €	16,80 €	17,14 €	17,48 €	17,83 €	18,18 €
Ιμάντες	1 Τμχ	30	15,00 €	450,00 €	459,00 €	468,18 €	477,54 €	487,09 €
Αντιολισθητικά υποθέματα	1 Τμχ	60	0,49 €	29,40 €	29,99 €	30,59 €	31,20 €	31,82 €
Εφόδια μεταφορικών μέσων	1 Τμχ	50	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Συνολικό κόστος αποθεμάτων				1.343,70 €	1.370,57 €	1.397,99 €	1.425,95 €	1.454,46 €

10.5 Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων

Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται η εκτιμώμενη Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης (Πίνακας 29), η Κατάσταση Χρηματικών Ροών (Πίνακας 30) και ο Ισολογισμός (Πίνακας 31) της επιχείρησης για την περίοδο 2024 – 2028 αντίστοιχα.

Πίνακας 29: Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ					
	2024	2025	2026	2027	2028
Πωλήσεις	2.000.000,00 €	2.000.000,00 €	3.000.000,00 €	3.000.000,00 €	3.000.000,00 €
Κόστος Παραγωγής	827.379,50 €	837.049,50 €	935.632,65 €	945.693,32 €	955.955,20 €
Μεικτό κέρδος	1.172.620,50 €	1.162.950,50 €	2.064.367,35 €	2.054.306,68 €	2.044.044,80 €
Φόρος (24%)	281.428,92 €	279.108,12 €	495.448,16 €	493.033,60 €	490.570,75 €
Καθαρό κέρδος	891.191,58 €	883.842,38 €	1.568.919,19 €	1.561.273,08 €	1.553.474,05 €

Πίνακας 30: Κατάσταση Χρηματικών Ροών.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΧΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΡΟΩΝ						
Χρηματικές εισροές	2023	2024 - 1η Χρήση	2025 - 2η Χρήση	2026 - 3η Χρήση	2027 - 4η Χρήση	2028 - 4η Χρήση
Χρηματικοί πόροι	1.172.713,02 €	- €	- €	- €	- €	- €
Έσοδα από πωλήσεις	- €	2.000.000,00 €	2.000.000,00 €	3.000.000,00 €	3.000.000,00 €	3.000.000,00 €
Σύνολο χρηματικών εισροών	1.172.713,02 €	2.000.000,00 €	2.000.000,00 €	3.000.000,00 €	3.000.000,00 €	3.000.000,00 €
Χρηματικές εκροές						
Πάγιο Ενεργητικό	787.200,00 €	- €	- €	- €	- €	- €
Κόστος Λειτουργίας	- €	669.939,50 €	679.609,50 €	778.192,65 €	788.253,32 €	798.515,20 €
Φόρος (24%)	- €	281.428,92 €	279.108,12 €	495.448,16 €	493.033,60 €	490.570,75 €
Τακτικό αποθεματικό 5%	- €	44.559,58 €	44.192,12 €	78.445,96 €	78.063,65 €	77.673,70 €
Πληρωμή μερισμάτων 40%	- €	356.476,63 €	353.536,95 €	627.567,67 €	624.509,23 €	621.389,62 €
Σύνολο χρηματικών εκροών	787.200,00 €	1.352.404,63 €	1.356.446,69 €	1.979.654,45 €	1.983.859,81 €	1.988.149,27 €
ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ	385.513,02 €	647.595,37 €	643.553,31 €	1.020.345,55 €	1.016.140,19 €	1.011.850,73 €
ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΟ ΤΑΜΕΙΑΚΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ	385.513,02 €	1.033.108,39 €	1.676.661,70 €	2.697.007,25 €	3.713.147,44 €	4.724.998,17 €

Πίνακας 31: Ισολογισμός.

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ					
ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ	2024 - 1η Χρήση	2025 - 2η Χρήση	2026 - 3η Χρήση	2027 - 4η Χρήση	2028 - 4η Χρήση
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ					
ΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ					
Προπαραγωγικές δαπάνες	15.000,00 €	- €	- €	- €	€
Πάγιες επενδύσεις	772.200,00 €	- €	- €	- €	€
Πάγιο ενεργητικό συνολικά	787.200,00 €	629.760,00 €	472.320,00 €	314.880,00 €	157.440,00 €
Αποσβέσεις	-	-	-	-	-
Σύνολο μη κυκλοφορούντος ενεργητικού	157.440,00 €	157.440,00 €	157.440,00 €	157.440,00 €	157.440,00 €
Σύνολο μη κυκλοφορούντος ενεργητικού	629.760,00 €	472.320,00 €	314.880,00 €	157.440,00 €	€
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ					
Αποθέματα	1.343,70 €	1.370,57 €	1.397,99 €	1.425,95 €	1.454,46 €
Πελάτες	328.767,12 €	328.767,12 €	493.150,68 €	493.150,68 €	493.150,68 €
Διαθέσιμα	506.900,00 €	516.570,00 €	533.633,40 €	543.694,07 €	553.955,95 €
Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού	837.010,82 €	846.707,70 €	1.028.182,07 €	1.038.270,70 €	1.048.561,10 €
Ισοζύγιο μετρητών	1.033.108,39 €	1.676.661,70 €	2.697.007,25 €	3.713.147,44 €	4.724.998,17 €
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	2.499.879,21 €	2.995.689,39 €	4.040.069,32 €	4.908.858,14 €	5.773.559,27 €
ΠΑΘΗΤΙΚΟ					
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ					
Προμηθευτές	26.801,01 €	26.801,01 €	40.201,52 €	40.201,52 €	40.201,52 €
Φόροι	281.428,92 €	279.108,12 €	495.448,16 €	493.033,60 €	490.570,75 €
Μερίσματα πληρωτέα	356.476,63 €	353.536,95 €	627.567,67 €	624.509,23 €	621.389,62 €
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	664.706,57 €	659.446,09 €	1.163.217,36 €	1.157.744,36 €	1.152.161,89 €
ΚΑΘΑΡΗ ΘΕΣΗ					
Μετοχικό κεφάλαιο	1.172.713,02 €	1.172.713,02 €	1.172.713,02 €	1.172.713,02 €	1.172.713,02 €
Τακτικό αποθεματικό 20%	178.238,32 €	176.768,48 €	313.783,84 €	312.254,62 €	310.694,81 €
Αποτελέσματα εις νέο 35%	311.917,05 €	309.344,83 €	549.121,72 €	546.445,58 €	543.715,92 €
ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΘΑΡΗΣ ΘΕΣΗΣ	1.662.868,39 €	1.658.826,33 €	2.035.618,57 €	2.031.413,21 €	2.027.123,75 €
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΗΣ ΘΕΣΗΣ	2.327.574,95 €	2.318.272,41 €	3.198.835,93 €	3.189.157,57 €	3.179.285,64 €

10.6 Χρηματοοικονομική αξιολόγηση της επένδυσης

Στο σημείο αυτό θα πραγματοποιηθεί η χρηματοοικονομική αξιολόγηση της υπό εξέταση επένδυσης, η οποία αποτελεί και τον βασικό στόχο της παρούσας μελέτης. Συγκεκριμένα, θα χρησιμοποιηθούν οι παρακάτω μέθοδοι για τη χρηματοοικονομική αξιολόγηση:

- Μέθοδος Επανείσπραξης του Κόστους Επένδυσης
- Μέθοδος Απλού Συντελεστή Απόδοσης Κεφαλαίου
- Μέθοδος Καθαρής Παρούσας Αξίας

- Μέθοδος Εσωτερικού Συντελεστή Απόδοσης

10.6.1 Μέθοδος Επανείσπραξης του Κόστους Επένδυσης

Με τη μέθοδο επανείσπραξης κεφαλαίου εκτιμούμε τα έτη που απαιτούνται να για να επανεισπραχθεί το αρχικό κόστος κεφαλαίου της επένδυσης με τη βοήθεια των Καθαρών Ταμειακών Ροών (ΚΤΡ). Οι ΚΤΡ υπολογίζονται με τους εξής τρόπους:

$$\text{Καθαρή Ταμειακή Ροή} = \text{Ταμειακές Εισροές} - \text{Ταμειακές Εκροές}$$

ή

$$\text{Καθαρή Ταμειακή Ροή} = \text{Καθαρά Κέρδη} + \text{Αποσβέσεις}$$

Στον Πίνακα 32 παρουσιάζονται οι Καθαρές Ταμειακές Ροές της εταιρείας για τα πρώτα 5 έτη λειτουργίας. Παρατηρούμε ότι κατά τη διάρκεια του 2^{ου} έτους λειτουργίας αναμένεται να επιστραφεί το σύνολο του αρχικού κεφαλαίου της επένδυσης, χρονικό διάστημα που κρίνεται ιδιαίτερα ικανοποιητικό.

Πίνακας 32: Καθαρές Ταμειακές Ροές.

ΚΑΘΑΡΕΣ ΤΑΜΕΙΑΚΕΣ ΡΟΕΣ				
Έτος	Καθαρά Κέρδη	Πρόσθετη απόσβεση	Καθαρή Ταμειακή Ροή (ΚΤΡ)	Αθροιστική ΚΤΡ
2024	891.191,58 €	157.440,00 €	1.048.631,58 €	1.048.631,58 €
2025	883.842,38 €	157.440,00 €	1.041.282,38 €	2.089.913,96 €
2026	1.568.919,19 €	157.440,00 €	1.726.359,19 €	3.816.273,15 €
2027	1.561.273,08 €	157.440,00 €	1.718.713,08 €	5.534.986,22 €
2028	1.553.474,05 €	157.440,00 €	1.710.914,05 €	7.245.900,27 €

10.6.2 Μέθοδος Απλού Συντελεστή Απόδοσης Κεφαλαίου

Με τη μέθοδο Απλού Συντελεστή Απόδοσης κεφαλαίου (Return on Investment – ROI), για να υπολογίσουμε την απόδοση επί της αρχικής επένδυσης χρησιμοποιούμε τον εξής τύπο:

$$\text{ROI} = (\text{Total Revenues} - \text{Total Costs}) / \text{Initial Investment Cost}$$

Στον Πίνακα 33 παρουσιάζεται αναλυτικά ο τρόπος υπολογισμού του ROI. Παρατηρείται μια συνεχόμενη αύξηση του Απλού Συντελεστή Απόδοσης στα πρώτα πέντε έτη της λειτουργίας της εταιρείας το οποίο καθιστά τα αποτελέσματα της επένδυσης ικανοποιητικά.

Πίνακας 33: Υπολογισμός Απλού Συντελεστή Απόδοσης.

ΑΠΛΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ (ΑΣΑ_M)					
	2024	2025	2026	2027	2028
Καθαρό κέρδος	891.191,58 €	883.842,38 €	1.568.919,19 €	1.561.273,08 €	1.553.474,05 €
Μετοχικό κεφάλαιο	1.172.713,02 €	1.172.713,02 €	1.172.713,02 €	1.172.713,02 €	1.172.713,02 €
ΑΣΑ_M	75,99%	75,37%	133,79%	133,13%	132,47%

10.6.3 Μέθοδος Καθαρής Παρούσας Αξίας

Σημαντική μέθοδος για την αξιολόγηση της επένδυσης είναι η μέθοδος της Καθαρής Παρούσας Αξίας καθώς λαμβάνει υπόψη και τη διαχρονική αξία του χρήματος. Με τη χρήση υπολογιστικού φύλλου Excel και συντελεστή προεξόφλησης 6% υπολογίστηκε η συνολική Καθαρή Παρούσα Αξία, η οποία παρουσιάζεται στον Πίνακα 34.

Πίνακας 34: Υπολογισμός συνολικής Καθαρής Παρούσας Αξίας.

ΜΕΘΟΔΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΑΞΙΑΣ	
Συντελεστής προεξόφλησης	6%
Κόστος Επένδυσης	- 1.172.713,02 €

Έτος	Καθαρές Ταμειακές Ροές
2024	1.048.631,58 €
2025	1.041.282,38 €
2026	1.726.359,19 €
2027	1.718.713,08 €
2028	1.710.914,05 €
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΑΘΑΡΗ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΞΙΑ	4.832.660,37 €

Όταν η Καθαρή Παρούσα Αξία είναι θετική η επένδυση θεωρείται αποδεκτή. Οπότε στην υπό εξέταση επιχείρηση το αποτέλεσμα της Καθαρής Παρούσας Αξίας, η οποία ισούται με 4.832.660,37 € καθιστά την επένδυση αποδεκτή.

10.6.4 Μέθοδος Εσωτερικού Συντελεστή Απόδοσης

Μια επιπλέον σημαντική μέθοδος για την αξιολόγηση της επένδυσης είναι η μέθοδος του Εσωτερικού Συντελεστή Απόδοσης (Internal Rate of Return – IRR). Στον Πίνακα 35 με τη

χρήση υπολογιστικού φύλλου Excel υπολογίζεται ο IRR 99%, το οποίο θεωρείται ιδιαίτερα ικανοποιητικό για τους επενδυτές.

Πίνακας 35: Υπολογισμός Εσωτερικού Συντελεστή Απόδοσης.

ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΑΠΟΔΟΣΗΣ	
Έτος	Ταμειακές ροές
0	- 1.172.713,02 €
1	1.048.631,58 €
2	1.041.282,38 €
3	1.726.359,19 €
4	1.718.713,08 €
5	1.710.914,05 €
IRR	99%

10.7 Χρηματοοικονομική αξιολόγηση σε συνθήκες αβεβαιότητας

10.7.1 Ανάλυση Νεκρού Σημείου με τη μέθοδο Περιθωρίου Συμβολής (Break – Even Point Analysis – Contribution Margin Method)

Με την ανάλυση νεκρού σημείου υπολογίζουμε το ελάχιστο σημείο που πρέπει να πραγματοποιεί σε πωλήσεις η εταιρεία με σκοπό να καλύπτει απολύτως τα σταθερά και μεταβλητά της κόστη χωρίς να παρουσιάζει ούτε κέρδος ούτε ζημιά. Για τον υπολογισμό του νεκρού σημείου χρησιμοποιούμε τη μέθοδο του περιθωρίου συμβολής, το οποίο προκύπτει αν από την τιμή πώληση ανά μονάδα προϊόντος αφαιρεθούν τα ανά μονάδα προϊόντος μεταβλητά κόστη, συγκεκριμένα:

$$CM = P - AVC$$

Όπου,

CM = Contribution Margin ή Περιθώριο Συμβολής,

P = μέση τιμή ανά μονάδα προϊόντος,

AVC = μέσο μεταβλητό κόστος ανά μονάδα προϊόντος.

Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 36) παρουσιάζεται η κατανομή των εξόδων σε σταθερά και μεταβλητά.

Πίνακας 36: Κατανομή εξόδων σε σταθερά και μεταβλητά.

ΣΤΑΘΕΡΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΛΗΤΑ ΚΟΣΤΗ					
ΣΤΑΘΕΡΑ ΚΟΣΤΗ					
Σταθερά κόστη	Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	Έτος 2028
Έξοδα επισκευών και συντηρήσεων	9.000,00 €	9.000,00 €	9.000,00 €	9.000,00 €	9.000,00 €
Αποσβέσεις	157.440,00 €	157.440,00 €	157.440,00 €	157.440,00 €	157.440,00 €
Συνολικό σταθερό κόστος	166.440,00 €	166.440,00 €	166.440,00 €	166.440,00 €	166.440,00 €
ΜΕΤΑΒΛΗΤΑ ΚΟΣΤΗ					
Μεταβλητά κόστη	Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	Έτος 2028
Κόστος πρώτων υλών και εφοδίων	2.239,50 €	2.239,50 €	3.359,25 €	3.359,25 €	3.359,25 €
Κόστος πρώτων υλών και εφοδίων	160.800,00 €	160.800,00 €	241.200,00 €	241.200,00 €	241.200,00 €
Έξοδα οργάνωσης	56.500,00 €	57.630,00 €	58.782,60 €	59.958,25 €	61.157,42 €
Κόστος Μάρκετινγκ	14.400,00 €	14.400,00 €	21.600,00 €	21.600,00 €	21.600,00 €
Συνολικό μεταβλητό κόστος	231.700,00 €	232.830,00 €	321.582,60 €	322.758,25 €	323.957,42 €

Στη συνέχεια πραγματοποιείται εκτίμηση του περιθωρίου συνεισφοράς για κάθε έτος μέσω μιας αναθεωρημένης μορφής της Κατάστασης Αποτελεσμάτων Χρήσης (Πίνακας 37).

Πίνακας 37: Υπολογισμός περιθωρίου συνεισφοράς.

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑΣ					
Έτος	Πωλήσεις	Μεταβλητό Κόστος	Περιθώριο Συνεισφοράς	Σταθερό κόστος	Κέρδος
2024	2.000.000,00 €	231.700,00 €	1.768.300,00 €	166.440,00 €	1.601.860,00 €
2025	2.000.000,00 €	232.830,00 €	1.767.170,00 €	166.440,00 €	1.600.730,00 €
2026	3.000.000,00 €	321.582,60 €	2.678.417,40 €	166.440,00 €	2.511.977,40 €
2027	3.000.000,00 €	322.758,25 €	2.677.241,75 €	166.440,00 €	2.510.801,75 €
2028	3.000.000,00 €	323.957,42 €	2.676.042,58 €	166.440,00 €	2.509.602,58 €

Εν συνεχεία στον Πίνακα 38 υπολογίζεται το Νεκρό Σημείο για το πρώτο έτος λειτουργίας.

Πίνακας 38: Υπολογισμός Νεκρού Σημείου.

ΝΕΚΡΟ ΣΗΜΕΙΟ - BREAK EVEN POINT 2024	
Σταθερά Κόστη	166.440,00 €
Δείκτης περιθωρίου συνεισφοράς - Contribution Margin ratio (Περιθώριο Συνεισφοράς / Πωλήσεις)	0,88
Νεκρό σημείο - Break even point	188.248,60 €

Από τον Πίνακα 38 προκύπτει ότι το Νεκρό σημείο ισούται με 188.248,60 €. Οπότε υπάρχει ένα ιδιαίτερα υψηλό Περιθώριο Ασφαλείας για την επιχείρηση καθώς οι εκτιμώμενες πραγματικές πωλήσεις (2.000.000 €) είναι μεγαλύτερες από το Νεκρό σημείο κατά 1.811.751,40 €.

10.7.2 Ανάλυση Ευαισθησίας

Ιδιαίτερα σημαντικό κριτήριο για να ληφθεί η απόφαση σχετικά με το αν μια επένδυση πρέπει να πραγματοποιηθεί είναι η ανάλυση ευαισθησίας, δηλαδή η εκτίμηση της σημαντικότητας των επιπτώσεων σε βασικά οικονομικά αποτελέσματα της επιχείρησης, από την πιθανή μεταβολή του μεγέθους συγκεκριμένων κρίσιμων παραμέτρων.

Στο σημείο αυτό θα εξετάσουμε την περίπτωση κατά το πρώτο έτος λειτουργίας η εταιρεία να σημειώσει σημαντικά μειωμένες πωλήσεις από τις εκτιμήσεις που έχουν γίνει παραπάνω. Συγκεκριμένα, αν τα έσοδα είναι κατά 50% χαμηλότερα, δηλαδή 1.000.000 €, το Περιθώριο Ασφαλείας παραμένει σε υψηλά επίπεδα (811.751,40 €) προσδίδοντας ασφάλεια στους επενδυτές και για την περίπτωση μειωμένων αποτελεσμάτων της εταιρείας κατά τα πρώτα έτη λειτουργίας.

10.8 Οικονομική αξιολόγηση - Συμπεράσματα

Όπως έχει προαναφερθεί, σκοπός της μελέτης είναι ο σχεδιασμός της επένδυσης για την ίδρυση μεταφορικής εταιρείας και η αξιολόγηση της. Με βάση τις μεθόδους χρηματοοικονομικής αξιολόγησης της επενδύσεως που χρησιμοποιήθηκαν στο Κεφάλαιο 10, η επένδυση εκτιμάται να είναι αποδεκτή και συμφέρουσα. Αυτό επιβεβαιώθηκε με όλες τις μεθόδους χρηματοοικονομικής αξιολόγησης που εφαρμόστηκαν (Μέθοδος Επανείσπραξης του Κόστους Επένδυσης, Μέθοδος Απλού Συντελεστή Απόδοσης Κεφαλαίου, Μέθοδος Καθαρής Παρούσας Αξίας, Μέθοδος Εσωτερικού Συντελεστή Απόδοσης).

Ο τομέας των μεταφορών όπως αναλύθηκε στην παρούσα μελέτη, παρουσιάζει ιδιαίτερα υψηλό ανταγωνισμό και μπορεί να επηρεαστεί σημαντικά από διάφορους παράγοντες. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι οι μεταβολές των τιμών των καυσίμων, ιδιαίτερα κατά τα έτη 2022-2023 αλλά και οι επιπτώσεις που είχε η πανδημία του Covid-19 στον τομέα των μεταφορών. Ιδιαίτερης σημασίας είναι λοιπόν και η ανάλυση της ευαισθησίας των αποτελεσμάτων της επιχείρησης σε περιπτώσεις μεταβολών παραμέτρων όπως είναι οι πωλήσεις. Στη μελέτη βρέθηκε ότι υπάρχουν υψηλά επίπεδα ασφαλείας για τους επενδυτές ακόμα και σε σημαντική πτώση των εσόδων της επιχείρησης.

11 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ICAP Group. (2018). Δελτίο Τύπου - Σε ανοδική τροχιά κινείται ο κλάδος των διαμεταφορών τα τελευταία έτη.

Planet. (2020). Συνεισφορά στη διαμόρφωση του κειμένου βάσης του τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Γεωργόπουλος, Ν. Β. (2013). Στρατηγικό Μάνατζμεντ. Αθήνα: Μπένου.

Ελληνική Στατιστική Αρχή. (2019). Δελτίο Τύπου - Έρευνα οδικών εμπορευματικών μεταφορών: 2018.

Ελληνική Στατιστική Αρχή. (2020). Δελτίο Τύπου - Έρευνα οδικών εμπορευματικών μεταφορών: 2019.

Ελληνική Στατιστική Αρχή. (2021). Δελτίο Τύπου - Έρευνα οδικών εμπορευματικών μεταφορών: 2020.

ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων. (2019). Κλαδικές Στοχεύσεις - Third Party Logistics - 3PL.

ΣΤΟΧΑΣΙΣ, Σύμβουλοι Επιχειρήσεων. (2022). Υπηρεσίες Διαμεταφοράς.

Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς & Επι. (2023). Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς & Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος. Ανάκτηση από <https://www.synddel.gr/el/>

Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών. (2019). Ανάπτυξη των logistics με ευρωπαϊκές προδιαγραφές: Καθοριστικός παράγοντας για την εξωστρέφεια της ελληνικής παραγωγής! Δελτίο για την Ελληνική Οικονομία.

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, . (2019). Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014 - 2025, 1η Αναθεώρηση.

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ernst & Young. (2021). Greece: International Freight Center, 2nd Edition.

International Organization for Standardization. (2015). ISO 14001, Key benefits.

International Organization for Standardization. (2019). Reaping the benefits of ISO 9001.

Kotler, P., & Keller, L. K. (2016). Marketing Management. Pearson.

Perreault, W., Cannon, J., & McCarthy, J. (2013). Basic Marketing, 19th Edition. McGraw-Hill US Higher Ed USE Legacy.

Porter, M. E. (1998). Competitive Strategy, Techniques for analyzing industries and competitors.

ΔΙΑΔΥΚΤΙΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

Eurostat (2020), <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20200904-1>

www.epal-pallets.org

www.shop.vamvacas.gr

www.packing.gr

www.placipack.eu

www.doptoglou.gr

www.spanelas.gr