

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ



ΚΩΣΤΑΣ ΘΕΟΦΑΝΙΔΗΣ

Πρόεδρος ILME

**«Πώς θα θωρακίσουμε
τα ελληνικά Logistics»**

ΤΟ ΘΕΜΑ



**Πώς η AI κατακτά την
εφοδιαστική αλυσίδα**

ΕΞΤΡΑ



Συντήρηση ανυψωτικών
Πώς θα πάρει υπεραξία
ο εξοπλισμός αποθήκης

Human - Dynamics

**ΤΟ ΔΕΞΙ ΧΕΡΙ
ΤΩΝ ΑΠΟΘΗΚΩΝ**

14 χρόνια παροχής εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού
για όλες τις απαιτούμενες θέσεις εργασίας κάθε αποθήκης

Νέα επένδυση της Human Dynamics
σε νέες σύγχρονες εγκαταστάσεις logistics στον Ασπρόπυργο, δίπλα στην έξοδο 4

Παρεχόμενες υπηρεσίες

- Ετικετοκόλληση
- Ανασυσκευασία
- Εκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων
- Προσωρινή αποθήκευση ή αποθήκευση για οποιαδήποτε χρονική διάρκεια φορτίου

**Συνεργασίες σε Αττική, Θεσσαλονίκη, Βοιωτία, Πάτρα με συσκευαστήρια και αποθήκες
ξηρού φορτίου, συντήρησης και κατάψυξης**

Ελευσίνα, Τ: 210 900 1874 | Θεσσαλονίκη, Τ: 231 051 4810 | E: info@human-dynamics.gr | www.human-dynamics.gr



ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΓΙΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ:

Από το 2021, η ΤΕΧΝΟΕΚΔΟΤΙΚΗ / T-PRESS έχει επεκτείνει τη δραστηριότητά της με τη δημιουργία του δικού της διαδικτυακού καναλιού, παρέχοντας τακτική κάλυψη και πληροφόρηση για ένα ευρύ φάσμα τεχνικών κλάδων.

9 ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΕΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ

ΘΕΡΜΟΪΔΡΑΥΛΙΚΟΣ ON AIR

Νέα και συζητήσεις για τους κλάδους της θέρμανσης, της ύδρευσης, του κλιματισμού και της ψύξης.

ERGODIALOGS

Εξελίξεις και διάλογοι με επίκεντρο τον κατασκευαστικό κλάδο.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Οι πράσινες τεχνολογίες και οι καλές πρακτικές για το περιβάλλον.

ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Οι τελευταίες εξελίξεις στον πρωτογενή τομέα.

ΔΙΑΛΟΓΟΙ UNESCO ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Πολιτισμικά και περιβαλλοντικά θέματα για το Κλίμα.

INDUSTRY NEWS - THE SMART MANUFACTURING PODCAST

Η εκπομπή για το έξυπνο εργοστάσιο και τις νέες τεχνολογίες.

CAR & TRUCK

Η εκπομπή των επαγγελματιών οχημάτων.

T-PRESS EXPOS

Οι εκθέσεις της T-Press στο προσκήνιο.

LOGITALK

Όλα τα νέα για τον κλάδο των μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδας.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΑΝΑΛΙΟΥ

- ▶ Εξειδικευμένες εκπομπές.
- ▶ Ζωντανές συνεντεύξεις με κορυφαία στελέχη επιχειρήσεων, ακαδημαϊκούς και εκπροσώπους φορέων.
- ▶ Προβολή τεχνικών εκθέσεων, συνεδρίων και εκδηλώσεων μέσω ολοκληρωμένης κάλυψης.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΝΑΛΙΟΥ

- 01 419.2K TOTAL VIEWS
- 02 17.2K WATCH TIME HOURS
- 03 14.6K LIKES
- 04 1260 NEW SUBSCRIBERS IN 2024



@tpresswebtv

SIT BACK AND ENJOY



OUR LOGISTICS SERVICES

WAREHOUSING

DISTRIBUTION

INTERNATIONAL
TRANSPORT



WWW.TRANSCOMBIEXPRESS.COM

INFO@TRANSCOMBIEXPRESS.COM / +30 212 2222222

Ενισχύεται ο ρόλος των logistics

Οι ελληνικοί λιμένες αντέχουν έναντι της γεωπολιτικής αβεβαιότητας και της αστάθειας που έχουν προκαλέσει στις διεθνείς αγορές τόσο οι δασμοί που έχουν επιβληθεί από τις ΗΠΑ όσο και οι πολεμικές εντάσεις. Αυτό επισημαίνουν παράγοντες της αγοράς και αρθρογράφοι του περιοδικού «Logistics & Management», τονίζοντας το στρατηγικό ρόλο της χώρας μας στην υποστήριξη των εφοδιαστικών αλυσίδων από και προς την Ευρώπη.



Βούλα Μουρτά

Η ανθεκτικότητα των ελληνικών λιμένων αποτελεί μια μεγάλη πρόκληση και για τις εταιρείες Logistics. Μπορεί να επιβεβαιώσει τις δυνατότητές τους στο εσωτερικό, αλλά και να ενδυναμώσει την εξωστρέφειά τους σε νέες, ξένες αγορές. Η σημερινή συγκυρία θεωρείται ίσως η προσηγορική για να επιτευχθούν στόχοι που ακούγονταν πριν από μερικά χρόνια ως «όνειρα θερινής νυκτός».

Ότι η Ελλάδα έχει γίνει πύλη του διαμετακομιστικού εμπορίου στη νοτιοανατολική Ευρώπη και στην ανατολική Μεσόγειο είναι πραγματικότητα που επιβεβαιώνεται από τη διακίνηση εμπορευμάτων στα λιμάνια, από τα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών, καθώς και από τις επενδύσεις που υλοποιούνται. Βρισκόμαστε πιο κοντά από ποτέ στη λειτουργία του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο, «τρέχουν» οι διαδικασίες για το επιχειρηματικό πάρκο στη Φυλή και παραδίδονται υπερσύγχρονοι αποθηκευτικοί χώροι για την υποστήριξη της αγοράς.

Παράλληλα, στη Θεσσαλονίκη γίνονται ενέργειες για τη δημιουργία εμπορευματικού κέντρου στο παλαιό στρατόπεδο «Γκόνου», μετά το ενδιαφέρον που έχουν εκδηλώσει ξένοι επενδυτές, κάτι που αναμένεται και για τα λιμάνια του Βόλου και της Καβάλας. Τα παραπάνω γεγονότα αποτελούν κίνητρα για την προετοιμασία επιχειρήσεων, φορέων και ακαδημαϊκών ιδρυμάτων, ώστε να αξιοποιηθεί από την αγορά κάθε ευκαιρία.

Το περιοδικό «Logistics & Management», από την έκδοσή του, συμμετέχει στο δημόσιο διάλογο, και με ρεπορτάζ, συνεντεύξεις και ειδικά αφιερώματα δίνει το στίγμα των εξελίξεων στον κλάδο. Ως χορηγοί επικοινωνίας συμμετέχουμε στο 7ο International Logistics Forum του ILME στις 8 Οκτωβρίου και συνδιοργανώνουμε με την Ελληνική Εταιρεία Logistics Βορείου Ελλάδος το 26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας στις 12 και 13 Δεκεμβρίου στη Θεσσαλονίκη.

Ταυτόχρονα προετοιμάζουμε για την άνοιξη του 2026 την τέταρτη διοργάνωση του «Navigating the Future», δίνοντας στους επιχειρηματίες, τους επαγγελματίες και τους ακαδημαϊκούς φορείς να ανταλλάξουν απόψεις, για ένα καλύτερο μέλλον για την εθνική οικονομία.

LOGISTICS & Management

Ιούλιος - Αύγουστος 2025 • No 253 • Έτος 24ο

Εκδίδεται από την  T-PRESS

Τροίας 2, 152 35 Βριλήσσια, Αθήνα
Τηλ.: 210.68.00.470 | Fax: 210.68.00.476
e-mail: tpress@tpress.gr | web: www.tpress.gr

ΕΚΔΟΤΡΙΑ

Βούλα Φ. Μουρτά

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ

Ζέτα Φούντα - Μουρτά

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

Δημήτρης Φούντας

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ

Χρήστος Λαπαναΐτης

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ

Χάρης Λαζαρόπουλος

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΟΙ

Θανάσης Λυτσογιάννης, Δημήτρης Φωλίνος

ΔΙΟΡΘΩΣΗ

Μανώλης Τραγάκης

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ - ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Σπύρος Τσαγκαροσπύρος

ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

Νίκη Καραθάνου

GRAPHIC DESIGN

Γιώργος Αναστόπουλος

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ

Στάθης Παπαδημητρίου



T-PRESS
wwebtv



Η «T - Press» είναι μέλος:

- Της Ένωσης Δημοσιογράφων Ιδιοκτητών Περιοδικού Τύπου (ΕΔΙΠΤ).
- Του Συνδέσμου Επιχειρήσεων & Βιομηχανιών (ΣΕΒ).
- Της Διεθνούς Ένωσης Περιοδικού Τύπου EMMA.



EUROPEAN
MAGAZINE
ASSOCIATION

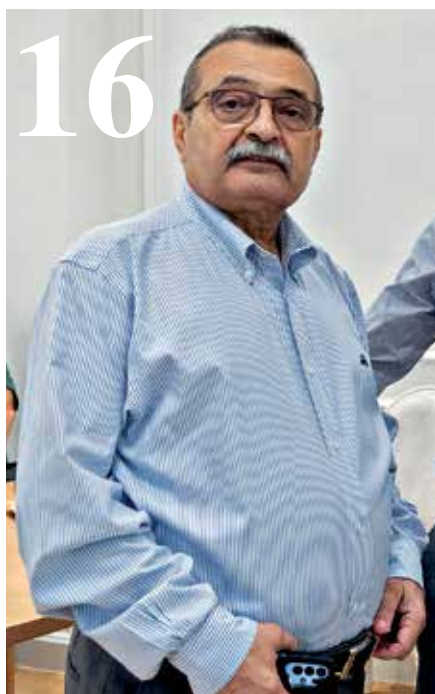
ISSN: 1108-5169 • ΚΩΔΙΚΟΣ: 015682 • ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ η αναδημοσίευση, η αναπαραγωγή, ολική, μερική ή περιληπτική ή κατά παράφραση ή διασκευή απόδοση του περιεχομένου του περιοδικού με οποιονδήποτε τρόπο, μηχανικό, ηλεκτρονικό, φωτοτυπικό, ηχογράφησης ή άλλο, χωρίς προηγούμενη γραπτή άδεια του εκδότη. (Νόμος 2121/1993 και κανόνες Διεθνούς Δικαίου που ισχύουν στην Ελλάδα). • **ΧΕΙΡΟΓΡΑΦΑ** και φωτογραφίες που αποστέλλονται στη σύνταξη, είτε δημοσιεύονται είτε όχι, δεν επιστρέφονται. • **ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ** διατηρεί το δικαίωμα να περικλύπτει τις επιστολές που δημοσιεύονται, χωρίς να αλλοιώνεται ή να μεταβάλλεται το νόημά τους. • **ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ** στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού.



**ΚΙΝΗΤΕΣ - ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΜΕ ΣΚΕΛΕΤΟ ΑΠΟ ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ
& ΑΤΣΑΛΙ ΜΕ ΑΝΟΙΓΜΑ ΜΕΧΡΙ 70 ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΚΑΛΥΨΗ ΑΠΟ PVC**

- **ΤΑΧΥΤΗΤΑ:** Γρήγορη παράδοση και τοποθέτηση
- **ΕΥΕΛΙΞΙΑ:** Άμεση λύση για κάθε ανάγκη
- **ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ:** Συμπαγής κατασκευή από γαλβανισμένο εν' θερμώ χάλυβα
- **ΑΣΦΑΛΕΙΑ:** Αντοχή στον άνεμο και στο χιόνι





16



22



30



42

► Ατζέντα

08 Ημερολόγιο εκδηλώσεων και χορηγιών επικοινωνίας της T-Press.

► Ειδήσεις

10 Νέα από τις επιχειρήσεις και τους φορείς της εφοδιαστικής αλυσίδας και των Logistics.

► Μόνιμες στήλες

10 Χάρης Λαζαρόπουλος

12 Θανάσης Λυτσογιάννης

14 Δημήτρης Φωλίνας

► Συνέντευξη

16 Κωνσταντίνος Θεοφανίδης

Ο νέος πρόεδρος του ILME παραχωρεί την πρώτη συνέντευξή του στο "L&M", παρουσιάζοντας τις άμεσες πρωτοβουλίες του και απευθύνοντας μηνύματα για ευγενή άμιλλα και συνεργασία προς όφελος της εθνικής οικονομίας.

► Το θέμα

Μετασχηματισμός στα Logistics

22 Η τεχνητή νοημοσύνη κατακτά την εφοδιαστική: Οι τάσεις της διεθνούς αγοράς, ο μετασχηματιστικός

αντίκτυπος της τεχνητής νοημοσύνης στη διαχείριση παγκόσμιων εφοδιαστικών αλυσίδων και η ανάγκη για διακυβέρνηση δεδομένων.

► Μεταφορές / Οδικές

28 Υποχρεωτική ασφάλιση για φυσικές καταστροφές: Ο ιδρυτής της "Truck & Cargo Insurance" κ. Γιάννης Σαμολαδάς παρουσιάζει τις προβλέψεις του ν.5090/24 και τις υποχρεώσεις της αγοράς.

► Μεταφορές / Ναυτιλιακές

30 Φάρος σταθερότητας ο Πειραιάς: Ανάλυση του εκτελεστικού διευθυντή της Ενώσεως Λιμένων Ελλάδος κ. Βασίλη Μάμαλη για την ανθεκτικότητα των λιμένων της χώρας στην γεωπολιτική αστάθεια.

34 Μονόδρομος η εξωστρέφεια: Ανάλυση της πολιτικής επιστήμονα κ. Μαρίας Κάργα για την ευελιξία και την προσαρμοστικότητα των Ελλήνων πλοιοκτητών.

► Αποθήκευση

36 Πώς η TMHG έδωσε λύσεις: Ενδιαφέρον case study για το έργο που υλοποιήθηκε στην «Οικογένεια Στεργίου Α.Ε.»

► Συσκευασία

38 «Χωρίς κίνητρα δεν υπάρχει ανταγωνιστικότητα» Συνέντευξη του κ. Χάρη Πανόπουλου, γενικού γραμματέα του Συνδέσμου Βιομηχανιών Πλαστικών Ελλάδος.

► Management

40 Νέα δεδομένα σε λιανεμπόριο και Logistics: Άρθρο του logistics specialist κ. Κων. Τσουβαλά.

► Έξτρα

Συντήρηση ανυψωτικών

42 Το «κλειδί» για τη μακροζωία της επένδυσης: Πώς πρέπει να γίνεται ο έλεγχος στα θερμικά και στα ηλεκτρικά ανυψωτικά.

44 Σύγχρονες προτάσεις από τις κορυφαίες επιχειρήσεις του κλάδου.

► Εξοπλισμός

48 Farizon SV L2H3: Η μεγάλη έκδοση του ηλεκτρικού Farizon Super Van με τα νέα ηλεκτρονικά συστήματα ενεργητικής ασφάλειας

50 Νέα προϊόντα, λύσεις, τεχνολογίες και συστήματα

ΓΙΑ ΔΥΝΑΤΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΜΕ ΥΨΗΛΗ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ



ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΚΑΙ ΓΙΑ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ

Η νέα σειρά ηλεκτρικών περionoφόρων ανυψωτικών μηχανημάτων Cat® 80V είναι η απόλυτη απάντηση για απόδοση υψηλής ισχύος με ακρίβεια και ευελιξία.

Σχεδιασμένα για να ανταπεξέρχονται σε έντονες εργασίες και δύσκολες συνθήκες, σε ένα ευρύ φάσμα εφαρμογών, αυτά τα ευέλικτα και έξυπνα ανυψωτικά οχήματα είναι κατασκευασμένα με τα πιο πρόσφατα καινοτόμα χαρακτηριστικά για άνεση και ασφάλεια κατά την εργασία τους. Διατηρούν την επιχείρησή σας ισχυρή και αναπτυσσόμενη.

2025 - 2026 |

CALENDAR - MEDIA PARTNERSHIPS

Ημερολόγιο εκδηλώσεων & χορηγίες επικοινωνίας της T-Press

14 - 17 Οκτωβρίου / October 2025

▶ **interlift 2025**

Messe Nuremberg, Germany

www.interlift.de/en/

15 Νοεμβρίου / November 2025

▶ **Εορτασμός των 100 χρόνων του Συνδέσμου Εργοληπτών Εγκαταστατών Ηλεκτρολόγων Πειραιά (ΣΕΕΗΠ) T-PRESS**

Αίθουσα εκδηλώσεων του Ο.Λ.Π.

Διοργάνωση / Organization: Technoekdotiki / T-Press

www.seehp.gr

12 & 13 Δεκεμβρίου 2025

▶ **26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας**

Ξενοδοχείο Porto Palace, Θεσσαλονίκη.

Διοργάνωση / Organization: Ελληνική Εταιρεία Logistics Βορείου Ελλάδος

σε συνεργασία με την Technoekdotiki / T-Press

www.26thgascmcongress.logistics.org.gr

27 - 28 Φεβρουαρίου & 1 Μαρτίου / February & March 2026

▶ **8η Διεθνής Έκθεση VERDE.TEC - Τεχνολογίες Περιβάλλοντος T-PRESS**

Mediterranean Exhibition Center (MEC) Paiania, Athens, Greece

Διοργάνωση / Organization: Technoekdotiki / T-Press

www.verde-tec.gr

20-22 Μαρτίου / March 2026

▶ **2η Διεθνής Έκθεση ERGO.TEC - Μηχανήματα Έργων T-PRESS**

Mediterranean Exhibition Center (MEC) Paiania, Athens, Greece

Διοργάνωση / Organization: Technoekdotiki / T-Press

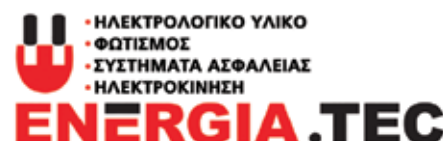
www.ergo-tec.gr

9 - 11 Οκτωβρίου / October 2026

▶ **6η διεθνής έκθεση ENERGIA.TEC / Ηλεκτρολογικό Υλικό, Φωτισμός, Συστήματα Ασφαλείας, Ηλεκτροκίνηση T-PRESS**

Mediterranean Exhibition Center (MEC) Paiania, Athens, Greece

Διοργάνωση / Organization: Technoekdotiki / T-Press

www.energia-tec.gr

SAVE THE
DATE

Mediterranean Momentum:
Logistics at the
Crossroads of Change

26th PANHELLENIC SUPPLY CHAIN CONFERENCE

12-13 DECEMBER 2025
PORTO PALACE THESSALONIKI

Organized by



EEL.BE

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ LOGISTICS
ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

In Cooperation with



T-PRESS

26^ο ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ στη Θεσσαλονίκη

Η Ελληνική Εταιρεία Logistics Βορείου Ελλάδος, σε συνεργασία με την Τεχνοεκδοτική T-Press με ιδιαίτερη χαρά σας προσκαλούν να σημειώσετε στο ημερολόγιό σας το 26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας, με τίτλο "Mediterranean Momentum: Logistics at the Crossroads of Change", το οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθεί στις 12 & 13 Δεκεμβρίου 2025, στη Θεσσαλονίκη.

Πρόκειται για το **μακροβιότερο συνέδριο του κλάδου**, θεσμό για τα ελληνικά Logistics, που εδώ και 26 χρόνια συμβάλλει ουσιαστικά στη στήριξη, **αναβάθμιση και ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας** στη χώρα μας.

Φέτος το Συνέδριο επιστρέφει στην Θεσσαλονίκη, με στόχο να **αναδείξει τον στρατηγικό ρόλο της Ελλάδας και της Μεσογείου** στο διαρκώς μεταβαλλόμενο παγκόσμιο τοπίο της εφοδιαστικής αλυσίδας, φέρνοντας στο προσκήνιο τις σύγχρονες προκλήσεις, τις διεθνείς εξελίξεις και τις νέες ευκαιρίες για τον κλάδο.

Περισσότερες πληροφορίες
και επίσημη πρόσκληση σύντομα!



www.26thgascmccongress.logistics.org.gr

Χ.Κ. Λαζαρόπουλος

Το δημογραφικό, η οικονομία και το παράδειγμα της Ιαπωνίας

Τις επόμενες εβδομάδες θα κυκλοφορήσει μια έρευνα του Εργαστηρίου Δημογραφικών και Κοινωνικών Αναλύσεων του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας για το δημογραφικό πρόβλημα. Δεν χρειάζεται να διαβάσουμε ότι οι γεννήσεις που καταγράφηκαν το 2023 ήταν οι μισές από αυτές που έχουν σημειωθεί κατά μέσο όρο στην εικοσαετία 1951 - 1970. Μια βόλτα με λεωφορείο αρκεί για να δούμε ότι ο μέσος όρος των επιβατών είναι περίπου στα 40 έτη. Ακόμα

χειρότερα είναι τα πράγματα στην περιφέρεια: Στα χωριά οι κάτοικοι άνω των 65 είναι το 75%, ενώ μπορεί να μην υπάρχουν παιδιά κάτω των 12 ετών.

Ας είμαστε ειλικρινείς. Αυτή η κατάσταση δεν οφείλεται μόνο στους πολιτικούς.

Ευθυνόμαστε εμείς οι πολίτες, ο τρόπος με τον οποίο μεγάλωσε η γενιά των σημερινών πενήντάρηδων, αλλά και τα λανθασμένα πρότυπα που μας σεβίβουν τα μέσα ενημέρωσης. Το 2011 ο Στέφανος Μάνος μού

έλεγε ότι η Ελλάδα του 2030 θα είναι πολύ μικρότερη από εκείνη που έκανε το θαύμα της ανασυγκρότησης το 1960. Το δημογραφικό δεν ρύνεται με επιδόματα που αποδίδονται στους δικαιούχους για να πληρωθούν τα ιδιωτικά μαιευτήρια, καθώς τα δημόσια είναι παρεξηγημένα (όχι για την επιστημονική επάρκειά τους, αλλά για όσα άλλα συμβαίνουν στο πνεύμα του υποτιθέμενου δικαιωματοσμού και της ανεπικρότητας προς ορισμένους άηλους που έχουν κάνει τρόπο ζωής την απορία και τη διαβίωση με κοινωνικά επιδόματα).

Το κράτος πρέπει να αντιμετωπίσει την αλήθεια: Αύξηση των γεννήσεων δεν μπορεί να επιτευχθεί αν δεν καλλιεργηθεί η σχετική κουλτούρα προς τη νεότερη γενιά. Ας υπάρξει σοβαρός επαγγελματικός προσανατολισμός, που θα συνδέεται με σοβαρό παραγωγικό μοντέλο και όχι με πολιτικάντικα ανέκδοτα. Η Ελλάδα χρειάζεται μια νέα γενιά που θα εργαστεί ξανά στη γη, στα τεχνικά επαγγέλματα, στην παραγωγή, και θα δώσει κεφάλαιο και υπεραξία στην εθνική οικονομία.

Αντί για κουταμάρες περί «στεγαστικής κρίσης» (σε μια χώρα που γερνά και κρατά κλειστά διαμερίσματα για να αποφύγει τη φορολόγηση), ας ακούσουμε κάποιον που θα πάρει το «πολιτικό κόστος» ανακινώντας μέτρα ανάλογα με αυτά που παίρνει η Ιαπωνία, μια χώρα με εξίσου σοβαρό δημογραφικό πρόβλημα. Εκεί υπάρχουν χωριά και κωμοπόλεις με ακίνητα σε άριστη κατάσταση, με μέριμνα της πολιτείας. Προσφέρονται έναντι 1.000 γιεν σε νέες οικογένειες, ενώ κάθε νέο ζευγάρι επιχορηγείται με 6.000 γιεν μετά το γάμο και με ένα σταθερό μηνιαίο επίδομα ανά παιδί για 18 χρόνια.

Δεν ισχυρίζομαι ότι μπορούμε να φτάσουμε σε αυτό το επίπεδο. Αλλά αν θέλουμε να διορθωθεί η ζημιά του δημογραφικού στις επόμενες τρεις δεκαετίες, πρέπει να πάρουμε μέτρα υπέρ της οικογένειας και των παιδιών χωρίς ιδιαίτερο κόστος. Προτάσεις έχω, αλλά δεν είμαι πολιτικός να τις παρουσιάσω. Αναμένω τις εξαγγελίες των «αρμοδίων».



Πότε γίνεται απαλλογή ΦΠΑ σε τιμολόγια μεταφορών

ΑΑΔΕ Διευκρινίσεις σχετικά με την απαλλογή των υπηρεσιών μεταφοράς από το Φόρο Προστιθέμενης Αξίας δίνει η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ) με εγκύκλιο που εξέδωσε υπό τον τίτλο: «Παροχή διευκρινίσεων για τις περιπτώσεις που εφαρμόζεται η απαλλογή από τον ΦΠΑ βάσει της περ. ε' της παρ. 1 του άρθρου 29 του Κώδικα ΦΠΑ (ν. 5144/24)».

Στην εγκύκλιο υπάρχει πρόνοια

όσον αφορά: α) το πρόσωπο που διενεργεί την προσωπική μεταφορά εμπορευμάτων προς εξαγωγείς, β) τους διαμεταφορείς και γ) το πρόσωπο που εκτελεί τη φυσική μεταφορά εμπορευμάτων προς το διαμεταφορέα. Το πλήρες κείμενο της εγκυκλίου έχει αναρτηθεί στην ιστοσελίδα της Ομοσπονδίας Φορητών Αυτοκινητιστών Ελλάδας Οδικών Εμπορευματοτικών και Επιβατικών Μεταφορών (ΟΦΑΕ).

Διπλοσιάζεται ο προϋπολογισμός για υποδομές και μεταφορές

ΚΟΜΙΣΙΟΝ Το διπλοσιασμό του προϋπολογισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις υποδομές και τις μεταφορές, από τα 25,6 δισ. ευρώ στα 51,7 δισ. ευρώ, ανακοίνωσε ο αρμόδιος Επίτροπος Βιώσιμων Μεταφορών και Τουρισμού κ. Απόστολος Τζιτζικώστας, μετά το πέρας των εργασιών του Κολλεγίου των Επιτρόπων σχετικά με το ύψος και το περιεχόμενο του ευρωπαϊκού προϋπολογισμού για την περίοδο 2028-2034. Ακόμα μεγαλύτερη θα είναι η αύξηση του προϋπολογισμού για τη στρατιωτική κινητικότητα: Από το 1,7 δισ. ευρώ της τρέχουσας περιόδου δεκαπλασιάστηκε στα 17 δισ. ευρώ.



«Ο νέος προϋπολογισμός για τις υποδομές και τις μεταφορές, δήλωσε ο κ. Τζιτζικώστας, είναι μια μεγάλη ευρωπαϊκή επιτυχία, για την οποία εργαστήκαμε σκληρά όλο το προηγούμενο διάστημα. Και κυρίως είναι μία επιτυχία για όλους τους Ευρωπαίους πολίτες και τις επιχειρήσεις. Γιατί αυτή η επένδυση σημαίνει καλύτερα δίκτυα υποδομών και μεταφορών, πιο ασφαλή και γρήγορη μετακίνηση, δυνατή οικονομία, περισσότερες ευκαιρίες για δουλειά και ανάπτυξη, χαμηλότερα κόστος και σταθερότητα για επενδύσεις».

Στη Θεσσαλονίκη και πάλι ο σφυγμός των Logistics!

26ο ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ Ο παλιμός της εφοδιαστικής αλυσίδας χτυπά φέτος, ύπερα από αρκετά χρόνια, στη Θεσσαλονίκη. Οι ισχυρότεροι παίκτες της εφοδιαστικής αλυσίδας, των μεταφορών και διαμεταφορών, της ναυτιλίας, των third party logistics, της συσκευασίας και της ακαδημαϊκής έρευνας δίνουν ραντεβού την Παρασκευή 12 και το Σάββατο 13 Δεκεμβρίου 2025, στο ξενοδοχείο “Porto Palace”.

Η Ελληνική Εταιρεία Logistics Βορείου Ελλάδος, σε συνεργασία με την «Τεχνοεκδοτική T-Press», προετοιμάζουν το 26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας με τίτλο “Mediterranean Momentum: Logistics at the Crossroads of Change”. Το μακροβιότερο συνέδριο του κλάδου αποτελεί τον αδιαμφισβήτητο ετήσιο θεσμό για τα ελληνικά Logistics. Από το 1999 έως σήμερα, το Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας συμβάλλει ουσιαστικά στη στήριξη, αναβάθμιση και ανάπτυξη των κλάδων, των επιχειρήσεων και των επαγγελματιών που υποστηρίζουν την εφοδιαστική αλυσίδα στη χώρα μας.

Το φετινό συνέδριο φιλοδοξεί να αναδείξει τον στρατηγικό ρόλο της Ελλάδας και της Μεσογείου στο διαρκώς μεταβαλλόμενο παγκόσμιο τοπίο της εφοδιαστικής αλυσίδας, αναδεικνύοντας τη σημασία, τις ευκαιρίες και τις προκλήσεις που διαμορφώνονται από το διεθνές περιβάλλον, τις εξελίξεις, αλλά και από τις νέες ανάγκες της αγοράς.



Ο πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics Βορείου Ελλάδος κ. Δημήτρης Τσιπράς

Το συνέδριο θα κινηθεί στις ακόλουθες θεματικές ενότητες:

▶ Μεσογειακή δυναμική - Ο ρόλος της Ελλάδας στο σταυροδρόμι της αλλαγής.

▶ Παγκόσμιες μεταβολές στο εμπόριο και «πόλεμοι διαδρόμων» - Γεωπολιτική και εφοδιαστική.

▶ Nearshoring και στρατηγικές περιφερειοποίησης στην Ευρώπη.

▶ Οδικόι χάρτες απανθρακοποίησης της εφοδιαστικής αλυσίδας.

▶ Έξυπνα λιμάνια, ψηφιακοί διάδρομοι & τεχνολογίες στις μεταφορές.

▶ Καινοτόμες εφαρμογές στις εφοδιαστικές αλυσίδες & διδάγματα από την εμπειρία.

▶ Επενδύοντας στο ανθρώπινο δυναμικό.

▶ Διασυννοριακές συνεργασίες.

▶ Ανθεκτικά και ανταγωνιστικά logistics.

▶ Βαριά βιομηχανία & κάθετα συστήματα logistics.

▶ Αμυντική & στρατιωτική εφοδιαστική.

Το συνέδριο τελεί υπό την αιγίδα του Συνδέσμου Βιομηχανιών Ελλάδος (ΣΒΕ), του Συνδέσμου Εξαγωγέων (ΣΕΒΕ), του Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης (ΕΒΕΘ), του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης (ΒΕΘ), της Αλεξάνδρειας Ζώνης Καινοτομίας Α.Ε. και του Δήμου Θεσσαλονίκης.

▶ Η «Τεχνοεκδοτική / T-Press» συνεργάζεται με την EEL Βορείου Ελλάδος για τη διοργάνωση του συνεδρίου, τις εργασίες του οποίου θα καλύψει πλήρως το περιοδικό “Logistics & Management”.



Επισημάνσεις Κ. Κυρανάκη στο σωματείο των μηχανοδηγών

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ Οι εξελίξεις στον τομέα των ελληνικών σιδηροδρόμων ήταν το αντικείμενο της συνάντησης που είχε ο αναπληρωτής υπουργός Μεταφορών κ. Κώστας Κυρανάκης με τη διοίκηση της Πανελληνίας Ένωσης Προσωπικού Έλξης (ΠΕΠΕ) στο γραφείο του.

Όπως έγινε γνωστό, ο κ. Κυρανάκης ενημέρωσε στους συνδικαλιστές μηχανοδηγούς για την κατάσταση που παρέλαβε, ζήτησε τις απόψεις τους και έκανε διάλογο μαζί τους σχετικά με την πιθανότητα για επενδύσεις σε νέο τροχαίο υλικό, ολοκλήρωση έργων υποδομής, νέες εγκαταστάσεις και άμεση ολοκλήρωση της εγκατάστασης συστημάτων ασφαλείας στους ελληνικούς σιδηροδρόμους.

Σε ανακοίνωση της ΠΕΠΕ αναφέρεται ότι η Ένωση κατέθεσε στον αναπληρωτή υπουργό επιστολή της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Μηχανοδηγών για το θέμα της τοποθέτησης καμερών onboard –που ψηφίστηκε πρόσφατα– ενώ συμφωνήθηκε η συνεργασία ενόψει της έκδοσης υπουργικών αποφάσεων που θα εξειδικεύουν τα όσα ψηφίστηκαν, καθώς η ΠΕΠΕ συμμετέχει και στην επιτροπή για το νέο Γενικό Κανονισμό Κίνησης και Κυκλοφορίας.

Σύμφωνα με πληροφορίες, ο κ. Κυρανάκης ανακοίνωσε ότι έως την πρώτη εβδομάδα του Σεπτεμβρίου θα ολοκληρωθεί η ενεργοποίηση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (European Train Control System [ETCS]) και θα γίνει μετεκπαίδευση του σιδηροδρομικού προσωπικού.

Στις 8 Οκτωβρίου το 7ο συνέδριο ILF

ILME Στο κεντρικό αμφιθέατρο του Χαροκόπειου Πανεπιστημίου θα πραγματοποιηθεί στις 8 Οκτωβρίου το 7ο International Logistics Forum που διοργανώνει το Ινστιτούτο Logistics Management Ελλάδος. Το φετινό συνέδριο τιτλοφορείται “Sustainable Supply Chain at the Era of AI” (Βιώσιμη εφοδιαστική αλυσίδα στην εποχή της τεχνητής νοημοσύνης). Όπως τονίζει ο νέος πρόεδρος του ILME κ. Κωνσταντίνος Θεοφανίδης στη βασική συνέντευξη που παραχωρεί στο “L&M”, η κύρια εστίαση του Ινστιτούτου, χωρίς να υποτιμηθούν άλλοι τομείς, θα είναι στην τεχνολογία και στην ανάπτυξη των logisticians, μέσω εκπαίδευσης, πιστοποίησης, networking, βραβεύσεων, συμμετοχής σε συνέδρια και άλλων δράσεων.

▶ Χορηγός επικοινωνίας του συνεδρίου θα είναι το περιοδικό “Logistics & Management”.

Θανάσης Λυτσογιάννης*

Υπέρβαση της παρακμής με θεσμική ανασυγκρότηση

Στη χώρα της «φαιδράς πορτοκαλέας» είναι λογικό να μην προκαλεί κατάπληξη σε κανέναν πολίτη, κανένα δημοσιογράφο και κανένα πολιτικό η κακή λειτουργία της Δημοκρατίας, η απαξίωση των θεσμών που αποτελούν τους πυλώνες της λειτουργίας της πολιτείας και της κοινωνίας. Το κοινωνικό συμβόλαιο έχει γίνει κομμάτια και θρύψαλα, και η χώρα πορεύεται χωρίς τη στοιχειώδη κοινωνική συναίνεση.



Αν επιχειρήσουμε να εντοπίσουμε τους υπεύθυνους της θεσμικής κατάπτωσης θα χαθούμε σε λαβύρινθο, από τον οποίο μάλλον δεν θα καταφέρουμε να βγούμε στο ξέφωτο. Αν έχουμε τη στοιχειώδη γενναιότητα, οφείδουμε να παραδεχτούμε πως όλοι, πολίτες και πολιτικοί, έχουμε μερίδιο ευθύνης, μικρότερο ή μεγαλύτερο. Αυτό θα μπορούσε να είναι αντικείμενο μιας άληθης διεξοδικής συζήτησης. Τώρα υπάρχει ένα πιο επείγον

καθήκον: Να καταφέρουμε να στηρίξουμε και να αναστηλώσουμε τη Δημοκρατία μας, να ξαναγράψουμε το κοινωνικό συμβόλαιο και να ανορθώσουμε τους θεσμούς.

Δεν είναι δυνατό να πιστεύει κάποιος ότι αυτή η χώρα έχει ευοίωνο μέλλον όταν:

- Τα κόμματα, ως πολιτικός και κοινωνικός θεσμός, παραμένουν πλήρως απαξιωμένα. Σύμφωνα με τις έρευνες, τα εμπιστεύεται μόλις το 9% των πολιτών. Αντίστοιχο ποσοστό είχε μετρηθεί στην Ελλάδα το 2008, στην έναρξη της οικονομικής κρίσης. Πώς μπορούν αυτά τα κόμματα να μεταρρυθμίσουν την οικονομία, το πολιτικό σύστημα, τη λειτουργία του κράτους; Δεν μπορούν.

- Η κρίση των αντιπροσωπευτικών θεσμών είναι εδώ. Η κοινωνική εμπιστοσύνη στη Βουλή συνεχίζει να μειώνεται. Μόνο 18% των πολιτών την εμπιστεύεται, ενώ το 78% δεν της έχει εμπιστοσύνη. Καταγράφει, μάλιστα, το δεύτερο χειρότερο ποσοστό της τελευταίας 20ετίας, μετά το 2011 που ήταν 11%.

- Λιγότεροι από τρεις στους δέκα (το 27%) εμπιστεύονται σήμερα τη Δικαιοσύνη και τους δικαστές. Οι υποθέσεις διαφθοράς, οργανωμένου εγκλήματος, αστυνομικής βίας και υποκλοπών που δημοσιοποιούνται, έχουν κλονίσει σε μεγάλο βαθμό το δημόσιο αίσθημα δικαίου. Περίεργες δικαστικές αποφάσεις στα μάτια των πολιτών μειώνουν την αξιοπιστία της Δικαιοσύνης.

- Η ηθιοψηφία των πολιτών (το 54%) δεν εμπιστεύεται σήμερα ούτε την Αστυνομία. Το έλλειμμα κοινωνικής εμπιστοσύνης στον θεσμό, που διογκώθηκε την τελευταία 5ετία, εξακολουθεί να διατηρείται σε ηθιοψηφικά επίπεδα.

Ποιες άλλες διαπιστώσεις χρειαζόμαστε για να καταλήξουμε ότι ζούμε σε μία παρηκμασμένη χώρα; Καμία! Μόνο που είμαστε υποχρεωμένοι, αν επιθυμούμε την επιβίωση και την πρόοδο αυτής της χώρας, να αναστηλώσουμε τους θεσμούς και τη Δημοκρατία. Οι καιροί ου μενεοί...

*Ο κ. Θανάσης Λυτσογιάννης είναι δημοσιογράφος.



Έμπρακτη στήριξη σε εθελοντικές ομάδες Πολιτικής Προστασίας

ELTRAK Η εταιρεία “Eltrak” ανακοίνωσε την παροχή υποστήριξης σε δύο εθελοντικές ομάδες με σημαντική δράση στον τομέα της Πολιτικής Προστασίας στην Αττική: στην Εθελοντική Ομάδα Βαρνάβα (Ε.Ο.ΒΑ.) και στην Ελληνική Ένωση Έρευνας και Διάσωσης Εθελοντών Αττικής (Ε.Ε.Ε.Δ.Ε.Α.).

Συγκεκριμένα, η εταιρεία συνέβαλε στην επιχειρησιακή ενίσχυση των δύο ομάδων με την προσφορά τεχνικού εξοπλισμού υποστήριξης, αναγνωρίζοντας την καθοριστική συμβολή τους στην πρόληψη και αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών, και ιδιαίτερα στην προστασία του δάσους και των τοπικών κοινοτήτων κατά τη διάρκεια της αντιπυρικής περιόδου.

Σε σχετικό δελτίο Τύπου υπογραμμίζεται ότι η στήριξη αυτή αποτελεί φυσική συνέχεια των επιλογών της Eltrak, οι οποίες βασίζονται στην εμπειρία και στις αξίες της. Οι εθελοντές της Ε.Ο.ΒΑ. και της Ε.Ε.Ε.Δ.Ε.Α. επιτελούν ένα έργο με υψηλή κοινωνική και περιβαλλοντική αξία, λειτουργώντας με αυταπάτη, επαγγελματισμό και αίσθημα ευθύνης.

Η “Eltrak” καταγράφει 42 χρόνια πορείας στην ελληνική αγορά, ως ο επίσημος αντιπρόσωπος της “Caterpillar” στην Ελλάδα, και διατηρεί κορυφαία θέση στην παροχή εξοπλισμού σε νευραλγικούς τομείς (όπως σε κατασκευές, υποδομές, ναυτιλία, ενέργεια, ανακύκλωση, μεταφορές, αποθήκευση κλπ.).

Elikon Logistics: Η Ελλάδα ευρωπαϊκός κόμβος logistics

MONAXO «Με γεμάτες βαλίτσες επέστρεψε η “Elikon Logistics” από την ευρωπαϊκή έκθεση “Transport - Logistic 2025” στο Μόναχο», σημειώνεται σε ανακοίνωση της εταιρείας. Επιπροσθέτως, αναφέρεται ότι ήταν μια εμπνευσμένη εβδομάδα συζητήσεων, νέων επαφών, εκατοντάδων συναντήσεων και κοινών απόψεων για το πώς πρέπει να είναι το μέλλον του κλάδου, ενώ τονίζονται τα εξής:

«Η πληθώρα των επιχειρηματικών επαφών με επικεφαλής και στελέχη ξένων εταιρειών, παιδιούς και δυνατικούς νέους πελάτες, δημιούργησε αισιοδοξία για την εξασφάλιση νέων συνεργασιών και αύξηση του μεταφορικού έργου στην Ελλάδα, εδραιώνοντας την πεποίθηση ότι η εφοδιαστική εξελίσσεται, και μαζί με αυτήν και εμείς».

Στη φωτό ο κ. Λουκάς Παπαχαραλάμπος, διευθύνων σύμβουλος της “Elikon Logistics” και μέλος της συντονιστικής ομάδας της επιτροπής Logistics του Ελληνογερμανικού Επιμελητηρίου.



Έργα αντικατάστασης σιδηροτροχιών στο μετρό

ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ Αρχίζει η υλοποίηση του έργου αναβάθμισης του δικτύου σταθερής τροχιάς του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου των Αθηνών, συνολικού προϋπολογισμού 7,3 εκατ. ευρώ. Ο ανάδοχος αναλαμβάνει εργασίες επιδομής αντικαθιστώντας 32 χιλιόμετρα σιδηροτροχιών στο αρχικό βασικό δίκτυο των Γραμμών 2 και 3 (Σεπόλια - Δάφνη και Μοναστηράκι - Εθνική Άμυνα).

Η υπογραφή της σύμβασης ύψους 4.841.900 ευρώ (πλέον ΦΠΑ) πραγματοποιήθηκε στο Υπουργείο Μεταφορών παρουσία του αναπληρωτή υπουργού Μεταφορών κ. Κωνσταντίνου Κυρανάκη και του γενικού γραμματέα Μεταφορών κ. Στέλιου Σακαρέτσιου. Παρόντες ήταν επίσης εκπρόσωποι της ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. και του αναδόχου του έργου (της κοινοπραξίας των εταιρειών «Λεονάρδος Ρήγας Τεχνική



Στιγμιότυπο από την υπογραφή της σύμβασης για την αντικατάσταση σιδηροτροχιών στο μετρό.

Α.Ε.» και «Σιδηροδρομικά Έργα Ανώνυμη Εργοληπτική Κατασκευαστική Εταιρεία»).

Παράλληλα, σε πλήρη εξέλιξη είναι αυτή την περίοδο η παραλαβή των σιδηροτροχιών στα αμαξοστάσια της ΣΤΑ.ΣΥ. Πρόκειται για έργο που υλοποιεί για λογαριασμό των «Σταθερών Συγκοινωνιών»

η εταιρεία «Αρτεμη Ανώνυμη Εμπορική Μεταποιητική Εταιρεία Βιομηχανικών Ειδών Μετάλλου», με προϋπολογισμό 2.441.219 ευρώ (πλέον ΦΠΑ). Οι εργασίες θα ξεκινήσουν άμεσα, εντός του αρχικού χρονοδιαγράμματος, και προβλέπεται να ολοκληρωθούν έως τα τέλη του 2026.

Ο αναπληρωτής υπουργός Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Κυρανάκης δήλωσε σχετικά τα εξής: «Λειτουργούμε προληπτικά, με επιμέλεια, όπως θα έπρεπε να λειτουργεί κάθε σύγχρονο κράτος, ώστε το δίκτυο να παραμείνει ασφαλές και αξιόπιστο για τους πολίτες. Κάθε τέτοια παρέμβαση δεν είναι μια απλή υποχρέωση, αλλά μια αθόρυβη και ουσιαστική επένδυση στην καθημερινότητα».

Ο διευθύνων σύμβουλος της ΣΤΑ.ΣΥ. κ. Αθανάσιος Κοτταράς συμπλήρωσε: «Το έργο που υλοποιούμε αυτή την περίοδο αποτελεί μέρος ενός συνολικού σχεδίου παρεμβάσεων και στις τρεις γραμμές του μετρό, και επικεντρώνεται στην αναβάθμιση του τροχαίου υλικού, της επιδομής και των συστημάτων, στην ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού της εταιρείας, αλλά και στην αύξηση των εσόδων».

Αντίστροφη μέτρηση για τη Φυλή

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ

Τις επόμενες εβδομάδες αναμένονται εξελίξεις σχετικά με το διαγωνισμό του Υπερταμείου για την ανάπτυξη, λειτουργία και συντήρηση με σύμβαση παραχώρησης επιχειρηματικού πάρκου στη Φυλή, μετά την ολοκλήρωση του αποκαλούμενου «ανταγωνιστικού διαλόγου».

Στη διαδικασία εξακολουθούν να συμμετέχουν τα εξής επιχειρηματικά σχήματα:

- ▶ «Αιγαίον Όιλ Α.Ε. Βιομηχανίας & Εμπορίας Πετρελαιοειδών» του ομίλου Μελισσανίδη, που έχει προχωρήσει στη συγκρότηση κοινοπρακτικού σχήματος με την εταιρεία «Γκολντάρτ Κάργκο Εταιρεία Διεθνών Μεταφορών και Logistics Ανώνυμος Εταιρεία Α.Ε.» και με τον όμιλο «Aktor».

- ▶ Η ένωση των εταιρειών: «Ειδησεοφωνική Ελλάς Α.Ε.Ε. - Υπηρεσίες Τηλεηχοπληροφόρησης - Ολοκληρωμένες Υπηρεσίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών», «Call Center Ανώνυμη Εμπορική Εταιρεία Παροχής Υπηρεσιών Επικοινωνίας», «Αθηναϊκό Κέντρο Επικοινωνιών και Πληροφορικής Α.Ε.», «Λεβάντε Εξπρές Ε.Π.Ε.».

- ▶ «Fincop Infrastructure LTD» του ομίλου Κοτελούζου.



Άποψη του χώρου εγκατάστασης του Επιχειρηματικού Πάρκου Φυλής σε συνδυασμό με το Εμπορευματοικό Κέντρο στο Θριάσιο Πεδίο.

Η ταυτότητα του έργου

Το έργο στη θέση «Σπιλιές» της Φυλής προβλέπει την εκμετάλλευση 412 στρεμμάτων από τον παραχωρησιούχο επενδυτή, ο οποίος θα αναλάβει τη χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την αδειοδότηση, την ανάπτυξη, την κατασκευή, τη λειτουργία, τη συντήρηση και τη μακροχρόνια εκμετάλλευση του επιχειρηματικού πάρκου του Δήμου Φυλής με ορίζοντα παραχώρησης τουλάχιστον 35 έτη.

Στόχος είναι η δημιουργία ενός μεταφορικού cluster υπερεθνικής εμβέλειας, και ο επενδυτής θα έχει ως υποχρέωση την ανάπτυξη των πρακτορείων σε έκταση 80 - 100 στρεμμάτων, ενώ στην υπόλοιπη επιφάνεια θα μπορεί να αναπτύξει άλλες χρήσεις, π.χ. για logistics, μεταφορές, διαμετακόμιση, μεταποίηση κλπ. Επίσης, όπως είναι γνωστό, εκεί θα γίνει η μεταφορά των πρακτορείων διαμεταφοράς από τον Ελαιώνα και τον Βοτανικό.

Δημήτρης Φωλίνας*

Πώς οι κυβερνοεπιθέσεις κλονίζουν τις διεθνείς αλυσίδες εφοδιασμού

Οι κυβερνοεπιθέσεις δεν αποτελούν πια απλώς απειλές κλοπής δεδομένων. Σήμερα μπορούν να σταματήσουν πηλοία και εργοστάσια, και να προκαλέσουν τεράστιες καθυστερήσεις σε αλυσίδες που τροφοδοτούν εκατομμύρια ανθρώπους.

Η εξάρτηση των διεθνών εφοδιαστικών δικτύων από κοινά συστήματα και πλατφόρμες τα καθιστά εξαιρετικά ευάλωτα, με τις συνέπειες να ξεπερνούν κατά πολύ τα σύνορα κάθε μεμονωμένης επιχείρησης. Το 2017, η επίθεση “NotPetya” έδειξε πόσο γρήγορα ένας ιός μπορεί να πλήξει την καρδιά του παγκόσμιου εμπορίου. Ο τότε μεγαλύτερος μεταφορέας εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο, η εταιρεία “A.P. Moller-Maersk”, είδε τις κρατήσεις και τις λειτουργίες της να καταρρέουν σε δεκάδες ηλιάνια. Οι ζημιές εκτιμήθηκαν σε 250 - 300 εκατομμύρια δολάρια. Η επίθεση ανέδειξε πόσο εύθραυστη μπορεί να είναι μια αλυσίδα όταν στηρίζεται σε λίγους κρίσιμους κόμβους.

Λίγα χρόνια αργότερα, το 2021, η JBS, η μεγαλύτερη εταιρεία επεξεργασίας κρέατος στον κόσμο, βρέθηκε στο στόχαστρο ransomware που έκλεισε όλα τα εργοστάσιά της στις Ηνωμένες Πολιτείες. Μέσα σε μία ημέρα, επηρεάστηκε σχεδόν το ένα πέμπτο της αμερικανικής παραγωγής βοείου κρέατος. Η εταιρεία πλήρωσε 11 εκατομμύρια δολάρια για να αποκαταστήσει τη λειτουργία της, ενώ οι επιπτώσεις στην αγορά ήταν άμεσες: τιμές που αυξήθηκαν και αλυσίδες τροφίμων που διαταράχθηκαν από την Αυστραλία μέχρι τον Καναδά.

Το φαινόμενο δεν περιορίζεται σε φυσικές υποδομές. Η παραβίαση της πλατφόρμας SolarWinds το 2020 έδειξε ότι μπορεί να γίνει όπλο η ίδια η αλυσίδα λογισμικού. Μέσω του συστήματος “Orion”, εισήχθη κακόβουλο λογισμικό που έφτασε σε περίπου 18.000 οργανισμούς, από κυβερνήσεις έως πολυεθνικές τεχνολογίας.

Το 2023, η εκμετάλλευση του “MOVEit”, ενός εργαλείου μεταφοράς αρχείων, επηρέασε πάνω από 2.500 οργανισμούς και 66 εκατομμύρια άτομα, αποδεικνύοντας ότι ακόμη κι αν μια επιχείρηση δεν χρησιμοποιεί άμεσα ένα εργαλείο, μπορεί να εκτεθεί μέσω των προμηθευτών της (παράδειγμα του φαινομένου «ένας προμηθευτής, πολλὰ θύματα»).

Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Κυβερνοασφάλειας (ENISA), οι επιθέσεις στις αλυσίδες εφοδιασμού τετραπλασιάστηκαν το 2024 σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Η αύξηση αυτή δείχνει ότι οι κυβερνοεγκληματίες εκμεταλλεύονται την ίδια την αλληλεξάρτηση που κάνει τα παγκόσμια δίκτυα τόσο αποδοτικά.

Στον κόσμο του “just in time”, η εφοδιαστική αλυσίδα είναι τόσο ισχυρή όσο ο πιο αδύναμος κρίκος της.

Το μήνυμα είναι λοιπόν σαφές: Η πρόκληση για τις επιχειρήσεις δεν είναι αν θα δεχθούν επίθεση, αλλά πότε: και η απάντηση πρέπει να είναι η έγκαιρη προετοιμασία, η επένδυση στην ασφάλεια και η κατανόηση ότι στον κυβερνοχώρο η ανθεκτικότητα είναι το νέο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

*Ο κ. Δημήτρης Φωλίνας είναι καθηγητής στο Διεθνές Πανεπιστήμιο Ελλάδος.



Επιμόρφωση ΣΥΝΔΔΕ&L για ασφαλιστικά θέματα

ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ Μια ενδιαφέρουσα ενημερωτική συνάντηση με αντικείμενο τα ασφαλιστικά θέματα που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις Διαμεταφοράς και Third Party Logistics πραγματοποιήθηκε στα γραφεία του ΣΥΝΔΔΕ&L, με την ευγενική συμμετοχή - εισήγηση του γενικού διευθυντή της “Greenwoods Insurance Brokers” Ε.Π.Ε. κ. Κώστα Καλογεράκου.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του ΣΥΝΔΔΕ&L, αυτή η εκπαιδευτικού τύπου συνάντηση με τη συμμετοχή εκπροσώπων από εταιρείες-μέλη του Συνδέσμου παρουσίασε ιδιαίτερο ενδιαφέρον, αφού η εισήγηση του κ. Καλογεράκου ήταν στοχευμένη και διαδραστική για τους συμμετέχοντες, ενώ ο διάλογος που ακολούθησε ήταν γόνιμος και εποικοδομητικός.

Η ABB θα συντηρεί το στόλο της “Royal Caribbean Group”

ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ Συμφωνία δεκαπενταετούς διάρκειας υπέγραψαν η ABB με τον όμιλο “Royal Caribbean Group” για την παροχή υπηρεσιών βελτίωσης της αποδοτικότητας του στόλου κρουαζιεροπλοίων. Με τη συμφωνία αυτή ενισχύεται, όπως αναφέρεται σε δελτίο Τύπου, η στρατηγική συνεργασία ABB και Royal Caribbean Group για την απανθρακοποίηση της ναυτιλίας.

Η συμφωνία καλύπτει 33 υφιστάμενα πλοία και περιλαμβάνει προληπτική συντήρηση και ψηφιακές λύσεις, με στόχο την υποστήριξη και βελτιστοποίηση των συστημάτων πρόωσης. Ταυτόχρονα, αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων, στη μεγιστοποίηση της διαθεσιμότητας του στόλου και στη διασφάλιση γρήγορων χρόνων για τις εργασίες συντήρησης του συστήματος Azipod.

Συνολικά, ο όμιλος “Royal Caribbean Group” απαριθμεί παγκοσμίως 67 πλοία, που δραστηριοποιούνται και στις επτά ηπείρους υπό πέντε διαφορετικές θυγατρικές εταιρείες.



Η συμφωνία που υπέγραψε η ABB αφορά τη συντήρηση 33 πλοίων του ομίλου “Royal Caribbean Group”.



Έτοιμο το μεγαλύτερο κέντρο διανομής και αποθήκευσης στην Ελλάδα

ΟΜΙΛΟΣ VOYATZOGLOU Ένα έργο-ορόσημο για τον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα ολοκληρώθηκε πρόσφατα από τον όμιλο «Βογιατζόγλου», για λογαριασμό της αλυσίδας των σούπερ μάρκετ «Ελληνικές Υπεραγορές Σκλαβενίτης» Α.Ε.Ε.

Η γνωστοποίηση έγινε με σχετική ανακοίνωση στα μέσα ενημέρωσης, και πρόκειται για το νέο κέντρο διανομής της εταιρείας, συνολικής στεγασμένης επιφάνειας 75.000 τ.μ., το οποίο βρίσκεται στην περιοχή «Άνω Φούσα» Ασπροπύργου.

Η νέα υπερσύγχρονη εγκατάσταση έρχεται να αντικαταστήσει τις υφιστάμενες αποθήκες σε Σπάτα και Ελευσίνα, συγκεντρώνοντας το σύνολο της διανομής σε ένα ενιαίο σημείο αποθήκευσης και διαχείρισης εμπορευμάτων, εξυπηρετώντας το δίκτυο καταστημάτων «Σκλαβενίτης» στη νότια Ελλάδα. Διαθέτει χωρητικότητα πάνω από 85 χιλιάδες παλετοθέσεις και αποτελεί το μεγα-

λύτερο αποθηκευτικό κέντρο που έχει κατασκευαστεί ποτέ για αλυσίδα σούπερ μάρκετ στην Ελλάδα, καθώς επίσης το μεγαλύτερο κέντρο διανομής και αποθήκευσης της χώρας, και ένα από τα μεγαλύτερα στη νοτιο-ανατολική Ευρώπη.

Ο όμιλος «Βογιατζόγλου» ανέλαβε τη μελέτη, το σχεδιασμό και την πλήρη εγκατάσταση συστημάτων αποθήκευσης «back to back» και «pallet flow with picking tunnel» για τη διαχείριση παλετών, καθώς και Carton Flow για τη διαχείριση κιβωτίων (800 επίπεδα).

Στην ανακοίνωση αναφέρονται τα εξής:

«Πρόκειται για ένα έργο με ιδιαίτερα υψηλές απαιτήσεις, που υλοποιήθηκε χάρη στον άριστο συντονισμό εξειδικευμένων συνεργείων. Η παραδοχή του πραγματοποιήθηκε εντός του συμφωνηθέντος χρονοδιαγράμματος, σε διάστημα πεντέμισι μηνών, επιβεβαιώνοντας τη δέσμευση του ομίλου «Βογιατζόγλου» στην ποιότητα, στη συνέπεια και στην αξιοπιστία».

Ως τις 10 Σεπτεμβρίου οι αιτήσεις υπαγωγής στον αναπτυξιακό νόμο

ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ Έως τις 10 Σεπτεμβρίου θα μπορούν να υποβάλουν οι ενδιαφερόμενοι αιτήσεις για την υπαγωγή επενδυτικών σχεδίων στο καθεστώς «Μεταποίηση - εφοδιαστική αλυσίδα» του νέου αναπτυξιακού νόμου. Τα επενδυτικά σχέδια πρέπει να διαθέτουν ολοκληρωμένο χαρακτήρα αρχικής επένδυσης και να αφορούν:

Α) Δημιουργία νέας εγκατάστασης (νέας μονάδας).

Β) Επέκταση της παραγωγικής ικανότητας υφιστάμενης εγκατάστασης (μονάδας).

Γ) Διαφοροποίηση της παραγωγής υφιστάμενης εγκατάστασης (μονάδας) για προϊόντα που δεν έχουν παραχθεί ποτέ ή για υπηρεσίες που δεν έχουν παρασχεθεί από αυτήν.

Δ) Θεμελιώδη αλλαγή του συνόλου της παραγωγικής διαδικασίας υφιστάμενης μονάδας. Για τα επενδυτικά σχέδια των υπηρεσιών μεταφοράς με διαχείριση της αλυσίδας εφοδιασμού προς τρίτους (logistics - ΚΑΔ 52.29.19.03) η παροχή υπηρεσίας σε εταιρείες του ίδιου ομίλου δύναται να ανέρχεται μέχρι ποσοστού 30% επί των συνολικά παρεχόμενων υπηρεσιών.



Νέο λογότυπο για τη “Repsol”

ERGOTRAK Στην ανανέωση εταιρικής ταυτότητας προχωρεί η “Repsol”, παρουσιάζοντας ένα νέο και σύγχρονο λογότυπο που αντανακλά τη δέσμευσή της για καινοτομία, βιωσιμότητα και εξέλιξη.



Στο σχετικό δελτίο Τύπου της “Ergotrak”, του Ομίλου Σφακιανάκη, αναφέρεται ότι το νέο λογότυπο διατηρεί τα βασικά στοιχεία που την καθιστούν άμεσα αναγνωρίσιμη, ενώ υιοθετεί μια πιο καθαρή και μοντέρνα αισθητική, συμβαδίζοντας με τη στρατηγική της μετάβασης προς μια πιο βιώσιμη και ενεργειακά αποδοτική εποχή. Σημειώνεται επίσης πως με τη συγκεκριμένη ανανέωση η Repsol ενισχύει το μήνυμά της «Προχωράμε μπροστά, με ενέργεια και υπευθυνότητα».

Η “Ergotrak” είναι ο επίσημος διανομέας των λιπαντικών “Repsol” στην ελληνική αγορά από το 2024, διαθέτοντας τα καινοτόμα και υψηλής ποιότητας προϊόντα της Repsol σε επαγγελματίες στους τομείς της αυτοκίνησης, των μεταφορών, της βιομηχανίας και άλλων κλάδων.

Από την έναρξη της συνεργασίας, η “Ergotrak” έχει δεσμευτεί να προσφέρει κορυφαίας ποιότητας λιπαντικά σε συνδυασμό με άριστη τεχνική υποστήριξη, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην ανάπτυξη και στην επιχειρηματική επιτυχία των πελατών της. Η αποδεδειγμένη απόδοση και προσαρμοστικότητα των λύσεων Repsol, σε συνδυασμό με την εμπειρία και το δίκτυο συνεργατών της “Ergotrak”, συνθέτουν μια ισχυρή βάση για μια σταθερή και μακροχρόνια συνεργασία με προστιθέμενη αξία.

«Με καινοτομία και ευγενή άμιλλα θα θωρακίσουμε τα Logistics»

Κώστας Θεοφανίδης

Ο νέος πρόεδρος του ILME παραχωρεί την πρώτη συνέντευξή του στο “Logistics & Management”, παρουσιάζοντας τις άμεσες πρωτοβουλίες του και απευθύνοντας μηνύματα για ευγενή άμιλλα και συνεργασία προς όφελος της εθνικής οικονομίας

Συνέντευξη στον Χ.Κ. Λαζαρόπουλο – Φωτογραφίες: Αρχείο “L&M”, ΛΑΕΓΕ

Τη δέσμευσή του για πιο ενεργή συμμετοχή του Ινστιτούτου Logistics Management Ελλάδος (ILME) στην ανάπτυξη του κλάδου των Logistics, στην εκπαίδευση των στελεχών, αλλά και στη διαμόρφωση εθνικής στρατηγικής, από την οποία θα προκύπτουν χειροπιαστά αποτελέσματα, εκφράζει μέσα από το περιοδικό μας ο νέος πρόεδρος του ILME κ. Κώστας Θεοφανίδης.

Στην πρώτη συνέντευξη που παραχωρεί μετά την ανάληψη των καθηκόντων του, ο κορυφαίος μέντορας στα πεδία ηγεσίας, management και επιχειρηματικότητας δίνει ξεκάθαρα το στίγμα της τακτικής που θα ακολουθήσει η νέα διοίκηση του ILME, εκπέμπει μήνυμα ενότητας και συνεργασίας με όλους ανεξαίρετως, και αποκαλύπτει τις μεταρρυθμίσεις που έρχονται στη λειτουργία του Ινστιτούτου.

Ο κ. Θεοφανίδης υπογραμμίζει ότι το ILME βρίσκεται στη διάθεση του Συμβουλίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας, αλλά και της ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών, προκειμένου να καταθέσει προτάσεις για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της εποχής. Ειδικά για την αναδυόμενη αβεβαιότητα από γεγονότα όπως είναι οι ανακοινώσεις για δασμούς στο εμπόριο και οι γεωπολιτικές εντάσεις, ο πρόεδρος μιλά για την ανάγκη ανθεκτικότητας και παρουσιάζει τέσσερις κατευθύνσεις επί των οποίων μπορεί να κινηθεί η αγορά.

Σε ό,τι αφορά τα κακώς κείμενα που διαπιστώνονται στις προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη των ελληνικών Logistics

και για προσέλκυση επενδύσεων, ο κ. Θεοφανίδης διατυπώνει προτάσεις που θα απασχολήσουν τους ενδιαφερομένους. Στο ίδιο πλαίσιο, υποστηρίζει την ιδέα της ευγενούς άμιλλας μεταξύ των σωματείων και επιμένει στην ανάγκη διά βίου μάθησης των Logistician, επιβεβαιώνοντας την προσήλωση του ILME στο αξίωμα του ιστορικού προέδρου του, του αείμνηστου Γιάννη Κονετά, ότι το άρτια εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό αποτελεί την υπεραξία των Logistics και της εθνικής οικονομίας.

Ο νέος πρόεδρος του ILME είναι μηχανολόγος μηχανικός, πτυχιούχος της Πολυτεχνικής Σχολής Θεσσαλονίκης, και κατέχει μεταπτυχιακό δίπλωμα ειδίκευσης (Master of Science [MSc]) στη Βιομηχανική Διοίκηση από το βρετανικό πανεπιστήμιο “Brunel University”. Έχει εργασθεί σε διεθνεντικές θέσεις αυξημένης ευθύνης (Operations, Sales, Projects, Logistics, Transportation, Engineering) στις εταιρείες Mobil, BP, Bovis Lend Lease και ΕΛ.ΠΕ., και ηγήθηκε στο πανευρωπαϊκό project της BP για τον ανασχεδιασμό των Logistics και Μεταφορών, το οποίο πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες τη διετία 1997 - 1998. Από το 2012 δραστηριοποιείται ως σύμβουλος ανάπτυξης επιχειρήσεων, εισηγητής Σεμιναρίων, σύμβουλος καριέρας και μέντορας.

Έχει συνεχή και έντονη παρουσία στα δρώμενα του κλάδου, έχοντας διατελέσει πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΠΣΣΑΜΕΕ),

εκπρόσωπος του ΤΕΕ στο Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (ΕΣΟΑ) και μέλος του ΔΣ της Ελληνικού Δικτύου Διαχειριστών Έργων (ΕΔΔΕ), καθώς και μέλος των ILME, ΕΕΙ, ΕΒΥ. Επίσης είναι εκπαιδευτής Project Management, πιστοποιημένος στο IPMA-D.

LM: Κύριε Θεοφανίδη αναλαμβάνετε μία ακόμα κρίσιμη θέση, αυτή του προέδρου στο Ινστιτούτο Logistics Management Ελλάδος (ILME). Με αυτή την ευκαιρία θα θέλαμε να μας παρουσιάσετε τις βασικές πρωτοβουλίες που αναλαμβάνετε αλλή και τις άμεσες προτεραιότητες που θέτετε προς το Δ.Σ. του ILME.

– Επ’ χρόνια με προβληματίζει ότι ολοένα και λιγότεροι συμμετέχουν στις συλλογικές διαδικασίες σωματείων και συλλόγων. Συνήθως γίνονται εκλογές με κάποια ισχνή συμμετοχή των μελών. Από τότε και μέχρι τις επόμενες εκλογές, τα μέλη ξεχνούν το Σύλλογο, καθώς και ο Σύλλογος τα μέλη του.

Αυτή η κατάσταση οφείλεται σε πολλούς παράγοντες, όπως είναι η έλλειψη χρόνου, η υπερδιαθεσιμότητα συστημάτων γνώσης, ενημέρωσης, επικοινωνίας και διασύνδεσης (internet, social media κλπ.), οι αυξανόμενες απαιτήσεις των εργοδοτών, η προσπάθεια των στελεχών να εξοικονομήσουν χρόνο για την προσωπική και οικογενειακή ζωή, ο εγγενής στην προσωπικότητα ατομικισμός κλπ. Λίγα πράγματα μπορούμε να κάνουμε για την αντιμετώπιση των παραπάνω παραγώ-



στιτού Logistics Management Ελλάδας να άρουμε τους παράγοντες της δεύτερης κατηγορίας, που είναι διαχειρισμοί σε μεγάλο βαθμό, και να δημιουργήσουμε τις προϋποθέσεις ώστε να αυξηθεί η συμμετοχή των μελών στις δράσεις του Ινστιτούτου.

Κάποιες από τις πρωτοβουλίες που ήδη λάβαμε προκειμένου να δημιουργήσουμε αυτές τις προϋποθέσεις είναι οι εξής:

1. Τροποποίηση του Καταστατικού, ώστε να προσαρμοστεί στην υφιστάμενη νομοθεσία, να ανταποκρίνεται στη στρατηγική μας, να επιτρέπει τις διαδικτυακές συνελεύσεις και εκλογές, καθώς επίσης να επιτρέπει την ευελιξία και την ταχύρρυθμη λήψη και εφαρμογή αποφάσεων.

2. Προσέλκυση των μελών να στελεχώσουν τις παρακάτω Ομάδες Εργασίας που οργανώνουμε:

- ▶ Πιστοποίησης & Εκπροσώπησης στην ELA Committee
- ▶ Θεμάτων Τεχνολογίας
- ▶ Ανάπτυξης Μελών
- ▶ Διοργάνωσης Εκδηλώσεων
- ▶ Ετήσιων Βραβείων ELA
- ▶ Marketing και Επικοινωνίας
- ▶ Περιφερειακής Ανάπτυξης Δράσεων.

3. Δημιουργία θεματικών ομάδων (Division Groups) με στελέχη από επιμέρους τομείς (όπως είναι οι FMCG / Agro, Farma, 3PL / Transport, Equipment / Technology, Dangerous / Green κ.ά),

«Η κύρια εστίαση του ILME, χωρίς να υποτιμηθούν άλλοι τομείς, θα είναι στην τεχνολογία και στην ανάπτυξη των logisticians μέσω εκπαίδευσης, πιστοποίησης, networking, βραβεύσεων, συμμετοχής σε συνέδρια και άλλων δράσεων»

ώστε να αναπτυχθούν εστιασμένες κατά τομέα ευκαιρίες networking και δράσεις.

4. Διοργάνωση ανοικτών συνεδριών με τα μέλη, ώστε να έχουν τη δυνατότητα να συμμετέχουν στη διαμόρφωση και υλοποίηση του προγράμματος δράσεων.

5. Βραβεία ELA

6. Δικτύωση μελών

7. Συνέδριο ILF

8. Πιστοποίηση ELA - Strategic level.

Παράλληλα με τις δράσεις αυτές, φιλοδοξούμε να εκπαιδεύσουμε νεότερα στελέχη που έχουν εκλεγεί μέλη του ΔΣ, πληρωματικά μέλη ή και μέλη των ομάδων εργασίας, ώστε να αποτελέσουν την επόμενη γενιά στη διοίκηση Συλλόγων.

▶ **Από το 2020 και εξής, η αγορά που υποστηρίζει την εφοδιαστική**

αλυσίδα βιώνει πρωτοφανείς καταστάσεις, τη μία μετά την άλλη: από την πανδημία και την αστάθεια στην ανατολική Μεσόγειο, μέχρι το Ουκρανικό, το Μεσανατολικό και τους δασμούς Τραμπ. Υπάρχουν συμβουλές ανθεκτικότητας για να αποφευχθούν οι «κακοτοπιές»;

– Τεχνικές ιδέες για ενίσχυση της ανθεκτικότητας υπάρχουν πολλές, και είναι θέμα καλής ανάγνωσης των καταστάσεων και των εξελίξεων σε γεωπολιτικό, οικονομικό, νομικό, τεχνολογικό και κοινωνικό πλαίσιο.

Πολλές τέτοιες εφαρμογές δεν χρειάζεται να τις ανακαλύψουμε· αρκεί να αντιγράφουμε άμεσα τις βέλτιστες πρακτικές σοβαρών διεθνών παικτών. Όταν π.χ. το outsourcing είναι διεθνώς στο 80% ενώ σε μας μόνο στο 20%, σημαίνει ότι ή όλοι οι άλλοι πλανώνται ή εμείς. Η απάντηση δεν θέλει πολλή σκέψη.

Το δύσκολο είναι άλλο: Πώς να αλλάξουν οι νοοτροπίες που φρενάρουν ή εμποδίζουν τις πρωτοβουλίες για ανθεκτικότητα. Για να το πετύχουμε αυτό θα πρέπει:

1. Να μειώσουμε το λεπτομερές και αργόσυρτο planning και να ενισχύσουμε την ευελιξία και την προσαρμοστικότητα. Προτιμότερο είναι να έχουμε 80% ακριβές planning και 50% resilience (ανθεκτικότητα), παρά 100% ακριβές planning χωρίς resilience. Στους σχεδιασμούς μας θα πρέπει να έχουμε πάντα ένα plan B, απενίζοντας προς το μέλλον και τις εξελίξεις του (και όχι προς το παρόν ή το παρελθόν) και δίνοντας απαντήσεις στο ερώτημα “what if?”. Οι αρχές της λιτότητας, της ευελιξίας και της ανθεκτικότητας πρέπει να διαπνέουν κάθε project.

2. Να μειώσουμε την επικέντρωση στις διαδικασίες και να ενισχύσουμε την επιδίωξη αποτελεσμάτων (results orientation). Οι διαδικασίες πρέπει να εξυπηρετούν τους στόχους και τις αλλαγές στο περιβάλλον και να μην είναι αυτοσκοπός.

3. Να καλλιεργούμε θετική στάση απέναντι στις αλλαγές, μέσα από την εκπαίδευση του προσωπικού και την εταιρική κουλτούρα.

4. Να ενισχύουμε την ευρηματικότητα, την καινοτομική σκέψη, τη δημιουργικότητα και την οργάνωση, απέναντι στη συντηρητική στάση.

► **Πόσο επιδρά στην εθνική οικονομία αλλήλα και στη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων η ανθεκτικότητα που μπορεί να επιδείξει ο κλάδος των Logistics απέναντι σε ασύμμετρες απειλές και κινδύνους;**

– Είναι γνωστό ότι ο τομέας της εφοδιαστικής αλυσίδας αντιπροσωπεύει ένα πολύ σημαντικό ποσοστό της ελληνικής οικονομίας: σίγουρα πάνω από 7%. Αυτό όμως είναι το λιγότερο! Ακόμη σημαντικότερο είναι ότι καθορίζει και τα ποσοστά των παραγωγικών και εμπορικών δραστηριοτήτων της οικονομίας.

Για παράδειγμα, αν δεν έχουμε αποτελεσματική και οικονομική εφοδιαστική αλυσίδα, θα έχουμε δυσκολία να αναπτύξουμε τις εξαγωγές, τη βιομηχανική παραγωγή, την αγροτική παραγωγή, τον τουρισμό κ.ο.κ. Στην κρίση της πανδημίας φάνηκε ξεκάθαρα: Εταιρείες delivery που επέδειξαν ανθεκτικότητα, χρησιμοποίησαν και άλλους τρόπους αποστολών (π.χ. ταξί), και έτσι υποστήριξαν τις πωλήσεις των εμπορικών εταιρειών-πελατών τους. Μεγάλα ονόματα εμπορικών εταιρειών που δεν χρησιμοποιούσαν ως στρατηγική επιλογή το κανάλι διανομής last mile delivery, έτρεχαν να αγοράσουν εταιρείες delivery ή να αλλάξουν την στρατηγική τους. Δείγμα ανθεκτικότητας είναι τα smart boxes, τα dark shop κ.ά.

► **Στο ίδιο θεωρητικό πλαίσιο με το οποίο αρχίσαμε τη συζήτησή μας, θα θέλαμε να μας πείτε πόσο χρήσιμη θα μπορούσε να θεωρηθεί η συνεχής εκπαίδευση των logistician, προκειμένου να προσαρμοστούν σε νέα δεδομένα ή και διαδικασίες.**

– Δεν νομίζω να υπάρχει άνθρωπος στη γη που να μην ενστερνίζεται αυτή την άποψη. Ειδικά όμως στα logistics δεν είναι μόνο χρήσιμη: είναι απαραίτητη, και οι λόγοι είναι πολλοί:

► Τα logistics είναι software and hardware, τομείς στους οποίους συμβαίνουν καθημερινά εκπληκτικές εξελίξεις.
► Τα logistics απαιτούν γνώσεις και δυνατότα skills, technical, soft, management.
► Τα logistics είναι όλο το νευρικό σύστημα των εταιρειών.

Οι logistician πρέπει να εκπαιδεύονται συνέχεια σε όλα τα παραπάνω.

► **Θα μπορούσε να επεκταθεί αυτή η εκπαίδευση ακόμα και στα στελέχη**



Τι θα δώσει ώθηση στην αγορά

► **Επί δύο δεκαετίες μιλούμε για την ανάγκη εμπορευματικών κέντρων αλλήλα και συνδυασμού μεταφορών. Ο αείμνηστος Γιάννης Κονετάς έλεγε το 2005 ότι όταν θα λειτούργούσαν τα hub σε Θριάσιο και στρατόπεδο Γκόβου, η χώρα μας θα γινόταν η αδιαμφισβήτητη εμπορευματική πύλη της Ευρώπης. Τελικά, τι έχει πάει λάθος;**

– Πρέπει να αλλάξουν πολλά πράγματα: νοοτροπίες, αντιλήψεις, νομοθεσίες. Θα σας πω εν τάχει πέντε σημεία, τα οποία πρέπει να τύχουν ιδιαίτερης μέριμνας:

1. Η δημόσια διοίκηση πρέπει να διευκολύνει τους ιδιώτες επενδυτές, να καθορίζει τη στρατηγική και να εμπλέκεται το λιγότερο δυνατό στην υλοποίηση.

2. Απαιτούνται πραγματικά fast-track και απλοποιημένες διαδικασίες προκηρύξεων διαγωνισμών για τις επενδύσεις σε εμπορευματικούς κόμβους και κρίσιμες υποδομές.

3. Πρέπει να συγχρονιστεί η δημόσια διοίκηση με την πραγματική οικονομία.

4. Πρέπει να αντιληφθούν οι πάντες ότι οι ευκαιρίες δεν περιμένουν: αν δεν τις αρπάξουμε στο σωστό timing, θα τις εκμεταλλευτούν άλλοι.

5. Θα πρέπει όλοι να παραμερίσουν προσωπικά ή επιχειρηματικά συμφέροντα, και να προτάξουν το εθνικό συμφέρον, ειδικά για έργα στρατηγικής σημασίας και εθνικού ενδιαφέροντος.

των μεταφορικών επιχειρήσεων, και όχι απαραίτητα μόνο των οδικών; Θα μπορούσε επίσης να υπάρξει εξειδίκευση εκπαιδευτικών κατηγοριών, όπως π.χ. στους μεταφορείς επικινδύνων και εύφλεκτων υλικών;

– Ήδη το Transportation είναι ένα από τα αντικείμενα της εκπαίδευσης και πιστοποίησης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Logistics (European Logistics Association [ELA]). Η ομάδα εκπαίδευσης θα μελετήσει τη διεξαγωγή σεμιναρίων σε θέματα προτεραιότητας.

► **Θα αναλάβει πρωτοβουλίες επαφής με άλλους κυβερνητικούς, θεσμικούς και κλαδικούς φορείς το νέο διοικητικό συμβούλιο του ILME;**

– Θα συνεχίσουμε να συμμετέχουμε στο Συμβούλιο Εφοδιαστικής Αλυσίδας και θα προσφέρουμε τις υπηρεσίες μας σε όσους ενδιαφέρονται από τους κυβερνητικούς φορείς. Ιδιαίτερα θα επιθυμούσαμε να συνδράμουμε στη διαμόρφωση και στην υποστήριξη της στρατηγικής της νέας

διοίκησης του Υπουργείου Μεταφορών, που έχει δώσει σημαντικά δείγματα καινοτομικής προσέγγισης των θεμάτων του.

Ήδη υποστηρίζουμε συνεργασίες και κοινές δράσεις με άλλους θεσμικούς και κλαδικούς φορείς. Την ύπαρξη αρκετών σωματείων στο χώρο της εφοδιαστικής αλυσίδας δεν την θεωρούμε πολυδιάσπαση αλλά ευκαιρία για καλώς εννοούμενο συναγωνισμό, για εστιασμένη υποστήριξη των ενδιαφερόντων ξεχωριστών κλάδων, για ενασχόληση και ανάπτυξη περισσότερων στελεχών στη διοίκηση φορέων. Αυτό που θα επιδιώξουμε με τους άλλους φορείς θα είναι η εστίαση και η ανάπτυξη εξειδίκευσης κάθε φορέα σε έναν τομέα, ώστε να μην ξοδεύεται ενέργεια από όλους στις ίδιες κατευθύνσεις.

Η κύρια εστίαση του ILME, χωρίς να υποτιμηθούν άλλοι τομείς, θα είναι στην τεχνολογία και στην ανάπτυξη των logistician μέσω εκπαίδευσης, πιστοποίησης, networking, βραβεύσεων, συμμετοχής σε συνέδρια, αλλά και άλλων δράσεων.

LM

8η Διεθνής Έκθεση

Τεχνολογίες Περιβάλλοντος

Verde.tec 2026

27/02-01/03

➤ Εκθεσιακό Κέντρο
Μ.Ε.Σ. - Παιονία

- ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ - ΔΗΜΟΙ • ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ & ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ
- ΑΠΕ & ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ • ΕΞΥΠΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ - SMART CITIES
- ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ • ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
- ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ • ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΔΟΜΗΣΗ
- ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ • ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΝΕΡΟΥ
- ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ



T-PRESS
www.tpress.gr

Ημέρες και ώρες λειτουργίας

- Παρασκευή 27 Φεβρουαρίου 10:00 - 20:00
- Σάββατο 28 Φεβρουαρίου 10:00 - 20:00
- Κυριακή 01 Μαρτίου 10:00 - 19:00

Πρόσβαση στο εκθεσιακό κέντρο (Μ.Ε.Σ.)

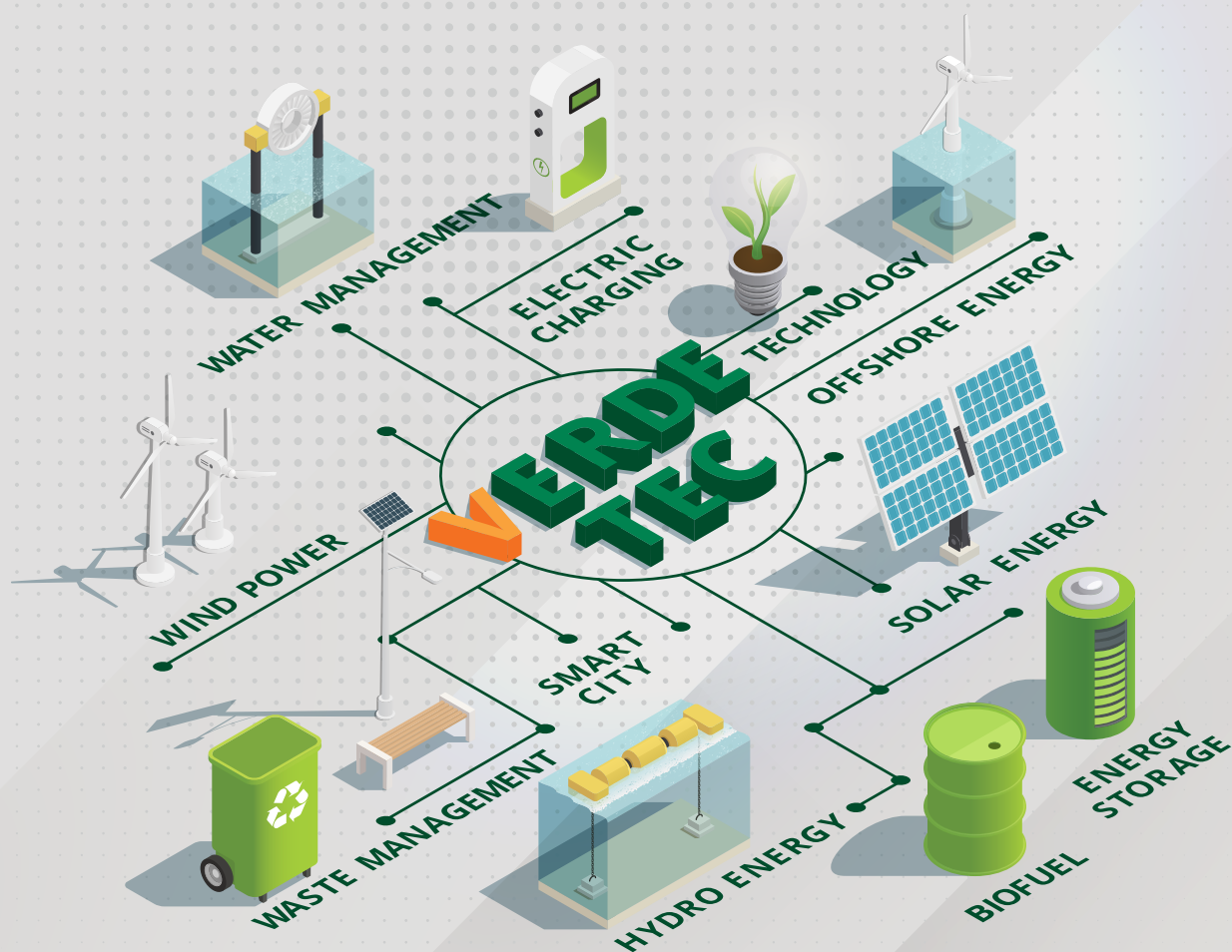
- Μέσω της Λεωφόρου Λαυρίου (αριθμ. 301)
- Μέσω της Αττικής οδού (Έξοδος 17 – Κάντζα)
- Δωρεάν χώροι στάθμευσης

Δωρεάν Μετακίνηση

Με λεωφορεία της εταιρείας ΤΣΟΚΑΣ:

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (27/02), ΣΑΒΒΑΤΟ (28/02), ΚΥΡΙΑΚΗ (01/03) ΑΝΑ ΜΙΣΗ ΩΡΑ:

- Από Σταθμό Μετρό «Δουκίσσης Πλακεντίας» προς Μ.Ε.Σ. (10:00 - 19:00)
- Από Μ.Ε.Σ. προς Σταθμό Μετρό «Δουκίσσης Πλακεντίας» (12:00 - 21:00)



ΕΙΣΟΔΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗ

ΧΟΡΗΓΟΙ



ΣΑΝΚΕ Μ.Ε.Π.Ε.
Συλλογικό Σύστημα Ανακύκλωσης ΔΕΚΚ

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



T-PRESS
webtv

ΧΟΡΗΓΟΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ





Η τεχνητή νοημοσύνη κατακτά την εφοδιαστική

Έρευνα μελετών Οι τάσεις της διεθνούς αγοράς, ο μετασχηματιστικός αντίκτυπος της τεχνητής νοημοσύνης στη διαχείριση παγκόσμιων εφοδιαστικών αλυσίδων και η ανάγκη για διακυβέρνηση δεδομένων

Έρευνα: Χ.Κ. Λαζαρόπουλος - Σίμος Αγγελίδης - Φωτογραφίες: ΛΑΕΓΕ



Nέα δεδομένα για τις διαδικασίες, το σχεδιασμό, αλλά και την προβλεψιμότητα στις εφοδιαστικές αλυσίδες επιφυλάσσει η εφαρμογή της τεχνητής νοημοσύνης στις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες Logistics ή υλοποιούν σχέδια μεταφοράς, διανομής και διάθεσης αγαθών.

Μέσα σε αυτό πλαίσιο, και με δεδομένο ότι οι παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες αντιμετωπίζουν πρωτοφανείς προκλήσεις (οι οποίες απορρέουν από την πανδημία του Covid-19, τη γεωπολιτική αστάθεια και τις περιβαλλοντικές πιέσεις), επιχειρούμε μια ολοκληρωμένη δημοσιογρα-

Logistician δοκιμάζει τη χρήση νέου τάμπλετ «πράσινης οθόνης» που μετατρέπει σε πεδίο εικονικής πραγματικότητας τις ροές και τις ανάγκες εντός της αποθήκης.



φική προσέγγιση με απτά στοιχεία και επιχειρήματα. Παρουσιάζουμε μία ακαδημαϊκή αλλά και προσιτή ανάλυση του αντίκτυπου της τεχνητής νοημοσύνης, με βάση ποσοτικούς δείκτες και το ερευνητικό έργο της τελευταίας διετίας.

Το βασικό ερέθισμα προήλθε από τη συστηματική ανασκόπηση που δημοσιεύθηκε στο “Frontiers in Artificial Intelligence” πριν από μερικές εβδομάδες, σύμφωνα με την οποία η τεχνητή νοημοσύνη βελτιώνει την αποδοτικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων και υποστηρίζει βιώσιμες πρακτικές, σε πλήρη συνάφεια με τους διεθνείς στόχους.

Επιπλέον, μελέτη οικονομολογικής ανάλυσης που δημοσιεύθηκε στο “Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review” (2024) κατέγραψε βελτίωση των δεικτών απόδοσης εφοδιαστικής (Logistics Performance Index) με συντελεστές που κυμαίνονται μεταξύ 0,0067 και 0,0378 για τις χώρες του G20.

Βελτίωση λειτουργικής αποδοτικότητας

Η συμβολή της τεχνητής νοημοσύνης στη διαχείριση εφοδιαστικών αλυσίδων εστιάζει κυρίως στη βελτίωση της αποδοτικότητας, μέσω προγνωστικών αναλύσεων, μηχανικής μάθησης και αυτοματοποίησης.

Η συστηματική ανασκόπηση που δημοσιεύθηκε στο “Journal of Business Research” (2024) αναφέρει ότι η πρόβλεψη ζήτησης που βασίζεται σε τεχνητή νοημοσύνη επιτυγχάνει βελτίωση ακρίβειας κατά 20 - 40%, ενώ η διαχείριση αποθεμάτων εμφανίζει μείωση κόστους κατά 15 - 30%. Παρόμοια ευρήματα παρουσιάζει και η έκθεση του “South Eastern European Journal of Public Health” (2025), επιβεβαιώνοντας τα οφέλη, κυρίως σε κλάδους όπως είναι το λιανικό εμπόριο και η μεταποίηση.

Στον τομέα των logistics, η τεχνητή νοημοσύνη βελτιστοποιεί τον προγραμματισμό δρομολογίων και την ανάλυση δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, οδηγώντας σε μείωση κατανάλωσης καυσίμου και εκπομπών κατά 15 - 35%, όπως καταδεικνύει επισκόπηση 18 ποσοτικών μελετών στο “Computers & Industrial Engineering” (2024). Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η τεχνολογία Supply Chain Optimization Technologies (SCOT) της Amazon, η οποία τεχνολογία προβλέπει τη ζήτηση για περισσότερα από 400 εκατομμύρια προϊόντα, περιορίζοντας τόσο τις ελλείψεις όσο και την υπερσυσώρευση αποθεμάτων, σύμφωνα με μελέτη στο “International Journal of Production Economics” (2024).

Στη μεταποίηση, η χρήση αλγορίθμων

όπως ο DETR (Detection Transformer, μια σύγχρονη αρχιτεκτονική για την ανίχνευση αντικειμένων σε εικόνες), επιτυγχάνει ακρίβεια ανίχνευσης έως 96% για τον έλεγχο ποιότητας (International Journal of Production Economics, 2024). Συνολικά, οι τεχνολογικές αυτές εξελίξεις αναμένεται να δημιουργήσουν αξία ύψους 1,3 τρισεκατομμυρίων δολαρίων σε βάθος εικοσαετίας, όπως εκτιμά το “Journal of Business Research” (2024), μέσω της ενίσχυσης της διαφάνειας και της ευελιξίας σε διεθνή δίκτυα.

Ενίσχυση της ανθεκτικότητας

Η τεχνητή νοημοσύνη ενισχύει ουσιαστικά την ανθεκτικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων, επιτρέποντας προληπτική διαχείριση κινδύνων και ανάπτυξη προσαρμοστικών στρατηγικών. Σύμφωνα με ποιοτική μελέτη στο “Scientific Reports” (2025), η τεχνητή νοημοσύνη βελτιώνει τη διαφάνεια μέσω της παρακολούθησης αποθεμάτων και της προγνωστικής εκτίμησης κινδύνων, μειώνοντας τον αντίκτυπο διαταραχών όπως η πανδημία Covid-19, η οποία επηρέασε το 75% των παραγόμενων επιχειρήσεων.

Η ίδια μελέτη επισημαίνει το ρόλο της τεχνητής νοημοσύνης στην ευέλικτη προμήθεια και στη βελτιστοποίηση της δια-



1

2

3

4

Τέσσερα κλικ στο αύριο

1. Ο Logistician δίνει εντολή παραγγελίας στην τεχνητή νοημοσύνη.
2. Δοκιμαστικό βιορομπότ κάνει τη δουλειά του picker συλλέγοντας φορτία.
3. Ρομποτικοί σκύλοι θα διανέμουν πακέτα σε κοντινές παραγγελίες.
4. Μη επανδρωμένα πτητικά συστήματα (drones) θα εκτελούν κατ' ιδίαν παραδόσεις πόρτα - πόρτα.

Ζητούμενο η διακυβέρνηση δεδομένων

Η τεχνητή νοημοσύνη μετασχηματίζει τη διαχείριση των παγκόσμιων εφοδιαστικών αλυσίδων, προάγοντας την αποδοτικότητα, την ανθεκτικότητα και τη βιωσιμότητα. Ποσοτικά στοιχεία, όπως μειώσεις αποθεματικών ελλείψεων κατά 30 - 50% (Computers & Industrial Engineering, 2024) και σημαντικές βελτιώσεις στο δείκτη απόδοσης logistics (Logistics Performance Index [LPI], Transportation Research Part E, 2024), υπογραμμίζουν τον αντίκτυπο της τεχνολογίας. Ωστόσο, η αντιμετώπιση προκλήσεων –που αφορούν τη διακυβέρνηση δεδομένων και τις ηθικές προκαταλήψεις– μέσω πολιτικών και ερευνητικών παρεμβάσεων, είναι απαραίτητη. Καθώς η τεχνητή νοημοσύνη συνεχίζει να εξελίσσεται, ο ρόλος της στη δημιουργία προσαρμοστικών και διασυνδεδεμένων εφοδιαστικών αλυσίδων θα είναι καθοριστικός για τη σταθερότητα της παγκόσμιας οικονομίας σε ένα αβέβαιο περιβάλλον.



νομής τελευταίου μιλίου, ιδίως στον κλάδο του ηλεκτρονικού εμπορίου.

Συστηματική χαρτογράφηση 45 μελετών στο “International Journal of Production Research” (2024) αναδεικνύει τη συμβολή της μηχανικής μάθησης στον εντοπισμό ανωμαλιών και στη συντήρηση βάσει πρόβλεψης, ενισχύοντας την ευελιξία και τη σταθερότητα των αλυσίδων.

Στη βιομηχανία της Κίνας, η υιοθέτηση τεχνητής νοημοσύνης συνδέεται με συντελεστές παλινδρόμησης 0,00307 - 0,0104 για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας, περιορίζοντας απώλειες κερδοφορίας που θα μπορούσαν να φτάσουν το 40 - 42% σε βάθος δεκαετίας (International Journal of Production Economics, 2024).

Παράλληλα, οικονομετρική ανάλυση στο “Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review” (2024) καταδεικνύει ότι η χρηματοδότηση τεχνητής νοημοσύνης σχετίζεται με βελτίωση του δείκτη απόδοσης logistics (Logistics Performance Index [LPI]) έως 0,0560 στις χώρες του G20, ενώ η οριζοντιοποίηση οργανωτικών δομών ενισχύει περαιτέρω τα οφέλη, ιδιαίτερα σε τεχνολογικά προηγμένες επιχειρήσεις (συντελεστής 0,00936).

Επιπλέον, η χρήση ψηφιακών διδύμων και η ενσωμάτωση Internet of Things (IoT) με τεχνητή νοημοσύνη υποστηρίζουν την ανθεκτικότητα μέσω προσομοιώσεων σεναρίων και στρατηγικών που εφαρμόζουν πολυπλοποιημένους και που μία από αυτές είναι η επανατοποθέτηση παραγωγής πιο κοντά στις αγορές (near-shoring), σύμφωνα με το “Scientific Reports” (2025).

Πρωώθηση βιωσιμότητας

Όπως αναφέρει το “South Eastern European Journal of Public Health” (2025), η τεχνητή νοημοσύνη στις μεταφορές μειώνει την ενεργειακή κατανάλωση και τις εκπομπές, συνεισφέροντας στην επίτευξη των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης του ΟΗΕ, ενώ στους τομείς της φαρμακοβιομηχανίας και της γεωργίας μειώνει τη σπατάλη κατά 15 - 35%, ενισχύοντας μοντέλα κυκλικής οικονομίας (Digital Business, 2025). Ενδεικτικά, στις φαρμακευτικές αλυσίδες βελτιώνει τον έλεγχο αποθεμάτων, αποτρέποντας ελλείψεις φαρμάκων και υποστηρίζοντας την έγκαιρη διανομή εξαρτημένων



Το αποκαλούμενο «μεταεργαστήριο» (Metaplant) της “Hyundai Motor Group” χρησιμοποιεί τεχνητή νοημοσύνη για τις έξυπνες λειτουργίες του σε παραγωγή και logistics, ενσωματώνοντας τη ρομποτική για αυτοματοποίηση, αποδοτικότητα και ασφάλεια. Η νέα εποχή δημιουργήθηκε με το Hyundai Motor Group Metaplant America (HMGMA) το οποίο λειτουργεί από φέτος τον Απρίλιο. Περιλαμβάνει φιλικό περιβάλλον προς τα ρομπότ σε κάθε στάδιο των logistics και στα συστήματα διαχείρισης των καριών. Διαθέτει ρομπότ ασφαλείας (που βασίζονται στην τεχνητή νοημοσύνη), έξυπνα συστήματα στάθμευσης και ανάπτυξη ημιαυτοματών τεχνητής νοημοσύνης για την τροφοδοσία αυτών των τεχνολογιών.

ψηφιακά και στους μεγαλύτερους τεχνολογικούς κολοσσούς παγκοσμίως.

Προκλήσεις και εμπόδια

Παρά τα σημαντικά οφέλη, η υιοθέτηση τεχνητής νοημοσύνης στη διαχείριση εφοδιαστικών αλυσίδων αντιμετωπίζει σοβαρά εμπόδια. Το υψηλό κόστος εφαρμογής, τα κενά δεξιοτήτων και τα ζητήματα προστασίας δεδομένων, όπως η συμμόρφωση με τον Γενικό Κανονισμό Προστασίας Δεδομένων (General Data Protection Regulation [GDPR]), είναι παραπάνω από εμφανή. Πάνω από τα δύο τρίτα των επιχειρήσεων στερούνται σαφών στρατηγικών δεδομένων (International Journal of Production Economics, 2024), ενώ παράλληλα οι ηθικές ανησυχίες –συμπεριλαμβανομένων αλγοριθμικών προκαταλήψεων– περιπλέκουν την υιοθέτηση.

Η ίδια μελέτη καταγράφει ότι η παραγωγή υιοθέτηση της τεχνητής νοημοσύνης στη διαχείριση εφοδιαστικών αλυσίδων ανέρχεται σε 50%, αλλά περιορίζεται στο 41% στη μεταποίηση της Κίνας, με τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις να αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα υψηλά εμπόδια λόγω

θεραπευτών. Ωστόσο, η ενεργειακή κατανάλωση της ίδιας της τεχνητής νοημοσύνης παραμένει πρόκληση. Σύμφωνα με το “International Journal of Production Economics” (2024), το 63% των οργανισμών καταγράφει απώλειες άνω των 50 εκατομμυρίων δολαρίων, λόγω αποτυχιών διακυβέρνησης κατά την υλοποίηση λύσεων τεχνητής νοημοσύνης.

Η ενσωμάτωση της τεχνητής νοημοσύνης με τεχνολογίες blockchain και IoT, όπως προτείνει το “Computers & Industrial Engineering” (2024), μπορεί να ενισχύσει τη διαφάνεια και να προσθήσει πιο «πράσινες» πρακτικές στις παγκόσμιες αλυσίδες –όμως αυτό προϋποθέτει εξειδικευμένο και τεχνικά καταρτισμένο προσωπικό, το οποίο βρίσκεται σε έλλει-



περιορισμένων πόρων. Επιπλέον, οι κυβερνοασπειρές και η πιθανή εκτόπιση εργατικού δυναμικού αποτελούν πρόσθετες προκλήσεις, όπως επισημαίνεται στο “Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review” (2024).

Μελλοντικές κατευθύνσεις

Η μελλοντική έρευνα οφείλει να εστιάζει σε ζητήματα ηθικής της τεχνητής νοημοσύνης, σε λύσεις προσαρμοσμένες για μικρομεσαίες επιχειρήσεις, καθώς και σε συνέργειες με αναδυόμενες τεχνολογίες όπως είναι το blockchain και το IoT (International Journal of Production Research, 2024). Σε πολιτικό επίπεδο, προτείνονται παρεμβάσεις όπως επιδοτήσεις και προγράμματα κατάρτισης, ώστε να διασφαλιστεί δίκαιη και ισόρροπη υιοθέτηση, όπως αναφέρει το “Transportation Research Part E” (2024). Η μετάβαση προς τη «Βιομηχανία 6.0» (με έμφαση στη συνεργασία ανθρώπου - τεχνητής νοημοσύνης και τη δημιουργία βιώσιμων οικοσυστημάτων) θεωρείται κρίσιμη για τη μακροπρόθεσμη ανθεκτικότητα (Frontiers in Artificial Intelligence, 2025).

LM

Οι προκλήσεις για την εφοδιαστική αλυσίδα

Κάποιοι θεωρούν ότι η τεχνητή νοημοσύνη ξεπερνά σε ένταση και επιδραστικότητα ακόμα και τη βιομηχανική επανάσταση. Όμως επικριτές αυτής της άποψης, όπως ο αποκαλούμενος «νονός της τεχνητής νοημοσύνης» (και πρώην αντιπρόεδρος της “Google”) κ. Τζέφρυ Χίντον, προειδοποιούν για έναν επερχόμενο τεχνολογικό μεσαίωνα. Δεν έχει περάσει πολύς καιρός από τις 16 Ιουνίου, όταν ο κ. Χίντον δέχτηκε να μιλήσει στο επιτυχημένο podcast “The Diary of a CEO” (DOAC) του Βρετανού Στίβεν Μπάρτλετ σχετικά με τις επιπτώσεις της τεχνητής νοημοσύνης. Μεταξύ άλλων επέσεισε τον κίνδυνο να βρεθεί η ανθρωπότητα σε φάση «καμψής» εφόσον δεν θα προάγει την έρευνα και τη σκέψη, ενώ ταυτόχρονα η τεχνητή νοημοσύνη πιθανώς να εξελιχθεί στο βασικό παράγοντα που θα διαφοροποιεί την επιτυχία από την αποτυχία, τόσο για τους εργαζομένους όσο και για τις επιχειρήσεις. Στον αντίποδα αυτής της κατάστασης, η Ομοσπονδιακή Ένωση Logistics (Bundesvereinigung Logistik [BVL]) στη Γερμανία έχει καταγράψει και διαφημίζει τα οφέλη της τεχνητής νοημοσύνης για προφανείς λόγους. Διαθέτει το ισχυρότερο δίκτυο υποστήριξης της εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ευρώπη και ελέγχει τη μερίδα του λέοντος στην παγκόσμια διακίνηση αγαθών, μετά τους 4,3 δισ. τόνους εμπορευμάτων που εξυπνήτησε κατά το 2023. Εκτιμάται ότι οι όγκοι αυτοί θα πολλαπλασιαστούν με εφαρμογή της τεχνητής νοημοσύνης σε επτά επίπεδα διαδικασιών, που είναι τα εξής:

- 1. Αποτελεσματική διαχείριση αποθεμάτων:** Με την εφαρμογή εργαλείων τεχνητής νοημοσύνης θα βελτιστοποιηθεί περαιτέρω η διαχείριση των αποθεμάτων, αφού οι επιχειρήσεις θα εξασφαλίσουν την καλύτερη δυνατή προβλεψιμότητα όσον αφορά την αναπλήρωση αποθεμάτων, μειώνοντας τις πιθανότητες να εμφανιστούν ελλείψεις ή περιττά αποθέματα (bad stock).
- 2. Αυτοματοποίηση αποθηκών:** Χάρη στην οπτική αναγνώριση αντικειμένων, η τεχνητή νοημοσύνη αυτοματοποιεί

διαδικασίες αποθήκευσης ή ακόμα και ανάκτησης εμπορευμάτων. Σε μια τέτοια περίπτωση αναμένεται να λειτουργήσουν ταχύτερα και αποτελεσματικότερα οι εσωτερικές αλλά και οι εξωτερικές ροές των αποθηκών, γεγονός που μπορεί να ενισχύσει κατά πολύ τους δείκτες παραγωγικότητας.

3. Βελτιστοποίηση δρομολογίων: Οι υπεύθυνοι διαχείρισης στόλων στη Γερμανία ισχυρίζονται ότι η τεχνητή νοημοσύνη θα απομυθοποιήσει τα συστήματα τηλεματικής, αφού χάρη στο σχεδιασμό δρομολογίων μεταφοράς θα μειωθούν δραστικά οι χρόνοι μεταφοράς και παράδοσης. Διατυπώνεται και το επιχείρημα ότι θα ελαττώσει το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων.

4. Χρήση αυτόνομων οχημάτων: Η τεχνητή νοημοσύνη μέλλει να αλλάξει δραστικά το πλέγμα διανομής μεσοπρόθεσμα, αλλά και των μεταφορών μεσομακροπρόθεσμα, διότι θα επιτρέψει την ανάπτυξη αυτόνομων οχημάτων για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Ήδη γίνονται διανομές μικροδεμάτων με drone στις ΗΠΑ, καθώς και δοκιμές μεταφοράς φορτίων με αυτόνομα φορτηγά, αλλά με την παρουσία οδηγού - συνοδού.

5. Πρόβλεψη ζήτησης: Η τεχνητή νοημοσύνη μπορεί να αναλύσει δεδομένα χάρη στη χρήση αλγόριθμων και να προχωρήσει σε ακριβείς προβλέψεις ζήτησης προϊόντων, κάτι που θα βοηθήσει τις γραμμές παραγωγής, αλλά και τις επιχειρήσεις διαχείρισης αποθεμάτων.

6. Ορατότητα & ανάλυση δεδομένων: Υπάρχει βελτιωμένη ορατότητα και δυνατότητα λήψης καλύτερων αποφάσεων, επειδή η τεχνητή νοημοσύνη συλλέγει και αναλύει μεγάλους όγκους πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο, δημιουργώντας ευελιξία στην εφοδιαστική αλυσίδα.

7. Εξυπηρέτηση πελατών: Αν και δεν αντικαθιστά τα δεδομένα στην επικοινωνία, η τεχνητή νοημοσύνη αυτοματοποιεί διαδικασίες παρέχοντας πλήρεις και αναλυτικές πληροφορίες στο όλο φάσμα του πελατολογίου.



Ο «νονός της AI» κ. Τζέφρυ Χίντον (αριστερά) αναλύει τις σκέψεις του στον Στίβεν Μπάρτλετ.

Τι σημαίνει η υποχρεωτική ασφάλιση για φυσικές καταστροφές

Γιάννης Σαμολαδάς

Μετά την εφαρμογή του νόμου 5090/24, ο ιδρυτής της “Truck & Cargo” παρουσιάζει τα πιθανά προβλήματα και δίνει λύσεις για τις επιχειρήσεις logistics και μεταφορών.

Ενα μείζον θέμα, που απασχολεί διοικήσεις επιχειρήσεων Logistics, επιχειρηματίες, αλλά και αρκετές μεταφορικές εταιρείες, είναι η υποχρεωτική ασφάλιση φυσικών καταστροφών σύμφωνα με το νόμο 5090/2024, που αφορά επιχειρήσεις με ετήσιο τζίρο άνω των 500.000 ευρώ, ανεξαρτήτως κωδικού αριθμού δραστηριότητας (ΚΑΔ).

Σύμφωνα με το νόμο, η ασφάλιση γίνεται για φαινόμενα όπως είναι οι πλημμύρες, οι δασικές πυρκαγιές και οι σεισμοί. Ισχύει αφενός για κάθε ιδιόκτητο ή μισθωμένο επαγγελματικό χώρο, αλλά και για το περιεχόμενο εντός του συγκεκριμένου χώρου. Ως προθεσμία συμμόρφωσης έχει δοθεί διάστημα τριών μηνών από τη λήξη της διαχειριστικής χρήσης, ενώ σε περίπτωση παραλείψης συμμόρφωσης προβλέπονται πρόστιμα ύψους 10 χιλιάδων ευρώ αν δεν υπάρχει συμβόλαιο στη λήξη της προθεσμίας και 20 χιλιάδων εάν παρέλθει ένας μήνας χωρίς συμμόρφωση της επιχείρησης.

Σύμφωνα με πληροφορίες, έχει δοθεί ήδη εντολή για τη διενέργεια ελέγχων με ηλεκτρονικές διασταυρώσεις από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ), με σύγκριση στοιχείων από Ε3, Ε9, ΚΑΔ, ενώ ζητήθηκε και απευθείας ενημέρωση από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Με βάση αυτά τα νέα δεδομένα και κατόπιν επικοινωνίας πολλών logistician και στελεχών επιχειρήσεων με το “Logistics & Management”, απευθυνθήκαμε στον πλέον εξειδικευμένο, τον ιδρυτή της “Truck & Cargo Insurance”

κ. Γιάννη Σαμολαδά, ο οποίος απαντά με απλά λόγια στις ερωτήσεις μας για το πώς πρέπει να κινηθούν οι επιχειρήσεις logistics, μεταφορών και παροχής υπηρεσιών υποστήριξης της εφοδιαστικής αλυσίδας.

LM: Τι σημαίνει επί της ουσίας η νέα υποχρέωση ασφάλισης για τις επιχειρήσεις του κλάδου;

– Κάθε επιχείρηση με τζίρο πάνω από 500.000 ευρώ, είτε είναι μεταφορική είτε είναι αποθηκευτική, εμπορική ή μεικτή, οφείλει να διαθέτει ασφαλιστήριο συμβόλαιο που να καλύπτει φυσικές καταστροφές. Δεν είναι θέμα επιλογής· είναι νομική υποχρέωση με βαριά πρόστιμα και αυτοματοποιημένους ελέγχους.

► **Στελέχη επιχειρήσεων υποστηρίζουν ότι υπάρχουν ασάφειες στη διατύπωση, γεγονός το οποίο μπορεί να προκαλέσει λάθη. Υπάρχει περίπτωση να επιχειρήσει κάποιος συμμόρφωση με το νέο πλαίσιο, αλλά τελικά να βρεθεί ελεγχόμενος ή να του επιβληθεί πρόστιμο;**

– Θα έλεγα ότι είναι πολύ καίρια αυτή η παρατήρησή σας. Το πιο συχνό λάθος είναι να θεωρεί κάποιος ότι τον καλύπτει ένα απλό συμβόλαιο πυρός. Όμως ο νόμος είναι σαφής: Πρέπει να υπάρχουν συγκεκριμένες καλύψεις –για πλημμύρα, δασική πυρκαγιά και σεισμό– και να ασφαλιστεί είτε το κτίριο (αν είναι ιδιόκτη-



το) είτε το περιεχόμενο. Αν δεν υπάρχει αυτό, τότε υπάρχει κενό κάλυψης και νομικός κίνδυνος.

► **Μιθήαμε για ένα ακόμα κόστος που θα επωμιστεί μια επιχείρηση ή πρόκειται για ένα νέο πρότυπο ή μια νέα οδηγία –αν θέλουμε να το πούμε έτσι– ώστε να θεωρείται «αποδεκτή» η ασφάλιση;**

– Σωστή ασφάλιση είναι εκείνη που ανταποκρίνεται στην πραγματική αξία των περιουσιακών στοιχείων. Για παράδειγμα, εμείς έχουμε ορίσει ως ελάχιστο αποδεκτό επίπεδο το 0,25% επί της ασφαλιζόμενης αξίας. Προκειμένου να γίνω πιο συγκεκριμένος, όταν η αξία του κτιρίου και του περιεχομένου μιας επιχείρησης αποτιμάται στο ένα εκατομμύριο ευρώ, το ασφάλιστρο υπολογίζεται σε 2.500 ευρώ ετησίως. Έτσι η επιχείρηση θα είναι πλήρως συμμορφωμένη με το νόμο, καλυμμένη σε νομικό επίπεδο και ουσιαστικά προστατευμένη.

► **Φαίνεται ότι έχετε μελετήσει με προσοχή το περιεχόμενο του νόμου, γι' αυτό μπαίνω στον πειρασμό να ρωτήσω εάν έχετε δημιουργήσει κάποιο εργαλείο που θα βοηθήσει τους**

Δωρεάν έλεγχο συμβολαίου

► **Έχετε να αναφέρετε και κάποια προσφορά μέσω του “Logistics & Management”;**

– Φυσικά! Η “Truck & Cargo” προσφέρει δωρεάν έλεγχο συμβολαίου και πλήρη συμμόρφωση με το ν.5090/2024, από 0,25% επί της ασφαλιζόμενης αξίας, έχοντας εξειδίκευση σε επιχειρήσεις μεταφοράς, logistics, αποθηκευτικές μονάδες. Είμαστε σε θέση να δημιουργήσουμε ασφαλιστικά πακέτα για περιεχόμενο, κτίριο και επιχειρηματική συνέχεια, και φυσικά παρέχουμε συνεχή υποστήριξη με τεχνητή νοημοσύνη στο www.500kinsurance.gr.

ενδιαφερομένους να ενημερωθούν λεπτομερώς...

– Επιτρέψτε μου να απαντήσω αμέσως καταφατικά. Επειδή είχαμε κι εμείς κρούσεις από δεκάδες επιχειρηματίες που αναζητήσαν λύσεις για τα ζητήματα που τους απασχολούν, δημιουργήσαμε το “www.500kinsurance.gr”, έναν εξειδικευμένο ιστότοπο που απευθύνεται σε όλες επιχειρήσεις που υπάγονται στη νέα υποχρέωση. Εκεί έχουμε ενσωματώσει και έναν βοηθό τεχνητής νοημοσύνης, εκπαιδευμένο να απαντά σε όλα τα πιθανά ερωτήματα του χρήστη.

► **Φαντάζομαι ότι δεν αρκεί μόνο αυτό. Δεν υπάρχει και πρόσθετη τοποθέτηση της “Truck & Cargo”; Τι θα**

λέγατε σε έναν αναγνώστη που δεν αρκείται μόνο στην έρευνα και στην ενημέρωση;

– Εμείς είμαστε εδώ για να μη μείνει καμία επιχείρηση εκτεθειμένη, είτε από άγνοια είτε από λάθος. Με εμπειρία 25 και πλέον ετών στο χώρο των μεταφορών, έχουμε φτιάξει ειδικά πακέτα, προσαρμοσμένα σε κάθε είδος επιχείρησης της εφοδιαστικής.

Αυτό που θα έλεγα στον απαιτητικό αναγνώστη στον οποίο αναφέρεστε είναι ότι μπορεί να νομίζει ότι έχει το πιο ακριβό ασφαλιστήριο, αλλά τελικά να μην καλύπτει τίποτα όταν έρθει η ώρα. Η συμμόρφωση είναι υποχρεωτική. Η σωστή κάλυψη, όμως, είναι θέμα επιβίωσης και επένδυσης.

LM



Φάρος σταθερότητας ο Πειραιάς

Γεωπολιτική ρευστότητα Ενώ τα περισσότερα ευρωπαϊκά λιμάνια βρίσκονται σε θάλασσα κρίσεων, οι ελληνικοί λιμένες και ειδικά ο Πειραιάς κρατούν σταθερά το τιμόνι.



Άρθρο του κ. Βασιλείου Μάμαλη, εκτελεστικού διευθυντή της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος

Από τον Πειραιά που τροφοδοτεί Βαλκάνια και Κεντρική Ευρώπη, μέχρι τη Θεσσαλονίκη που ανεβαίνει επίπεδο και την Αλεξαν-

δρούπολη που γίνεται ενεργειακός και γεωπολιτικός κόμβος, τα ελληνικά λιμάνια απέδειξαν στην κρίση του Σουέζ ότι μπορούν να σταθούν όρθια απέναντι στις διεθνείς αναταράξεις.

Η κρίση στη διώρυγα του Σουέζ υπήρξε μια από τις πιο σοβαρές δοκιμασίες για τη διεθνή ναυτιλία την τελευταία δεκαετία. Οι επιθέσεις των Χούθι στην Ερυθρά Θάλασσα ανάγκασαν εκατοντάδες πλοία να παρακάμπτουν τη διώ-

ρυγα, επιλέγοντας την πιο μακρινή και δαπανηρή διαδρομή, κάνοντας τον περλίτλου της Αφρικής και περνώντας από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Μόνο μέχρι τα μέσα Φεβρουαρίου 2024, η κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων από το Σουέζ είχε μειωθεί κατά 82%, προκαλώντας σοκ στις εφοδιαστικές αλυσίδες.

Σε αυτό το ασταθές σκηνικό, τα ελληνικά λιμάνια έδειξαν αξιοθαύμαστη ανθεκτικότητα. Και στο επίκεντρο βρέ-



Η Ελλάδα είναι το γεωστρατηγικό πλεονέκτημα των αγορών

Το συμπέρασμα είναι σαφές: Τα ελληνικά λιμάνια απέδειξαν ότι διαθέτουν στρατηγικό πλεονέκτημα που δεν αίρεται από τις παγκόσμιες κρίσεις. Ο Πειραιάς παραμένει η κύρια πύλη της ανατολικής Μεσογείου προς τα Βαλκάνια και την κεντρική Ευρώπη, με ένα δίκτυο διασυνδέσεων που ούτε τα δυτικοευρωπαϊκά λιμάνια μπορούν να ανταγωνιστούν πλήρως. Η Θεσσαλονίκη ανεβάζει ταχύτητα με επενδύσεις σε υποδομές, ενώ η Αλεξανδρούπολη μετατρέπεται σε κόμβο ενέργειας και ασφάλειας.



Έτσι η Ελλάδα αναδεικνύεται όχι μόνο ως χώρα με παράδοση στη ναυτιλία, αλλά και ως χώρα λιμανιών ικανών να στηρίξουν την ευρωπαϊκή οικονομία σε περιόδους διεθνούς αβεβαιότητας.

θυστέρηση που επιφέρει ο περίπλους της Αφρικής, η διαδρομή Ασία - Πειραιάς - Βαλκάνια / Κεντρική Ευρώπη αποδεικνύεται πιο αποδοτική από το να καταλήξει το ίδιο φορτίο σε Ρότερνταμ ή Αμβούργο και από εκεί να κινηθεί χερσαία προς τις ίδιες αγορές.

Η δυναμική αυτή αποτυπώνεται στους αριθμούς. Το 2024, ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (Piraeus Container Terminal [PCT]) διακίνησε 4,22 εκατ. TEU, σημειώνοντας μείωση 7,9% σε ετήσια βάση λόγω της διεθνούς αναστάτωσης. Παρά ταύτα, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς παρουσίασε ιστορικά υψηλά έσοδα (230,9 εκατ. ευρώ, +5%) και καθαρά κέρδη (87,4 εκατ. ευρώ, +30,8%).

Η διαφοροποίηση δραστηριοτήτων –από το εγχώριο φορτίο και την κρουαζιέρα έως το car terminal– προσφέρει ανθεκτικότητα και ελκυστικότητα για μακροπρόθεσμες επενδύσεις. Επιπλέον, η συνεχής αναβάθμιση σε logistics και ψηφιακά εργαλεία διαχείρισης ροών καθιστά τον Πειραιά σημείο αναφοράς για προβλεψιμότητα και μείωση κινδύνων.

Θεσσαλονίκη και Αλεξανδρούπολη

Η κρίση του Σουέζ έφερε στο προσκήνιο και το ρόλο της Θεσσαλονίκης. Το λιμάνι της βόρειας Ελλάδας, με την αναβάθμιση του Προβλήτα 6 και με επενδύσεις που επιτρέπουν εξυπηρέτηση πλοίων νέας γενιάς έως 24.000 TEU, ενισχύει το αποτύπωμά του ως πύλη για τα Βαλκά-

νια. Οι εξαγωγικές επιχειρήσεις της ενδοχώρας βρήκαν στη Θεσσαλονίκη μια αξιόπιστη λύση σε περιόδους που οι θαλάσσιες μεταφορές δοκιμάζονταν. Έτσι, ο λιμένας λειτουργεί συμπληρωματικά με τον Πειραιά, κατανέμοντας τις ροές προς τις αγορές της κεντρικής Ευρώπης.

Στην Αλεξανδρούπολη, το στοιχείο της ανθεκτικότητας συνδυάζεται με την ενέργεια και τη γεωπολιτική. Η λειτουργία της πλωτής μονάδας αποθήκευσης και επαναεριοποίησης (floating storage and regasification unit [FSRU]) τον Οκτώβριο του 2024 δημιούργησε ένα νέο ενεργειακό κόμβο στη νοτιοανατολική Ευρώπη, με δυνατότητα εξαγωγής υγροποιημένου φυσικού αερίου (Liquefied Natural Gas [LNG]) προς Βουλγαρία, Ρουμανία, Σερβία και Ουγγαρία. Την ίδια ώρα, το λιμάνι έχει εξελιχθεί σε κρίσιμο logistics hub για το NATO, με τις ΗΠΑ να το χρησιμοποιούν για τη διεκπεραίωση βαρέος στρατιωτικού εξοπλισμού προς την ανατολική Ευρώπη. Οι εξελίξεις αυτές αναβαθμίζουν την Αλεξανδρούπολη σε στρατηγικό σημείο για την ασφάλεια και την ενεργειακή διαφοροποίηση της περιοχής.

Η εικόνα συμπληρώνεται από τα υπόλοιπα μεγάλα ελληνικά λιμάνια. Η Πάτρα και η Ηγουμενίτσα κράτησαν σταθερή τη γέφυρα με την Ιταλία και την Αδριατική, προσφέροντας αξιόπιστη σύνδεση σε μια περίοδο αναταράξεων. Το Ηράκλειο και άλλοι περιφερειακοί λιμένες στηρίζαν την κρουαζιέρα και την ακτοπλοΐα, που αποτέλεσαν ανάχωμα στις πιέσεις της εμπορευματικής κίνησης.

LM

ήκε, όπως ήταν φυσικό, ο Πειραιάς. Η γεωγραφική του θέση, στην είσοδο της Μεσογείου και στο φυσικό τελείωμα της διαδρομής από το Σουέζ, τον καθιστά πύλη όχι μόνο για την ελληνική αγορά αλλά κυρίως για τα Βαλκάνια, την ανατολική και την κεντρική Ευρώπη.

Συνδυασμός μέσων

Τα φορτία που καταλήγουν στον Πειραιά διαχέονται μέσω σιδηροδρομικών και οδικών διαδρομών προς Σερβία, Βουλγαρία, Ουγγαρία και Πολωνία, δημιουργώντας ένα δίκτυο που οι δυτικοευρωπαϊκοί λιμένες –με τις ποτάμιες και χερσαίες τους συνδέσεις– δεν μπορούν ακόμη να ανταγωνιστούν σε ταχύτητα και κόστος. Ακόμα και με την κα-



PCT: 15 χρόνια ανάπτυξης, επενδύσεων και περιβαλλοντικής συνείδησης στον Πειραιά

Το 2025 σηματοδοτεί μια σημαντική επέτειο για την PCT (Piraeus Container Terminal), θυγατρική της COSCO Shipping Ports Limited, καθώς συμπληρώνει 15 χρόνια επιτυχημένης παρουσίας και στρατηγικής συνεισφοράς στον Πειραιά. Στη διάρκεια αυτής της πορείας, η PCT έχει εδραιωθεί ως βασικός παράγοντας ανάπτυξης του μεγαλύτερου λιμένα της χώρας και ως ένας από τους κορυφαίους κόμβους διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Αναλαμβάνοντας τη διαχείριση των Προβλητών II και III το 2009, η PCT έχει υλοποιήσει επενδύσεις που υπερβαίνουν τα 600 εκατομμύρια ευρώ. Η ολοκλήρωση του Προβλήτα III και η ενσωμάτωση σύγχρονων γερανογεφυρών, σε συνδυασμό με τη διασύνδεση με το εθνικό οδικό δίκτυο, αύξησαν τη διαχειριστική ικανότητα του λιμένα από 1,5 σε 6,2 εκατ. TEUs ετησίως. Ο Πειραιάς αναδείχθηκε έτσι σε ένα από τα πέντε μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης και συγκαταλέγεται στους 40 κορυφαίους λιμένες παγκοσμίως.

Η αναπτυξιακή αυτή πορεία αποτυπώνεται και σε μακροοικονομικά στοι-

χεία: Από το 2009 έως σήμερα, τα δημόσια έσοδα από τέλη παραχώρησης, φόρους και εισφορές ξεπέρασαν το 1 δις. ευρώ. Επιπλέον, κατά την περίοδο 2024 - 2025, έχουν υπογραφεί συμβάσεις συνολικού ύψους 275 εκατ. ευρώ με περισσότερους από 600 κυρίως τοπικούς προμηθευτές, ενισχύοντας την τοπική επιχειρηματικότητα.

► Πρωτοβουλίες για βιώσιμο μέλλον

Η βιωσιμότητα αποτελεί ακρογωνιαίό λίθο της στρατηγικής της PCT. Η εταιρεία επενδύει σε τεχνολογίες φιλικές προς το περιβάλλον, στοχεύοντας στη μείωση του ενεργειακού αποτυπώματος και στην ανθεκτικότητα έναντι των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.

Έχουν ήδη γίνει σημαντικά βήματα για τον εξηλεκτρισμό του βασικού εξοπλισμού, ενώ σε εξέλιξη βρίσκεται το έργο δημιουργίας υποσταθμού υψηλής τάσης για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε πλοία από την ξηρά, συνολικού ύψους 48 εκατ. ευρώ. Όταν ολοκληρωθεί, ο Πειραιάς θα ανήκει σε μια μικρή αλλά ταχέως αναπτυσσόμενη ομάδα ευρωπαϊκών λιμένων που προσφέρουν αυτή τη δυνατότητα.

Παράλληλα, η χρήση καινοτόμων ψηφιακών εργαλείων όπως είναι η τηλεμετρία, τα συστήματα τεχνητής νοημοσύνης για πρόγνωση μικροκλίματος και τα πληροφοριακά συστήματα TOS και PCT HPCS, συμβάλλουν στη βελτιστοποίηση της ενεργειακής απόδοσης, στην





ενίσχυση της ασφάλειας και στην απο-
τελεσματική διαχείριση πόρων.

► Σταθερή κοινωνική υπευθυνότητα

Η κοινωνική ευθύνη είναι σταθερά εν-
σωματωμένη στο DNA της PCT. Μέσα
από συστηματικές δωρεές, η εταιρεία
έχει υποστηρίξει χιλιάδες οικογένειες
και σημαντικούς κοινωνικούς φορείς,
όπως είναι το «Χαμόγελο του Παιδιού»,
το Χατζηκυριάκειο Ίδρυμα, το Γηροκο-
μείο Πειραιά και άλλοι.

Ενδεικτικά, πάνω από 5.000 οικογένει-
ες έχουν λάβει επιπαισιωχική υποστήριξη,
ενώ περισσότερα από 90.000 ευρώ έχουν
επενδυθεί σε σχολικές υποδομές της ευ-
ρύτερης περιοχής. Το 2024 θεσμοθετή-
θηκε πρόγραμμα υποτροφιών για πρω-

τοτείς φοιτητές, με στόχο την ενίσχυση
της εκπαίδευσης και την προώθηση ίσων
ευκαιριών στη νέα γενιά, επιβραβεύο-
ντας ταυτόχρονα την προσπάθειά της.

► Οι άνθρωποί της στο επίκεντρο

Η επιτυχία της PCT δεν θα ήταν δυ-
νατή χωρίς το ανθρώπινο δυναμικό της.
Με περισσότερους από 2.500 εργαζό-
μενους και συνεργάτες, η εταιρεία απο-
τελεί έναν από τους μεγαλύτερους ερ-
γοδότες στη νοτιοανατολική Ευρώπη.
Η συνεχής επένδυση στην εκπαίδευση,
στην υγεία και στην ασφάλεια του προ-
σωπικού επιβεβαιώνεται από σημαντι-
κές διακρίσεις και βραβεία, όπως: “True
Leaders”, “Greek Business Champion”
και “Diamonds of the Greek Economy”.

► Κοιτώντας μπροστά

Η 15ετής πορεία της PCT αποτελεί
όχι μόνο αφορμή για ανασκόπηση, αλλά
και αφετηρία για το μέλλον. Με στρατη-
γικές που στηρίζονται στην καινοτομία,
στη διαφάνεια και στην υπευθυνότητα,
η εταιρεία παραμένει προσηλωμένη στη
δημιουργία μακροχρόνιας αξίας για όλα
τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Ο Πειραιάς, ως διεθνής κόμβος διαθα-
λάσιων μεταφορών και logistics, αποκτά
μέσα από τη δράση της PCT έναν ακόμη
πιο αναβαθμισμένο και βιώσιμο χαρα-
κτήρα. Σε έναν κόσμο με αυξανόμενες
προκλήσεις, η PCT συνεχίζει να επενδύει
στην τεχνογνωσία, στον άνθρωπο και στο
περιβάλλον, διαμορφώνοντας τις λυμενι-
κές εξελίξεις της επόμενης δεκαετίας.

Μονόδρομος η εξωστρέφεια για την ελλήνóκτητη ναυτιλία

Εμπορικό ναυτικό Οί Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν επιδείξει ευελιξία και προσαρμοστικότητα, και δημιουργούν τις βάσεις ώστε η χώρα μας να διαμορφώνει τις παγκόσμιες εξελίξεις στον κλάδο.



Άρθρο της κ. **Μαρίας Μ. Κάργα**, πολιτικής επιστήμονα, συμβούλου στρατηγικής και πτυχιούχου Πολιτικής Επιστήμης και Δημόσιας Διοίκησης, με μεταπτυχιακό στη Ναυτιλία και στο Διεθνές Εμπόριο στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Η υψηλή ανθεκτικότητα της ελληνικής ναυτιλίας αναλύθηκε εκτενώς στο σχετικό άρθρο που δημοσιεύθηκε στο προηγούμενο τεύχος. Είδαμε με στοιχεία και επιχειρήματα πώς ενισχύεται η στρατηγική θέση της στο διεθνή ναυτιλιακό χάρτη, παρά τις μεταβαλλόμενες συνθήκες. Σε συνέχεια αυτής της συλλογιστικής θα δούμε με αυτό το άρθρο πώς η Ελλάδα αναδεικνύεται σε σταθερό παίκτη στην αναδιάρθρωση της ναυτιλιακής γεωγραφίας.

Μετά την πανδημία, η σημερινή συγκυρία χαρακτηρίζεται από έντονη γεωπολιτική αστάθεια, ιδιαίτερα λόγω της κλιμα-

κούμενης κρίσης στη Μέση Ανατολή, η οποία κρίση επηρεάζει εξίσου άμεσα τις ναυτιλιακές ροές και αναδιαμορφώνει τις στρατηγικές των Ελλήνων πλοιοκτητών.

Η αύξηση των επιθέσεων κατά εμπορικών πλοίων στην Ερυθρά Θάλασσα και στα Στενά του Μπαμπ αλ Μαντέμπ έχει οδηγήσει σε σημαντικές αποκλίσεις δρομολογίων, με πολλά πλοία να αποφεύγουν τη διώρυγα του Σουέζ και να κάνουν τον περίπλοκο της Αφρικής περνώντας από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, κάτι που παρατείνει το χρόνο ταξιδιού και αυξάνει τα κόστη καυσίμων και ασφάλισης.

Σύμφωνα με δεδομένα της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD]), οι μεταφορές μέσω Σουέζ μειώθηκαν κατά 42% στο πρώτο τρίμηνο του 2024 σε σχέση με το 2023, γεγονός που επηρεάζει έντονα τις εμπορευματικές ροές από την Ασία προς την Ευρώπη.

Οί Έλληνες πλοιοκτήτες

Παρά τις προκλήσεις αυτές, η ελληνική ναυτιλία επιδεικνύει για ακόμη μία φορά ευελιξία. Σύμφωνα με στοιχεία της

Allied Shipbroking για το Μάιο του 2024, οι επενδύσεις σε πλοία μεταφοράς LNG και δεξαμενόπλοια αυξήθηκαν κατά 38% σε ετήσια βάση, αντανakλώντας τη στροφή προς ενεργειακά φορτία και διαφοροποίηση του ρίσκου. Επομένως, σε ένα περιβάλλον αβεβαιότητας, οι Έλληνες πλοιοκτήτες δείχνουν προσαρμοστικότητα, επενδύοντας σε τομείς υψηλής ζήτησης και αναπροσαρμόζοντας τη στρατηγική τους, με γνώμονα τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας και της επιχειρησιακής συνέχειας.

Η πρόσφατη κρίση μεταξύ Ιράν και Ισραήλ έχει ήδη προκαλέσει αισθητές αλλαγές στο ναυτιλιακό τομέα. Σύμφωνα με αναφορές, η απειλή ενδεχόμενου αποκλεισμού των Στενών του Ορμούζ ώθησε τις τιμές για υπερδεξαμενόπλοια (Very Large Crude Carrier [VLCC]) να αυξηθούν κατά περίπου 25 - 60% μέσα στο πρώτο μισό του Ιουνίου, με χρέωση έως και 55.000 δολάρια ανά ημέρα σε διαδρομές από τον Κόλπο προς την Ασία. Επιπλέον, οι ασφαλιστικές εισφορές για τους κινδύνους πολέμου σε πλώδες μέσω του Περσικού Κόλπου και της Ερυθράς Θάλασσας αυξήθηκαν κατά 60%, φτάνοντας το 0,2% της αξίας του πλοίου, ενώ



για λιμένες του Ισραήλ υπερδιπλασιάστηκαν ή τριπλασιάστηκαν, φθάνοντας έως και 0,7 - 1%.

Στο μεταξύ, το Baltic Heavy Oil Tanker Index σημείωσε άνοδο περίπου 12% σε διάστημα μόλις μίας εβδομάδας. Ανάλυτές της International Maritime Insurance υπογραμμίζουν ότι λόγω του υψηλού ρίσκου, ο χρόνος ισχύος των ασφαλιστικών συμβολαίων περιορίστηκε από 48 σε 24 ώρες. Συνολικά, η κρίση αυτή κλονίζει τις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να αντιμετωπίζουν αυξημένα κόστη ασφάλισης και ναύλων, γεγονός που αναμένεται να επηρεάσει τη βιωσιμότητα και τις τιμολογήσεις των εμπορευματικών μεταφορών σε παγκόσμια κλίμακα.

Ψηφιοποίηση και καινοτομία

Παράλληλα, η ελληνική ναυτιλία καλείται να ανταποκριθεί στις προκλήσεις της ψηφιοποίησης και της ψηφιακής καινοτομίας, όπως αυτές αποτυπώνονται σε πλατφόρμες τύπου “Shein”, “Temu” και άλλες παγκόσμιες ψηφιακές αγορές. Η επέκταση των ψηφιακών εμπορικών δικτύων αλλάζει ριζικά τον τρόπο με τον οποίο οργανώνονται οι εφοδιαστικές αλυσίδες και οι ναυτιλιακές υπηρεσίες, ενώ η ικανότητα ενσωμάτωσης σύγχρονων τεχνολογιών πληροφορικής, ανάλυσης δεδομένων και αυτοματισμού αποτελεί πλέον καθοριστικό παράγοντα ανταγωνιστικότητας.

Οι επιπτώσεις

Η ελληνική ναυτιλία, ως η μεγαλύτερη παγκοσμίως σε αριθμό και χωρητικότητα πλοίων, είναι ιδιαίτερα ευάλωτη σε αυτές τις αναταράξεις. Καταρχάς, η αύξηση της γεωπολιτικής αβεβαιότητας συνεπάγεται σημαντική αύξηση του λειτουργικού κόστους. Τα ασφαλιστρα πολέμου και κινδύνου στα ταξίδια σε «υψηλού ρίσκου» περιοχές εκτοξεύονται, επιβαρύνοντας οικονομικά τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές.

Επιπλέον, οι πιθανές αλλαγές στις θαλάσσιες διαδρομές λόγω αποκλεισμών ή απειλών καθυστερήσεων επιμηχύνουν το χρόνο παράδοσης φορτίων, αυξάνοντας τα λειτουργικά έξοδα και τις περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις λόγω της μεγαλύτερης κατανάλωσης καυσίμων. Αυτό δημι-



ουργεί πιέσεις για την προσαρμογή των επιχειρησιακών μοντέλων και τη διαχείριση κινδύνου σε ένα πιο πολύπλοκο και αβέβαιο περιβάλλον.

Παράλληλα, η αστάθεια αυτή εντείνει την αβεβαιότητα στις αγορές ναύλων, καθιστώντας πιο δύσκολη την πρόβλεψη και την οικονομική διαχείριση των συμβολαίων. Η ευελιξία και η στρατηγική προσαρμογή γίνονται απαραίτητα εργαλεία για την επιβίωση και την ανάπτυξη.

Επιπρόσθετα, η προσπάθεια για απανθροκοποίηση της ναυτιλίας, κρίσιμη για την περιβαλλοντική βιωσιμότητα, συναντά αρκετά εμπόδια μέσα σε αυτό το μεταβαλλόμενο περιβάλλον. Η επένδυση σε τεχνολογίες χαμηλών εκπομπών ενδέχεται να περιοριστεί λόγω των οικονομικών πιέσεων και των αυξημένων λειτουργικών ρίσκων.

Ως εκ τούτου, η ελληνική πολιτεία και οι ναυτιλιακοί φορείς πρέπει να εντείνουν περαιτέρω τη συμμετοχή και τη δυναμική τους σε διεθνείς οργανισμούς και θεσμούς, προκειμένου να διασφαλίσουν την υπεράσπιση των ναυτιλιακών συμφερόντων και να συμβάλλουν στη διαμόρφωση διεθνών πολιτικών που προστατεύουν την ελεύθερη ναυσιπλοΐα.

Παγκόσμιος ναυτιλιακός παίκτης η Ελλάδα

Παρά τις γεωπολιτικές προκλήσεις, η Ελλάδα έχει την ευκαιρία να αναβαθμίσει το ρόλο που διαδραματίζει ως διαμετακομιστικό και ναυτιλιακό κέντρο. Η γεωγραφική της θέση, σε συνδυασμό με τη συνεχή ανάπτυξη λιμένων της όπως

είναι ο Πειραιάς και η Αλεξανδρουπόλη, την καθιστούν στρατηγικό κόμβο που μπορεί να απορροφήσει ανακατατάξεις και να προσελκύσει επενδύσεις.

Η διαφοροποίηση των ναυτιλιακών διαδρομών και η υιοθέτηση νέων τεχνολογιών διαχείρισης κινδύνου μπορούν να περιορίσουν τους κινδύνους και να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητα. Παράλληλα, η ενίσχυση της εθνικής στρατηγικής ναυτιλιακής πολιτικής μέσα από τη σύζευξη διπλωματίας και επιχειρηματικότητας αποτελεί μονόδρομο. Επιπλέον, η θεσμική ενδυνάμωση της ελληνικής παρουσίας σε διεθνείς οργανισμούς, όπως είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), μπορεί να συμβάλει στην προάσπιση των νόμιμων ναυτιλιακών δικαιωμάτων και στην ανάδειξη των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η παγκόσμια ναυτιλία.

Εν κατακλείδι, η ελληνική ναυτιλία αντιμετωπίζει σήμερα ένα περιβάλλον που χαρακτηρίζεται από γεωπολιτική αστάθεια και νομική αβεβαιότητα. Η ανάγκη για συνεχή προσαρμογή και στρατηγική διαχείριση κινδύνου είναι επιτακτική, ώστε η χώρα να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά της και να συμβάλει στην παγκόσμια σταθερότητα των θαλάσσιων οδών. Με την αξιοποίηση της γεωστρατηγικής θέσης της, με τη σύζευξη της επιχειρηματικότητας με τη διπλωματία και με τη συμμετοχή σε διεθνείς θεσμούς, η Ελλάδα μπορεί να μετατρέψει τις προκλήσεις σε ευκαιρίες, ενισχύοντας το ρόλο της στη διεθνή ναυτιλία και εξασφαλίζοντας τη βιωσιμότητα και ασφάλεια των εφοδιαστικών αλυσίδων. **LM**

Πώς η “ΤΜΗΓ” έδωσε λύσεις στην «Οικογένεια Στεργίου» Α.Ε.

Αποθήκευση Με τέσσερα επίπεδα συστημάτων συμβατικών ραφιών παλετών εξυπηρετείται η ροή έτοιμου προϊόντος από τις γραμμές παραγωγής προς τους ψυχόμενους αποθηκευτικούς θαλάμους.

Εξειδικευμένη λύση αποθήκευσης σε συνθήκες κατάψυξης: Ένα ακόμη έργο της “Toyota Material Handling Greece” που ενισχύει τη σχέση εμπιστοσύνης με την «Οικογένεια Στεργίου» Α.Ε., μια από τις κορυφαίες εταιρείες στον κλάδο τροφίμων

Η “Toyota Material Handling Greece” σχεδίασε και υλοποίησε μια εξειδικευμένη λύση αποθήκευσης για έναν από τους πιο σταθερούς και στρατηγικούς της συνεργάτες στο χώρο των τροφίμων, ενισχύοντας ακόμη περισσότερο μια σχέση που βασίζεται στην εμπιστοσύνη, την τεχνολογία και τη συνεχή βελτίωση.

Με ισχυρή παρουσία στον κλάδο παραγωγής και διανομής τροφίμων, η εταιρεία «Οικογένεια Στεργίου» αντιμετώπιζε την ανάγκη ενός αποδοτικού συστήματος αποθήκευσης παλετών σε θαλάμους κατάψυξης. Οι συνθήκες του έργου απαιτούσαν όχι μόνο αντοχή στις χαμηλές θερμοκρασίες, αλλά και πλήρη προσαρμογή σε περιβάλλον αυτοματοποιημένης διακίνησης, καθώς η καθημερινή ροή προϊόντων βασίζεται σε εξειδικευμένα μηχανήματα μεταφοράς φορτίων.

Η ομάδα της “Toyota Material Handling Greece”, σε στενή συνεργασία με την «Οικογένεια Στεργίου», σχεδίασε και εγκατέστησε συστήματα συμβατικών

ραφιών παλετών τεσσάρων επιπέδων, σε συγκεκριμένες διατάξεις, ώστε να εξυπηρετούν τη ροή έτοιμου προϊόντος από την παραγωγή προς τις αποθήκες κατάψυξης.

Κατά την εκτέλεση παραγγελιών, οι παλέτες μεταφέρονται σε σύστημα “Gravity Flow” δύο επιπέδων, το οποίο διασφαλίζει την ταχεία και ομαλή προώθησή τους προς τις ράμπες φόρτωσης. Η συνολική αποθηκευτική χωρητικότητα της εγκατάστασης ανέρχεται στις 4.131 παλέτες.

«Διπλό βάθος»

Η τεχνική πρόκληση του έργου εντοπίστηκε στο σχεδιασμό ενός συστήματος “Double Deep” που να επιτρέπει τη χρήση εξειδικευμένων μηχανημάτων αυτόματης μεταφοράς.

Για το σκοπό αυτό, το σύστημα ραφιών σχεδιάστηκε με τρόπο που να επιτρέπει την προσέγγιση σε διάταξη διπλού βάθους, ενώ το σύνολο της κατασκευής εδράζεται σε ειδικές βάσεις με πρόβολο σε καθορισμένο ύψος, ώστε να επιτυγχάνεται η ασφαλής και απρόσκοπτη διέλευση των μηχανημάτων κάτω από τις δομές των ραφιών.

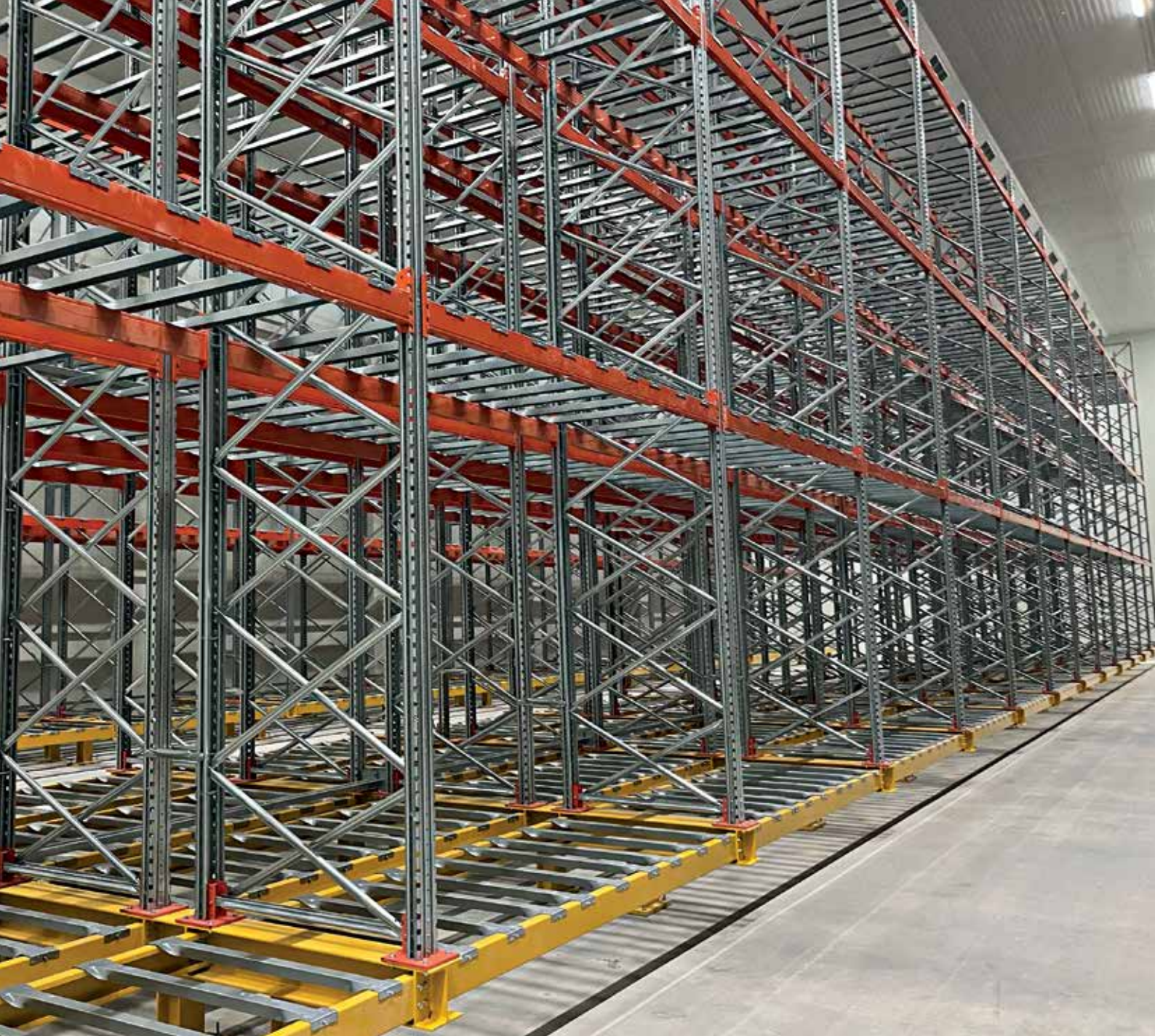
Όλα τα στοιχεία υπολογίστηκαν με στατικές μελέτες και υλοποιήθηκαν σύμφωνα με τις αυστηρότερες προδιαγραφές ασφαλείας και αντοχής.



Η διάρκεια της υλοποίησης ήταν περίπου δύο μήνες, με την ομάδα έργου της “Toyota Material Handling Greece” να παραδίδει το σύστημα εντός χρονοδιαγράμματος και πλήρως λειτουργικό από την πρώτη ημέρα.

Θετικά αποτελέσματα

Το τελικό αποτέλεσμα προσέφερε στην «Οικογένεια Στεργίου» Α.Ε. μέγιστη εκμετάλλευση του χώρου και ευελιξία στην αποθήκευση διαφορετικών κωδικών, εξυπηρετώντας ταυτόχρονα τις ανάγκες ταχύτητας και ακριβείας στις παραγγελίες. Η ενσωμάτωση του συστήματος “Gravity Flow” επέτρεψε σημαντική επιτάχυνση



στη διαδικασία αποστολής, ενώ η συνολική τυποποίηση της ροής συνέβαλε σε καλύτερη διαχείριση, πρόβλεψη και έλεγχο των καθημερινών λειτουργιών.

Το συγκεκριμένο έργο αποτελεί ένα ακόμη παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο η “Toyota Material Handling Greece” υλοποιεί την υπόσχεσή της να βρούμε κοντά σε κάθε συνεργάτη της ακούγοντας τις ανάγκες του, καθώς και να σχεδιάζει λύσεις με γνώμονα την αποδοτικότητα, την ασφάλεια και τη βιωσιμότητα.

Όπως επισημαίνει η διοίκηση της εταιρείας, με κάθε νέο έργο ενισχύονται σχέσεις που βασίζονται στη διαφάνεια, στην τεχνογνωσία και στις αρχές της “Toyota”.

LM



«Χωρίς κίνητρα δεν υπάρχει ανταγωνιστικότητα»

Χάρης Πανόπουλος

Ο γ.γ. του ΣΒΠΕ τονίζει ότι ο κλάδος των πλαστικών διεκδικεί σταθερούς κανόνες, σταθερές υποδομές, αποτελεσματικό σύστημα ανακύκλωσης, καθώς και πρόσβαση σε χρηματοδότηση, για να παραμείνει ζωντανός και ανταγωνιστικός

Στην εκτενή συνέντευξη που παραχωρεί στο “Logistics & Management” ο γενικός γραμματέας του Συνδέσμου Βιομηχανιών Πλαστικών Ελλάδος (ΣΒΠΕ) κ. Χάρης Πανόπουλος περιγράφει ένα παρόδοξο που καταγράφεται στην ελληνική αγορά, όπου λαμβάνονται μέτρα εις βάρος της πλαστικής συσκευασίας, χωρίς να υπάρχει λειτουργικό και αποτελεσματικό σύστημα ανακύκλωσης και χωρίς να παρέχονται κίνητρα στη βιομηχανία με έμφαση στην ποιότητα των ανακτημένων υλικών.

Ο κ. Πανόπουλος επισημαίνει ότι για να παραμείνει ανταγωνιστικός ο κλάδος των πλαστικών, απαιτούνται σταθεροί κανόνες, σύγχρονες υποδομές και πρόσβαση σε χρηματοδοτικά εργαλεία που θα επιτρέψουν στις επιχειρήσεις να επενδύσουν σε καινοτομία, κυκλικότητα και νέες τεχνολογίες.

Εκτός από γενικούς γραμματέας του ΣΒΠΕ, ο κ. Πανόπουλος έχει εκλεγεί αντιπρόεδρος στο Σύνδεσμο Βιομηχανιών Αττικής Πειραιώς (ΣΒΑΠ), συμμετέχει στο Διοικητικό Συμβούλιο του Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς (ΕΒΕΠ) και εκτελεί χρέη διευθύνοντος συμβούλου στην εταιρεία «ΠΑΝΧΑΡΤ - Αφοί Πανόπουλοι» ΑΒΕΕ.

LM: Τι σηματοδοτεί για τον κλάδο των πλαστικών η αυξανόμενη πίεση της Ε.Ε. για βιώσιμη ανάπτυξη και μείωση των πλαστικών απορριμμάτων; Ποιες κινήσεις έχουν γίνει προς αυτή την κατεύθυνση στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια και ποια είναι η θέση του ΣΒΠΕ;



– Ο Σύνδεσμος Βιομηχανιών Πλαστικών Ελλάδος και τα μέλη του έχουν αγκαλιάσει εξ αρχής τη μετάβαση προς τη βιώσιμη ανάπτυξη. Τα πλαστικά δεν είναι αντίπαλος της κυκλικής οικονομίας, αλλά μια ικανή και αναγκαία προϋπόθεση για την υλοποίησή της και όπως έχει αναγνωρίσει και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της εμβληματικής αυτής πολιτικής.

Πολλές επιχειρήσεις του κλάδου στη χώρα μας έχουν προχωρήσει σε επενδύσεις για τη βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των προϊόντων τους, είτε μέσω της χρήσης ανακυκλωμένων πρώτων υλών είτε μέσω τεχνολογιών με χαμηλότερη ενεργειακή κατανάλωση. Παράλληλα, αναπτύσσεται η χημική ανακύκλωση προσφέροντας λύσεις εκεί όπου η μηχανική ανακύκλωση δεν μπορεί να είναι αποτελεσματική: σε πλαστικά που σήμερα είναι δύσκολο να ανακυκλωθούν.

Η μετάβαση προς μια αποτελεσματική κυκλική οικονομία βρίσκεται σε εξέλιξη, και θα πρέπει να στηριχθεί σε επιστημονικά δεδομένα, ρεαλιστικά χρονοδιαγράμματα και ενιαία κριτήρια για όλους τους κλάδους.

► **Τι ποσοστό από τα υλικά που χρησιμοποιούνται σήμερα στην ελληνική παραγωγή είναι ανακυκλωμένο πλαστικό και σε τι κατάσταση βρίσκεται η συγκεκριμένη αγορά στη χώρα;**

– Δεν υπάρχουν σαφή και αξιόπιστα δεδομένα για το ποσοστό ανακυκλωμένου πλαστικού που χρησιμοποιείται στη χώρα. Ωστόσο, η γενική εικόνα δείχνει ότι η αγορά ανακυκλωμένων πρώτων υλών βρίσκεται υπό πίεση. Το υψηλό κόστος ενέργειας, η έλλειψη σταθερών ροών αποβλήτων υψηλής ποιότητας και η αβεβαιότητα του ρυθμιστικού πλαισίου δημιουργούν ένα περιβάλλον που δεν ευνοεί τη γρήγορη ανάπτυξή της.

Πρόσφατη μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) για τον κλάδο των πλαστικών καταδεικνύει ότι η διαχείριση αποβλήτων στην Ελλάδα βρίσκεται στο χαμηλότερο επίπεδο μεταξύ των χωρών της Ε.Ε., με περιορισμένα ποσοστά ανακύκλωσης. Ταυτόχρονα, αναφέρει ότι εάν δεν ενισχυθεί η εγχώρια δραστηριότητα παραγωγής δευτερογενών υλών, υπάρχει κίνδυνος εξαγωγής ανακυκλώσιμων υλικών και εισαγωγής ακριβών πρώτων υλών, γεγονός που θα πλήξει την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας.

Παρά τα εμπόδια, αρκετές επιχειρήσεις επενδύουν συστηματικά στη βελτίωση των τεχνολογιών διαλογής, με στόχο την ενσωμάτωση περισσότερων ανακυ-

κλωμένων υλικών στα προϊόντα και τις εφαρμογές τους. Αν θέλουμε να πετύχουμε τους ευρωπαϊκούς στόχους, είναι αναγκαίο να δημιουργηθεί ένα λειτουργικό και αποτελεσματικό σύστημα ανακύκλωσης, με κίνητρα για τη βιομηχανία και με έμφαση στην ποιότητα των ανακτημένων υλικών, καθώς και –φυσικά– στην ποιότητα.

► **Υπάρχει πραγματική στήριξη από την πολιτεία για τον εκσυγχρονισμό του κλάδου, με επενδύσεις σε έρευνα και ανάπτυξη, σε τεχνολογικό εξοπλισμό και στην κυκλική οικονομία; Τι ζητάει ο ΣΒΠΕ από την κυβέρνηση;**

– Αν και υπάρχουν συνομιλητές στην πολιτεία που αναγνωρίζουν τη σημασία του κλάδου μας, η γενική εικόνα είναι πως απουσιάζει μια ολοκληρωμένη στρατηγική στήριξης. Ενδεικτικό είναι ότι ο κωδικός αριθμός δραστηριότητας (ΚΑΔ) 22, που αφορά τη δραστηριότητα των βιομηχανιών πλαστικών, έχει εξαιρεθεί από προγράμματα του Ταμείου Ανάκαμψης, παρότι το γεγονός ότι πρόκειται για ενεργοβόρο βιομηχανία με ενεργό ρόλο στην ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας. Για το λόγο αυτό ο ΣΒΠΕ ζητά δίκαιη μεταχείριση της βιομηχανίας πλαστικών.

Βασική προτεραιότητα είναι να ενταχθεί σε αναπτυξιακά και χρηματοδοτικά προγράμματα ο ΚΑΔ 22, αλλά και ο ΚΑΔ 38, που αφορά τη συλλογή, επεξεργασία και διάθεση απορριμμάτων και την ανάκτηση υλικών, προκειμένου να πραγματοποιηθούν επενδύσεις που θα μειώσουν το ενεργειακό αποτύπωμα, θα



βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητα και θα συγκλίνουν με τις βέλτιστες ευρωπαϊκές πρακτικές.

Παράλληλα, ζητούμε στήριξη για το υπέρογκο ενεργειακό κόστος, το οποίο λειτουργεί αποτρεπτικά για κάθε νέα επένδυση και καθιστά τις ελληνικές επιχειρήσεις λιγότερο ανταγωνιστικές εντός της Ε.Ε.

Τέλος, είναι ζωτικής σημασίας η δημιουργία και αναβάθμιση υποδομών για διαλογή στην πηγή, ώστε να αυξηθεί η ποιότητα των ανακυκλωμένων υλικών.

► **Εδώ και μερικά χρόνια παρατηρείται σημαντική πτώση της κατανάλωσης πλαστικού στην Ευρώπη. Πού οφείλεται –κατά τη γνώμη σας– αυτό; Σε αλλαγές στη συμπεριφορά του**

καταναλωτή, στην οικονομική συγκυρία ή στα ρυθμιστικά μέτρα;

– Η μείωση αφορά κυρίως την ευρωπαϊκή παραγωγή πλαστικών και όχι την παγκόσμια, η οποία συνεχίζει να αυξάνεται. Στην Ευρώπη, η παραγωγή έχει υποχωρήσει κυρίως λόγω της έντονης ρυθμιστικής πίεσης που ασκείται στον κλάδο. Οι συνεχείς περιορισμοί και η συχνά ατεκμηρίωτη απαξίωση των πλαστικών έχουν δημιουργήσει ένα ασφυκτικό περιβάλλον για τις επιχειρήσεις.

Σύμφωνα με την πιο πρόσφατη έκθεση της Plastics Europe, η παραγωγή πλαστικού στην Ευρώπη μειώθηκε κατά 8,3 % το 2023, ενώ η παραγωγή μηχανικά ανακυκλωμένων πλαστικών υποχώρησε κατά 7,8 %, για πρώτη φορά μετά το 2018. **LM**

► «Η πολιτική δεν πρέπει να είναι αποκομμένη από την πραγματικότητα»

► **Πώς τοποθετείστε στο ζήτημα της σταδιακής κατάργησης των πλαστικών μιας χρήσης και ποιος είναι ο τεχνικός και οικονομικός επιπτώσεις για τις ελληνικές επιχειρήσεις;**

– Οι απαγορεύσεις δεν προσφέρουν λύσεις. Ανεξάρτητες μελέτες έχουν καταδείξει ότι τα πλαστικά παρουσιάζουν μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα από τις εναλλακτικές λύσεις.

Ωστόσο, η εμπειρία των τελευταίων ετών έδειξε ότι προϊόντα χαρακτηριστικά ως «μίας χρήσης» χωρίς σαφή επισημονικά κριτήρια. Η σχετική οδηγία προβλέπει ότι ως προϊόν «μίας χρήσης»

νοείται εκείνο που δεν έχει σχεδιαστεί, παραχθεί ή διατεθεί με σκοπό την επαναχρησιμοποίηση, όρος που σηκώνει ερμηνεία και έχει δημιουργήσει ασάφειες.

Οι ελληνικές επιχειρήσεις βρέθηκαν αντιμέτωπες με αιφνίδιες αλλαγές, ωστόσο ανταποκρίθηκαν με ταχύτητα. Καινοτόμησαν, σχεδίασαν νέα προϊόντα και επένδυσαν σε νέες γραμμές παραγωγής. Το ζητούμενο πλέον είναι οι πολιτικές να λαμβάνουν υπόψη και την πραγματικότητα, και όχι μόνο τη συναισθηματική ρητορική κατά των πλαστικών.

Εδώ θα ήθελα να σημειώσω ότι χώρες όπως η Ιταλία, με ισχυρή βιομηχανία

πλαστικών και βιοπλαστικών, ερμήνευσαν τη σχετική ευρωπαϊκή Οδηγία με τρόπο συμβατό με το κοινοτικό δίκαιο αλλά και ταυτόχρονα υποστηρικτικό προς την εγχώρια παραγωγή.

Το αποτέλεσμα ήταν να προστατευθεί σε μεγάλο βαθμό η βιομηχανία τους, σε αντίθεση με ό,τι συνέβη στην Ελλάδα, όπου οι συνέπειες για τις επιχειρήσεις ήταν πιο έντονες.

Αυτού του τύπου οι αποκλίσεις δείχνουν πόσο κρίσιμος είναι ο εθνικός τρόπος εφαρμογής του ευρωπαϊκού δικαίου για την ανταγωνιστικότητα της μεταποίησης.



Νέα δεδομένα σε ηλεκτρονικό και Logistics

Retail Logistics Καθήκοντα, ευθύνες και κρίσιμα σημεία υποστήριξης των εφοδιαστικών αλυσίδων για το ηλεκτρονικό εμπόριο



Άρθρο του κ. Κωνσταντίνου Τσουβαλά, Logistics Specialist, "Southern Maritime"

Κι ενώ στην Ελλάδα βρισκόμαστε σε έναν ατέρμονα διάλογο για τις αυξήσεις των τιμών στα ράφια των σούπερ μάρκετ και αφήνουμε τον πληθωρισμό να καλπάζει, νέα δεδομένα από την παγκόσμια οικονομία έρχονται να μας προειδοποιώντας ότι δεν είμαστε στο επίκεντρο του κόσμου και ότι επηρεαζόμαστε δραματικά από τις αλλαγές που επιβάλλουν οι δυνατοί παίκτες του.

Από την αρχή της χρονιάς βιώνουμε πρωτοφανή γεγονότα, όπως είναι η επιστροφή των δασμών σε αρκετές διεθνείς συναλλαγές, οι αφόρητες πληθωριστικές τάσεις, οι συνεχείς διαταραχές στην εφοδιαστική αλυσίδα και η ταχύτατη ανάπτυξη της τεχνητής νοημοσύνης. Οι επιπτώσεις όλων αυτών επηρεάζουν την τιμολογιακή πολιτική, επιβαρύνουν το κόστος λειτουργίας και επιβάλλουν αλλαγή φιλοσοφίας έναντι του ανθρώπινου δυναμικού.

Ένας logistics manager που διεκδικεί αυτή την εποχή ρόλο σε μια εμπορική και ειδικά σε μια ηλεκτρονική επιχείρηση, δεν κάνει απλά μια μεταγραφή. Αναλαμβάνει ένα σημαντικό ρίσκο σε μια θέση "mission critical", διότι οι αποφάσεις

του θα καθορίσουν τη βιωσιμότητα του συνολικού οικοδομήματος. Μαζί με τον μάντζερ, κρίσιμο ρόλο παίζουν οι data analysts, οι πωλητές που έχουν ευθύνη για τις σχέσεις με τους προμηθευτές και το πελατολόγιο, οι υπεύθυνοι των αποθηκών, οι σύμβουλοι, αλλά και εκείνοι που διαχειρίζονται τα προϊόντα ιδιωτικής ετικέτας.

Τα retail logistics επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα τις πωλήσεις του καταστήματος, γεγονός που δεν επιτρέπει λάθη και παραρρητισμούς. Απαιτείται προσήλωση, καλή οργάνωση και έμπνευση του προσωπικού.

Σε αυτό το πλαίσιο, λοιπόν:

1. Οι παραδόσεις on time στα καταστήματα έχουν σημασία κάθε

ημέρα, γιατί πολύ απλά, εάν τα εμπορεύματα δεν φτάσουν στο κατάστημα στη συμφωνημένη με αυτό περίοδο εντός της ημέρας, τότε το κατάστημα θα κληθεί να κάνει υπερπροσπάθεια (άρα υπερωρίες) για να παραλάβει τα είδη και να γεμίσει τα ράφια του.

2. Η συμφωνημένη συχνότητα παραδόσεων στα καταστήματα πρέπει να τηρείται κάθε ημέρα σε συνδυασμό με το κυνήγι του optimum operating logistics cost, αλλά και του επιδιωκόμενου τζίρου ανά κατάσταση.

3. Οι ελλείψεις εμπορευμάτων σήμερα στις κεντρικές αποθήκες σηματοδοτούν σίγουρα άδεια ράφια μετά από 2-4 ημέρες.

4. Τα backorder δεν έχουν έννοια, γιατί η σημερινή ανάγκη πρέπει να καλυφτεί σήμερα. Αδυναμία κάλυψής της σημαίνει χαμένη πώληση.

5. Η παρακολούθηση της χρονικής και ποσοτικής συνέπειας των παραδόσεων των προμηθευτών στην κεντρική αποθήκη είναι θέμα καθημερινό, με ενδεχόμενες άμεσες συνέπειες στις ελλείψεις, ειδικά εάν στόχος είναι και τα χαμηλά αποθέματα.

6. Ο συγχρονισμός των αφίξεων και των παραλαβών από τους προμηθευτές δεν είναι μια απλή ευχή ή ένα θέμα που καλό θα ήταν να το δούμε, αλλά είναι θέμα ζωτικής σημασίας, τόσο για την ομαλή λειτουργία της αποθήκης όσο και για τη διαθεσιμότητα του κατάλληλου αποθέματος.

7. Ο καθημερινός έλεγχος της ομαλής λειτουργίας της εφοδιαστικής αλυσίδας σε όλες τις θερμοκρασίες (ξηρό, συντήρηση, κατάψυξη) αποτελεί ελάχιστη υποχρέωση, καθώς μετά από το φορτηγό είναι το ράφι του καταστήματος (δεν υπάρχει δηλαδή ενδιαμέσος κρίκος που θα προστατέψει το κατάστημα από αλλοιωμένο προϊόν).

Οι ευθύνες

Υπό την ευθύνη ενός retail logistics manager πρέπει να είναι:

- ▶ Η αναπλήρωση των αποθεμάτων της κεντρικής αποθήκης.
- ▶ Οι εισαγωγές.
- ▶ Η διοίκηση και λειτουργία των κέντρων διανομής της εταιρείας.
- ▶ Ο επηρεασμός των συμφωνιών με τους προμηθευτές.



▶ Η συνδιαμόρφωση του προγράμματος παραγγελιοδοσίας στα καταστήματα.

▶ Η τροφοδοσία των καταστημάτων.

▶ Τα reverse Logistics (ακατάλληλα, ανακυκλώσιμα).

Μόνο τότε ο retail logistics manager μπορεί να ελέγχει καλύτερα το σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας της εταιρείας και να είναι ένας πραγματικός παροχέας υπηρεσιών logistics στην εταιρεία του. Η στενή επίσης συνεργασία του με την εμπορική διεύθυνση (αγορές) και τη διεύθυνση πωλήσεων (καταστήματα) είναι απαιτητή και όχι απλώς επιθυμητή.

Θέματα στα οποία έχει λόγο ή μπορεί να συμβάλει με τις γνώσεις του ένας logistics manager σε περιβάλλον retail είναι τα ακόλουθα:

A. Συνσκευασία προϊόντος όσον αφορά τις διαστάσεις των συσκευασιών, των κιβωτίων και την παλετοποίηση, όταν η εταιρεία έχει own label brands.

B. Κόστος μεταφοράς ενός προϊόντος από το εξωτερικό.

Γ. Συμφωνίες με προμηθευτές σε θέματα εύρους προϊόντων, παλετοποίησης, όρων διεθνούς εμπορίου (incoterms), χρόνου παράδοσης, ελάχιστης ποσότητας παραγγελίας, εκπαιδεύσεων logistics και επιστροφών προϊόντων.

Δ. Ευελιξία ανταπόκρισης των κεντρικών αποθηκών στην εξυπηρέτηση των διαφόρων τύπων καταστημάτων, καθώς και διαμόρφωση της συχνότητας και του χρόνου παραγγελιών με βάση την έλλειψη προϊόντων σε καταστήματα και

ράφια, τη φρεσκάδα των προϊόντων, τις επιστροφές και το κόστος τροφοδοσίας των καταστημάτων.

Κυκλικότητα εφοδιασμού

Ο εφοδιασμός του retail logistics management σημαίνει:

▶ Διαχείριση 10.000 έως 100.000 κωδικών απογραφής.

▶ Λειτουργία σε όλη την γκάμα θερμοκρασιών και στη μεγαλύτερη γκάμα φρεσκάδας (μακράς διάρκειας, μεσαίας και μικρής, συνήθως όχι προϊόντα ημέρας).

▶ Μονάδες μέτρησης σε τεμάχια, κιλά, κιβώτια.

▶ Λειτουργία 6 ημέρες την εβδομάδα.

▶ Λειτουργία τουλάχιστον σε δύο βάρδιες, αν όχι σε τρεις.

▶ Φορτώσεις καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας.

▶ Παραδόσεις που προσπαθούν εκμεταλλευόμενες το ωράριο λειτουργίας των καταστημάτων να μεγιστοποιήσουν την απόδοση των μεταφορικών μέσων και τη λειτουργία των καταστημάτων.

▶ Μεσαίες έως μεγάλες αποστάσεις παράδοσης (πάντα σε εθνικό επίπεδο).

▶ Είδη που διανέμονται όλο το χρόνο και είδη που δουλεύουν μόνο και απόλυτα εποχιακά.

▶ Διαχείριση επιστροφών από τα καταστήματα και αναζωογόνηση αποθεμάτων.

Οι δραματικές μεταβολές που έχουν σημειωθεί στο παγκόσμιο πεδίο του λιανικού εμπορίου –μετά το πέρας της πανδημίας Covid-19, τον πόλεμο στην Ουκρανία, την αστάθεια στη Μέση Ανατολή αλλά και την τακτική των ΗΠΑ να διαταράξει τις αλυσίδες εφοδιασμού– απαιτούν εξαιρετική αντιμετώπιση.

Ο logistician πρέπει να έχει προσαρμοσιμότητα και όραμα, ώστε να είναι αποτελεσματικός, να εμπνεύσει digital marketers και να δώσει υψηλή προστιθέμενη αξία στο όνομά του. Μπορεί ακόμα και να νουθετήσει το ισχυρό πελατολόγιο της αλυσίδας στην οποία εργάζεται και να το πείσει για την ανάγκη ανάπτυξης e-commerce παραγγελιών, ώστε να θωρακίσει την ανθεκτικότητα μιας επιχείρησης με σταθερή προβλεψιμότητα και μηδενικά bad stocks.

Η εσωτερική εξέλιξη ενός στελέχους είναι υπεραξία της επιχείρησης που παρακολουθεί τα νέα δεδομένα, προσαρμόζεται και επιβιώνει. **LM**



Το «κλειδί» για τη μακροζωία της επένδυσης σε εξοπλισμό

Απαιτήσεις συντήρησης Πώς πρέπει να γίνεται ο έλεγχος κατάστασης στα θερμικά και στα ηλεκτρικά ανυψωτικά, ποια είναι τα σημεία προσοχής και γιατί έχει μεγάλη σημασία η εκπαίδευση του προσωπικού

Κείμενο: Χ.Κ. Λαζαρόπουλος – Φωτογραφίες: ΛΑΕΓΕ

Η ασφαλής και απρόσκοπτη λειτουργία του εξοπλισμού μιας αποθήκης αρχίζει και τελειώνει στην ποιότητα συντήρησης και στο επίπεδο διατήρησης των ανυψωτικών μηχανημάτων. Είτε πρόκειται για ανυψωτικά παλετοφόρα (stackers) είτε για περονοφόρα (forklifts), οι απαιτήσεις συντήρησης είναι υψηλές, ώστε μια μονάδα υποστήριξης της εφοδιαστικής αλυσίδας να λειτουργήσει παραγωγικά, χωρίς προβλήματα και με υψηλούς δείκτες παραγωγικότητας.

Στο πλαίσιο του αφιερώματος αποταθήκαμε σε μια σειρά στελεχών εταιρειών Logistics θέτοντας ένα απλό ερώτημα: Πώς διασφαλίζεται η μακρά διάρκεια ωφέλιμης ζωής των ανυψωτικών. Οι περισσότεροι απάντησαν ότι χρειάζονται συχνές προληπτικές συντηρήσεις, ασχέτως αν κάποιος χειριστής μπορεί να διαπιστώσει κάποια δυσλειτουργία. Έτσι διασφαλίζεται η μακροχρόνια χρήση του εξοπλισμού και αντιμετωπίζεται ο κίνδυνος δαπανών που μπορεί να προκύψουν για την επισκευή αιφνιδιαστικών βλαβών ή και ατυχημάτων.

Για να επιτευχθεί μεγιστοποίηση του χρόνου λειτουργίας των ανυψωτικών με τη χαμηλότερη δυνατή επιβάρυνση της εταιρείας, η προληπτική συντήρηση πρέπει να περιλαμβάνει τακτικούς ελέγχους σε μια σειρά συστημάτων.

Οι επισημάνσεις των τεχνικών

Τεχνικοί μεγάλων ομίλων επισημαίνουν ότι πρέπει να αντικαθίστανται συχνά όλα τα λιπαντικά (λάδια κινητήρα, λάδια μετάδοσης, ψυκτικό υγρό και λάδια υδραυλικών συστημάτων), προκειμένου

να μειωθούν οι πιθανότητες φθοράς από υπερθερμάνσεις. Επίσης πρέπει να ελέγχονται τα αυτόματα ή τα μηχανικά κιβώτια, των οποίων η βαριά επισκευή ή κυρίως η αντικατάσταση προκαλεί σοβαρό κόστος σε μια επιχείρηση, πέρα από την αύξηση του φόρτου εργασίας λόγω απώλεια ενός μηχανήματος από την αποθήκη.

Πρέπει επίσης να γίνεται συνεχής έλεγχος στα υδραυλικά συστήματα των ανυψωτικών. Οι αντλίες και οι κύλινδροι καταπονούνται περισσότερο από τη συνεχή χρήση και την μεταφορά φορτίων. Εξίσου σημαντική είναι και η τακτική αντικατάσταση των φίλτρων, αλλά ειδικά για τις αντλίες και τους κύλινδρους, οι μηχανικοί επιστημαίνουν ότι είναι προτιμότερο να επισκευασθούν ή να αντικατασταθούν πριν προκληθεί βλάβη κατά την εργασία εντός ή εκτός αποθήκης, διότι τότε ελλοχεύει κίνδυνος, τόσο για την ασφάλεια του χειριστή όσο και για την ακεραιότητα του διακινούμενου εμπορεύματος.

Το τρίτο επίπεδο προληπτικής συντήρησης προβλέπει έλεγχο στα ρουλεμάν, στους τροχούς και στο σύστημα πέδης (φρένα). Η φθορά αυτών των συστημάτων δεν επηρεάζει μόνο τη λειτουργία των ανυψωτικών, αλλά και την ασφάλεια κατά τη διάρκεια της εργασίας.

Αν για παράδειγμα φθαρούν τα ρουλεμάν, αυξάνεται η τριβή μεταξύ των κινούμενων μερών του μηχανήματος και γίνεται μετ' εμποδίων η περιστροφή· γι' αυτό πολλές φορές μπορεί να ακούγονται ήχοι από τους τροχούς κατά την κίνηση. Έχουν καταγραφεί προβλήματα όπως ακινητοποιήσεις από φθορά του ρουλεμάν απελευθέρωσης συμπλέκτη σε ανυψωτικά χειροκίνητου κιβωτίου ταχυτήτων. Διαπιστώνονται, επίσης, συχνά φθορές στον εξωτερικό και στον εσωτερικό δακτύλιο των τροχών, αλλά έχουν καταγραφεί και σοβαρότερες βλάβες από ελλιπή συντήρηση στα στοιχεία και στον κλωβό κύλισης.

Ειδική μέριμνα πρέπει να δοθεί στα ηλεκτρικά μέρη των ανυψωτικών (κυρίως στα ηλεκτροκίνητα), με ελέγχους στους συσσωρευτές (μπαταρίες), στα καλώδια και στους φορτιστές.

Τα ηλεκτρικά ανυψωτικά μπορεί να έχουν αυξημένο κόστος αγοράς από τα μηχανήματα εσωτερικής καύσης, αλλά μακροπρόθεσμα έχουν μεγαλύτερο χρόνο ζωής, αν συντηρηθούν με επιμέλεια.

Επιβάλλεται ωστόσο καθαρισμός και



Ισχυρό ατού η εκπαίδευση του προσωπικού

Όλοι όσοι συμμετέχουν στο ειδικό αφιέρωμα για τη συντήρηση των ανυψωτικών κάνουν μια επισήμανση: Μια επένδυση δεν φέρνει απόδοση όταν δεν υπάρχει εκπαιδευμένο προσωπικό. Η επένδυση που κάνουν οι επιχειρηματίες θα έχει αντίκρισμα και σημασία όταν το προσωπικό έχει την κατάλληλη εκπαίδευση και την απαραίτητη κουλτούρα να μεταχειριστεί κάθε μηχανήμα ως εργαλείο δουλειάς.

Όταν οι τεχνικοί και κυρίως οι χειριστές γνωρίζουν καλά τον εξοπλισμό που τους

εμπιστεύεται η επιχείρηση, τα προβλήματα λύνονται εύκολα και γρήγορα. Επίσης πρέπει να γνωρίζουν πως πρέπει να ενημερώσουν αμέσως για οποιαδήποτε δυσλειτουργία διαπιστωθεί.

Η εκπαίδευση του προσωπικού, σε συνδυασμό με τις επιμελείς και τακτικές συντηρήσεις, βοηθά στην εξοικονόμηση χρημάτων, στη μείωση πιθανότητας ατυχήματος, στη μακροβιότητα των μηχανημάτων και στην επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα.

φόρτιση της μπαταρίας, ώστε να διατηρεί επαρκώς το επίπεδων των ηλεκτρολυτών, ώστε να μην υποστούν θείωση οι πλάκες· ειδάλλως θα μειωθεί η χωρητικότητα της μπαταρίας και σύντομα θα πρέπει να αντικατασταθεί. Κάποιοι θεωρούν ότι ο συνεχής καθαρισμός των συσσωρευτών αποτελεί «περιττή αγγαρεία» ή «παράξενιά του προϊσταμένου». Η πραγματικότητα όμως δείχνει ότι η συσσωρευμένη σκόνη και η βρομιά προκαλούν ζημιά και μειώνουν δραστικά τη ζωή των μπαταριών, προκαλώντας περιττά κέντρα κόστους στην επιχείρηση.

Επειδή τα ηλεκτρικά ανυψωτικά δεν είναι κινητά τηλέφωνα, η φόρτιση των μπαταριών δεν πρέπει να διακόπτεται αν δεν ολοκληρωθεί η διαδικασία. Σε διαφορετική περίπτωση, το ζεύγος των μπαταριών χάνει την ποιότητα απόδοσης, ενώ αν σημειώνονται πρόωρες αποσυνδέσεις από τη φόρτιση, σύντομα θα πρέπει να αντικατασταθούν. Ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται και στα υγρά των μπαταριών, τα οποία πρέπει να συμπληρώνονται συχνά με αποιονισμένο ή αποσταγμένο νερό.

Σωστή οργάνωση χρόνου

Πολλοί θεωρούν ότι η δουλειά σε μια αποθήκη τελειώνει τη στιγμή που φεύ-

γει ένα φορτηγό από τη ράμπα, όταν τελειώσει η προετοιμασία παραγγελιών και όταν οι καθαρίστριες θα αρχίσουν το συμμαζέμα. Δεν είναι έτσι. Ακόμα και τότε πρέπει να γίνει έλεγχος για την κατάσταση των μηχανημάτων που θα χρησιμοποιηθούν το επόμενο πρωί. Ένας logistics manager και περισσότερο ο υπεύθυνος της αποθήκης πρέπει να γνωρίζει αν υπάρχουν ζημιές και δεν αναφέρθηκαν, ή αν καταγράφηκαν προβλήματα στη βάρδια.

Τα ανυψωτικά πρέπει να σταθμεύουν σε δροσερό και ξηρό περιβάλλον, ώστε να αποφεύγεται η ταχεία αποσύνθεση των εξαρτημάτων και η υπερθέρμανση λαδιού στα μηχανοκίνητα οχήματα. Στο τέλος της βάρδιας χρειάζεται να ελεγχθεί η στάθμη λιπαντικών και υγρών όπως είναι το ψυκτικό υγρό και το λάδι κινητήρα, καθώς και τα ελαστικά. Αν διαπιστωθούν ελλείψεις, πρέπει να γίνουν συμπληρώσεις.

Στα ηλεκτρικά ανυψωτικά πρέπει να συμπληρώνεται το υγρό της μπαταρίας στο σωστό επίπεδο, προκειμένου να αποφευχθεί αποφόρτιση. Επίσης δεν πρέπει να πέφτει το επίπεδο φόρτισης των μπαταριών κάτω από το 20%, διότι αλλιώς θα πρέπει αυτές να αντικατασταθούν σε λίγο καιρό.

LM

Σωστή συντήρηση σημαίνει απόσβεση αλλιά και **υπεραξία εξοπλισμού**

Προτάσεις αγοράς Οι παίκτες της αγοράς προτείνουν λύσεις και εγγυώνται την αδιάκοπη ροή εμπορευμάτων εντός και εκτός αποθήκης

Οι σύγχρονοι ακαδημαϊκοί ερευνητές των logistics επισημαίνουν σε κάθε ευκαιρία ότι ο χώρος της «βιομηχανικής εφοδιαστικής» και των αποθηκών βρίσκεται ενώπιον μιας μεγάλης τεχνολογικής και λειτουργικής μεταβολής. Το ταπεινό πλην όμως θεμελιώδες εργαλείο δουλειάς, το ανυψωτικό μηχάνημα, μετατρέπεται ραγδαία από αμιγώς μηχανικό εργαλείο, σε έναν συνδεδεμένο, έξυπνο και πράσινο κόμβο μετακίνησης υλικών.

Αυτή η τάση δεν είναι ούτε περιστασιακή ούτε απολύτως τεχνολογική. Θα τη χαρακτηρίζε κανείς δομική και στρατηγική, καθώς συνδέεται με τις ευρύτερες προτεραιότητες των επιχειρήσεων για βιωσιμότητα, ασφάλεια και ανταγωνιστικότητα.

Η στροφή προς τα ηλεκτρικά ανυψωτικά είναι ήδη εμφανής. Σε έναν κόσμο όπου οι περιβαλλοντικές ρυθμίσεις γίνονται αυστηρότερες και η κοινωνική απαίτηση για πράσινη παραγωγή εντείνεται, τα πετρελαιοκίνητα και LPG μοντέλα υποχωρούν σταδιακά. Με χαμηλότερο λειτουργικό κόστος, μειωμένες ανάγκες συντήρησης και μηδενικές εκπομπές, τα ηλεκτρικά ανυψωτικά ενσωματώνονται στο επιχειρηματικό σχέδιο όχι ως λύση ανάγκης, αλλά ως σοβαρή επένδυση με μακροπρόθεσμα οφέλη.

Παράλληλα, η ενσωμάτωση τεχνολογιών όπως το Internet of Things, η τεχνητή νοημοσύνη και τα έξυπνα συστήματα παρακολούθησης φέρνουν το ανυψωτικό στο προσκήνιο της λεγόμενης «4ης Βιομηχανικής Επανάστασης». Πλέον, ένα σύγχρονο ανυψωτικό δεν αρκεί να σηκώνει βάρος. Πρέπει να επικοινωνεί με τα υπόλοιπα συστήματα, να προβλέπει βλάβες, να συμβάλλει στην ασφάλεια του χώρου και να λειτουργεί ως κομμάτι μιας ενοποιημένης και έξυπνης εφοδιαστικής αλυσίδας.

Ωστόσο, αυτή η μετάβαση δεν είναι χωρίς κόστος, ούτε χωρίς κινδύνους. Η απαίτηση για τεχνική εξειδίκευση των χειρι-



στών αυξάνεται. Τα κόστη εκπαίδευσης, οι επενδύσεις σε υποδομές φόρτισης και η αβεβαιότητα της τεχνολογικής ωρίμανσης διαμορφώνουν ένα περίπλοκο τοπίο διλημμάτων, αποφάσεων και επενδύσεων για τις επιχειρήσεις.

Ο ανθρώπινος παράγοντας

Επιπροσθέτως, δεν πρέπει να παραβλέψουμε τον ανθρώπινο παράγοντα. Όσο πιο αυτοματοποιημένο και «έξυπνο» γίνεται ένα σύστημα, τόσο μεγαλύτερη γίνεται η ανάγκη για προσωπικό που μπορεί να το ελέγξει, να το κατανοήσει και –κυρίως– να το εμπιστευτεί. Στις σημερινές εποχές, οι επιχειρηματίες των logistics δεν έχουν ανάγκη από ανειδίκευτους εργάτες αλλά από εξειδικευμένα στελέχη αποθήκης, τεχνικούς και εργοδηγούς, και κυρίως από συνεργάτες που δεν θα ασχολούνται μόνο με τη διόρθωση μιας βλάβης και τον καθαρισμό από τα γράσα και τα λιπαντικά.

Σε αυτή τη φάση της μετάβασης που βιώνει η αγορά με την ψηφιοποίηση και την υιοθέτηση νέων διαδικασιών, όλοι

αντιλαμβάνονται ότι «αλλάζουμε πίστα». Τα ανυψωτικά του αύριο (και όχι του μέλλοντος) δεν θα θυμίζουν σε τίποτα τα μηχανήματα των προηγούμενων δεκαετιών. Είναι ακριβώς αυτό που συμβαίνει με τα νέα μοντέλα φορτηγών και οχημάτων διανομών, με τα μη επανδρωμένα πτητικά μέσα (drones) και με τα λεγόμενα «ευφυή συστήματα μεταφορών».

Ζητούμενο δεν είναι η πλήρης υποκατάσταση της ανθρώπινης παρουσίας, αλλά η συνεργασία και –φυσικά– η εκπαίδευση. Το σποϊντ για τις επιχειρήσεις δεν είναι απλώς να ακολουθήσουν τις εξελίξεις, αλλά να τις εντάξουν στρατηγικά στην κουλτούρα και στις διαδικασίες τους, με επίκεντρο τον άνθρωπο, την ασφάλεια και την υπευθυνότητα.

Με αυτή την αντίληψη, επιβοηθητικά προς την αγορά, πραγματοποιούμε το αφιέρωμα στη συντήρηση των ανυψωτικών μηχανημάτων. Αποταθήκαμε στο σύνολο των εμπλεκόμενων εταιρειών, και στις σελίδες που ακολουθούν υπάρχουν προτάσεις, λύσεις, ιδέες, αλλά και το προφίλ επιχειρήσεων με εξειδίκευση, εμπειρία και ισχυρή παρουσία.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΦΙΛΗΣ ΑΕΒΕ - FILLISLIFT

Εμπειρία 40 ετών σε συντηρήσεις και επισκευές

Με σαράντα χρόνια εμπειρίας στη συντήρηση και επισκευή ανυψωτικών μηχανημάτων, η «Ανδρέας Φίλης ΑΕΒΕ - Fillislift» αποτελεί στρατηγικό συνεργάτη για επιχειρήσεις που δίνουν έμφαση στην αδιάλειπτη λειτουργία.

Με καθετοποιημένες εγκαταστάσεις και στόλο κινητών συσχευμάτων, η εταιρεία εξασφαλίζει γρήγορη τεχνική υποστήριξη και διαθεσιμότητα ανταλλακτικών. Εφαρμόζει επίσης ψηφιακά συστήματα τεκμηρίωσης συντήρησης, επιτρέποντας τον πλήρη έλεγχο του ιστορικού κάθε μηχανήματος.

Η τεχνική υποστήριξη καλύπτει όλους τους τύπους περνοφόρων, reach truck και stacker, ενώ η συμμόρφωση με ISO 9001:2015 και ΕΛΟΤ 1801:2008 εγγυάται ποιότητα και ασφάλεια.

Η Fillislift διασφαλίζει ελάχιστο χρόνο διακοπής και μέγιστη επιχειρησιακή αποδοτικότητα.



INTERKLARK

Ανταλλακτικά για κάθε ανάγκη και απαίτηση σε έκταση 12.000 τ.μ.

Το απόθεμα των ανταλλακτικών που διατηρεί η εταιρεία “Interklark” στην αποθήκη της (συνολικού εμβαδού 12 χιλιάδων τ.μ.) ανανεώνεται και ενισχύεται συνεχώς, χάρη στις εξαντλητικές έρευνες του τμήματος προμηθειών.

Τα στελέχη και οι τεχνικοί της εταιρείας γνωρίζουν και παρακολουθούν τις παγκόσμιες πηγές χρόνια τώρα, λαμβάνουν υπόψη τις διεθνείς συγκυρίες και επισημαίνουν ότι έχει καταβληθεί μεγάλη προσπάθεια για να συγγραφηθούν οι τιμές των ανταλλακτικών, σε μια εποχή που τα μεταφορικά κόστη αυξήθηκαν δραματικά, όπως έγινε και την εποχή που η άνοδος του πληθωρισμού αύξησε τις τιμές τους.

Η “Interklark” προσπαθεί να βρίσκεται ένα βήμα μπροστά από τέτοιες δυσάρεστες εξελίξεις, κάνοντας τις κατάλληλες κινήσεις προς όφελος της αγοράς, για να καλύπτει άμεσα και αποτελεσματικά κάθε ανάγκη και κάθε απαίτηση.



T-PRESS

www.tpress.gr

Όλα τα περιοδικά είναι διαθέσιμα και online

9 ΤΕΧΝΙΚΑ
ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

6 ΔΙΕΘΝΕΙΣ
ΕΚΘΕΣΕΙΣ



Από το
1991

JUNGHEINRICH GREECE**Η αξιοπιστία έχει όνομα: Jungheinrich Service!**

Στη Jungheinrich, όπως επισημαίνεται, η συντήρηση δεν είναι απλώς τεχνική υπόθεση· είναι υπόσχεση αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας. Με άμεση τεχνική υποστήριξη, 98% διαθεσιμότητα ανταλλακτικών και προηγμένες λύσεις όπως είναι η web εφαρμογή Call4Service, τα μηχανήματα συντηρούνται με ταχύτητα, ακρίβεια και επαγγελματισμό.



Προληπτικές επιθεωρήσεις, εξειδικευμένο service μηχανημάτων και συσσωρευτών, onsite επισκέψεις και ευέλικτα πακέτα συντήρησης, προσαρμόζονται πλήρως στις ανάγκες κάθε στόλου.

POWERLIFT Δ. ΚΑΡΑΣΑΒΒΑΣ**Διαρκής τεχνική κάλυψη και άμεση αποκατάσταση βλαβών**

Η εταιρεία «Powerlift Δ. Καρασάββας» Μ.Ι.Κ.Ε. παρέχει πλήρη και ποιοτική τεχνική υποστήριξη σε περνοφόρα ανυψωτικά μηχανήματα όλων των τύπων. Έμπειροι και εξειδικευμένοι τεχνικοί αναλαμβάνουν τη συντήρηση ή επισκευή των μηχανημάτων στο



άρτια εξοπλισμένο συνεργείο της εταιρείας, ή μέσω επίσκεψης κινητού συνεργείου στο χώρο λειτουργίας του μηχανήματος. Όπως επισημαίνεται, διατίθεται

ποικιλία αναλώσιμων και ανταλλακτικών για όλους τους τύπους μηχανημάτων στις καλύτερες τιμές της αγοράς.

Με πολυετή εμπειρία στο χώρο, η εταιρεία «Powerlift Δ. Καρασάββας» Μ.Ι.Κ.Ε. γνωρίζει ότι η διαθεσιμότητα ενός λειτουργικά και τεχνικά άψογου ανυψωτικού μηχανήματος είναι ζωτικής σημασίας για την απρόσκοπτη λειτουργία κάθε επιχείρησης. Για το λόγο αυτό καλύπτει τόσο την κανονική και προληπτική συντήρηση (ώστε τα μηχανήματα να βρίσκονται διαρκώς σε άριστη κατάσταση), όσο και την ταχεία αντιμετώπιση έκτακτων βλαβών.

Πρωταρχικός στόχος της εταιρείας «Powerlift Δ. Καρασάββας» Μ.Ι.Κ.Ε. είναι πάντοτε η συνέπεια, η διαφάνεια και η αξιοπιστία στην τεχνική υποστήριξη.

TOYOTA MATERIAL HANDLING GREECE**Όταν η συντήρηση μετατρέπεται από κόστος σε επένδυση**

Η σωστή συντήρηση των ανυψωτικών μηχανημάτων αποτελεί επένδυση στη μακροζωία, την ασφάλεια και την αποδοτικότητα της εφοδιαστικής διαχείρισης σε μια επιχείρηση. Όπως επισημαίνει η «Toyota Material Handling», αντιμετωπίζει τη συντήρηση ως κρίσιμο παράγοντα και σημαντική ευθύνη για να διασφαλισθεί η απρόσκοπτη λειτουργία και η μέγιστη απόδοση κάθε ανυψωτικού μηχανήματος.

Το «Toyota Service Concept» είναι βασισμένο στις αρχές του «Toyota Production System» και δίνει έμφαση στην πρόληψη αντί της αποκατάστασης. Με ένα δίκτυο εξειδικευμένων τεχνικών και με ποσοστό γεωγραφικής κάλυψης σε καθημερινή βάση που αγγίζει το 75% της ελληνικής επικράτειας, με άμεσα διαθέσιμα γνήσια ανταλλακτικά και με τεχνολογίες όπως είναι το «Toyota I Site», η «Toyota Material Handling Greece» –όπως επισημαίνει– προσφέρει στους πελάτες της: **α)** ποιότητα εξυπηρέτησης με 95% ποσοστό αποκατάστασης από την πρώτη κιόλας επίσκεψη, **β)** έλεγχο κόστους, **γ)** δεδομένα που υποστηρίζουν τεκμηριωμένες αποφάσεις συντήρησης και **δ)** επιπρόσθετες συμβουλευτικές οδηγίες.

Η προληπτική και προγραμματισμένη συντήρηση μειώνει τις απρογραμμάτιστες βλάβες, εξασφαλίζει συμμόρφωση με τους κανονισμούς και προστατεύει την επένδυση κάθε επιχείρησης στον εξοπλισμό της. Επιπλέον, συμβάλλει στην ασφάλεια των εργαζομένων, μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και ενισχύει τη συνολική επιχειρησιακή ευελιξία.

Τα οφέλη της εταιρείας επισημαίνουν: «Σε έναν κόσμο που απαιτεί ταχύτητα, αξιοπιστία και βιώσιμες λύσεις, η στρατηγική συντήρηση είναι πλέον απαραίτητη και με την υποστήριξη της «Toyota Material Handling Greece», μπορεί να επιτευχθεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα».



6η Διεθνής Έκθεση



- ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟ ΥΛΙΚΟ
- ΦΩΤΙΣΜΟΣ
- ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
- ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ



ENERGIA.TEC

www.energia-tec.gr

09-11 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2026

➤ Εκθεσιακό Κέντρο Μ.Ε.Σ. - Παιονία



ΗΜΕΡΕΣ & ΩΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

- | | | |
|-------------|--------------|---------------|
| • Παρασκευή | 09 Οκτωβρίου | 10:00 - 20:00 |
| • Σάββατο | 10 Οκτωβρίου | 10:00 - 20:00 |
| • Κυριακή | 11 Οκτωβρίου | 10:00 - 19:00 |

Η ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ ΕΙΝΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΗ

ΧΟΡΗΓΟΙ



ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ



ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Τηλ.: 210 6800470
E-mail: info@energia-tec.gr
tpress@tpress.gr

Διαστημόπλοιο

Με τη συνεργασία
του περιοδικού
Car & Truck
www.car-truck.gr
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:
Γιάννης Μπαζαΐος

Farizon SV L2H3

Η μεγάλη έκδοση του ηλεκτρικού Farizon Super Van διαθέτει νέα ηλεκτρονικά συστήματα ενεργητικής ασφαλείας που του χάρισαν επάξια την πλατινένια διάκριση και ισοβαθμία στην πρώτη θέση βαθμολογίας, ανάμεσα στα νέα ελαφρά φορτηγά του Euro NCAP

Τα πρώτα της βήματα στην ευρωπαϊκή αγορά κάνει –ξεκινώντας από την Ελλάδα– η Farizon, η μάρκα για τα φορτηγά και λεωφορεία του κινεζικού γίγαντα Geely, που μεταξύ άλλων ελέγχει τις μάρκες των επιβατικών αυτοκινήτων Volvo, Lotus, Lynk & Co κ.ά. Το Super Van (SV) είναι χτισμένο σε μια νέα ηλεκτρική πλατφόρμα για ελαφρά ηλεκτρικά φορτηγά ως 3,5 τόνους, με προδιαγραφές «drive by wire», με ισχυρό κεντρικό υπολογιστή, φορτωμένο με ό,τι πιο σύγχρονο διαθέτει η τρέχουσα τεχνολογία συστημάτων ADAS για την υποστήριξη του οδηγού.

Η απουσία μηχανικών συνδέσεων μεταξύ του αμαξώματος και της πλατφόρμας υποστηρίζει διαφορετικές και εξελιγμένες διαμορφώσεις (π.χ. χωρίς κεντρική

κολόνα στη δεξιά πλευρά κλπ.), επιτρέποντας στο αυτοκίνητο να έχει μικρότερο απόβαρο (2.330 κιλά στο αυτοκίνητο δοκιμής) και τεράστιες δυνατότητες ωφέλιμου φορτίου (1.100 έως 1.500 κιλά ανάλογα με την έκδοση) για συνολικό μεικτό 3,5 τόνους.

Το Super Van είναι διαθέσιμο σε τρία μήκη αμαξώματος (4,99, 5,49 και 5,99 μέτρα) και με τρία ύψη οροφής (από τα 1,98 έως 2,5 μέτρα), με εσωτερικό χώρο φόρτωσης έως 3,7 μέτρα, πλάτος 1,8 μέτρα (1,4 μέτρα μεταξύ των θόλων στους πίσω τροχούς) και ύψος έως 1,96 μέτρα, καθώς και με συνολικό ωφέλιμο όγκο έως 13 κυβικά μέτρα (11,2 κυβικά στο L2H3 της δοκιμής). Εξωτερικά το πλάτος του αμαξώματος είναι στην περιοχή των δύο μέτρων.

Οι επιλογές μπαταρίας ξεκινούν από τη μικρή έκδοση των 49 kWh της VREMT

(μία από τις 3 επιλογές για το αμάξωμα L1H1), με πρόσθετες επιλογές από χωρητικότητες στα 67 ή 83 kWh (μπαταρίες CATL LFP), ή στα 106 kWh (CATL NCM) μόνο για τη μεγάλη έκδοση L3H3.

Η ανάρτηση είναι ανεξάρτητη εμπρός, με διπλά ψαλίδια και φύλλα ελατηρίων πίσω για μεγαλύτερη αντοχή σε βάρη, ενώ τα ελαστικά έχουν διαστάσεις 215/75R16.

Ανεβαίνοντας στην ευρύχωρη καμπίνα, με την εντυπωσιακή ορατότητα προς τα εμπρός και στα πλαϊνά, βλέπεις ένα μοντέρνο χώρο εργασίας, με μια κεντρική πορτοκαλί και σκουρόχρωμη ρίγα που διατρέχει όλο το πλάτος για τα συστήματα εξαερισμού - κλιματισμού, δύο μεγάλες ταμπλέτες για τα όργανα ελέγχου εμπρός από τον οδηγό και το infotainment στο κέντρο. Το κεντρικό μέρος του ταμπλό συνεχίζεται προς τα κάτω με τα μηχανικά

χειριστήρια και δύο μεγάλα συρτάκια που ενσωματώνουν τις ποτηροθήκες και τη θήκη για κινητό τηλέφωνο με ασύρματη φόρτιση. Στην οροφή (κλασικά) μια διπλή εταζέρα πάνω από το παρμπρίζ μπορεί να φιλοξενήσει έγγραφα, γάντια ή άλλα μικροαντικείμενα.

Ο εξοπλισμός είναι πλήρης σε όλες τις εκδόσεις, ενσωματώνοντας σχεδόν τα πάντα, μέχρι θερμαινόμενα καθίσματα και δερμάτινο τιμόνι. Κάτω από το διπλό κάθισμα συνοδηγού ο χώρος αξιοποιείται με δύο πορτάκια, για φύλαξη αντικειμένων (όπως είναι π.χ. το καλώδιο φόρτισης, εργαλεία κλπ.) μακριά από αδιάκριτα βλέμματα. Εμπρός από τον οδηγό υπάρχει ένα μικρό τετράγωνο κοντί που... προσέχει τον οδηγό, προειδοποιώντας τον π.χ. να κάνει διάλειμμα εάν διαγνώσει ότι αυτός δεν προσέχει αρκετά στο δρόμο.

Η κεντρική ταμπλέτα έχει ικανοποιητικές λειτουργίες και προτιμά να συνδέεται με τηλέφωνα iPhone (καλύπτει πάντως και τα Android, με κάπως πιο περίπλοκη διαδικασία).

Αυτονομία

Ο ηλεκτροκινητήρας είναι πανίσχυρος (παράτι... κάθε kW κοστίζει στην αυτονομία), επιτρέποντας στο όχημα να κινηθεί οβέλτα μέχρι τα 135 χ.α.ώ. τελικής ταχύτητας μέσω κόφτη, ανεξάρτητα από το φορτίο που κουβαλάει.

Η έκδοση που δοκιμάσαμε είχε μπαταρία 83 kWh με εκτιμώμενη αυτονομία άνω των 300 χιλιομέτρων για το συγκεκριμένο αμάξωμα L2H3. Σημειώστε ότι το σύστημα ανάκτησης ενέργειας στο φρενάρισμα ρυθμίζεται σε τρεις στάσεις και λειτουργεί πιο αποδοτικά για την κίνηση σε αστικό περιβάλλον. Φυσικά, με ένα τόσο μεγάλο αμάξωμα, η μεγαλύτερη αυτονομία επιτυγχάνεται με την κίνηση σε ταχύτητες που δεν ξεπερνούν τα 80 χ.α.ώ.

Δεν καταφέραμε να δούμε καταναλώσεις κάτω από 20 kWh/100 χλμ. στην πόλη, με μια διακύμανση μεταξύ 21,5 και 28 kWh σε γενικές γραμμές, τιμές λογικές για τα βάρη και τον όγκο –και μάλλον ανταγωνιστικές σε σχέση με άλλα μικρότερα ηλεκτρικά van.

Τα ηλεκτρονικά συστήματα ενεργητικής ασφάλειας έχουν πολύ ενδιαφέρον. Ο οδηγός μπορεί να επιλέξει το cruise control ακόμη και μέσα στην κίνηση, καθώς το αυτοκίνητο είναι σε θέση να πα-



ρακολουθήσει με μικρή προσπάθεια την ακινητοποίηση και να ξεκινήσει μόνο του διατηρώντας την προκαθορισμένη ταχύτητα (με κόφτη όταν τα οδικά σήματα ή η χαρτογράφηση της περιοχής προβλέπουν μικρότερα όρια ταχύτητας).

Οι κάμερες και τα ραντάρ είναι πάντα σε λειτουργία για να βοηθήσουν σε περίπτωση π.χ. κίνησης πεζού ή δίκυκλου σε επικίνδυνα σημεία γύρω από το αυτοκίνητο. Ενδιαφέρον έχει ότι οι εξωτερικές κάμερες είναι ενεργές σε ταχύτητες 10 - 15 χ.α.ώ., επιτρέποντας στον οδηγό να κάνει ελιγμούς μέσα στην κίνηση, έχοντας εικόνα στην κεντρική κονσόλα τόσο εμπρός όσο και σε «bird eye view» (3D).

Το Farizon SV είναι ασυναγώνιστο στη φόρτωση, κυρίως από τη δεξιά συρόμενη πόρτα, καθώς η απουσία κεντρικής κολόνας πίσω από την καμπίνα του οδηγού

επιτρέπει τη φόρτωση μεγάλων αντικειμένων με τεράστια ευκολία. Στην οδήγηση είναι πολύ ελαφρύ, με τιμόνι κοφτερό, ευέλικτο και αποτελεσματικό, εμπνέοντας ασφάλεια σε κάθε περίπτωση.

Ο μεγάλος όγκος δεν είναι μειονέκτημα μέσα στην πόλη, καθώς το Super Van παραμένει ευέλικτο, χωρίς μεγάλες κλίσεις, απόλυτα ελεγχόμενο, σε σημείο απορίας για την τεχνολογία που χρησιμοποιεί. Ο χώρος φόρτωσης είναι τετραγωνισμένος και επενδυμένος με σκληρά προστατευτικά υλικά, μέχρι την οροφή. Το όχημα είναι εφοδιασμένο με αισθητήρες φόρτωσης που συνδέονται με τα αμορτισέρ, και ο οδηγός ξέρει κάθε στιγμή εάν έχει ξεπεράσει το επιτρεπόμενο βάρος, ενώ ταυτόχρονα, το ύψος αυτορυθμίζεται ώστε το αμάξωμα να είναι πάντα οριζόντιο.

Το κόστος δεν είναι απλησίαστο για τα «ηλεκτρικά» δεδομένα, με τιμή λίγο κάτω από 60.000 ευρώ (με όλους τους φόρους) για τη βασική έκδοση L1H1, και περίπου 70.000 ευρώ για το αυτοκίνητο της δοκιμής μας. Η Farizon φαίνεται ότι ξεκινά στην ελληνική αγορά με πολλά πλεονεκτήματα, καθώς ανταγωνίζεται ευθέως τις δύο πιο εμπορικές μάγκες της αγοράς, χωρίς να υστερεί ούτε σε επιδόσεις και αντοχή, ούτε σε συμπεριφορά και ασφάλεια. Εάν η ελληνική αντιπροσωπία καταφέρει να πείσει την αγορά και για την υποστήριξη που προσφέρει στο aftersales, θα έχει καταφέρει το «γκολ από τα αποδυτήρια» την επιτυχία με την πρώτη εμφάνιση.

LM



Ευελιξία και αξιοπιστία στην αποθήκευση

Θ. ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑΚΟΣ» Α.Β.Ε.Ε. Το σύστημα ραφιών "Demi Rack", το οποίο παράγει με τεχνολογία αιχμής η «Θ. Δημητρουλάκος» Α.Β.Ε.Ε., κρίνεται ιδανικό για αποθήκες, καταστήματα και εργαστήρια, αποτελώντας πρακτική και στιβαρή λύση ταξινόμησης και αποθήκευσης. Συναρμολογείται εύκολα και προσαρμόζεται στις ανάγκες του χώρου, με δυνατότητα ρύθμισης ύψους ραφιών ανά 55mm.



Οι μεταλλικές επιφάνειες κουμπώνουν με ασφάλεια, ενώ η ηλεκτροστατική βαφή πούδρας εξασφαλίζει τη μέγιστη οπτική του επιπέδου. Οι δοκίδες υποστηρίζουν φορτία ανάλογα με το μήκος τους: έως 250 κιλά οι δοκίδες με μήκος 72 εκ., έως 220 κιλά αυτές με μήκος 92εκ. και έως 170 κιλά εκείνες με μήκος 122 εκ., με πλήρη κατανομή βάρους.

Με σύγχρονο σχεδιασμό και εργονομία, το Demi Rack είναι το ιδανικό σύστημα ελαφρών βαρών για τη δημιουργία πάγκων εργασίας, ραφιών και ραφοπάταρων, καλύπτοντας κάθε απαίτηση αποθήκευσης με ασφάλεια και αξιοπιστία.



Σύγχρονες, ενισχυμένες και με αντοχή στο χρόνο

TOVARNA AKUMULATORSKIH BATERIJ Οι TAB EFB Stop & Go είναι ενισχυμένες μπαταρίες που προορίζονται για χρήση τόσο σε συμβατικά αυτοκίνητα όσο και σε επαγγελματικά οχήματα με λειτουργία start - stop, τα οποία έχουν αυξημένα επίπεδα ηλεκτρικού εξοπλισμού και μεγάλες απαιτήσεις εκκίνησης.

Κατασκευάζονται με καινοτόμες τεχνολογίες πρώτης τοποθέτησης (OEM), ενώ ειδικά οι μπαταρίες βαρέων οχημάτων είναι κατασκευασμένες σύμφωνα με τις προδιαγραφές για φορτηγά Euro 5 και 6.

Σύμφωνα με την εταιρεία, έχουν μεγάλη αντοχή σε περισσότερους κύκλους επαναφορτίσεων, τρεις φορές τουλάχιστον από κάθε συμβατική μπαταρία, αλλά και περισσότερη διάρκεια ζωής, καθώς διαθέτουν το καινοτόμο σύστημα ανάμειξης ηλεκτρολύτη (EMS), με το οποίο επιβραδύνεται η διάβρωση των πλακών.

ΕΝΤΟΛΗ ΓΙΑ ΕΝΑΡΞΗ ΝΕΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

Η πληρωμή της συνδρομής μπορεί να γίνει με τους 2 παρακάτω τρόπους:



1. ☐ Με κατάθεση στον παρακάτω τραπεζικό λογαριασμό, δίνοντας τα πλήρη στοιχεία σας και δηλώνοντας ποιο ή ποια έντυπα σας ενδιαφέρουν.

• ΤΡΑΠΕΖΑ EUROBANK
0026 0328 91 0200 523781

2. ☐ Συμπληρώνοντας τη φόρμα (δεξιά) και αποστέλοντάς τη
α) με e-mail στο tpress@tpress.gr και στο syndromes@tpress.gr ή εναλλακτικά
β) με fax στο 210 68 00 476.

Ευχαριστούμε για την εμπιστοσύνη σας στο «Logistics & Management». Για κάθε πληροφορία για τη συνδρομή σας, τα πρόσθετα πλεονεκτήματα που σας παρέχονται και κάθε άλλη διαθέσιμη υπηρεσία της «TPress», παρακαλούμε επικοινωνήστε με τον κ. Δημήτρη Φούντα στο τηλέφωνο 210-68 00 470 ή στα e-mail: tpress@tpress.gr και syndromes@tpress.gr

ΕΛΛΑΔΑ		(Μαρκάρετε με ☒ το τετραγωνάκι που αντιστοιχεί στην επιλογή σας) Συμπεριλαμβάνεται Φ.Π.Α. 6% * Τιμές για φοιτητές και σπουδαστές
1 χρόνος	☐ € 60 / € 40*	
2 χρόνια	☐ € 105 / € 60*	

ΟΝΟΜΑ.....

ΕΤΑΙΡΕΙΑ.....

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ.....

ΟΔΟΣ..... ΑΡΙΘΜΟΣ.....

ΠΟΛΗ..... Τ.Κ.....

E-MAIL.....

ΤΗΛΕΦΩΝΟ..... ΦΑΞ.....

ΚΙΝΗΤΟ.....

..... ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Η "TPress" εκδίδει άλλα 8 τεχνικά περιοδικά. Επιλέξτε για ποιο ή ποια από αυτά θα θέλατε περισσότερες πληροφορίες ή αναζητήστε τις στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.tpress.gr.

- | | | |
|---|---|--|
| ☐ Ηλεκτρολόγος | ☐ Μετάδοση Ισχύος | ☐ Θερμοϋδραυλικός |
| ☐ Εργοταξιακά θέματα | ☐ Ascen.tec Magazine | ☐ Agro.tec Magazine |
| ☐ Car & Truck | ☐ Ecotec | |

3η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΗ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΕΡΓΩΝ

ergo tec
www.ergo-tec.gr

20-22 Μαρτίου 2026

ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ Μ.Ε.Σ. - ΠΑΙΑΝΙΑ



ΗΜΕΡΕΣ ΚΑΙ ΩΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

■ Παρασκευή	20 ΜΑΡΤΙΟΥ	10.00 - 19.00
■ Σάββατο	21 ΜΑΡΤΙΟΥ	10.00 - 19.00
■ Κυριακή	22 ΜΑΡΤΙΟΥ	10.00 - 19.00

Η ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ ΕΙΝΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΗ

ΔΩΡΕΑΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ

Λεωφορεία της εταιρείας ΤΣΟΚΑΣ θα εκτελούν δωρεάν δρομολόγια:

Παρασκευή, Σάββατο & Κυριακή
ΑΝΑ ΜΙΣΗ ΩΡΑ:

- Από Σταθμό Μετρό "Δουκίσσης Πλακεντίας" προς Μ.Ε.Σ. (10:00 – 17:00)
- Από Μ.Ε.Σ. προς Σταθμό Μετρό "Δουκίσσης Πλακεντίας" (12:00 – 20:00)

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ (Μ.Ε.Σ.)

- Μέσω της Λεωφόρου Λαυρίου (αριθμ. 301)
- Μέσω της Αττικής οδού (Έξοδος 17 – Κάντζα)
- Δωρεάν χώροι στάθμευσης

ΧΟΡΗΓΟΙ



ΣΕΔΠΕΚΑΤ Α.Ε.
Σύστημα Εναλλακτικής Διαχείρισης Προϊόντων
Εκσκαφών και Κατεδαφίσεων Α.Ε.

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



T-PRESS
wvltv

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



Ecotec
ΜΗΧΑΝΟ ΕΡΓΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Car.Truck

LOGISTICS
& Management

ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ



T-PRESS

www.tpress.gr



We make things fit as we fit together.

- Competitive incentives to keep your business fit
- We stay fit 24 h/365 days for you
- SEANAIRGY and multimodality – all fit in

Athens International Airport S.A. Cargo Development Department, contact us: cargo@ala.gr

