

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ



ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ

Πρόεδρος ΟΦΑΕ

**«Ναι σε κίνητρα
και διάλογο, όχι στις
απαγορεύσεις»**

ΤΟ ΘΕΜΑ



**Οι τάσεις Logistics για
το α' τρίμηνο του 2026**

Αποκλειστικά στο L&M
τα στοιχεία του δείκτη ESCRI

ΑΦΙΕΡΩΜΑ



**26ο Πανελλήνιο Συνέδριο
Εφοδιαστικής Αλυσίδας**

Τα συμπεράσματα, οι ειδήσεις
και η στήριξη από την αγορά

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: 216 900 1874 | Θεσσαλονίκη, Τ: 231 051 4810 | E: info@human-dynamics.gr | www.human-dynamics.gr



Τροίας 2, 15235 Βριλήσσια, Αθήνα
Τηλ. Κέντρο: 210 68.00.470
Fax: 210 68.00.476
e-mail: tpress@tpress.gr



3η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΗ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΕΡΓΩΝ

ergo tec

www.ergo-tec.gr

20-22 Μαρτίου 2026

ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
Μ.Ε.Σ. - ΠΑΙΔΙΑ



3
DAY
EVENT

ERGO.TEC
FORUM
2026

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

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)

Η ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ ΕΙΝΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΗ

ΧΡΥΣΟΣ
ΧΟΡΗΓΟΣ



ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ & ΥΛΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΧΟΡΗΓΟΙ



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



ΑΙΓΙΔΕΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ



ΣΕΓΜ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΓΕΩΡΓΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ



ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ
ΜΕΤΑΛΛΕΥΤΙΚΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



Σ.Ε.Π.Ι.Ε



ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ



T-PRESS

www.tpress.gr



OB|stroom
WE MOVE THE WORLD



OB Stroom. Ηγέτιδα δύναμη στα **Logistics & Supply Chain** σε Ελλάδα & ΝΑ Ευρώπη.

Με παρουσία σε 10 χώρες και ενσωματώνοντας εμπειρία άνω των 100 ετών, προσφέρουμε ολοκληρωμένες λύσεις Logistics & Supply Chain, για αποθήκευση και διαχείριση όλων των τύπων μεταφορών – μέσω οδικών, θαλάσσιων και αεροπορικών δικτύων – με απόλυτη αξιοπιστία, ακρίβεια και ευελιξία, σε παγκόσμιο επίπεδο.

Αποστολή μας η διαχείριση της πολυπλοκότητας και των προκλήσεων της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας με απόλυτη εστίαση στις προσδοκίες των πελάτων μας.

Μαζί χτίζουμε γέφυρες, συνδέουμε αγορές και δημιουργούμε αξία.

ob-stroom.com



Πλησιάζει η ώρα των μεγάλων αποφάσεων για τα Logistics

Εδώ και λίγο καιρό ακούγεται πως υπάρχει πρόθεση για τον περιορισμό της κίνησης των φορτηγών για κάποιες ώρες και ημέρες από κεντρικούς άξονες των αστικών κέντρων, αρχής γενομένης από τον Κηφισό. Το θέμα συζητήθηκε πολύ σε ένα από τα πάνελ, καθώς και στο περιθώριο του 26ου Πανελληνίου Συνεδρίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας, το οποίο συνδιοργάνωσαν στη Θεσσαλονίκη η Ελληνική Εταιρεία Logistics Βορείου Ελλάδος και η «Τεχνοεκδοτική / T-Press».

Στην αγορά εκφράζεται η άποψη ότι επίκειται διατάραξη της εφοδιαστικής αλυσίδας. Μεταφορείς, οδηγοί και Logistician εκτιμούν ότι θα προκύψουν καθυστερήσεις, καθώς και αυξημένο κόστος μεταφορών λόγω του “retouring” (δηλαδή του χρόνου απασχόλησης των οδηγών) αλλά και των περισσότερων χιλιόμετρων από τη χρήση νέων εναλλακτικών διαδρομών. Επίσης αναπτύσσεται προβληματισμός για το τι θα γίνει με τους χρόνους διανομής και για την πιθανότητα επιπτώσεων από ενδεχόμενες αλλοιώσεις ευπαθών προϊόντων.



Βούλα Μουρτά

Χαρακτηριστικές είναι οι επισημάνσεις που κάνει ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος Διεθνών Μεταφορών (ΟΦΑΕ) κ. Απόστολος Κενανίδης, ο οποίος μίλησε αποκλειστικά στο “Logistics & Management” και ζήτησε να γίνει διάλογος ώστε να μη διαταραχθεί η λειτουργία της αγοράς. Κανείς, όμως, δεν αρνείται την προσπάθεια να ρυθμιστεί η αστική κυκλοφορία των φορτηγών για περιβαλλοντικούς λόγους και για βελτίωση της ποιότητας ζωής στις πόλεις.

Όπως ειπώθηκε, τα μέτρα που θα ληφθούν, είτε προσωρινά είτε με πιο μόνιμο τρόπο στην περίπτωση του Κηφισού, πρέπει να έχουν σταδιακό χαρακτήρα και να συνοδεύονται από χρηματοδοτικά κίνητρα για την ανανέωση στόλου.

Ταυτόχρονα πρέπει να λειτουργήσουν διαμετακομιστικά κέντρα (logistics hubs/consolidation center) στα όρια της πρωτεύουσας με βελτιωμένες συνδέσεις με τις δημόσιες υποδομές, ενώ πρέπει να συμμετάσχουν όλοι στη διαδικασία ψηφιακής μετάβασης, για να απλοποιηθούν οι διαδικασίες και να βελτιωθούν οι χρόνοι διαχείρισης των ροών.

Τα τελευταία χρόνια, η αγορά των Logistics βρίσκεται σε άνθηση και πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω. Οι επιχειρήσεις έχουν επιδείξει αντοχή, έχουν ανοίξει θέσεις εργασίας και έχουν αυξήσει τις δραστηριότητές τους με θετικές επιπτώσεις στην εθνική οικονομία. Αυτό πρέπει να αναγνωριστεί από τους θεσμικά υπεύθυνους φορείς, με την παροχή κινήτρων και τη βελτίωση του πλαισίου υποστήριξης της εφοδιαστικής αλυσίδας.

ΕΚΔΟΤΡΙΑ

Βούλα Φ. Μουρτά

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ

Ζέτα Φούντα - Μουρτά

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

Δημήτρης Φούντας

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ

Χρήστος Λαπαναΐτης

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ

Χάρης Λαζαρόπουλος

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΟΙ

Θανάσης Λυρτσγιάννης, Δημήτρης Φωλίνος

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΚΕΙΜΕΝΩΝ

Μανώλης Τραγάκης

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ - ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Σπύρος Τσαγκαροσπύρος

ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

Νίκη Καραθάνου

GRAPHIC DESIGN

Γιώργος Αναστόπουλος

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ

Στάθης Παπαδημητρίου



T-PRESS
vwebtv



Η “T - Press” είναι μέλος:

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



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** διατρεί 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.



GIESSE®

HANGAR-BOX

Άμεση παράδοση

Χωρίς καμία
οικοδομική εργασία



Άσφαλτος

Χώμα

Τσιμέντο

Χαλίκι



+30 2106643768

info@sbs-systems.gr

www.sbs-systems.gr



► 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 **Απόστολος Κενανίδης**
Ο πρόεδρος της ΟΦΑΕ μιλά για την ανάγκη ανοικτού διαλόγου όσον αφορά το μέλλον των Logistics και την πιθανότητα αποβολής των φορητών από τον Κηφισό· επιβεβαιώνει ότι η έλλειψη οδηγών αποτελεί «επερχόμενη λαίλαπα» και παίρνει θέση για τα κονδύλια του military mobility.

► Το θέμα

Τα στοιχεία του “European Supply Chain Risk Indicator” (ESCRI)

20 Το “L&M” παρουσιάζει αποκλειστικά

στην ελληνική αγορά την έκθεση ESCRI, με τις τάσεις, τις απειλές και τους κινδύνους για την ευρωπαϊκή αλλά και την ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα για το πρώτο τετράμηνο της νέας χρονιάς.

Μεταφορές / Αεροπορικές

28 Τι συνέβη στο FIR Αθηνών

Οι διαδικασίες διαχείρισης και αναθεώρησης παλαιών πρακτικών, η αλήθεια για τις «επιπτώσεις» στα εμπορεύματα και στην επίγεια εξυπηρέτηση, και η ανάγκη εκσυγχρονισμού των διαδικασιών αεροπορικής υποστήριξης.

Μεταφορές / Ναυτιλιακές

32 Αβεβαιότητα στο Ιράν, κρίση στη Ναυτιλία

Ανάλυση από την κ. Μαρία Κάργα για τις εξελίξεις που προκαλεί σε πλοία, ναυπηγήσεις και Logistics η αστάθεια του ιρανικού καθεστώτος.

► Έξτρα

Διανομές και Last Mile

36 Το κρίσιμο «τελευταίο μίλι»

Ριζικές αλλαγές μεθοδεύονται σε όλες τις διαδικασίες υποστήριξης και προώθησης προϊόντων στον

τελικό αποδέκτη, λόγω του οξυτάτου ανταγωνισμού αλλά και της αλλαγής στη νοοτροπία των πελατών.

38 Το Last Mile ως πρόσκτηση υπεραξίας

Το προφίλ των επιχειρήσεων που δεσμεύονται για ταχύτητα, συνέπεια, ασφάλεια και ικανοποίηση του πελάτη.

► Management

40 Απολογισμός του Συνεδρίου Logistics

Η EELBoρείου Ελλάδος και η «Τεχνοεκδοτική / T-Press» διοργάνωσαν το συνέδριο που δημιούργησε τη νέα ατζέντα έργων και στρατηγικής για την αγορά της Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

44 Εκείνοι που στήριξαν το συνέδριο

Τα μηνύματα και οι εντυπώσεις των επιχειρήσεων, οι οποίες συνέβαλαν στην πραγματοποίηση του Πανελληνίου Συνεδρίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας στη Θεσσαλονίκη.

► Εξοπλισμός

48 Renault Traffic E-Tech

Όσα κρύβει κάτω από τη φουτουριστική του εμφάνιση.

50 Νέα προϊόντα, λύσεις, τεχνολογίες και συστήματα

SIT BACK AND ENJOY



OUR LOGISTICS SERVICES

WAREHOUSING

DISTRIBUTION

INTERNATIONAL
TRANSPORT



WWW.TRANSCOMBIEXPRESS.COM

INFO@TRANSCOMBIEXPRESS.COM / +30 212 2222222

2025 - 2026 |

CALENDAR - MEDIA PARTNERSHIPS

Ημερολόγιο εκδηλώσεων & χορηγίες επικοινωνίας της T-Press

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

21 Μαρτίου / March 2026

▶ 2ο Συνέδριο CMC - Construction & Machinery Conference T-PRESS

Mediterranean Exhibition Center (MEC) Paiania, Athens, Greece

Διοργάνωση / Organization: Technoekdotiki / T-Press

www.tpress.gr/el/construction-amp-machinery-conference-2026/

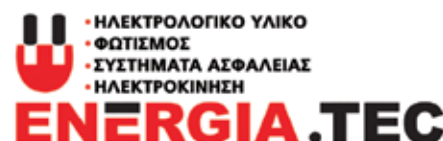
9 - 11 Οκτωβρίου / October 2026

▶ 6η διεθνής έκθεση ENERGIA.TEC / Ηλεκτρολογικό Υλικό, T-PRESS

Φωτισμός, Συστήματα Ασφαλείας, Ηλεκτροκίνηση

Mediterranean Exhibition Center (MEC) Paiania, Athens, Greece

Διοργάνωση / Organization: Technoekdotiki / T-Press

www.energia-tec.gr

WHAT WE SERVE



DRY CARGO OPERATIONS



CONTROLLED TEMPERATURE TRANSPORT



FREIGHT MANAGEMENT



WAREHOUSE STORAGE



SUPPORT AND VALUE ADDED SERVICES



CONTAINER SERVICES SOLUTIONS



Χ.Κ. Λαζαρόπουλος

Πώς κυκλοφορούν τα φορτηγά σε άηλης «χώρες Logistics»

Το άρθρο του προηγούμενου μήνα φαίνεται ότι απασχόλησε πολύ κόσμο και επιβεβαιώνει ότι το “Logistics & Management” διατηρεί στο ακέραιο τον παρεμβατικό και ενημερωτικό ρόλο του. Η πιθανότητα απαγόρευσης της κυκλοφορίας φορτηγών στον Κηφισό και γενικότερα τα περιοριστικά μέτρα στη διακίνηση βαρέων οχημάτων έχουν προκαλέσει έντονες αναδράσεις.

Στο πλαίσιο της συνεργασίας που είχαμε με το European Logistics Association και το Ινστιτούτο Logistics Management Ελλάδος για το αποκλειστικό βασικό θέμα αυτού του μηνός σχετικώς με τις τάσεις για τα Logistics



στην αυγή του 2026 και τα δεδομένα του δείκτη “European Supply Chain Risk Indicator” (ESCRI), κάναμε μια σύνοψη έρευνα για να μάθουμε τι γίνεται σε πιο ώριμες ευρωπαϊκές χώρες. Μάθαμε λοιπόν ότι σε χώρες με παράδοση στα Logistics (όπως είναι η Βρετανία, η Γερμανία, η Ολλανδία, η Ιταλία και τα σκανδιναβικά κράτη), δεν αναθέτουν σε μαθητευόμενους μάγους να εμφανιστούν στα κανάλια και να εκφράσουν ιδέες, οι οποίες αποτελούν προαναγγελίες αποφάσεων που λαμβάνονται χωρίς διαβούλευση. Όπου

εφαρμόστηκαν μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας φορτηγών, υπήρξε σχέδιο σταδιακής εφαρμογής τους και επαρκείς διαβουλεύσεις με τους παίκτες της αγοράς.

Στη Γερμανία, για παράδειγμα, καθορίστηκαν οι “Umweltzone”, δηλαδή οι περιοχές χαμηλών εκπομπών. Παράλληλα βρίσκεται σε εξέλιξη διάλογος για την εφαρμογή γενναίων μέτρων αντικατάστασης παλαιών φορτηγών και έλεγχος για την τήρηση της τάξης, χωρίς ωστόσο να διαταράσσεται η εφοδιαστική αλυσίδα.

Στην Ολλανδία, τη Σουηδία, τη Νορβηγία και τη Δανία θεσπίστηκαν στοχευμένες απαγορεύσεις στην κυκλοφορία βαρέων φορτηγών σε κατοικημένες περιοχές, ειδικά σε ώρες αιχμής. Ωστόσο δεν παροτρύνεται η αλόγιστη χρήση ΙΧ οχημάτων ειδικά στο κέντρο των μεγάλων πόλεων, αλλά ελέγχεται αυστηρότερα. Παράλληλα, τα αρμόδια συμβούλια Εφοδιαστικής Αλυσίδας, σε συνεργασία με την κυβέρνηση και την αυτοδιοίκηση, έχουν επιταχύνει επενδύσεις για ευέλικτα logistics hubs και παραδόσεις εμπορευμάτων κατά τις βραδινές ώρες.

Στη Βρετανία (και κυρίως στο Λονδίνο) δημιουργήθηκαν “Congestion Charge” και “Low Emission Zones” για τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των ρύπων, ενώ εξετάζεται η ανάγκη εξαιρέσεων και επιδοτήσεων για όσο θα διαρκέσει η μεταβατική περίοδος, ώστε να μην υπάρχουν παράπονα από τους μεταφορείς, αλλά και τις εταιρείες Logistics. Ανάλογες ενέργειες εξετάζονται στην Ιταλία και την Ισπανία, αν και υπάρχουν εντονότερες αντιδράσεις από μικρομεσαίες επιχειρήσεις και διανομείς. Για όλα τα παραπάνω, ωστόσο, έχει γίνει διάλογος. Δεν βγήκε κάποιος με ακριβό κουστούμι, μπήλαζε ύφος και έντονου δραστηριότητα στα κοινωνικά δίκτυα σε έναν τηλεοπτικό μονόλογο, σαν να είναι ο κινηματογραφικός Μωυσής του Σεσίλ ντε Μίλ που κομίζει τις «δέκα Εντολές» των Logistics και των Μεταφορών, για να πει τι πρέπει να κάνουν όσοι ζουν με την αγωνία του μεροκάματου και της επιβίωσης των επιχειρήσεών τους. Λίγη ενουναίσθηση δεν βλάπτει.



Ανανέωση Θτείας για τον Ν. Αργυρίδη

ΣΥΝΔΔΕ&L Σε εξαιρετικό κλίμα πραγματοποιήθηκε η ετήσια τακτική Γενική Συνέλευση του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς & Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος (ΣΥΝΔΔΕ&L). Κατά τη διάρκεια των εργασιών πραγματοποιήθηκε αναλυτικός απολογισμός των πεπραγμένων της διοίκησης και έγινε παρουσίαση οικονομικών στοιχείων για τα έτη 2025 και 2026, τα οποία εγκρίθηκαν ομόφωνα από τους παριστάμενους. Ακολούθησε ειδική τελετή για βράβευση στελεχών, τα οποία έχουν συμπληρώσει 25ετή προϋπηρεσία στον κλάδο της Διαμεταφοράς και των Logistics.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα, στο τέλος της διαδικασίας έγιναν αρωχαρεσίες για την ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου και νέας Ελεγκτικής Επιτροπής, ενώ ακο-

λούθησε η πρώτη συνεδρίαση με τη συμμετοχή των εκλεγμένων μελών προκειμένου να συγκροτηθούν τα σώματα των δύο οργάνων και να οριστούν αρμοδιότητες.

Ακολουθεί η σύνθεση του νέου Διοικητικού Συμβουλίου του ΣΥΝΔΔΕ&L:

- ▶ Νίκος Αργυρίδης, GO Freight A.E., πρόεδρος
- ▶ Βασίλειος Ηλιάδης, Golden Cargo A.E., γενικός γραμματέας
- ▶ Γεώργιος Στάμνος, Goldair Cargo A.E., α' αντιπρόεδρος
- ▶ Ευσταθία (Έφη) Μούχα, M&M Militzer & Muench A.E., β' αντιπρόεδρος
- ▶ Παναγιώτης Παπαϊωάννου, Synergy A.E., ταμίας
- ▶ Μιχαήλ Γαλιατσάτος, Cargo 360° PC, μέλος
- ▶ Ιωάννης Τσαλίκης, Talos Attikis A.E., μέλος

Συνέδριο με διεθνή διάσταση

IPMA GREECE Με κεντρικό τίτλο «Ενδυναμώνοντας την Ελλάδα: Διαχείριση έργων για οικονομική ανθεκτικότητα & καινοτομία» (“Empowering Greece: Project Management for Economic Resilience & Innovation”) πραγματοποιήθηκε το συνέδριο του IPMA Greece.

Πολύ θετική αίσθηση άφησε η παρουσία του προέδρου του IPMA κ. Μήλντεν Βουκομάνοβιτς (Mladen Vukomanovic) και του αντιπροέδρου του Βλάντιμιρ Ομπράντοβιτς (Vladimir Obradovic), οι οποίοι αναφέρθηκαν στη σημασία της Ελλάδας στο παγκόσμιο δίκτυο του IPMA και στη συμβολή

της στην προώθηση επαγγελματικών πιστοποιήσεων στη διαχείριση έργων.

Το Συνέδριο τέθηκε υπό την αιγίδα του ΣΕΔ και της ΠΕΔΜΕΔΕ και συνδιοργανώθηκε με την «Τεχνοεκδοτική/ T-press». Χάληκνοι χορηγοί ήταν οι: ΠΕΔΜΕΔΕ ECO, NETCOM και FiveSenses, ενώ υποστηρικτές χορηγοί ήταν οι: FERONIKI, Redeplan, CONSTRAT, Συνεταιριστική Τράπεζα Καρδίτσας, LAMDA Floisvos Marina, ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗΣ Κατασκευαστική, Yellow Properties και Projectyou.



Επανακαθορισμός ρότας σε ταραγμένα νερά

NAVIGATOR 2025 Απόψεις για την εξέταση των δεδομένων και προτάσεις για την πορεία της ναυτιλιακής βιομηχανίας κατά τη ροή του νέου έτους, με γνώμονα τις προκλήσεις, τη ρευστότητα και τις ευκαιρίες που δημιουργούνται, είχαν την ευκαιρία να συζητήσουν 670 κορυφαία στελέχη της ναυτιλιακής κοινότητας από 361 εταιρείες, καθώς και εκπρόσωποι από 20 Πρεσβείες και 41 Ναυτιλιακούς Οργανισμούς, Ακαδημαϊκά Ιδρύματα και Λιμενικές Αρχές, στην 24η διοργάνωση του συνεδρίου “Navigator”.

Τις εργασίες κήρυξαν ο υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Στέφανος Γκίκας, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος κ. Γεώργιος Αλεξανδράτος και ο πρόεδρος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας κ. Φανγκ Κιου (Fang Qiu). Στο πρόγραμμα συμμετείχαν επίσης ο πρόεδρος του Ηνωμένου Βασιλείου κ. Μάθιου



Από αριστερά διακρίνονται η κ. Δανάη Μπεζαντάκου, ο Αρχηγός του Λιμενικού αντιναύαρχος κ. Τρύφων Κοντζιάς, ο υφυπουργός Ναυτιλίας κ. Στέφανος Γκίκας και η κ. Όλγα Μπεζαντάκου.



Λοτζ (Matthew Lodge), ενώ ο Country Managing Director της “Accenture” δρ. Κυριάκος Σαμπατακάκης παρουσίασε μία πρωτοποριακή έρευνα για την εφαρμογή της τεχνητής νο-

ημοσύνης στη ναυτιλία.

Η CEO της Navigator Shipping Consultants κ. Δανάη Μπεζαντάκου υπογράμμισε τη διαχρονική δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας, θέτοντας

στο επίκεντρο την καινοτομία, τη βιωσιμότητα και τη διεθνή συνεργασία. Επίσης, η Chief Legal Counsel & COO της Navigator κ. Όλγα Μπεζαντάκου σημείωσε ότι η “Navigator Shipping Consultants” εκπροσωπεί εδώ και 35 χρόνια με υπερηφάνεια ορισμένες από τις πιο αξιόπιστες και καταξιωμένες εταιρείες ρυμούλκησης και προαπτόρευσης παγκοσμίως.

Στην ομιλία του, ο υφυπουργός Ναυτιλίας τόνισε ότι η πράσινη μετάβαση πρέπει να είναι ρεαλιστική και δίκαιη, διασφαλίζοντας την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας. Ο πρόεδρος της Κίνας ανέδειξε τη στρατηγική σημασία της συνεργασίας Ελλάδας - Κίνας στη ναυτιλία, εστιάζοντας σε πράσινες τεχνολογίες, ψηφιοποίηση και «έξυπνα» λιμάνια.

► **Χορηγός επικοινωνίας του συνεδρίου “Navigator” ήταν η «Τεχνοεκδοτική / T-Press» και το περιοδικό “Logistics & Management”.**

Αλλαγή Καταστατικού στο ILME

ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ Το Ινστιτούτο Logistics Management Ελλάδας (ILME) ανακοίνωσε τη διεξαγωγή της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης των μελών του, στις 24 Ιανουαρίου, σύμφωνα με τις προβλέψεις του Καταστατικού και ανεξαρτήτως αριθμού παρόντων μελών.

Σύμφωνα με πληροφορίες, η Γενική Συνέλευση θα αποτελέσει το βασικό θεσμικό πλαίσιο ενημέρωσης και λήψης αποφάσεων, με αντικείμενο την παρουσίαση των πεπραγμένων του Διοικητικού Συμβουλίου για την περίοδο Ιανουαρίου - Δεκεμβρίου 2025, τον οικονομικό απολογισμό, καθώς και την έγκριση του οικονομικού προγραμματισμού και του πλάνου δράσεων για το 2026.

Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται και στην προγραμματισμένη τροποποίηση του Κα-



ταστατικού, μέσω της οποίας θα τεθούν οι βάσεις για τον μελλοντικό ρόλο και τη στρατηγική κατεύθυνση του ILME. Δικαιώματα συμμετοχής στη διαδικασία έχουν τα οικονομικά ενήμερα μέλη, με δυνατότητα τακτοποίησης της συνδρομής του 2026 πριν από την έναρξη της Συνέλευσης. Στο πλαίσιο της εκδήλωσης θα πραγματοποιη-

ηθεί επίσης ενημέρωση για το πρόγραμμα Πιστοποιήσεων της European Logistics Association (ELA), απονομή των Βραβείων «Μέγας Αλέξανδρος» 2025, καθώς και κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας του Ινστιτούτου, ενώ θα ακολουθήσει γεύμα και χρόνος για δικτύωση μεταξύ των συμμετεχόντων.

Θανάσης Λυτσογιάννης*

Οι λεπτές ισορροπίες της πραγματικότητας

«Κομίζουμε γηλαύκας εξ Αθήνας» αν πούμε πως η Ευρώπη βρίσκεται σε ένα υπαρξιακό σταυροδρόμι. Ηγέτες οι οποίοι δεν διακρίνονται για το δυναμισμό, την ισχύ και τη διορατικότητά τους, ηγέτες που έχουν χαρακτηριστεί (όχι άδικα) «νάνοι», καλούνται να σηκώσουν στους ώμους τους τη μεγαλύτερη πρόκληση για την ύπαρξη και το μέλλον της



ενωμένης Ευρώπης: να αντιμετωπίσουν την επιθετικότητα του Ντόναλντ Τραμπ, χωρίς όμως να καταστρέψουν τη σχέση της «γηνναίας ηπείρου» με τις ΗΠΑ. Το πρώτο ερώτημα που τίθεται είναι αν η σχέση Ευρώπης - ΗΠΑ (που σφυρηλατήθηκε σε πάρα πολύ δύσκολες εποχές μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο) μπορεί να αντέξει σήμερα με τον Τραμπ, καθώς και αν μπορεί ταυτοχρόνως η Ευρώπη να χειραφετηθεί

και να έχει μία πορεία καλή στο μέλλον. Δύσκολο πολύ δύσκολο!

Ήδη η σχέση της Ευρώπης με τις ΗΠΑ έχει τραυματιστεί βαρύτατα. Ο Ντόναλντ Τραμπ με τη στάση του, τις απειλές, την απαξιοτική συμπεριφορά του και, τελευταία, με τη σφοδρή θέληση να αποσπάσει τη Γροιλανδία από τη Δανία, πέτυχε αυτό που επιδίωκε η Σοβιετική Ένωση και στη συνέχεια ο Πούτιν: να προκαλέσει μία ρωγή στις σχέσεις ΗΠΑ και Ευρώπης.

Μπορούν τώρα οι Ευρωπαίοι να εμπιστευτούν τον Ντόναλντ Τραμπ; Για κάθε λογικό και εκέφρονα πολίτη, η απάντηση είναι αρνητική. Δημοσκοπήσεις έχουν δείξει πως οι Ευρωπαίοι δεν εμπιστεύονται τον πρόεδρο των ΗΠΑ, κάτι πρωτοφανές τα τελευταία 80 χρόνια.

Και τώρα ουσιαστικά η Ευρώπη καλείται να σταθεί στα πόδια μόνη της, σε επίπεδο οικονομικό, στρατιωτικό, γεωπολιτικό. Δεν είναι προφανές ότι μπορεί να το πετύχει. Γιατί σήμερα δεν υπάρχει ένας Ντε Γκολ, ένας Φρανσουά Μιτεράν, ένας Κολί και άλλοι Ευρωπαίοι ηγέτες που είχαν τη θέληση και την ικανότητα να οικοδομήσουν την Ευρώπη: αυτοί που θα είχαν τη δύναμη να σηκώσουν στους ώμους τους το έργο της νέας Ευρώπης, η οποία θα μπορούσε να σταθεί απέναντι στη Ρωσία (αν δεχτούμε ότι η Ρωσία μετά την Ουκρανία απειλεί την Ευρώπη) και στις ΗΠΑ.

Για να συμβεί αυτό απαιτούνται κολλοσιαίες επενδύσεις, πρωτίστως στον τομέα της τεχνολογίας και ακολούθως στην άμυνα. Το σχέδιο Ντράγκι υπάρχει, αλλά οι Ευρωπαίοι ηγέτες δεν τόλμησαν: δεν είχαν τη διορατικότητα να το εφαρμόσουν. Απαιτούνται μεταρρυθμίσεις που θα εμβαθύνουν την ενοποίηση της Ευρώπης. Μπορούν οι σημερινοί νάνοι ηγέτες να μεταμορφωθούν σε γίγαντες; Λίγο δύσκολο. Εκτός κι αν τους υποχρεώσει η ιστορία να μετεξελιχθούν.

*Ο κ. Θανάσης Λυτσογιάννης είναι δημοσιογράφος.



Αναθεωρείται η Οδηγία για τις Μεταφορές στην ΕΕ

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΥΠΟΥΡΓΩΝ Την εισήγηση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για ανάγκη τροποποίησης της Οδηγίας που αφορά τον καθορισμό των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων και βαρών για οχήματα οδικής μεταφοράς ενέκριναν οι υπουργοί Μεταφορών της Ε.Ε.

Σύμφωνα με πληροφορίες, οι υπουργοί έκριναν ότι η τροποποίηση της ισχύουσας Οδηγίας επιβάλλεται από τις συνθήκες στην αγορά και έρχεται να διασφαλίσει την ελεύθερη και αποδοτική κυκλοφορία εμπορευμάτων. Επιπλέον καθορίζει το πλαίσιο θεμιτού ανταγωνισμού σε ολόκληρη την ΕΕ, παρέχοντας επαρκή κίνητρα για την ενθάρρυνση των επενδύσεων σε τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών και ενισχύοντας την επιβολή τόσο των

νέων όσο και των υφιστάμενων κανόνων για μεγαλύτερη συνέπεια και αποδοτικότητα.

Όπως μεταδίδεται από τις Βρυξέλλες, το Συμβούλιο συμφωνεί ότι τα οχήματα μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να μπορούν να επωφελούνται από «πριμοδότηση βάρους» πέραν του βάρους της τεχνολογίας. Ταυτόχρονα, είναι επίσης σημαντικό να αποφευχθεί η φθορά των υποδομών. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο το Συμβούλιο διαφοροποιεί το όριο βάρους μεταξύ οχημάτων μηδενικών εκπομπών 5 αξόνων και 6 αξόνων. Επιπλέον, για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών θα επιτρέπεται επιπλέον μήκος 0,9 μ. ώστε να υπάρχει περισσότερος χώρος για την εγκατάσταση τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών.

Υπ' ατμόν για κινητοποιήσεις οι μεταφορείς

ΟΦΑΕ Ανασκόπηση γεγονότων και αποφάσεις για τις επόμενες κινήσεις του κλάδου, στις οποίες δεν αποκλείονται ακόμα και οι κινητοποιήσεις, έλαβαν εκπρόσωποι των φορέων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας και των σωματείων ιδιοκτητών Φορτηγών Δημόσιας Χρήσης (ΦΔΧ), στη σύσκεψη που σημειώθηκε στα γραφεία της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ).



Όπως αναφέρεται σε σχετική ανακοίνωση, η πρόσφατη δημοσιοποίηση του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με τις υπέρμετρες οικονομικές επιβαρύνσεις για τους επαγγελματίες, καθώς και οι σχεδιαζόμενες απαγορεύσεις κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων σε βασικούς οδικούς άξονες, κατέστησαν επιτακτική την πραγματοποίηση της συζήτησης.

Ο πρόεδρος της ΟΦΑΕ κ. Απόστολος Κενανίδης ανέλυσε τα κρίσιμα ζητήματα που θέτουν σε διακινδύνευση το μέλλον του κλάδου, παρουσιάζοντας εκ νέου τις ολοκληρωμένες προτάσεις της Ομοσπονδίας.

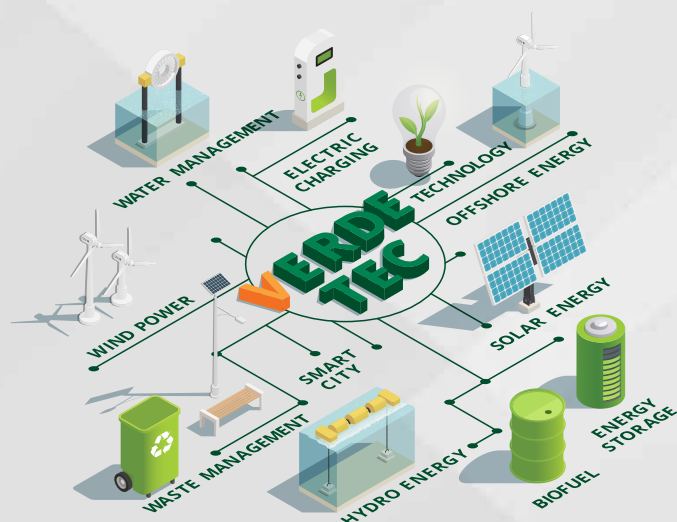
8η Διεθνής Έκθεση

Τεχνολογίες Περιβάλλοντος

Verde.tec 2026

27/02-01/03

➤ Εκθεσιακό Κέντρο
Μ.Ε.Κ. - 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

ΕΙΣΟΔΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗ

ΧΡΥΣΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ	 ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ & ΥΛΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΧΟΡΗΓΟΙ	 ΣΥΜΒΑΛΛΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ ΑΕΚΚ Μ.Ε.Π.Ε. Συλλογικό Σύστημα Ανακύκλωσης ΑΕΚΚ Ηλεκτροπαραγωγή Ζεύγη από το 1945 ΑΝΩΝΥΜΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ενίσχυση ανάπτυξης επιχειρήσεων επιχειρηματιών Κρήτης
ΑΙΓΙΔΕΣ	 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ & ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΡΕΥΝΑ & ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ Συνέλευση Ελλήνων Βιοτεχνολογικών Εταιρειών Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εταιρειών Περιβαλλοντικής Επιστήμης Εταιρεία Συστημάτων Μεταφοράς Υδάτων Πανελλήνιος Εργαστήριο Επιστήμης Περιβάλλοντος ΣΕΕΒ / ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΛΛΗΝ. ΠΟΛΙΤΩΝ ΒΙΟΧΗΜΙΚΩΝ ΜΕΛΛΟΝΟΓΕΝΕΣ ΑΣΟ. ΟΡ. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ HellaBiom HellaBiom Biomass Converter Biomass Converter
ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	 ΜΗΝΙΑΙΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	 ΑΓΡΟΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ & ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ Σελόν Φωτοβολταϊκά Η ΦΩΝΗ ΤΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ Εργαστήριο Βιομάζας

Δημήτρης Φωλίνας*

Έτσι θα τονωθεί η αγορά των μεταφορών

Οι διάδρομοι μεταφοράς εμπορευμάτων είναι δομημένες διαδρομές μεγάλου όγκου που συγκεντρώνουν τις ροές εμπορευμάτων μεταξύ σημαντικών οικονομικών κόμβων και πυλών, χρησιμοποιώντας συνήθως περισσότερους από έναν τρόπους μεταφοράς και κοινούς κανόνες λειτουργίας, ώστε η μετακίνηση να είναι ταχύτερη, φθηνότερη και πιο αξιόπιστη.

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), οι Διάδρομοι του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T Corridors) λειτουργούν επιπλέον ως ένα εργαλείο διακυβέρνησης. Χρησιμοποιούνται για το συντονισμό των επενδύσεων, την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας μεταξύ των χωρών. Η Ελλάδα, σύμφωνα με το επικαιροποιημένο πλαίσιο του Κανονισμού 2024/1679 της ΕΕ, εμπλέκεται στο σχήμα των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών που περιλαμβάνουν ρητά μια σύνδεση με το Αιγαίο (π.χ. Βαλτική Θάλασσα - Μαύρη Θάλασσα - Αιγαίο Πέλαγος και Δυτικά Βαλκάνια - Ανατολική Μεσόγειος), υποστηρίζοντας

το ρόλο της ως το «τελικό σημείο» της ΕΕ στο Αιγαίο για τις ροές εμπορευμάτων από Βορρά προς Νότο. Αυτό της δίνει ένα σημαντικό πλεονέκτημα για τρεις λόγους. Πρώτον, τα λιμάνια της Ελλάδας –και ειδικά ο Πειραιάς– αναδεικνύονται σε κύριους κόμβους εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο και σε ένα φυσικό σημείο συγκέντρωσης για τα θαλάσσια εμπορεύματα που φτάνουν από το Σουέζ και την Ασία, πριν συνεχίσουν την πορεία τους προς την ενδοχώρα. Δεύτερον, η Ελλάδα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο ως διαμετακομιστικός διάδρομος για την ενδοχώρα και την περιφερειακή ανάπτυξη. Η σύνδεση της Αττικής (του Πειραιά και του Θριάσιου) με τη βόρεια Ελλάδα (Θεσσαλονίκη) και με τα σύνορα της χώρας αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της ελληνικής υποδομής των μεταφορών, επιτρέποντας στην ενδοχώρα να ανταγωνίζεται τις «αμιγώς βόρειες» διαδρομές, ενισχύοντας τη συνοχή της χώρας και την περιφερειακή ανάπτυξη.

Τρίτον, η γεωστρατηγική σημασία της Ελλάδας είναι κομβική για τις διαδρομές εφοδιασμού στην ευρύτερη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας.

Η ενίσχυση των διαδρόμων μεταφορών για τη χώρα μας απαιτεί την ολοκλήρωση και αναβάθμιση της σιδηροδρομικής ραχοκοκαλιάς «Πειραιάς - Αθήνα / Θρίασιο - Θεσσαλονίκη - σύνορα», με έμφαση στη χωρητικότητα, την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα. Πρόσφατες αναφορές υπογραμμίζουν τη σημασία της διπλής γραμμής και των συστημάτων ελέγχου των τρένων, με στόχο την αύξηση της αξιοπιστίας του σιδηροδρομικού δικτύου. Επίσης, η δημιουργία διατροπικών κόμβων, ειδικά στο Θρίασιο, είναι κρίσιμη για την ενίσχυση της εσωτερικής εφοδιαστικής και των συνδέσεων λιμανιών - σιδηροδρόμων στην Αλεξανδρούπολη και τη Θεσσαλονίκη.

Τέλος, η διασυνοριακή συνεργασία με γειτονικές χώρες, όπως είναι η Βουλγαρία, η Βόρεια Μακεδονία και η Ρουμανία, είναι επίσης σημαντική για την απρόσκοπτη μεταφορά εμπορευμάτων. Η υλοποίηση της ψηφιοποίησης και της ανθεκτικότητας είναι απαραίτητη για την αποτελεσματική συνεργασία. Παράλληλα, η ενίσχυση των υπηρεσιών μεταφορών με προβλέψιμους χρόνους διέλευσης, διαφανή τιμολόγηση και γρήγορη αποκατάσταση διαταραχών, είναι επίσης κρίσιμη για την ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας.

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

Υποτροφίες σε πρωτοετείς φοιτητές από Πέραμα, Κερατσίνι και Δραπετσώνα

PCT Πέντε υποτροφίες σε πρωτοετείς φοιτητές του τρέχοντος ακαδημαϊκού έτους απένειμε για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (Piraeus Container Terminal [PCT]), επιβεβαιώνοντας τη βούληση της διοίκησής του να στέκεται έμπρακτα στο πλευρό των νέων που ξεκινούν το ταξίδι τους στην τριτοβάθμια εκπαίδευση.

Το Πρόγραμμα Υποτροφιών της PCT ξεκίνησε πέρυσι από το Δήμο Περάματος, ενώ φέτος διευρύνθηκε περιλαμβάνοντας και το Δήμο Κερατσινίου - Δραπετσώνας. Επίσης, η διοίκηση της εταιρείας αποφάσισε να αυξήσει το ποσό καθεμιάς υποτροφίας στο ύψος των 4.000 ευρώ, επιβεβαιώνοντας τη δέσμευσή της να στηρίζει ουσιαστικά τους νέους της τοπικής κοινωνίας. Στη σχετική ανακοίνωση αναφέρεται ότι οι υποτροφίες

έχουν στόχο να διευκολύνουν την πρόσβαση των νέων στην ανώτατη εκπαίδευση και να επιβραβεύσουν την προσπάθεια και τη διάκρισή τους στις Πανελλαδικές Εξετάσεις, λαμβάνοντας υπόψη κοινωνικά και εισοδηματικά κριτήρια.

Στην τελετή που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της PCT, τους φοιτητές και τις οικογένειές τους υποδέχτηκε ο αναπληρωτής γενικός διευθυντής κ. Λούο Σιγιούν (Captain Luo Shijun), ο οποίος δήλωσε χαρακτηριστικά: «Το Πρόγραμμα Υποτροφιών αποτελεί μέρος του ευρύτερου προγράμματος εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας της PCT, μέσα από το οποίο η εταιρεία επενδύει σταθερά και στην εκπαίδευση, στηρίζοντας τις τοπικές κοινωνίες στις οποίες δραστηριοποιείται, με πίστη ότι η γνώση και οι νέοι άνθρωποι είναι το θεμέλιο για ένα καλύτερο αύριο».



Digital Forum | EPSILON AI: The Power Behind the New Digital Era!

Ευχαριστούμε τους **5.500+**
συμμετέχοντες!

Η AI εποχή είναι εδώ!



Πρωτοποριακό συνέδριο τεχνητής νοημοσύνης

EPSILONNET Περισσότερο από πεντέμισι χιλιάδες συνέδριοι συμμετείχαν στο ψηφιακό forum που διοργάνωσε ο όμιλος “Epsilonnet” με τίτλο: «EPSILON AI: Η δύναμη πίσω από τη νέα ψηφιακή εποχή» (EPSILON AI: The Power Behind the New Digital Era). Στο σχετικό δελτίο Τύπου αναφέρεται ότι το φόρουμ ανέδειξε πρακτικές εφαρμογές της τεχνητής νοημοσύνης στις επιχειρησιακές λύσεις που εξελίσσονται δυναμικά σε πλατφόρμες που υποστηρίζονται από “EPSILON AI”.

Οι συνέδριοι παρακολούθησαν real-time παραδείγματα, live demos και case studies που ανέδειξαν πώς η AI μετασχηματίζει ήδη τη λειτουργία ERP, CRM, HR και εξειδικευμένων πληροφοριακών συστη-

μάτων, προσφέροντας εργαλεία πρόβλεψης, ανάλυσης και λήψης αποφάσεων.

Την εκδήλωση χαιρέτισε η αναπληρώτρια διευθύνουσα σύμβουλος της EPSILONNET κ. Βασιλική Αναγνώστου, η οποία επισήμανε ότι η τεχνητή νοημοσύνη αποτελεί μέρος του DNA του ομίλου, ο οποίος επενδύει σε λύσεις που προσφέρουν πραγματική, μετρήσιμη αξία και συνδέουν την τεχνολογία με τις πραγματικές ανάγκες της αγοράς. Η κ. Αναγνώστου αναφέρθηκε επίσης στη στρατηγική συνεργασία της εταιρείας με τη Microsoft και την Εθνική Τράπεζα, μια συνεργασία που ενισχύει περαιτέρω το στόχο να πρωταγωνιστήσει η Ελλάδα στη νέα ψηφιακή εποχή.

Νέα ψηφιακή ταυτότητα και νέες υπηρεσίες

ΕΤΒΑ / ΒΙΠΕ Σε ένα σοβαρό ψηφιακό μετασχηματισμό προχώρησε η ΕΤΒΑ ΒΙ.ΠΕ., ανανεώνοντας την ψηφιακή ταυτότητά της και παρουσιάζοντας το νέο ιστότοπο etvanipe.gr, την εφαρμογή MyETVA και τη διαδραστική πλατφόρμα maps.etva.gr.

Στη σχετική ενημέρωση αναφέρεται ότι ο νέος ιστότοπος etvanipe.gr αποτυπώνει τη νέα δυναμική και τον εκσυγχρονισμό της εταιρείας, παρέχοντας πλήρη πληροφόρηση για την ιστορία, τη δραστηριότητα και τις επενδυτικές ευκαιρίες στα 27 επιχειρηματικά πάγκα που διαχειρίζεται η ΕΤΒΑ ΒΙ.ΠΕ.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να βρουν στον νέο ιστότοπο φωτογραφικό υλικό από το νέο Ψηφιακό Φωτογραφικό Αρχείο της ΕΤΒΑ, το οποίο αναδεικνύει την εικόνα και την εξέλιξη των επιχειρηματικών πάγκων της χώρας. Επίσης, οι ειδικοί της ΕΤΒΑ-ΒΙ.ΠΕ. έδωσαν ιδιαίτερη έμφαση στον ανανεωμένο «ψηφιακό» χώρο των εγκατεστημένων επιχειρήσεων, ο οποίος σχεδιάστηκε για την ακόμη πιο άμεση υποστήριξή τους σε θέματα καθημερινής λειτουργίας και επικοινωνίας με τη διαχειρίστρια εταιρεία, διευκολύνοντας τη συνεργασία και την επίλυση ζητημάτων.

Νέα εποχή για ΑΠΕ, αποθήκευση και «έξυπνα» συστήματα διαχείρισης

ΣΥΝΕΔΡΙΟ Ένα νέο και απαιτητικό περιβάλλον για τον ενεργειακό τομέα διαμορφώνουν η ραγδαία ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, η ανάγκη αποθήκευσης και η είσοδος της τεχνητής νοημοσύνης. Η άποψη αυτή διατυπώθηκε στις εργασίες του 5ου “Emerging Tech Forum”, ενώ συζητήθηκαν οι μεγάλες τεχνικές και επιχειρησιακές προκλήσεις της επόμενης δεκαετίας: από τη διαχείριση της υπερεπάρκειας ενέργειας μέχρι το ρόλο των έξυπνων δικτύων και της τεχνητής νοημοσύνης στη



λειτουργία και στο σχεδιασμό του ενεργειακού συστήματος. Αίσθηση προκάλεσε η τοποθέ-

τηση του δρ. Διονύσιου Παπαχρήστου, ηλεκτρολόγου - μηχανικού, επιστημονικού εμπει-

ρογνώμονα και επικεφαλής του Γραφείου Τύπου & Δημοσίων Σχέσεων της ΡΑΑΕΥ. Ο κ. Παπαχρήστου σημείωσε ότι η Ελλάδα πέρασε ταχύτατα από χαμηλή παραγωγή ΑΠΕ σε υπερπαραγωγή, κάτι που απαιτεί νέες λύσεις και ισχυρή τηλεδιαχείριση για να διατηρηθεί η ασφάλεια του συστήματος. Μίλησε επίσης για τη «διπλή πρόκληση» της ενεργειακής μετάβασης και της εισόδου της τεχνητής νοημοσύνης, η οποία δημιουργεί μεγάλα νέα φορτία και μπορεί να αλλάξει συνθέμελα το ενεργειακό τοπίο.

«Ναι σε ανανέωση στόλου και διάηλογο, όχι στις παράηλογες απαγορεύσεις»

Απόστολος Κενανίδης

Ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας Οδικών Εμπορευματικών και Επιβατικών Μεταφορών (ΟΦΑΕ) μιλά για την ανάγκη σύγχρονων μεταφορικών μέσων και ανοικτού διαλόγου όσον αφορά το μέλλον των Logistics, καθώς και για την πιθανότητα αποβολής των φορτηγών από τον Κηφισό. Επιβεβαιώνει ότι η έλλειψη οδηγών αποτελεί «επερχόμενη ηλιόλαπα» και παίρνει θέση όσον αφορά τα κονδύλια για τη στρατιωτική κινητικότητα (military mobility).

Συνέντευξη στον Χ.Κ. Λαζαρόπουλο – Φωτογραφίες: ΛΑΕΓΕ, ΟΦΑΕ, EEL B. Ελλάδα

Ιεκάθαρο μήνυμα προς την κυβέρνηση και την ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών για την ανάληψη πολιτικής πρωτοβουλίας που θα καταστήσει αληθινό μοχλό ανάπτυξης τον κλάδο των οδικών μεταφορών, σε συνδυασμό με τα Logistics, δίνει ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας Διεθνών Μεταφορών (ΟΦΑΕ) κ. Απόστολος Κενανίδης, σε μια συνέντευξη που θίγει τα θέματα που απασχολούν την αγορά.

«Η εικόνα του γερασμένου στόλου δεν αποτελεί θέμα επιλογής των επαγγελματιών, αλλά αποτέλεσμα μακροχρόνιας απουσίας στοχευμένων πολιτικών ανανέωσης και πρόσβασης στα κατάλληλα χρηματοδοτικά εργαλεία», επισημαίνει ο κ. Κενανίδης. Και δεν διστάζει να απαντήσει ο ίδιος –ως επαγγελματίας και ως ένα πρόσωπο που αγωνίζεται καθημερινώς για την ικανοποίηση αιτημάτων του κλάδου– σε μια δύσκολη ερώτηση που του θέσαμε: Του ζητήσαμε να μας πει τι θα έλεγε σε έναν υπουργό αν τον καλούσε στο γραφείο του για να τον συμβουλευτεί. Και όχι μόνο «σήκωσε το γάντι», αλλά προειδοποίησε ότι ο κλάδος δεν αντέχει αφηνιαστικές παρεμβάσεις χωρίς τεκμηρίωση και αξιολόγηση των επιπτώσεων από μη ρεαλιστικές αποφάσεις.

Σε άλλο σημείο της συνέντευξης, μά-



Αν απαγορευθεί η κυκλοφορία φορτηγών από τον Κηφισό ειδικά το πρωί, ο Πειραιάς κινδυνεύει να μετατραπεί σε χώρο στάθμευσης έμφορτων φορτηγών με νωπά, κατεψυγμένα και ταχέως αλλοιούμενα προϊόντα.

λιστα, ο πρόεδρος της ΟΦΑΕ απαντά για τους πειραματισμούς που γίνονται με την πιθανότητα απαγόρευσης των διελεύσεων φορτηγών από τον Κηφισό: «Η εφοδιαστική αλυσίδα δεν λειτουργεί με απαγορεύσεις, αλλά με ρεαλισμό» επισημαίνει ο κ. Κενανίδης.

Η συνέντευξη που ακολουθεί, μεταξύ άλλων, προοιωνίζεται εξελίξεις που δρομολογούνται.

LM: Μετά και τις τελευταίες εξαγγελίες της κυβέρνησης σε φορολογικό επίπεδο, αλλά και σε πρακτικό με τις νέες απαγορεύσεις, η αγορά σχολιάζει ότι το επάγγελμα του αυτοκινητιστή και ειδικά του οδικού μεταφορέα βρίσκεται σε καμπή, εξαιτίας των αυξημένων απαιτήσεων και των μειωμένων παροχών. Ποιο είναι το σχόλιο της ΟΦΑΕ για αυτή την κατάσταση;

– Πράγματι, ο κλάδος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών βρίσκεται σε ένα σημείο καμπίης. Οι πρόσφατες φορολογικές εξαγγελίες, σε συνδυασμό με νέους περιορισμούς και απαγορεύσεις στην κυκλοφορία, προσθέτουν ένα ακόμη επίπεδο πίεσης σε έναν κλάδο που ήδη λειτουργεί σε περιβάλλον αυξημένων κόστους, έντονης γραφειοκρατίας και διαρκώς αυξανόμενων κανονιστικών υποχρεώσεων.

Αυτό που επισημαίνει διαχρονικά η ΟΦΑΕ είναι ότι οι απαιτήσεις από τον επαγγελματία μεταφορέα πολλαπλασιάζονται: ψηφιακές υποχρεώσεις, συμμόρφωση με περιβαλλοντικούς στόχους, αυστηρότεροι έλεγχοι, κυκλοφοριακοί περιορισμοί. Κι όλα αυτά χωρίς να συνοδεύονται από αντίστοιχες πολιτικές στήριξης ή αντισταθμιστικά μέτρα. Το αποτέλεσμα είναι να συμπιέζεται η βιωσιμότητα, ιδίως των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του ελληνικού μεταφορικού ιστού.

Η θέση της ΟΦΑΕ είναι ξεκάθαρη: Ο κλάδος δεν ζητά προνομιακή μεταχείριση· ζητά όμως ρεαλισμό, αναλογικότητα και ουσιαστικό διάλογο πριν από κάθε νέο μέτρο. Οι οδικές μεταφορές δεν είναι πρόβλημα προς ρύθμιση, αλλά κρίσιμος παραγωγικός συντελεστής για την οικονομία, την εφοδιαστική αλυσίδα και την περιφερειακή συνοχή της χώρας. Αν δεν υπάρξει μια πιο ισορροπημένη προσέγγιση πολιτικής, ο κίνδυνος περαιτέρω συρρίκνωσης του επαγγέλματος είναι απολύτως υπαρκτός.

► **Την ίδια στιγμή ακούγεται έντονα μια πρόταση που κλονίζει και τις επιχειρήσεις Logistics: ότι εξετάζεται από την κυβέρνηση και τους συγκοινωνιολόγους η απαγόρευση κυκλοφορίας φορτηγών από το λιμάνι του Πειραιά και κατά μήκος του Κηφισού, μέχρι την Κηφισιά. Είναι δυνατό να υποστηριχθεί έτσι η εφοδιαστική αλυσίδα με τέτοιες αντιλήψεις; Φταίνε μόνο τα φορτηγά για την ασύδοτη κατάσταση στους δρόμους της πρωτεύουσας;**

– Η συγκεκριμένη πρόταση, όπως έχει διατυπωθεί μέχρι στιγμής, προκαλεί εύλογο προβληματισμό τόσο στον κλάδο των οδικών μεταφορών όσο και στο σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας. Δεν μπορεί να υποστηριχθεί σοβαρά ότι η λειτουργία



ενός λιμανιού διεθνούς σημασίας, όπως ο Πειραιάς, και η εξυπηρέτηση χιλιάδων επιχειρήσεων σε ολόκληρη την Αττική, μπορούν να συνεχίσουν απρόσκοπτα με οριζόντιες απαγορεύσεις κυκλοφορίας φορτηγών στους βασικούς οδικούς άξονες σύνδεσης.

Η εφοδιαστική αλυσίδα δεν λειτουργεί με απαγορεύσεις αλλά με σχεδιασμό. Οι μεταφορές από και προς το λιμάνι του Πειραιά δεν αποτελούν «τοπική όχληση», αλλά κρίσιμη εθνική υποδομή που στηρίζει το εμπόριο, τη βιομηχανία, τη μεταποίηση και την κατανάλωση. Μια τέτοια προσέγγιση μεταφέρει απλώς το πρόβλημα αλλού, δημιουργώντας καθυστερήσεις, αυξημένο κόστος, μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα και τελικά δυσλειτουργία για όλους.

Σε ό,τι αφορά το ερώτημα αν «φταίνει μόνο τα φορτηγά», η απάντηση είναι ξεκάθαρα «όχι». Η κυκλοφοριακή συμφόρηση της πρωτεύουσας είναι αποτέλεσμα

πολυπαραγοντικών αιτιών: ελλιπούς υποδομής, απουσίας ολοκληρωμένου κυκλοφοριακού σχεδιασμού, έλλειψης εναλλακτικών διαδρομών και συνδυασμένων μεταφορών, αλλά και της γενικότερης αστικής ανάπτυξης χωρίς πρόβλεψη για τις ανάγκες της εφοδιαστικής. Η στοχοποίηση των φορτηγών ως «εύκολου ενόχου» δεν λύνει το πρόβλημα· απλώς το μεταθέτει.

Η ΟΦΑΕ έχει ήδη θέσει το ζήτημα σε θεσμικό επίπεδο, τόσο σε συναντήσεις με τον Αναπληρωτή Υπουργό Μεταφορών και τον Υπουργό Ανάπτυξης, όσο και στο Συμβούλιο Εφοδιαστικής Αλυσίδας, στο οποίο συμμετέχει ως μέλος. Η ΟΦΑΕ έχει καταθέσει επισήμως τεκμηριωμένες προτάσεις, επισημαίνοντας ότι η εφοδιαστική αλυσίδα δεν λειτουργεί με απαγορεύσεις αλλά με ολοκληρωμένο σχεδιασμό, υποδομές και ρεαλιστικές εναλλακτικές λύσεις.

Παρά τα συνεχιζόμενα δημοσιεύματα,



Ο πρόεδρος της ΟΦΑΕ κ. Απόστολος Κερανίδης στο πάνελ του 26 Πανελληνίου Συνεδρίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας που συνδιοργανώθηκε από την EEL Βορείου Ελλάδος και την «Τεχνοεκδοτική / T-Press».

βασιζόμαστε στη σαφή διαβεβαίωση ότι δεν πρόκειται να υπάρξει καμία εφαρμογή μέτρων χωρίς προηγούμενο ουσιαστικό διάλογο με τους φορείς της αγοράς. Αυτό είναι κρίσιμο, διότι σε αντίθετη περίπτωση οι επιπτώσεις δεν θα είναι αρνητικές μόνο για τον κλάδο των μεταφορών και των logistics, αλλά για την οικονομία και την κοινωνία συνολικά, με καθυστερήσεις στον ανεφοδιασμό, αύξηση κόστους, επιβάρυνση του καταναλωτή και υπονόμευση της ανταγωνιστικότητας του Πειραιά ως διεθνούς κόμβου.

► **Πώς σχολιάζετε το γεγονός ότι από το 2004 μιλάμε για τη λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου στο Θριάσιο, την απομάκρυνση των πρακτορείων από τον Ελαιώνα και τη δημιουργία αστικού τύπου διαμετακομικών κέντρων εκτός του αστικού ιστού, και 22 χρόνια μετά έχουν γίνει ελάχιστα πράγματα; Το μόνο που μπορεί να δει κανείς είναι η μετακόμιση των πρακτορείων από τον Ελαιώνα προς τον Άγιο Ιωάννη Ρέντη και τον Πειραιά, ενώ κατά τα άλλα παραμένουν τα πάντα σε μελέτες και λόγους για τα συνέδρια...**

– Το ζήτημα που θέγετε είναι απολύτως χαρακτηριστικό της διαχρονικής δυσκολίας της χώρας να περάσει από το σχεδιασμό στην υλοποίηση στον τομέα της εφοδιαστικής. Από το 2004 μέχρι σήμερα

«Ο κλάδος δεν ζητά προνομιακή μεταχείριση, αλλήλ ρεαλισμό, αναλογικότητα και ουσιαστικό διάλογο πριν από κάθε νέο μέτρο»

έχουν παρουσιαστεί πολλά σχέδια και μελέτες για το Θριάσιο, τον Ελαιώνα και τη δημιουργία οργανωμένων διαμετακομικών κέντρων εκτός του αστικού ιστού· όμως τα απτά αποτελέσματα παραμένουν περιορισμένα σε σχέση με τις πραγματικές ανάγκες της αγοράς.

Ωστόσο, πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι τα τελευταία χρόνια η εφοδιαστική έχει αρχίσει να αντιμετωπίζεται πιο σοβαρά σε επίπεδο πολιτικής ατζέντας. Η λειτουργία του Συμβουλίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας, η αυξημένη αναγνώριση του ρόλου των εμπορευματικών κέντρων και η σύνδεση των υποδομών με ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά εργαλεία δημιουργούν μια βάση για να περάσουμε, επιτέλους, από τη συζήτηση στην πράξη.

Η θέση της ΟΦΑΕ είναι ότι βρισκόμαστε σε ένα κρίσιμο σημείο: Είτε θα συνεχίσουμε να ανακυκλώνουμε μελέτες και εξαγγελίες, είτε θα προχωρήσουμε σε συγκεκριμένα βήματα με σαφές χρονοδιάγραμμα, θεσμική συνέχεια και συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Υπάρχει τεχνογνωσία, υπάρχει εμπειρία στην αγορά και υπάρχει πλέον μεγαλύτερη ωριμότητα. Αν αυτά αξιοποιηθούν σωστά, μπορούμε να μιλήσουμε για πραγματική πρόοδο τα επόμενα χρόνια, προς όφελος τόσο του κλάδου όσο και της πόλης.

► **Γιατί οι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στα Third Party Logistics ζητούν να ληφθούν εγκαίρως μέτρα για να αντιμετωπιστούν τόσο τα προβλήματα που διαπιστώνονται στις συνθήκες εργασίας των απασχολούμενων στις οδικές μεταφορές, όσο και η «επερχόμενη λαίλαπα» από την έλλειψη οδηγών;**

– Οι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στα 3PL αντιλαμβάνονται απόλυτα ότι η εφοδιαστική αλυσίδα είναι ένα ενιαίο οικοσύστημα. Όταν ο κρίκος των οδικών μεταφορών πιέζεται, οι επιπτώσεις μεταφέρονται άμεσα στην αποθήκευση, στη διανομή, στα επίπεδα εξυπηρέτησης και τελικά στον πελάτη. Γι' αυτό και ζητούν εγκαίρως μέτρα, πριν η κατάσταση γίνει μη αναστρέψιμη.

Οι συνθήκες εργασίας των οδηγών αποτελούν σήμερα κρίσιμο ζήτημα βιωσιμότητας. Ωστόσο, έλλειψη υποδομών ανάπτυξης, αυξημένες διοικητικές υποχρεώσεις, πίεση χρόνου και κόστος συμμόρφωσης δημιουργούν ένα περιβάλλον που αποθαρρύνει την είσοδο νέων ανθρώπων στο επάγγελμα και οδηγεί στα

διακά σε έξοδο έμπειρου προσωπικού. Αυτό δεν είναι απλώς κοινωνικό ζήτημα: είναι επιχειρησιακό και οικονομικό πρόβλημα.

Η έλλειψη οδηγών, την οποία εύστοχα πολλοί χαρακτηρίζουν «επερχόμενη λαίλαπα», δεν είναι ένα μελλοντικό σενάριο: είναι ήδη πραγματικότητα σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες και αρχίζει να γίνεται αισθητή και στην Ελλάδα. Οι επιχειρήσεις 3PL γνωρίζουν ότι χωρίς διαθέσιμους και επαρκώς εκπαιδευμένους οδηγούς, καμία επένδυση σε αποθήκες, αυτοματισμούς ή ψηφιακά συστήματα δεν μπορεί να αποδώσει.

Η ΟΦΑΕ τονίζει ότι απαιτείται άμεσα μια ολοκληρωμένη στρατηγική: βελτίωση των συνθηκών εργασίας, σύγχρονη επαγγελματική εκπαίδευση, μείωση της περιττής γραφειοκρατίας, κίνητρα για την προσέλκυση νέων οδηγών και ουσιαστική αναβάθμιση της εικόνας του επαγγέλματος. Οι επιχειρηματίες των logistics δεν ζητούν απλώς λύσεις για τον κλάδο των μεταφορών: ζητούν τις προϋποθέσεις για να συνεχίσει να λειτουργεί αξιόπιστα ολόκληρη η εφοδιαστική αλυσίδα.

► **Στο πλαίσιο του 26ου Πανελληνίου Συνεδρίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας, επαναλήφθηκε η άποψη του Ευρωπαίου Επιτρόπου Μεταφορών ότι θα δοθούν περισσότερα κονδύλια για τις μεταφορές και τη στρατιωτική κινητικότητα (military mobility) από την Κομισιόν. Ποιες είναι οι πρωτοβουλίες που έχετε αναλάβει στην ΟΦΑΕ, σε συνεργασία με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Οδικών Μεταφορών (IRU); Υπάρχει υποστήριξη και από άλλους θεσμικούς φορείς των Logistics στη χώρα μας;**

– Η τοποθέτηση του Ευρωπαίου Επιτρόπου Μεταφορών για αυξημένα κονδύλια στις μεταφορές και το military mobility επιβεβαιώνει ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο οι μεταφορές αντιμετωπίζονται πλέον ως στρατηγική υποδομή. Για την ΟΦΑΕ, σε συνεργασία με τον IRU, αυτό σημαίνει ενεργή παρουσία και ουσιαστική διεκδίκηση, ώστε ο ελληνικός κλάδος να ωφεληθεί στην πράξη.

Μέσα από τον IRU συμμετέχουμε συστηματικά σε ευρωπαϊκές ομάδες εργασίας και διαβουλεύσεις, προωθώντας τη στόχευση των κονδυλίων όχι μόνο σε μεγάλες υποδομές, αλλά και σε κρίσιμες

«Τι θα έλεγα σε έναν υπουργό»

► **Αν ένας υπουργός σας καλούσε στο γραφείο του για να σας συμβουλευτεί, τι θα του λέγατε, όχι ως θεσμικός παράγοντας αλλά με το ρόλο του επαγγελματία;**

– Θα του έλεγα, πρώτα απ' όλα, να βλέπει τις οδικές μεταφορές όχι αποσπασματικά, αλλά ως βασικό πυλώνα της οικονομίας και της εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται για τον κλάδο επηρεάζουν άμεσα την ανταγωνιστικότητα της χώρας, το κόστος ζωής και τη λειτουργία χιλιάδων επιχειρήσεων.

Θα του τόνιζα επίσης τη σημασία να ακούει την αγορά και να προηγείται ουσιαστικός διάλογος με τους εμπλεκόμενους φορείς, πριν από οποιαδήποτε μονομερή ή αυθαίρετη λήψη μέτρων. Ο κλάδος δεν αντέχει αιφνιδιαστικές παρεμβάσεις χωρίς επιχειρησιακή τεκμηρί-

ανάγκες των επαγγελματιών μεταφορέων: σε ανανέωση στόλου, ψηφιοποίηση, υποδομές στάθμευσης και ανάπτυξης οδηγών, καθώς και σε δράσεις για την αντιμετώπιση της έλλειψης οδηγών. Παράλληλα, αναδεικνύουμε το ρόλο των οδικών μεταφορών και στη στρατηγική του military mobility, ως βασικού πυλώνα ανθεκτικότητας.

Σε εθνικό επίπεδο, υπάρχει σαφής σύμπτωση με άλλους θεσμικούς φορείς των logistics, μέσα από το Συμβούλιο Εφοδιαστικής Αλυσίδας και τη στενή συνεργασία με ενώσεις και επιμελητήρια. Το ζητούμενο πλέον είναι τα διαθέσιμα κονδύλια να αξιοποιηθούν με συντονισμό και στρατηγική, ώστε να έχουν πραγματικό αντίκτυπο για τον κλάδο και την οικονομία.

► **Διατύπωση την προηγούμενη ερώτηση όχι μόνο για να λάβω την απάντησή σας, αλλά και να θίξω ένα μείζον ζήτημα: Υπάρχει περίπτωση να χρησιμοποιηθούν τα κονδύλια της Κομισιόν για τον εκσυγχρονισμό του στόλου φορτηγών στη χώρα μας; Δεν είναι δυνατό να βλέπουμε δοκιμές αυτόνομων φορτηγών σε ξένες χώρες, πράσινα φορτηγά και σύγχρονες υποδομές, ενώ την ίδια στιγμή, ταξιδεύοντας σε κάποια σημεία του εθνικού δικτύου, βλέπουμε κανείς φορτηγά της δεκαετίας του 1960 να προσφέρουν ακόμα τα προς το ζην**

ωση και χωρίς να έχουν αξιολογηθεί οι πραγματικές επιπτώσεις τους.

Παράλληλα, θα υπογράμιζα ότι χωρίς σταθερότητα κανόνων, επενδύσεις σε υποδομές, ανθρώπινο δυναμικό και εκσυγχρονισμό στόλου, δεν μπορούμε να μιλάμε ούτε για πράσινη μετάβαση ούτε για ανθεκτική εφοδιαστική αλυσίδα.

Η ΟΦΑΕ, μέσα από την ενεργή εκπροσώπησή της σε διεθνή όργανα και την ανάπτυξη ενός εκτεταμένου δικτύου συνεργασιών με ομόλογους επαγγελματικούς φορείς από όλο τον κόσμο, διαθέτει τη γνώση, τη συγκριτική εμπειρία και τα παραδείγματα καλών πρακτικών για να συμβάλει ουσιαστικά στον εθνικό σχεδιασμό. Με κοινό σχεδιασμό και πολιτική βούληση, ο κλάδος των οδικών μεταφορών μπορεί να εξελιχθεί σε πραγματικό μοχλό ανάπτυξης για τη χώρα.

στους ιδιοκτήτες τους εξυπηρετώντας την εφοδιαστική αλυσίδα.

– Το ερώτημα αυτό αγγίζει την καρδιά του προβλήματος της ανταγωνιστικότητας των οδικών μεταφορών στη χώρα μας. Η εικόνα ενός γερασμένου στόλου δεν είναι θέμα επιλογής των επαγγελματιών, αλλά αποτέλεσμα μακροχρόνιας απουσίας στοχευμένων πολιτικών ανανέωσης και πρόσβασης σε κατάλληλα χρηματοδοτικά εργαλεία.

Η ΟΦΑΕ, σε συνεργασία με εξειδικευμένους συμβούλους, έχει ήδη εκπονήσει αναλυτική μελέτη χαρτογράφησης όλων των διαθέσιμων ευρωπαϊκών και εθνικών χρηματοδοτικών εργαλείων που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για τον εκσυγχρονισμό του στόλου. Συνεπώς, στο ερώτημα αν «υπάρχει περίπτωση», η απάντηση είναι ότι τεχνικά και χρηματοδοτικά υπάρχει. Αυτό που μένει να διαπιστωθεί είναι αν υπάρχει και η απαραίτητη πολιτική βούληση για να μετατραπεί αυτή η δυνατότητα σε εφαρμόσιμη πολιτική.

Δεν μπορεί να υπάρξει πράσινη ή ψηφιακή μετάβαση με έναν στόλο που γηράσκει, ούτε δίκαιη μετάβαση όταν οι μικρές και μεσαίες μεταφορικές επιχειρήσεις καλούνται να επενδύσουν χωρίς στήριξη. Ο εκσυγχρονισμός του στόλου δεν είναι πολυτέλεια: είναι προϋπόθεση ασφάλειας, περιβαλλοντικής συμμόρφωσης και βιωσιμότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας συνολικά.

LM



Τι φέρνει το 2026 για τα Logistics

Ευρωπαϊκή αποκλειστικότητα

Το “L&M” παρουσιάζει στην ελληνική αγορά την έκθεση “European Supply Chain Risk Indicator” (ESCRI), με τις τάσεις, τις απειλές και τους κινδύνους για την ευρωπαϊκή αλυσίδα και την ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα για το πρώτο τετράμηνο της νέας χρονιάς.

Έρευνα - επεξεργασία: Χ.Κ. Λαζαρόπουλος – Επιστημονική τεκμηρίωση: Δημήτρης Φωλίνας – Φωτογραφίες: ΛΑΕΤΕ

Ενα διαφορετικό «ποδαρικό» για το 2026 επιφυλάσσει το “Logistics & Management” για την ελληνική αγορά της εφοδιαστικής αλυσίδας, τους επιχειρηματίες, τα στελέχη και τους ελεύθερους επαγγελματίες: Σε συνεργασία με τη European Logistics Association (ELA) και το Ινστιτούτο Logistics Management Ελλάδος (ILME) παρου-

σιάζει κατ’ αποκλειστικότητα τα αποτελέσματα της μεγάλης έρευνας που διεξήχθη για τον “European Supply Chain Risk Indicator” (ESCRI), τον τριμηνιαίο δείκτη που αποτυπώνει την αντίληψη των στελεχών στις επιχειρήσεις υποστήριξης της εφοδιαστικής αλυσίδας για το επίπεδο κινδύνου σε μια σειρά τομέων που επηρεάζουν τις λειτουργίες τους.

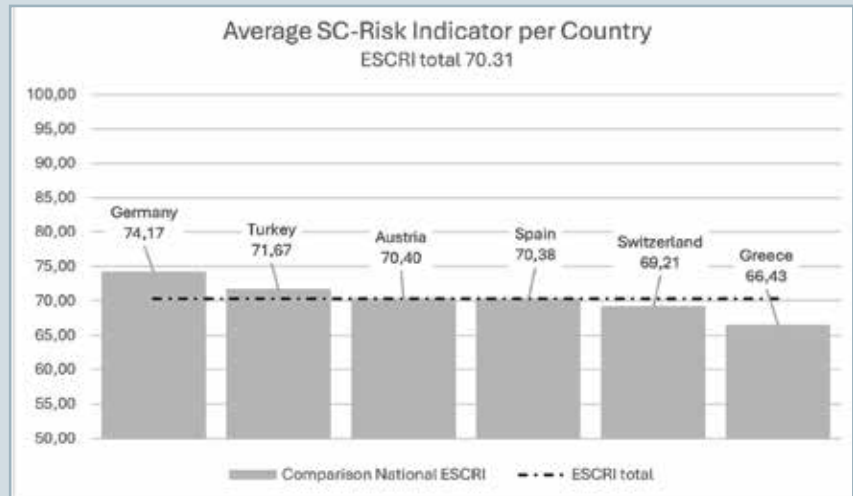
Στις στήλες που ακολουθούν θα δια-

βάσετε πώς οι Ευρωπαίοι επαγγελματίες Logisticians δίνουν το στίγμα των εξελίξεων –ώστε να γίνει άμεσος εντοπισμός κινδύνων, σύγκριση χωρών και κλάδων– και δημιουργούν μια χρήσιμη βάση για στρατηγικό σχεδιασμό και διαχείριση κινδύνου, την οποία έχετε έγκαιρα και έγκυρα από το “L&M”.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ESCRI, το πρώτο τετράμηνο του 2026 επιφυλάσσει



Μέσος δείκτης κινδύνου SC ανά χώρα



Η Ελλάδα έχει τον χαμηλότερο συνολικό μέσο δείκτη κινδύνου SC (66,43) μεταξύ των χωρών που εμφανίζονται. Ο χαμηλός μέσος δείκτης αποτελεί θετικό μήνυμα για το μέλλον της εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα. Υποδηλώνει σχετική σταθερότητα και ανθεκτικότητα, μειωμένη έκθεση σε συστημικούς κινδύνους και ένα πιο προβλέψιμο περιβάλλον για τις επιχειρήσεις. Αυτό καθιστά τη χώρα ελκυστικότερη για επενδύσεις σε logistics και διαμετακόμιση, ενώ προσφέρει μια ισχυρή βάση για στοχευμένες βελτιώσεις σε τομείς όπως είναι οι μεταφορές και η πράσινη εφοδιαστική. Συνολικά, ενισχύεται η μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας στον ευρωπαϊκό χώρο.

Από 2026_Q1_ESCRI-Quarterly Report-Country specific.pdf

λειτουργικούς και supplier risks, ειδικά σε τομείς με ήδη έντονη πίεση στις αλυσίδες (π.χ. μεταφορές, πρώτες ύλες).

Για την καλύτερη αποτύπωση αυτής της εικόνας, ζητήσαμε από τον καθηγητή του Τμήματος Διοίκησης Εφοδιαστικής Αλυσίδας του Διεθνούς Πανεπιστημίου Ελλάδος κ. Δημήτρη Φωλίνα να αναλύσει τα στοιχεία της έρευνας.

Η ανατομία της έρευνας

Ο European Supply Chain Risk Indicator (ESCRI) αποτυπώνει την αντιληπτή μεταβολή των κινδύνων που επηρεάζουν άμεσα τη λειτουργία, τη σταθερότητα και την ανθεκτικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων. Σε ένα περιβάλλον όπου οι αλυσίδες αξίας έχουν γίνει πιο παγκοσμιοποιημένες αλλά ταυτόχρονα πιο εύθραυστες, οι μεταβολές αυτές μεταφράζονται άμεσα σε καθυστερήσεις, αυξημένο κόστος, απώλεια επιπέδων εξυπηρέτησης και μειωμένη προβλεψιμότητα.

Για το α' τρίμηνο του 2026, ο μέσος ευρωπαϊκός δείκτης ESCRI ανέρχεται στο 70,31, επιβεβαιώνοντας ότι η εφοδιαστική αλυσίδα στην Ευρώπη λειτουργεί σε

συνθήκες δομικά αυξημένου κινδύνου.

Η Ελλάδα καταγράφει 66,43, χαμηλότερα από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, γεγονός που υποδηλώνει ηπιότερη επιδείνωση, χωρίς όμως να αναρρεί την ύπαρξη σημαντικών και στοχευμένων τρωτοτήτων, ιδιαίτερα σε τομείς που είναι κρίσιμοι για τη λειτουργία των logistics και των δικτύων διανομής.

Στη συνέχεια θα δείτε πώς κάθε κατηγορία κινδύνου επηρεάζει άμεσα ή έμμεσα την ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα, από το sourcing και τις μεταφορές έως τον προγραμματισμό, τη διαχείριση αποθεμάτων και την επιχειρησιακή συνέχεια.

1. Οικονομικός Κίνδυνος (Economic Risk)

Ελλάδα: 74,29
Ευρώπη (ESCRI Avg.): 80,49
Διαφορά Ελλάδας - Ευρώπης: -6,20 μονάδες (χαμηλότερα από το μέσο όρο)

Ο οικονομικός κίνδυνος μεταφράζεται στην εφοδιαστική αλυσίδα κυρίως ως πίεση κόστους και περιορισμός ευελιξίας. Για τις ελληνικές επιχειρήσεις logistics

υψηλό βαθμό αβεβαιότητας και αυξημένες προκλήσεις σε κρίσιμες κατηγορίες κινδύνων, οι οποίοι αντικατοπτρίζουν τις συνθήκες που μεταβάλλονται στην Ευρώπη και στο ευρύτερο γεωπολιτικό πεδίο. Επί των γενικών στοιχείων διαβλέπονται:

- ▶ Αύξηση κινδύνων σε τομείς όπως είναι η κυβερνοασφάλεια (cybersecurity), και γεωπολιτικοί / οικονομικοί κίνδυνοι λόγω της ευρύτερης παγκόσμιας ρευστότητας.

- ▶ Φόβοι, απειλές και αβεβαιότητα σε τεχνολογικούς και περιβαλλοντικούς κινδύνους, που συνδέονται με την ευρύτερη ένταση της βιωσιμότητας στην εφοδιαστική αλυσίδα.

- ▶ Σταθερότητα ή μικρή επιδείνωση σε

και βιομηχανίας, η αύξηση των τιμών ενέργειας, καυσίμων και εισροών επηρεάζει άμεσα: το κόστος μεταφοράς, το κόστος αποθήκευσης και την τιμολόγηση υπηρεσιών logistics.

Παρότι η Ελλάδα βρίσκεται χαμηλότερα από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, η τιμή 74,29 υποδηλώνει ότι το οικονομικό περιβάλλον δεν επιτρέπει απορρόφηση κραδασμών. Η μειωμένη οικονομική ευελιξία περιορίζει επενδύσεις σε: ψηφιοποίηση της εφοδιαστικής, αναβάθμιση στόλων και αποθηκών και στρατηγικά αποθέματα ασφαλείας.

Στην πράξη, αυτό οδηγεί τις εφοδιαστικές αλυσίδες σε πιο βραχυπρόθεσμο σχεδιασμό, αυξάνοντας τον κίνδυνο διαταραχών.

2. Κίνδυνος Κυβερνοασφάλειας και Δεδομένων (Cybersecurity and Data Risk)

Ελλάδα: 67,14
Ευρώπη: 79,76
Διαφορά: -12,62 μονάδες (πολύ χαμηλότερα από τον μέσο όρο)

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ο κυβερνοκίνδυνος αποτυπώνεται ως έντονα αυξητικός λόγω αύξησης της συχνότητας, έντασης και πολυπλοκότητας των επιθέσεων, καθώς και λόγω της χρήσης της Τεχνητής Νοημοσύνης (TN). Οι παρατηρήσεις των ειδικών επιμένουν ότι οι επιθέσεις γίνονται πιο αποτελεσματικές μέσω TN, ενώ οι δυνατότητες άμυνας (οργανωτικές, τεχνικές, οικονομικές) δυσκολεύονται να ακολουθήσουν το ρυθμό.

Ο χαμηλότερος δείκτης της Ελλάδας υποδηλώνει ότι η επιτάχυνση του κινδύνου ήταν ηπιότερη, όχι όμως ότι η εφοδιαστική αλυσίδα είναι ασφαλής. Αντίθετα, η αυξανόμενη εξάρτηση από τρίτους IT παρόχους και από ψηφιακές πλατφόρμες σημαίνει ότι ένα κυβερνοσυμβάν μπορεί να προκαλέσει: διακοπή ροής παραγγελιών, απώλεια ιχνηλασιμότητας και αδυναμία εκτέλεσης παραδόσεων.

Για την ελληνική εφοδιαστική, η κυβερνοασφάλεια εξελίσσεται σε παράγοντα επιχειρησιακής συνέχειας, και δεν αποτελεί απλώς τεχνικό ζήτημα.

Η βάση δράσης παραμένει ίδια: συνεχείς ενημερώσεις συστημάτων, τακτικά IT audits, ισχυρότερα πρωτόκολλα / έλεγχοι πρόσβασης, και εκπαίδευση ευαισθητοποίησης (phishing, διαχείριση δεδομένων, λειτουργική συνέχεια).

Οι ειδικοί επισημαίνουν επίσης κρίσιμες αδυναμίες, όπως είναι η ανεπαρκής αρχιτεκτονική δικτύων και οι εξαρτήσεις από τρίτους παρόχους IT, στοιχεία που συνήθως «μεγεθύνουν» τον κίνδυνο σε περιβάλλον αυξανόμενης ψηφιακής εξάρτησης.

3. Government Intervention Risk (Κίνδυνος Κρατικής Παρέμβασης)

Ελλάδα: 68,57
Ευρώπη: 78,75
Διαφορά: -10,18 μονάδες

Στον ESCRI, ο κίνδυνος κρατικής παρέμβασης / ρυθμιστικού πλαισίου αποτυπώνεται ως επίμονα υψηλός, επηρεάζοντας ζήτηση, κόστος και λειτουργική σταθερότητα. Η ευρωπαϊκή αφήγηση δίνει έμφαση σε απόρροιας πολιτικές αποφάσεις, σε αύξηση πυκνότητας κανόνων / αναφορών, σε διοικητικές παρεμβάσεις που επηρεάζουν και την πλευρά του πελάτη (άρα και τη ροή εργασιών), καθώς και σε εμπορική / τελωνειακή πολιτική, κανονισμούς βιωσιμότητας / κλίματος και εξαγωγικούς περιορισμούς.

Παρότι η Ελλάδα εμφανίζει χαμηλότερη επιδείνωση, η αυξητική τάση σημαίνει ότι οι εφοδιαστικές λειτουργίες καλούνται να λειτουργούν σε συνεχώς μεταβαλλόμενο ρυθμιστικό πλαίσιο, αυξάνοντας: χρόνους διεκπεραίωσης, διοικητικό κόστος και πολυπλοκότητα σχεδιασμού.

Ένα κρίσιμο σημείο της ευρωπαϊκής ανάλυσης, που λειτουργεί ως «οριζόντιο» μάθημα και για την Ελλάδα, είναι ότι οι γεωπολιτικές εντάσεις και οι τριβές μεταξύ μεγάλων οικονομικών μπλοκ αυξάνουν την αστάθεια σε δασμούς / εμπόριο, ενισχύουν στρατηγικές εξωθήσεις (ενέργεια, πρώτες ύλες, τεχνολογίες) και μειώνουν την προβλεψιμότητα. Το αποτέλεσμα είναι ότι οι επιχειρήσεις χρειάζονται διαρκή ρυθμιστική επάρκεια και στρατηγική ανθεκτικότητα, ακόμα και όταν η χώρα βρίσκεται κάτω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο στην τριμηνιαία μεταβολή.

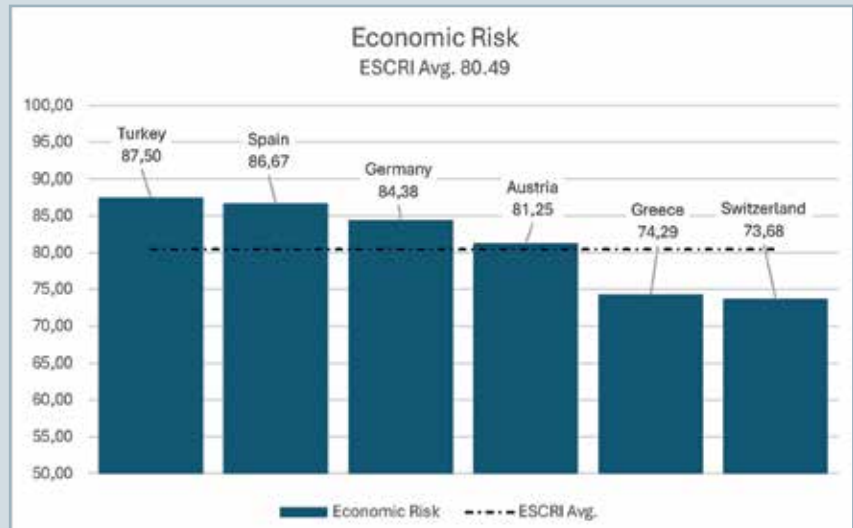
4. Κίνδυνος Διαταραχών στις Μεταφορές (Transportation Disruption Risk)

Ελλάδα: 78,57
Ευρώπη: 74,80
Διαφορά: +3,77 μονάδες (υψηλότερα από τον μέσο όρο)

Εδώ η Ελλάδα εμφανίζει μια από τις πιο χαρακτηριστικές αποκλίσεις: Ο κίνδυνος μεταφορικών διαταραχών είναι υψηλότερος από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Η κεντρική ευρωπαϊκή ερμηνεία τονίζει ως δομικό πυρήνα κινδύνου την έλλειψη οδηγών, έλλειψη που επιδεινώνεται από ρυθμιστικούς περιορισμούς, δημογραφικές τάσεις και χαμηλή ελκυστικότητα επαγγέλματος. Προστίθενται η μεταβλητότητα τιμών καυσίμων, οι υποδομές (οδικές / σιδηροδρομικές), εργασίες που μειώνουν αξιοπιστία και ακρίβεια χρόνων, καθώς και η γεωπολιτική αβεβαιότητα που επηρεάζει διαδρομές, ζήτηση και κόστος.



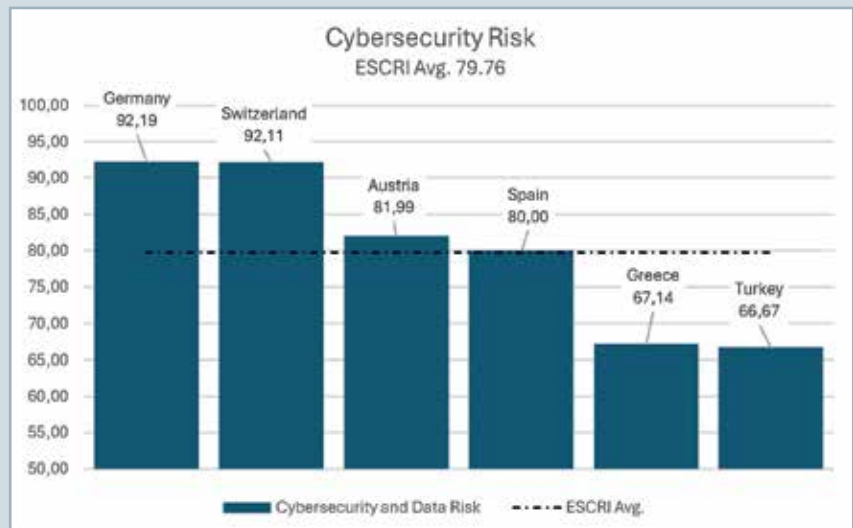
Οικονομικός Κίνδυνος



Στην κορυφή των κινδύνων βρίσκεται ο οικονομικός κίνδυνος με δείκτη 80,49. Η εικόνα αυτή συνδέεται άμεσα με το ελληνικό περιβάλλον, καθώς το υψηλό ενεργειακό κόστος και η περιορισμένη ενεργειακή αυτάρκεια επιβαρύνουν τόσο τις μεταφορές όσο και τις αποθηκευτικές λειτουργίες. Παρόλ'αυτά, η έλλειψη εργατικού δυναμικού (ιδίως οδηγών φορτηγών και τεχνικά καταρτισμένου προσωπικού) παραμένει διαρθρωτικό πρόβλημα στη χώρα μας αλλά και στην υπόλοιπη Ευρώπη.

Από 2026_Q1_ESCRI-Quarterly Report-Country specific.pdf

Κίνδυνος Κυβερνοασφάλειας και Δεδομένων



Ο δεύτερος σοβαρότερος κίνδυνος αφορά την κυβερνοασφάλεια και τα δεδομένα (79,76). Η αυξανόμενη ψηφιοποίηση των ελληνικών logistics –ιδίαιτερα σε 3PL, αποθήκες και διασυνδεδεμένα συστήματα λιμένων– δημιουργεί νέα επίπεδα εξάρτησης από IT υποδομές, που συχνά δεν συνοδεύονται από αντίστοιχο επίπεδο επενδύσεων σε ασφάλεια. Άλλωστε, όσο επιτακτική είναι η ανάγκη για εισαγωγή εργαλείων τεχνητής νοημοσύνης και προηγμένων λογισμικών, άλλο τόσο αναγκαία είναι η επένδυση σε συστήματα ασφαλείας που θα μειώσουν τον οπλέον αυξανόμενο κίνδυνο οργανωμένης κυβερνοεπίθεσης.

Από 2026_Q1_ESCRI-Quarterly Report-Country specific.pdf

Κίνδυνος Διαταραχών στις Μεταφορές



Στον τομέα των μεταφορών, ο δείκτης διαταραχών φτάνει τις 74,80 μονάδες, με τον παράγοντα «έλλειψη οδηγών» να αποτελεί κοινό παρονομαστή σε όλη την Ευρώπη. Στην ελληνική περίπτωση το πρόβλημα επιτείνεται από τη γήρανση του στόλου φορτηγών, τις περιορισμένες δυνατότητες σιδηροδρομικής μεταφοράς και τις καθυστερήσεις σε βασικές υποδομές. Παρότι η θαλάσσια μεταφορά παραμένει σχετικά σταθερή, οι χερσαίοι διάδρομοι προς τα Βαλκάνια και την κεντρική Ευρώπη εμφανίζουν αυξημένη μεταβλητότητα σε κόστος και χρόνους διέλευσης.

Από 2026_Q1_ESCRI-Quarterly Report-Country specific.pdf



Η Ελλάδα, παρότι συνολικά έχει τον χαμηλότερο μέσο δείκτη μεταξύ των χωρών που αναλύονται, εμφανίζει έντονες τρωτότητες στις μεταφορές, κάτι που συμβαδίζει με την τιμή 78,57. Συγκεκριμένα, αυτός είναι ο πιο κρίσιμος κίνδυνος για την ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα. Η Ελλάδα, ως χώρα με έντονη εξάρτηση από οδικές μεταφορές, λιμένες και διεθνείς θαλάσσιες ροές, εμφανίζει υψηλότερη έκθεση σε: έλλειψη οδηγών, αυξημένο κόστος καυσίμων και μειωμένη αξιοπιστία χρόνων παράδοσης.

Η ευρωπαϊκή ανάλυση προτείνει ρεαλιστικές κατευθύνσεις μετριασμού: σταθερές, μακροχρόνιες συνεργασίες με μεταφορικούς παρόχους, διαφοροποίηση μέσων / λύσεων και προληπτική διαχείριση. Ωστόσο, επισημαίνει ότι τα δομικά προβλήματα αγοράς εργασίας, οι αδυναμίες υποδομών και η μεταβλητότητα ζήτησης αλληλοενισχύονται: άρα για την Ελλάδα, που ήδη βρίσκεται πάνω από τον μέσο όρο, το ζητούμενο είναι όχι μόνο «αντίδραση», αλλά και συστηματική ενίσχυση ανθεκτικότητας δικτύων μεταφοράς.

5. Κίνδυνος Πελάτη και Ζήτησης (Customer and Demand Risk)

Ελλάδα: 64,29
Ευρώπη: 73,37
Διαφορά: -9,08 μονάδες

Η ευρωπαϊκή αφήγηση περιγράφει τον κίνδυνο πελάτη / ζήτησης ως έντονα αυξητικό, εξαιτίας μακροοικονομικών κύκλων, γεωπολιτικής και εμπορικής πολιτικής (με δασμούς / παρεμβάσεις), αλλά και λόγω έντονου ανταγωνισμού, που οδηγεί σε έντονη πίεση τιμών και σε πτώση μακροχρόνιας πιστότητας. Η ζήτηση χαρακτηρίζεται υψηλά ασταθής, με επιδείνωση ακρίβειας προβλέψεων μετά την πανδημία, καθώς εξωτερικοί αλυσίδων επηρεάζουν έντονα τις πωλήσεις. Παράλληλα, αυξάνονται οι κίνδυνοι αφερεγγυότητας πελατών και καθυστερήσεων πληρωμών.

Η Ελλάδα (64,29) βρίσκεται αρκετά κάτω από τον μέσο όρο, και άρα η αντιληπτή αύξηση του κινδύνου πελάτη / ζήτησης είναι ηπιότερη στο τρίμηνο. Η χαμηλότερη τιμή της Ελλάδας υποδηλώνει ηπιότερη μεταβολή· όμως η αστάθεια προβλέψεων οδηγεί τις εφοδιαστικές αλυσίδες σε: συχνές αναπροσαρμογές, μικρότερες παρτίδες και αυξημένο κόστος ανά μονάδα.

Για την Ελλάδα, επίσης, η χαμηλότερη τιμή μπορεί να ερμηνευθεί ως ένδειξη ότι οι συμμετέχοντες θεωρούν πως στο Q1 2026 η μεταβολή του κινδύνου ζήτησης δεν ήταν τόσο απότομη όσο στο ευρωπαϊκό σύνολο. Παρ' όλα αυτά, οι προτεινόμενες κατευθύνσεις μετριασμού ισχύουν: βελτιωμένη ολοκλήρωση καναλιών / πληροφόρησης, συστηματική αξιοποίηση feedback και σταθερές διαδικασίες εξυπηρέτησης που ενισχύουν διατήρηση πελατών, σε ένα περιβάλλον όπου η πιστότητα είναι εύθραυστη και η προβλεψιμότητα περιορισμένη.

6. Κίνδυνος Προμηθευτή (Supplier Risk)

Ελλάδα: 70,00
Ευρώπη: 72,83
Διαφορά: -2,83 μονάδες

Υπάρχει άνοδος αφερεγγυότητας / οικονομικής αστάθειας προμηθευτών, μεταβλητότητα τιμών, «σπενότητες» δυναμικότητας σε ορισμένα τμήματα, καθώς



και υψηλή μεταβλητότητα σε τελωνειακή / εμπορική πολιτική που αυξάνει την αβεβαιότητα σχεδιασμού. Οι ειδικοί επισημαίνουν επίσης ότι αποφάσεις μετασχηματισμού παραγωγής (relocations, make-or-buy) και γραφειοκρατικές διαδικασίες επιβραδύνουν την ανταπόκριση της αλυσίδας.

Η Ελλάδα (70,00) είναι πολύ κοντά στον ευρωπαϊκό μέσο όρο (72,83)· άρα ο κίνδυνος προμηθευτή βιώνεται ως σχεδόν πανευρωπαϊκά κοινός ως προς την τριμηνιαία τάση. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό: Ακόμη και αν σε κάποιους κινδύνους η Ελλάδα είναι κάτω από το μέσο όρο, οι ίδιες συστηματικές πιέσεις (τιμές, χρηματοοικονομική υγεία προμηθευτών, συγκέντρωση αγοράς, γεωπολιτικές εξαρτήσεις) επηρεάζουν ισχυρά και την ελληνική εφοδιαστική πραγματικότητα.

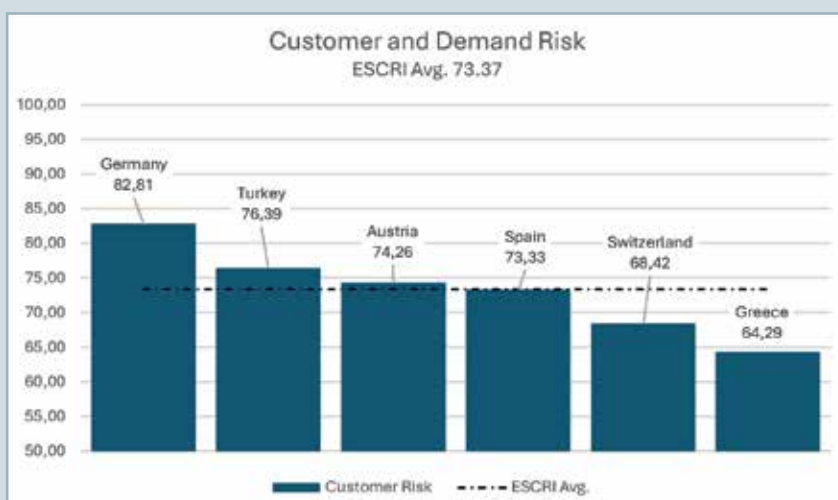
Ως αντιστάθμιση, οι ειδικοί επιμένουν σε πρακτικές όπως είναι η συνεχής αξιολόγηση προμηθευτών, η διαφοροποίηση, η επέκταση / εξισορρόπηση χαρτοφυλακίου και οι σαφείς δομές διακυβέρνησης. Η κάθετη ολοκλήρωση μπορεί να μειώσει εξαρτήσεις, αλλά δεν ακυρώνει εξωτερικούς κινδύνους. Για την Ελλάδα, η σχετική εγγύτητα στον ευρωπαϊκό μέσο όρο υποδεικνύει ότι η προληπτική διαχείριση προμηθευτών παραμένει στρατηγική προτεραιότητα.

7. Τεχνολογικός ή Ανταγωνιστικός Κίνδυνος (Technological or Competitive Risk)

Ελλάδα: 70,00
Ευρώπη: 69,43
Διαφορά: +0,57 μονάδες (οριακά υψηλότερα)

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ο τεχνολογικός / ανταγωνιστικός κίνδυνος χαρακτηρίζεται από συνδυασμό ρυθμιστικών ασυμμετριών, υψηλής δυναμικής αγοράς και επιταχυνόμενης τεχνολογικής αλλαγής. Η ασυνεπής ή ανύπαρκτη ρύθμιση έναντι μη ευρωπαϊκών ανταγωνιστών δημιουργεί στρεβλώσεις ανταγωνισμού,

Κίνδυνος Πελάτη και Ζήτησης



Από την εκδοχή της ζήτησης, ο κίνδυνος πελατών (73,37) αντανακλά και στην ελληνική αγορά την αυξημένη μεταβλητότητα παραγγελιών, τη μείωση μακροχρόνιων συμβολαίων και τη μετατόπιση σε βραχυπρόθεσμες τιμοκεντρικές αποφάσεις προμηθευτών.

Από 2026_Q1_ESCRI-Quarterly Report-Country specific.pdf



ενώ υπερ-χωρητικότητα και επιθετικές τιμολογιακές στρατηγικές (π.χ. από Ασία) μετατρέπουν τον ανταγωνισμό σε «price wars».

Η Ελλάδα (70,00) είναι οριακά πάνω από τον μέσο όρο, άρα αντιλαμβάνεται μια ελαφρώς ισχυρότερη αυξητική τάση. Αυτό μπορεί να ιδωθεί ως ένδειξη ότι το «παράθυρο ανταγωνιστικής προσαρμογής» (ιδίως σε ψηφιακές ικανότητες / ΤΝ υιοθέτηση) θεωρείται κρίσιμο και ότι η πίεση για εκσυγχρονισμό αξιολογείται έντονα. Με βάση την ερμηνεία του ESCRI, οι οργανισμοί που δεν προχωρούν σε υιοθέτηση τεχνολογιών κινδυνεύουν να χάσουν ανταγωνιστικότητα, καθώς η ΤΝ μετασχηματίζει προσφορές υπηρεσιών και αναδιατάσσει τις αγορές. Συνεπώς, η Ελλάδα καταγράφει οριακά υψηλότερη αύξηση κινδύνου, γεγονός που δείχνει ότι η τεχνολογική υστέρηση στην εφοδιαστική μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια ανταγωνιστικής θέσης.

Οι οδοί μετριασμού που προτείνονται παραμένουν σαφείς: συνεχής τεχνολογική προσαρμογή και στοχευμένες επενδύσεις σε βιώσιμες λύσεις χαμηλού

άνθρακα που μπορούν να προσδώσουν συγκριτικό πλεονέκτημα. Ωστόσο, τονίζεται ότι η προσαρμογή «μειώνει αλλά δεν εξαλείφει» τον κίνδυνο: η μελλοντική ανταγωνιστικότητα θα εξαρτηθεί από την ταχύτητα υιοθέτησης τεχνολογίας και τη στρατηγική θέση σε αγορές που τείνουν να εμπορευματοποιούνται.

8. Περιβαλλοντικός Κίνδυνος (Environmental Risk)

Ελλάδα: 64,29

Ευρώπη: 60,98

Διαφορά: +3,31 μονάδες (υψηλότερα από τον μέσο όρο)

Ο περιβαλλοντικός κίνδυνος στην Ευρώπη εμφανίζεται ως ελαφρώς αυξητικός, με βασικό μοτίβο την προοδευτική κλιματική αλλαγή (που αυξάνει συχνότητα / ένταση φυσικών καταστροφών και ακραίων καιρικών φαινομένων, όπως π.χ. πλημμύρες και ακραία επεισόδια), καθώς και την ενίσχυση κανονισμών περιβάλλοντος / κλίματος που αυξάνουν τις απαιτήσεις συμμόρφωσης και το διοικητικό βάρος. Παράλληλα, η ρύπανση, οι

εκπομπές και η πιθανότητα βιομηχανικών ατυχημάτων αναφέρονται ως μόνιμοι παράγοντες κινδύνου.

Η Ελλάδα (64,29) βρίσκεται πάνω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, επιβεβαιώνοντας την παρατήρηση ότι οι περιβαλλοντικές τρωτότητες είναι πιο «προεξέχουσες» στο ελληνικό προφίλ σε σχέση με άλλες κατηγορίες. Η υψηλότερη έκθεση της Ελλάδας συνδέεται με αυξημένη πιθανότητα: ακραίων καιρικών φαινομένων, διακοπών μεταφορών και ζημιών σε υποδομές.

Προτείνονται πιστοποιημένες και τακτικά ελεγχόμενες διαδικασίες, τεχνολογικές λύσεις παρακολούθησης / πρόβλεψης, καθώς και σχέδια πρόληψης / έκτακτης ανάγκης, ενώ η επιλογή τοποθεσίας μπορεί να μειώσει μέρος της έκθεσης. Για την Ελλάδα, που βρίσκεται πάνω από το μέσο όρο, αυτές οι πρακτικές δεν είναι «δευτερεύουσες», αλλά τείνουν να γίνονται προϋπόθεση λειτουργικής συνέχειας, ιδίως καθώς η κλιματική μεταβλητότητα αναμένεται να αυξήσει μακροπρόθεσμα τις πιέσεις προσαρμογής.

9. Λειτουργικός Κίνδυνος (Operational Risk)

Ελλάδα: 52,86
Ευρώπη: 56,60
Διαφορά: -3,74 μονάδες

Ο λειτουργικός κίνδυνος στην ευρωπαϊκή ανάλυση εμφανίζεται ως ελαφρώς αυξητικός, και συνδέεται με την αυξανόμενη πολυπλοκότητα των αλυσίδων λόγω αλληλεπίδρασης λειτουργικών, τεχνολογικών, ρυθμιστικών και γεωπολιτικών παραγόντων. Εσωτερικά, επισημαίνονται αδυναμίες όπως είναι ασταθής διακυβέρνηση έργων, γήρανση υποδομών, περιορισμένη συντηρησιμότητα και ελλείμματα στο σχεδιασμό. Εξωτερικά, προστίθενται τελωνειακή πολυπλοκότητα, γεωπολιτικές εντάσεις και ανάγκη ισχυρής cyber resilience λόγω αυξανόμενης εξάρτησης από IT.

Η Ελλάδα (52,86) είναι οριακά πάνω από το 51· δηλαδή ο κίνδυνος αυξάνει αλλά πιο ήπια από την ευρωπαϊκή μέση μεταβολή. Αυτό υποστηρίζει την ευρύτερη εικόνα ότι οι «εσωτερικοί» κίνδυνοι (σε αντίθεση με τους πιο συστηματικούς / εξωτερικούς) είναι συγκριτικά πιο μέτριοι, αν και σε καμία περίπτωση μηδενικοί.

Ο λειτουργικός κίνδυνος παραμένει συγκριτικά χαμηλότερος, γεγονός που δείχνει ότι οι εσωτερικές διαδικασίες logistics στην Ελλάδα παραμένουν λειτουργικές. Ωστόσο, η αυξημένη πολυπλοκότητα και η εξάρτηση από IT απαιτούν: σαφή σχέδια συνέχισης λειτουργίας, εκπαίδευση προσωπικού και συντήρηση υποδομών.

10. Κίνδυνος Ποιότητας (Quality Risk)

Ελλάδα: 54,29
Ευρώπη: 56,06
Διαφορά: -1,77 μονάδες

Ο κίνδυνος ποιότητας αποτυπώνεται ως ελαφρώς αυξητικός, και διαμορφώνεται από την άνοδο ρυθμιστικών και πελατειακών απαιτήσεων, την αυξανόμενη πολυπλοκότητα προϊόντων και τη διαρκή πίεση κόστους.

Η ρυθμιστική μεταβλητότητα αυξάνει διοικητικό φόρτο / κόστος συμμόρφωσης, ενώ οι κίνδυνοι ποιότητας εντοπίζονται συχνά σε κενά δεδομένων / τεκμηρίωσης, ελλείμματα επικοινωνίας, ζητήματα χρονοπρογραμματισμού και μεταβλητή

Συνολική αποτίμηση για την Ελλάδα (Q1 2026)

Με βάση το πλαίσιο και τα συμπεράσματα του ESCRI, το βασικό μήνυμα για την Ελλάδα είναι σαφές και διττό.

Αφενός, το συνολικό επίπεδο κινδύνου παραμένει αυξημένο, καθώς όλες οι κατηγορίες καταγράφονται πάνω από το όριο σταθερότητας, γεγονός που επιβεβαιώνει ένα περιβάλλον διαρκούς αβεβαιότητας για την εφοδιαστική αλυσίδα. Αφετέρου, η στρατηγική διαχείριση κινδύνων οφείλει να εστιάσει στις περιοχές όπου η Ελλάδα

εμφανίζει μεγαλύτερη έκθεση σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, κυρίως στις μεταφορές και στους περιβαλλοντικούς κινδύνους. Παράλληλα, είναι κρίσιμο να διατηρηθεί μια οριζόντια προσέγγιση ενίσχυσης της κυβερνοασφάλειας, της κανονιστικής συμμόρφωσης, της διαφοροποίησης προμηθευτών και της τεχνολογικής προσαρμογής, ώστε να ενισχυθεί η συνολική ανθεκτικότητα της ελληνικής εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η σημασία του ESCRI

1. Η ανθεκτικότητα στο επίκεντρο

Τα στοιχεία του δείκτη αναδεικνύουν την ανάγκη για ενισχυμένες διαδικασίες ολιστικής διαχείρισης των εφοδιαστικών αλυσίδων και διαχείρισης κινδύνου, ειδικά σε τομείς που περιλαμβάνουν τεχνολογική αστάθεια, υβριδικές απειλές, αλλά και κυβερνοαπειλές (cyber risks).

2. Πλήρης και αναλυτική εικόνα

Η έρευνα για τον καθορισμό του δείκτη γίνεται με την επεξεργασία στοιχείων που παρέχουν οι επίσημοι φορείς Logistics - μέλη του ELA, καθώς

και άλλες περιφερειακές χώρες, διαμορφώνοντας ένα σημείο αναφοράς (benchmark) για επιχειρήσεις ώστε να συγκρίνουν το δικό τους κίνδυνο με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.

3. Βελτίωση εταιρικής στρατηγικής

Απαιτείται προσήλωση στην έρευνα επί δέκα διαφορετικών τύπων κινδύνου, διαδικασία η οποία επιβληθεί τις επιχειρήσεις να διακρίνουν με ευκρίνεια και εγκυρότητα πού πρέπει να ενισχύσουν τις δραστηριότητές τους, από την τεχνολογία έως την προμήθεια και τη λειτουργία.

Ποιοι φορείς διεξήγαγαν την έρευνα

Τα στοιχεία της έρευνας για τον δείκτη ESCRI συλλέχθηκαν και έτυχαν ενδελεχούς επεξεργασίας από:

1. Την European Logistics Association (ELA), τη βασική ευρωπαϊκή ομοσπονδία στον κλάδο των Logistics και της Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

2. Το πανεπιστημιακό τμήμα Logistikum του Αυστριακού Πανεπιστημίου Εφαρμοσμένων Επιστημών (University of Applied Sciences Upper Austria), το οποίο λειτουργεί ως επιστημονικός και τεχνικός συνεργάτης που αναπτύσσει τη μεθοδολογία του ESCRI και εκπνέει την έρευνα.

3. Το Κέντρο Έρευνας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας του αμερικανικού Πανεπιστημίου Λίχαι (Lehigh University), το οποίο συνεργάζεται για την τεχνική και μεθοδολογική υποστήριξη του δείκτη, συνεισφέροντας στην επιστημονική βάση και στον τρόπο συλλογής και ανάλυσης των δεδομένων.

Εκτός από τους κεντρικούς φορείς ανάπτυξης, η έρευνα υποστηρίζεται και προωπείται μέσω δικτύου εθνικών φορέων και ενώσεων Logistics το οποίο συμβάλλει στη διανομή του ερωτηματολογίου προς τους επαγγελματίες και στην αντιπροσωπευτικότητα των απαντήσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Τα μέλη του εν λόγω δικτύου είναι τα εξής:

- ▶ AMDL (Μαρόκο)
- ▶ aplog (Πορτογαλία)
- ▶ CEL (Ισπανία)
- ▶ Czech Logistics Association (Τσεχία)
- ▶ France Supply Chain (Γαλλία)
- ▶ GS1 Switzerland (Ελβετία)
- ▶ ILME (Ελλάδα)
- ▶ Logy (Φινλανδία)
- ▶ Lojider (Τουρκία)
- ▶ PTL (Πολωνία)
- ▶ Silf (Σουηδία)
- ▶ SLZ (Σλοβενία)
- ▶ ULC (Ουκρανία)
- ▶ VNL (Αυστρία)

επάρκεια / κατάρτιση προμηθευτών.

Η Ελλάδα (54,29) είναι ελαφρώς κάτω από τον μέσο όρο· άρα η τριμηνιαία τάση αύξησης είναι πιο ήπια. Παρ' όλα αυτά, η εικόνα παραμένει αυξητική: Η ποιότητα «συμπίεζεται» όταν το κόστος πιέζει και όταν η συμμόρφωση μετατρέπεται σε διαρκές βάρος.

Ιδιαίτερα ενδιαφέροντα (και οριζόντια) παρατήρηση είναι ο αναδυόμενος

κίνδυνος από ανεξέλεγκτη χρήση γενετικής ΤΝ, που μπορεί να δημιουργήσει ζητήματα ποιότητας (π.χ. σε τεκμηρίωση, περιεχόμενο, διαδικασίες) αν δεν υπάρχει διακυβέρνηση. Για την Ελλάδα, που βρίσκεται κοντά στο μέσο όρο, αυτό λειτουργεί ως προειδοποίηση: Η βελτίωση ποιότητας δεν είναι μόνο θέμα ελέγχων αλλά και θέμα «κανόνων παιχνιδιού» στη νέα ψηφιακή πραγματικότητα. **LM**

Αφορμή για μεγαλύτερη ασφάλεια και απόλυτη αξιοπιστία στο FIR Αθηνών

Αερομεταφορές Αποκλειστική έρευνα για το περιστατικό στο FIR Αθηνών, για τις διαδικασίες διαχείρισης και αναθεώρησης παλαιών πρακτικών, για την αλήθεια αναφορικά με τις «επιπτώσεις» στα εμπορεύματα και στην επίγεια εξυπηρέτηση, αλλήλ και για τον εκσυγχρονισμό των διαδικασιών αεροπορικής υποστήριξης

Τις επιπτώσεις στην αλυσίδα των αεροπορικών μεταφορών και ειδικά στις διαδικασίες διαχείρισης των ροών μετά το αποκαλούμενο “black out” στον έλεγχο και στη λειτουργία του FIR (Flight Information Region: Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης) Αθηνών ερεύνησε το “Logistics & Management”, το οποίο απευθύνθηκε στους αρμόδιους θεσμικούς φορείς, καθώς και στους εκπροσώπους της αγοράς.

Το πρόσφατο περιστατικό κατέστησε εν δυνάμει ανενεργό το FIR Αθηνών για πολλές ώρες και οδήγησε σε περιορισμούς πτήσεων και εκτεταμένες καθυστερήσεις, προκαλώντας σειρά αντιδράσεων εντός και εκτός της χώρας. Εκπρόσωποι των εμπλεκόμενων φορέων υποστήριξαν ότι γνώριζαν πολύ καλά πως ένα τέτοιο ενδεχόμενο θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί αν είχαν γίνει οι απαραίτητες κινήσεις για την αναβάθμιση της τεχνολογικής υποδομής.

Καθηγητής του Πανεπιστημίου Αιγαίου με εξαιρετική εξειδίκευση στα θέματα εμπορευματικών μεταφορών και των αερομεταφορών επισήμανε ότι «για να γίνει κατανοητό το μέγεθος του ζητήματος, αξίζει να δει κανείς πώς λειτουργεί στην πράξη το σύστημα επικοινωνιών της εναέριας κυκλοφορίας». Η επικοινωνία μεταξύ ελεγκτών και αεροσκαφών βασίζεται σε τρεις κατηγορίες συχνοτήτων:

1. Τις λειτουργικές (που χρησιμοποιούνται σε καθημερινή βάση).



Πώς επηρεάστηκαν cargo και handling

Στελέχη εταιρειών επίγειας εξυπηρέτησης που δραστηριοποιούνται στη διαχείριση αεροπορικού φορτίου (με μεγάλη εμπειρία από την «Ολυμπιακή Αεροπορία», όσο και από άλλες ιδιωτικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη χώρα μας) σημειώνουν ότι το περιστατικό στο FIR Αθηνών δεν προκάλεσε πρακτικές δυσλειτουργίες στις πτήσεις cargo, καθώς τα προγραμματισμένα δρομολόγια πραγματοποιήθηκαν χωρίς ακυρώσεις ή ουσιαστικές καθυστερήσεις. Παρά τις άνευ επιχειρημάτων σποραδικές αναφορές που έγιναν σε κάποια μέσα ενημέρωσης, τα στελέχη επισημαίνουν ότι η επιχειρησιακή ροή των φορτίων διατηρήθηκε σταθερή και δεν υπήρξαν ζητήματα που να επηρεάζουν την ασφάλεια ή τη διαχείριση των αποστολών. Παράλληλα, υπενθυμίζουν ότι

ιστορικά περίπου το 80% του αεροπορικού φορτίου διακινούνταν μέσω επιβατικών αεροσκαφών, αξιοποιώντας το διαθέσιμο χώρο στην «κοιλιά» του αεροσκάφους, ποσοστό που σήμερα έχει μειωθεί κοντά στο 60% λόγω της αύξησης των καθαρά εμπορευματικών πτήσεων και της ενίσχυσης του διεθνούς εμπορίου. Ωστόσο, το μεγαλύτερο μέρος του air cargo εξακολουθεί να εξαρτάται από την επιβατική κίνηση, γεγονός που καθιστά τα δύο σκέλη λειτουργικά αλληλένδετα. Στην πράξη, δεν υπάρχει απόλυτος επιχειρησιακός διαχωρισμός μεταξύ επιβατικών και εμπορευματικών ροών, γεγονός που σημαίνει ότι η συνολική αξιοπιστία του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας επηρεάζει άμεσα και τις δύο δραστηριότητες.

2. Τις εφεδρικές (που ενεργοποιούνται όταν οποιοδήποτε πρόβλημα στις λειτουργίες).

3. Τις συχνότητες ανάγκης (οι οποίες είναι σχεδιασμένες να παραμένουν ελεύθερες, ώστε να είναι διαθέσιμες σε πραγματικά επείγοντα περιστατικά).

Η μετάδοση της πληροφορίας δεν διεξάγεται από έναν πομπό και μία κεραία. Πρόκειται για ένα δίκτυο από πολλούς πομπούς και αναμεταδότες, κατανομημένους γεωγραφικά με τέτοιο τρόπο ώστε να καλύπτεται ένας εναέριος χώρος με έντονη μορφολογική πολυπλοκότητα. Οι συχνότητες VHF μεταδίδονται ουσιαστικά σε ευθεία γραμμή, κάτι που σημαίνει ότι βουνά, νησιά και μεγάλες αποστάσεις δημιουργούν φυσικούς πε-

ριορισμούς, και για το λόγο αυτό έχουν δημιουργηθεί απομακρυσμένοι σταθμοί σε στρατηγικά σημεία ανά τη χώρα.

Τεχνική αστοχία με συστημικό χαρακτήρα

Πριν φτάσει η φωνή του ελεγκτή στο πιλοτήριο, περνά από τα συστήματα του κέντρου ελέγχου, μεταφέρεται μέσω τηλεπικοινωνιακών γραμμών και καταλήγει στον απομακρυσμένο πομπό, από όπου και φτάνει στο αεροσκάφος. Τα κέντρα ελέγχου των αεροδρομίων αποκτούν πρόσβαση σε αυτά τα συστήματα με ενσύρματα μέσα. Αυτό σημαίνει –με πολύ απλά λόγια– ότι οποιαδήποτε ζημιά ή βλάβη σε κάποιο καλώδιο σε μια από αυτές τις απομακρυσμένες τοποθεσίες,

μπορεί να διαταράξει το σύστημα επικοινωνίας. Και μάλιστα η αποκατάστασή του δεν μπορεί να γίνει με ηλεκτρονικά μέσα από κάποιο κέντρο ελέγχου, αλλά απαιτεί τη φυσική παρουσία κάποιου τεχνικού μέσα στο βουνό ή στο εκάστοτε απομακρυσμένο σημείο.

Τεχνικές πηγές επισημαίνουν ότι το συγκεκριμένο περιστατικό θα μπορούσε να σχετίζεται με εσωτερική βλάβη στον εξοπλισμό τηλεχειρισμού των πομπών, ή ακόμα να οφείλεται σε μια οποιαδήποτε είδους φθορά σε κάποια από τις καλωδιώσεις. Ουσιαστικά, όταν η απομόνωση μιας βλάβης δεν είναι επαρκής, μια τεχνική δυσλειτουργία μπορεί να αποκτήσει δυσανάλογα μεγαλύτερο αποτύπωμα, αν δεν υπάρχει άμεσα λειτουργική εφεδρεία.



Το φάσμα και οι επιχειρησιακοί περιορισμοί

Στην περίπτωση του πρόσφατου συμβάντος, αποδείχτηκε ότι σημαντικό τμήμα του διαθέσιμου φάσματος επηρεάστηκε από θόρυβο, με αποτέλεσμα να καθίσταται δύσκολη ή αδύνατη η καθαρή φωνητική επικοινωνία σε πολλαπλές συχνότητες ταυτόχρονα. Σε ένα τέτοιο σενάριο, ο θόρυβος δεν παραμένει τοπικός, αλλά διαχέεται σε περισσότερα σημεία του δικτύου, επηρεάζοντας λειτουργικές και εφεδρικές συχνότητες. Το γεγονός ότι ο τηλεπικοινωνιακός πάροχος δήλωσε πλήρη λειτουργικότητα των γραμμών, οδήγησε στην εκτίμηση ότι η αυτοχία εντοπίστηκε εντός του ίδιου του συστήματος.

Όταν οι βασικές και εφεδρικές συχνότητες παρουσίασαν προβλήματα, οι ελεγκτές αναγκάστηκαν να χρησιμοποιήσουν τη συχνότητα ανάγκης για να διατηρηθεί η επικοινωνία. Πρόκειται όμως για μια λύση που έχει σαφή επιχειρησιακά όρια. Και όταν πολλοί χρήστες μιλούν στην ίδια συχνότητα, η ροή πληροφοριών γίνεται αναποτελεσματική, με αποτέλεσμα να δημιουργείται ένα κομφούζιο, όπου η επικοινωνία καθίσταται πρακτικά ανέφικτη.

Οι διαφορετικές αναγνώσεις

Η διαχείριση αυτής της κατάστασης επέτρεψε να ολοκληρωθούν με ασφάλεια οι απαραίτητες πτήσεις· όμως ανέδειξε ότι η ανθεκτικότητα ενός συστήματος δεν κρί-



νεται μόνο από την ύπαρξη εφεδρειών, αλλά και από το πόσο μπορούν αυτές να υποστηρίξουν αποτελεσματικά κανονικούς ρυθμούς λειτουργίας σε περιόδους αυξημένης ζήτησης.

Στις επίσημες τοποθετήσεις τους, οι εμπλεκόμενοι φορείς αρχικά αποτύπωσαν διαφορετικές οπτικές για το περιστατικό. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ανέφερε ότι ορισμένες συχνότητες που εξυπηρετούν το FIR Αθηνών παρουσίασαν τεχνικό πρόβλημα, το οποίο διερευνήθηκε σε συνεργασία με εξωτερικούς παρόχους, ενώ για λόγους απόλυτης ασφάλειας εφαρμόστηκαν περιορισμοί στην εναέρια κυκλοφορία και εκδόθηκε σχετική «Ειδοποίηση προς Αεροπόρους» (Notice to Airmen [NOTAM]).

Από την πλευρά τους, οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας επισημαίνουν ότι το συμβάν ανέδειξε διαχρονικές αδυναμίες του τεχνολογικού εξοπλισμού, τις οποίες έχουν επισημάνει κατ' επανάληψη την τελευταία δεκαετία. Όπως τονίζουν, εδώ και καιρό κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου για την ανάγκη εκσυγχρονισμού των συστημάτων και ενίσχυσης της χωρητικότητας, υπογραμμίζοντας παράλληλα ότι η διαχείριση της συγκεκριμένης κατάσταση στηρίχθηκε στην εμπειρία και στον επαγγελματισμό του ανθρώπινου δυναμικού.

Το επίσημο πόρισμα της Επιτροπής επιβεβαιώνει ότι το συμβάν συνδέεται με εγγενείς αδυναμίες παρωχημένης τεχνολογίας, ενώ σε τεχνικό επίπεδο αποδίδεται σε «ψηφιακό θόρυβο» που προκλήθηκε

από αποσυγχρονισμό πολλών ετερογενών διατάξεων και διεπαφών, οδηγώντας σε ακούσια ενεργοποίηση πομπών και υποβάθμιση κρίσιμων τηλεπικοινωνιακών διασυνδέσεων. Η αποκατάσταση επιτεύχθηκε μετά από επαναδρομολόγηση της κίνησης στο δίκτυο κορμού και επανεκκίνηση των συστημάτων.

Το πόρισμα και τα αίτια

Λίγο μετά τη δημοσιοποίηση του πορίσματος την επιτροπή που συστάθηκε με εντολή του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστου Δήμα, ο διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) κ. Γιώργος Σαουνάτσος υπέβαλε την παραίτησή του. Καθίκοντα διοικητή ανέλαβε προσωρινά ο υποδιοικητής Αεροναυτιλίας και αντιπρόεδρος εν αποστρατεία κ. Γεώργιος Βαγενάς (ο οποίος έχει μακρά πείρα στα θέματα αεροπορικής υποστήριξης), ενώ δρομολογήθηκαν οι προβλεπόμενες διαδικασίες για τον ορισμό νέας διοίκησης.

Παράλληλα, το πόρισμα επισημαίνει ρητά ότι σε κρίσιμο στάδιο της διαχείρισης του περιστατικού, η επικοινωνία και ο συντονισμός μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων παρουσίασαν σημαντικές δυσλειτουργίες. Η ανταλλαγή τεχνικών πληροφοριών και η συνεργασία των ομάδων αποκατάστασης δεν εξελίχθηκαν με την απαιτούμενη ταχύτητα, με αποτέλεσμα ο εντοπισμός της βασικής αιτίας της βλάβης να γίνει σε χρόνο σημαντικά μεγαλύτερο από τον επιχειρησιακά αποδεκτό.



Τι συμβαίνει με τα συστήματα

Σύμφωνα με αξιόπιστες πηγές από κορυφαίους γνώστες της αεροναυτιλίας, μέρος των λογισμικών και τεχνικών συστημάτων που χρησιμοποιούνται στις υποδομές ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας βασιζονται σε πλατφόρμες των οποίων οι αρχικοί κατασκευαστές δεν υφίστανται πλέον ή δεν παρέχουν ενεργή τεχνική υποστήριξη.

Αυτό σημαίνει ότι δεν υπάρχει άμεση πρόσβαση σε αναβαθμίσεις, διορθώσεις λογισμικού ή εξειδικευμένη τεχνική παρέμβαση από τον προμηθευτή, γεγονός που καθιστά την ανάγκη αντικατάστασης των συστημάτων όχι απλά επιθυμητή αλλά επιχειρησιακά επιτακτική.

Υπό αυτό το πρίσμα, ενισχύεται και η θέση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, καθώς το ίδιο το πόρισμα δείχνει ότι η αποκατάσταση της λειτουργίας στηρίχθη-

κε σε μεγάλο βαθμό στην εμπειρία και στη γνώση του ανθρώπινου δυναμικού, το οποίο λειτούργησε καταλυτικά στην αποτελεσματική διαχείριση του περιστατικού παρά τους τεχνολογικούς περιορισμούς.

Η εναέρια κυκλοφορία αυξάνεται διαχρονικά, ακολουθώντας τη δυναμική του τουρισμού και των διεθνών μεταφορών. Για τον κλάδο του air cargo, αυτό μεταφράζεται σε αυξημένες απαιτήσεις αξιοπιστίας, ειδικά σε περιόδους αιχμής, όπου τα περιθώρια καθυστέρησης είναι περιορισμένα. Το πρόσφατο περιστατικό συνέβη σε περίοδο σχετικά χαμηλής κίνησης, γεγονός που περιορίσε τον επιχειρησιακό αντίκτυπο. Σε περιόδους πλήρους φόρτου, δηλαδή κατά τους καλοκαιρινούς μήνες που ο τουρισμός βρίσκεται στο απόγειό του, αντίστοιχη δυσλειτουργία θα μπορούσε να έχει καταστροφικές συνέπειες.

Η ειδοποιός διαφορά

Σημαντική παράμετρος αποδείχθηκε το γεγονός ότι δεν λειτούργησε το σύστημα «Controller Pilot Data Link Communications», το οποίο επιτρέπει την ψηφιακή επικοινωνία μεταξύ ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και πληρωμάτων, μειώνοντας την εξάρτηση από αποκλειστικά φωνητικά κανάλια. Το συγκεκριμένο λογισμικό δεν αποτελεί κάποια «υπερτεχνολογία», καθώς χρησιμοποιείται στα περισσότερα διεθνή αεροδρόμια παγκοσμίως. Παρά το γεγονός ότι ορισμένα δημοσιεύματα ανέφεραν ότι το λογισμικό είχε αποκτηθεί το Μάιο του 2025 και ήταν έτοιμο για χρήση, τα διαχρονικά γραφειοκρατικά ζητήματα της Ελλάδας δεν επέτρεψαν την άμεση λειτουργία του.

Η χρήση του Datalink μειώνει το χρόνο αντίδρασης σε κρίσιμες καταστάσεις και αυξάνει τη χωρητικότητα του εναερίου χώρου, καθώς οι ελεγκτές μπορούν να διαχειριστούν περισσότερα αεροσκάφη ταυτόχρονα, με μεγαλύτερη ασφάλεια. Δεδομένης της σταθερής ανόδου της εναέριας κυκλοφορίας και της τουριστικής βιομηχανίας, η οποία δεσμεύει αναπόφευκτα τη συντριπτική πλειοψηφία της εναέριας χωρητικότητας, αν υπάρχει η φιλοδοξία ο Αερολιμένας Αθηνών να μετατραπεί σε ισχυρό μεταφορικό κόμβο, θα πρέπει να γίνουν οι ανάλογες επενδύσεις ώστε να αυξηθεί η εναέρια χωρητικότητα (capacity). Ταυτόχρονα θα πρέπει οι εναέριοι ελεγκτές να έχουν στα χέρια τους τα ίδια εργαλεία που χρησιμοποιούν οι συνάδελφοί τους σε όλα τα υπόλοιπα διεθνή αεροδρόμια με προοπτικές ανάπτυξης.

LM

Αξιοπιστία της εφοδιαστικής αλυσίδας στις αερομεταφορές

Η σταθερότητα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αποτελεί βασικό παράγοντα εμπιστοσύνης, ιδιαίτερα σε περιβάλλοντα όπου οι χρόνοι παράδοσης και τα συμβόλαια υπηρεσιών είναι αυστηρά καθορισμένα. Ακόμη και ένα μεμονωμένο επεισόδιο μπορεί να λειτουργήσει ως υπενθύμιση της ανάγκης για ανθεκτικές υποδομές και σαφείς διαδικασίες συνέχειας λειτουργίας στο αεροπορικό σκέλος της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Σύμφωνα με κυβερνητική πηγή, έχουν δοθεί κατευθύνσεις για τη διασφάλιση της αξιοπιστίας διαχείρισης των αερομεταφορών, και συγκεκριμένα:

1. Θα εξεταστούν άμεσα οι επιπτώσεις του περιστατικού ειδικά ως προς τις τροφοδοσίες “just in time” και “just in case”.
2. Θα γίνει επανεξέταση των σχεδίων για τις εναλλακτικές διαδρομές και των πτητικών σχεδίων (Flight Plans) με την αντίληψη της διαχείρισης βραχύβιας κρίσης.
3. Θα διεξαχθεί έρευνα στην ποιότητα επικοινωνίας και στο συγχρονισμό μεταξύ Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Control [ATC]), αεροπλημένων, φορτωτών και μεταφορέων. Στο ίδιο πλαίσιο, η Επιτροπή Διερεύνησης που συγκροτήθηκε, έχει συστήσει να εκπνηθούν σενάρια νέας πιθανής διακοπής λειτουργίας,

προκαθορισμένα σχέδια αναδρομολόγησης (predefined reroute plans), καθώς και συμφωνίες σε επίπεδο υπηρεσιών (Service Level Agreements [SLA]) με ρήτρες, ώστε να δημιουργηθούν μηχανισμοί διαχείρισης ρίσκου. Προτείνεται επίσης “Diversification”, δηλαδή καθορισμός εναλλακτικών κόμβων (multimodal corridors) για την αποφυγή συσσώρευσης κυκλοφορίας ή ενδεχόμενης συμφόρησης. Παράλληλα θεωρείται επιβεβλημένη η λειτουργία εναλλακτικών δικτύων επικοινωνίας, όπως π.χ. με αυτόματες ειδοποιήσεις προς όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς των ανανεώσεων στις NOTAM, σε πραγματικό χρόνο.



Αβεβαιότητα στο Ιράν, κρίση στη ναυτιλία

Ενεργειακές ροές Ντόμινο εξηλίξεων σε πλοία, ναυπηγήσεις και Logistics προκαλεί η αστάθεια του ιρανικού καθεστώτος σε συνδυασμό με τις γεωπολιτικές εξελίξεις



Άρθρο της κ. Μαρίας Μ. Κάργα, πολιτικής επιστήμονα, συμβούλου στρατηγικής, πτυχιούχου Πολιτικής Επιστήμης και Δημόσιας Διοίκησης,

με μεταπτυχιακό σε Ναυτιλία και Διεθνές Εμπόριο στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

Η παγκόσμια ναυτιλία βρίσκεται τα τελευταία έτη σε ένα περιβάλλον αυξημένης πολυπλοκότητας, όπου οι οικονομικές, ενεργειακές και γεωπολιτικές μεταβλητές αλληλεπιδρούν με τρόπο που επηρεάζει άμεσα τόσο τη δομή των στόλων όσο και τις θαλάσσιες εμπορικές ροές. Σύμφωνα με τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development

[UNCTAD], Review of Maritime Transport), πάνω από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου εξακολουθεί να μεταφέρεται διά θαλάσσης, γεγονός που καθιστά τη ναυτιλία κρίσιμο πυλώνα της διεθνούς οικονομίας.

Ωστόσο, η επιβράδυνση του ρυθμού αύξησης του θαλάσσιου εμπορίου, σε συνδυασμό με την αυξανόμενη γεωπολιτική αστάθεια, δημιουργεί ένα νέο πλαίσιο ανάλυσης, στο οποίο η περιοχή της Μέσης Ανατολής και ειδικότερα το Ιράν αποκτούν κεντρική σημασία.

Σύμφωνα με πρόσφατες αναλύσεις διεθνών οργανισμών και ερευνητικών φορέων, οι εξελίξεις στο Ιράν έχουν ήδη αρχίσει να μεταβάλλουν τις ισορροπίες στη διεθνή ναυτιλία, ιδίως στον τομέα της ενέργειας. Όπως επισημαίνει η UNCTAD στην τελευταία της επισκόπη-

ση για το θαλάσσιο εμπόριο, η αυξημένη γεωπολιτική ένταση στη Μέση Ανατολή ενισχύει τον αντίληπτο κίνδυνο στις βαλκικές θαλάσσιες οδούς, με άμεση επίδραση στα κόστη μεταφοράς και στα ασφάλιστρα κινδύνου (UNCTAD, 2024).

Δυσοίωνες εκτιμήσεις

Παράλληλα, σύμφωνα με στοιχεία του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας (International Energy Agency [IEA], World Energy Outlook), τα Στενά του Ορμούζ παραμένουν κρίσιμο σημείο για τη μεταφορά περίπου του ενός πέμπτου του παγκόσμιου πετρελαίου και σημαντικού όγκου υγροποιημένου φυσικού αερίου (Liquefied Natural Gas [LNG]), γεγονός που καθιστά οποιαδήποτε απουσιαθεροποίηση στο Ιράν παράγοντα συστημικού

κινδύνου για την παγκόσμια ναυτιλία.

Στο πλαίσιο αυτής της αυξανόμενης γεωπολιτικής αβεβαιότητας, πλήθος ερευνητικών μελετών στον τομέα της ναυτιλιακής οικονομίας και της ανάλυσης κινδύνου καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι οι γεωπολιτικές εντάσεις επηρεάζουν άμεσα και μετρήσιμα τη λειτουργική διαθεσιμότητα του παγκόσμιου στόλου.

Όπως συμπεραίνουν μελέτες που δημοσιεύονται σε διεθνή επιστημονικά περιοδικά ναυτιλιακής πολιτικής και οικονομίας, σε περιόδους αυξημένου κινδύνου παρατηρείται μείωση της ενεργού προσφοράς χωρητικότητας, καθώς παλαιότερα πλοία, κυρίως δεξαμενόπλοια άνω των 18 - 20 ετών, τίθενται σε προσωρινή ακινησία ή αποφεύγουν περιοχές υψηλής επικινδυνότητας (Maritime Policy & Management, Stopford, Maritime Economics).

Ζήτηση σε πλοία

Η πιθανότητα στρατιωτικής κλιμάκωσης που σχετίζεται με το Ιράν ενισχύει αυτό το φαινόμενο, καθώς τα ασφάλιστρα πολεμικού κινδύνου αυξάνονται δυσανάλογα για πλοία χαμηλότερων τεχνικών προδιαγραφών.

Τα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου και τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG carriers) βρίσκονται στο επίκεντρο αυτών των εξελίξεων. Σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization [IMO]) του ΟΗΕ, η θαλάσσια μεταφορά υδρογονανθράκων εξακολουθεί να αποτελεί βασικό στοιχείο της παγκόσμιας ενεργειακής ασφάλειας, παρά τη μακροπρόθεσμη μετάβαση προς καθαρότερες μορφές ενέργειας. Όπως καταλήγουν αναλύσεις του IEA, το LNG αναμένεται να έχει αυξημένη ζήτηση τις επόμενες δεκαετίες, λειτουργώντας ως μεταβατικό καύσιμο χαμηλότερων εκπομπών.

Εντούτοις, η εξάρτηση μεγάλου μέρους των εξαγωγών LNG από θαλάσσιες διαδρομές που επηρεάζονται από το Ιράν καθιστά την αγορά ιδιαίτερα ευάλωτη σε γεωπολιτικές διαταραχές.

Οι ναυπηγήσεις

Σημαντική διάσταση των εξελίξεων αυτών αποτελεί η επίδραση στις επενδυτικές αποφάσεις και στις ναυπηγήσεις.



Τι συμβαίνει με τα ελληνόκτητα πλοία

Οι διεθνείς εξελίξεις επηρεάζουν άμεσα την ελληνόκτητη ναυτιλία, η οποία κατέχει ηγετική θέση στη διακίνηση ενεργειακών προϊόντων και γενικών φορτίων και για την οποία επισημαίνεται σε αναλύσεις του Reuters ότι παραμένει από τους μεγαλύτερους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων παγκοσμίως, διαχειριζόμενη σημαντικό ποσοστό του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων και bulk carriers. Διακεκριμένοι ναυτιλιακοί οικονομολόγοι εξηγούν ότι αυτή η στρατηγική θέση καθιστά τον ελληνικό στόλο ιδιαίτερα εκτεθειμένο σε γεωπολιτικούς κινδύνους, δεδομένου ότι μεγάλο μέρος των πλοίων μεταφέρει πετρέλαιο και LNG μέσω των Στενών του Ορμούζ, και στη συνέχεια σε αγορές στην Ευρώπη, Ασία και Αμερική. Οι διελεύσεις ελληνόκτητων πλοίων από την περιοχή του κινδύνου έχει ήδη προκαλέσει προειδοποιήσεις από ναυτιλιακές αρχές,

καθώς οι πιθανότητες ανάφλεξης θα επηρεάσουν την ασφάλεια των πλοίων και των πληρωμάτων. Η συνεχής παρουσία ελληνικών πλοίων εκεί συνδέεται άμεσα με την ευθραυστότητα των ενεργειακών μεταφορών και την ανάγκη διαχείρισης κινδύνων σε υψηλό επίπεδο. Από την άλλη πλευρά, εφοπλιστικοί κύκλοι επισημαίνουν στο "Logistics & Management" ότι η σχέση μεταξύ ενεργειακών ροών και logistics είναι επίσης κρίσιμη, δεδομένου ότι οι υψηλότερες τιμές ενέργειας επιβαρύνουν το συνολικό κόστος εφοδιαστικής αλυσίδας. Επίσης, έχουν δευτερογενή επίδραση στην ευρωπαϊκή και ασιατική βιομηχανική παραγωγή και κατανάλωση. Οι ίδιες πηγές εκτιμούν ότι η διατήρηση της σταθερότητας στα ενεργειακά δίκτυα αποτελεί ζήτημα όχι μόνο ναυτιλιακής ασφάλειας, αλλά και εθνικής ενεργειακής στρατηγικής και οικονομικής σταθερότητας.

Σύμφωνα με διεθνή στατιστικά στοιχεία για τη ναυπηγική δραστηριότητα, η Κίνα έχει εδραιώσει την κυρίαρχη θέση της στη ναυπηγική βιομηχανία, συγκεντρώνοντας πάνω από το ήμισυ των παγκόσμιων νέων παραγγελιών σε όρους χωρητικότητας. Η Ιαπωνία, αν και διατηρεί υψηλό επίπεδο τεχνογνωσίας και ποιότητας κατασκευής, αντιμετωπίζει έντονο ανταγωνισμό.

Όπως επισημαίνουν μελέτες γεωοικονομικής ανάλυσης, η Κίνα θεωρείται από αρκετούς πλοιοκτήτες δυνητικά επικίνδυνος εταίρος, καθώς η ναυπηγική της υπεροχή συνδέεται στενά με κρατικές πολιτικές και γεωπολιτικές στρατηγικές, γεγονός που ενδέχεται να επηρεάσει μελλοντικά τη διαθεσιμότητα και την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Στο ευρύτερο γεωπολιτικό πλαίσιο, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (World Trade Organization [WTO]) και ο ΟΗΕ τονίζουν ότι η ναυτιλία λειτουργεί πλέον σε καθεστώς διαρκούς αβεβαιότητας, όπου οι περιφερειακές συγκρούσεις έχουν παγκόσμιες επιπτώσεις. Η περίπτωση του Ιράν αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα, καθώς οι εξελίξεις στην περιοχή δεν επηρεάζουν μόνο τα άμεσα δρομολόγια, αλλά και τις τιμές της ενέργειας, τα ναύλα, την ασφάλιση και τις στρατηγικές επιλογές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Πίεση για αποφάσεις

Στο ίδιο πλαίσιο, ποσοτικά δεδομένα που προέρχονται από διεθνείς οργανισμούς

και επιστημονικές βάσεις δεδομένων επιβεβαιώνουν ότι οι εξελίξεις στην περιοχή του Ιράν έχουν ήδη απτά αποτελέσματα.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της UNCTAD και αναλύσεις της διεθνούς ναυλαγοράς, οι γεωπολιτικές εντάσεις στη Μέση Ανατολή έχουν συμβάλει σε αύξηση των ναύλων δεξαμενόπλοιων κατά 15 - 25% σε περιόδους κορύφωσης της αβεβαιότητας, ενώ τα ασφάλιστρα πολεμικού κινδύνου σε συγκεκριμένα δρομολόγια μπορούν να αυξηθούν έως και πέντε φορές σε σχέση με περιόδους γεωπολιτικής σταθερότητας (UNCTAD, OECD Maritime Transport).

Παράλληλα, στοιχεία του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας δείχνουν ότι περίπου το 30% των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου και LNG παγκοσμίως διέρχονται από περιοχές που χαρακτηρίζονται ως γεωπολιτικά υψηλού κινδύνου, με τον Περσικό Κόλπο να αποτελεί τον πλέον ευαίσθητο κόμβο.

Η επίδραση αυτή αντανακλάται και στη σύνθεση του παγκόσμιου στόλου. Σύμφωνα με αναλύσεις ναυτιλιακών δεδομένων, πάνω από το 40% των ενεργών δεξαμενόπλοιων παγκοσμίως είναι ηλικίας άνω των 15 ετών (Clarksons Research, UNCTAD fleet statistics), γεγονός που αυξάνει την ευαισθησία του στόλου σε αυστηρότερα ασφαλιστικά και επιχειρησιακά κριτήρια όταν η γεωπολιτική ένταση αυξάνεται. Όπως συμπεραίνουν σχετικές μελέτες, η πιθανότητα κλιμάκωσης που συνδέεται με το Ιράν λειτουργεί ως επιταχυντής αποφάσεων απόσυρσης ή προσωρινής ακινησίας παλαιότερων πλοίων, περιορίζοντας περαιτέρω την προσφορά χωρητικότητας και ενισχύοντας τη μεταβλητότητα της αγοράς.

LM

Διαχείριση κρίσης: Κίνδυνοι και ευκαιρίες

Συνοψίζοντας, η σύγχρονη ναυτιλία δεν μπορεί να αναληθεί αποκομμένα από τις γεωπολιτικές εξελίξεις. Το Ιράν, λόγω της στρατηγικής του θέσης και της επιρροής του στις παγκόσμιες ενεργειακές ροές, λειτουργεί ως καταλύτης που επηρεάζει τη λειτουργία δεξαμενόπλοιων και LNG carriers, την ακινησία παλαιότερων πλοίων, τη διαμόρφωση των ναύλων και τις αποφάσεις νέων ναυπηγήσεων.

Η επιστημονική ανάλυση συγκλίνει στο συμπέρασμα ότι η διαχείριση γεωπολιτικού κινδύνου αποτελεί πλέον κεντρικό παράγοντα στρατηγικής για τη ναυτιλία, καθιστώντας τον κλάδο έναν από τους πιο ευαίσθητους δείκτες των διεθνών εξελίξεων και της παγκόσμιας ενεργειακής ασφάλειας στον 21ο αιώνα.

Σε άρθρο που έγραψαν οι Ιρανοί καθηγητές Φαράντ Σαρκός, Τζαφάρ Ζαρέι και Αμίν Ρεβανμπόντ στη διεθνή κύριος νομική Επιθεώρηση για τις Διεπιστημονικές Σπουδές στις Κοινωνικές, Νομικές και Πολιτικές Επιστήμες (Journal of Interdisciplinary Studies in Society, Law and Politics) αναλύουν την αύξηση της γεωπολιτικής έντασης και τους επικείμενους πολλαπλασιάζοντες κινδύνους που εγκυμονεί για τη ναυτιλία και τα logistics. Από το συγκεκριμένο άρθρο σταχυολογούμε συνοπτικά τα εξής:

1. Ασφάλεια και στρατιωτικές απειλές: Αυξημένη πιθανότητα επιθέσεων σε εμπορικά πλοία ή ηλεκτρονική παρεμβολή συστημάτων πλοήγησης σημαίνει ραγδαία αύξηση του επιχειρησιακού ρίσκου.

2. Αυξημένα ασφάλιστρα πολέμου και κόστος δανεισμού: Καθλιπρέγεται κλίμα οικονομικών (και

κερδοσκοπικών) πιέσεων στα ναύλα και στα τέλη ασφάλισης, με αποτέλεσμα να αυξάνεται το λειτουργικό κόστος των εταιρειών.

3. Απορρύθμιση των Logistics: Η ανάγκη για ανακατεύθυνση φορτίων σε μεγαλύτερες και πιο δαπανηρές διαδρομές έχει άμεσο αντίκτυπο στα logistics.

Δεν θα ήταν ωστόσο αντικειμενικό να μην αναφερθούμε και στις στρατηγικές ευκαιρίες που διαγράφονται στον ορίζοντα. Ήδη στα γραφεία των μεγαλύτερων ναυτιλιακών εταιρειών στον Πειραιά, τη Γλυφάδα και την Κηφισιά, αλλά και στο Σίτυ του Λονδίνου, εξετάζονται σενάρια εκπόνησης επενδυτικών σχεδίων που αφορούν την ενίσχυση επενδύσεων για ασφάλεια και διαχείριση κινδύνου (risk management). Με τον τρόπο αυτό, ναυτιλιακές εταιρείες με ανθεκτικότερο επιχειρησιακό μοντέλο μπορούν να ενισχύσουν τη θέση τους στις διεθνείς αγορές.

Την ίδια στιγμή, αναζητείται με πρωτοβουλία γερμανικών πολιτικών παραγόντων η προώθηση εναλλακτικών ενεργειακών διαδρομών και τεχνολογικών λύσεων για μείωση της εξάρτησης από τις ροές στο Ορμούζ και τις άλλες περιοχές κρίσεων (σ.σ. που πιθανώς συνδέονται με τη Ρωσία). Στόχος είναι η ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας έναντι σε ορατές (ή και σε μη ανιχνεύσιμες ακόμα απειλές).

Σε τρίτο επίπεδο δημιουργείται ένα νέο πεδίο αγορών logistics για εταιρείες που θα διαχειριστούν επιτυχώς τις συνέπειες αυξημένων κινδύνων, αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητά τους στις παγκόσμιες αλυσίδες αξίας.



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

• ΜΕΓΑΣ ΧΟΡΗΓΟΣ



LEDVANCE

• ΧΟΡΗΓΟΙ



ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ



T-PRESS

www.tpress.gr

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

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



Πόσο κρίσιμο γίνεται το... «τελευταίο μίλι»

Οι τάσεις της αγοράς Ριζικές αλλαγές μεθοδεύονται σε όλες τις διαδικασίες υποστήριξης και προώθησης προϊόντων στον τελικό αποδέκτη, λόγω του οξύτατου ανταγωνισμού αλλά και της αλλαγής στη νοοτροπία των πελατών, όπως απεικονίζει η ακαδημαϊκή έρευνα, καθώς και οι αλλαγές στην ελληνική αγορά.

Η διανομή στο τελευταίο μίλι (last mile delivery) έχει εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια από ένα «τελικό στάδιο διανομής» σε έναν από τους πιο κρίσιμους και δαπανηρούς κρίκους της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Μετά το 2024, η συζήτηση μετατοπίζεται από τη θεωρία στην πράξη, με την ακαδημαϊκή έρευνα, τις τεχνολογικές καινοτομίες και τα πραγματικά δεδομένα της αγοράς να συγκλίνουν. Για την Ελλάδα, αυτή η μετάβαση αποκτά ιδιαί-

τερη σημασία, καθώς η ανάπτυξη του e-commerce, οι αυτικές ιδιαιτερότητες και η ανάγκη για βιώσιμες λύσεις φέρνουν το last mile στο επίκεντρο των logistics στρατηγικών.

Η πρόσφατη ακαδημαϊκή βιβλιογραφία μετά το 2024 δείχνει ξεκάθαρα ότι το last mile δεν αντιμετωπίζεται πλέον αποσπασματικά. Μελέτη του 2024 από τους Gurram Gopal και P. Vezelis στο “Journal of Supply Chain Management, Logistics and Procurement” αναδεικνύει ότι οι βασικές προκλήσεις (αστική

συμφόρηση, υψηλό κόστος και χαμηλή αποδοτικότητα) απαιτούν στοχευμένες στρατηγικές, ειδικά σε πόλεις μεσαίου μεγέθους. Το εύρημα αυτό είναι ιδιαίτερα σχετικό με την ελληνική πραγματικότητα, όπου πόλεις όπως η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα ή το Ηράκλειο αντιμετωπίζουν έντονη κυκλοφοριακή πίεση χωρίς να διαθέτουν την κλίμακα των μεγάλων μητροπόλεων.

Παράλληλα, η έρευνα του Zhong Shuo Chen (2024) –η οποία παρουσιάστηκε στο “12th International Forum

on Shipping, Ports and Airports”– μεταφέρει τη συζήτηση στο περιβαλλοντικό αποτύπωμα των οχημάτων last mile. Η ανάλυση κύκλου ζωής των μέσων μεταφοράς δείχνει ότι τα ηλεκτρικά βαν και τα εναλλακτικά καύσιμα δεν αποτελούν απλώς «πράσινη επιλογή», αλλά οικονομικά βιώσιμη λύση μεσοπρόθεσμα. Για την Ελλάδα, όπου ο στόλος διανομών παραμένει σε μεγάλο βαθμό γηρασμένος, τα ευρήματα αυτά αποκτούν πρακτική σημασία.

Καινοτομία, τεχνολογία και βιωσιμότητα

Το 2025, η καινοτομία στο last mile δεν περιορίζεται πλέον σε πιλοτικά έργα. Έκθεση του Last Mile Experts καταγράφει ότι μεγάλοι πάροχοι logistics εφαρμόζουν ήδη έξυπνες λύσεις διανομής και «out of home» παραδόσεις, όπως σε θυρίδες δεμάτων (parcel lockers), με δυνητική μείωση εκπομπών CO₂ έως και 91%. Οι λύσεις αυτές αποκτούν έδαφος και στην Ελλάδα, ιδιαίτερα σε αστικές περιοχές, όπου οι αποτυχημένες παραδόσεις αυξάνουν δραματικά το κόστος.

Στο ίδιο πλαίσιο, το έργο του Emanuele Guerrazzi προτείνει ολοκληρωμένες ΙΤ πλατφόρμες για κοινή χρήση οχημάτων και δυναμική δρομολόγηση σε «έξυπνες πόλεις». Η ενσωμάτωση IoT επιτρέπει προσαρμογές σε πραγματικό χρόνο, στοιχείο κρίσιμο για χώρες όπως είναι η Ελλάδα, όπου οι κυκλοφοριακές συνθήκες μεταβάλλονται απρόβλεπτα.

Η έρευνα στο “Transportation Research Part E” προσθέτει ακόμη μία διάσταση: τη χρήση συγχρονισμένων συστημάτων last mile με drone-αναμεταδότες. Αν και η πλήρης εφαρμογή αυτών των λύσεων βρίσκεται ακόμη σε αρχικό στάδιο, τα ευρήματα δείχνουν σημαντικά κέρδη αποδοτικότητας σε πυκνοκατοικημένες περιοχές, ανοίγοντας τη συζήτηση και για το ελληνικό κανονιστικό πλαίσιο.

Τεχνητή νοημοσύνη και Industry 4.0

Το 2025 σηματοδοτεί τη μετατροπή της τεχνητής νοημοσύνης από εργαλείο υποστήριξης σε βασικό μοχλό λήψης αποφάσεων. Σύμφωνα με εκθέσεις της Εθνικής Ομοσπονδίας Λιανικής Πώλησης (National Retail Federation [NRF]) των

Το παγκόσμιο πλαίσιο και οι πιέσεις κόστους

Σε παγκόσμιο επίπεδο, η διανομή στο τελευταίο μίλι αντιπροσωπεύει πλέον το 53% του συνολικού κόστους αποστολής, από το 41% στο παρελθόν. Το μέσο κόστος ανά αποτυχημένη παράδοση ανέρχεται σε περίπου 18 δολάρια, ενώ το 91% των καταναλωτών παρακολουθεί ενεργά την πορεία της αποστολής του. Η παγκόσμια αγορά last mile delivery εκτιμάται στα 200,95 δισ. δολάρια το 2025 και

προβλέπεται να ξεπεράσει τα 400 δισ. δολάρια έως το 2035.

Οι προσδοκίες των καταναλωτών για αυθημερόν παράδοση –που αγγίζουν το 66%– πιέζουν τις επιχειρήσεις να επενδύσουν σε ταχύτητα και αποδοτικότητα. Την ίδια στιγμή, η αύξηση του κόστους καυσίμων και εργασίας, με μέσες αυξήσεις 12% το 2025 στις ΗΠΑ, ληειτουργεί ως προειδοποίηση και για τις ευρωπαϊκές αγορές.



και να αναπτύσσεται με σύνθετο ρυθμό ετήσιας ανάπτυξης (Compound Annual Growth Rate [CAGR]) 7,8%, φτάνοντας περίπου τα 480 εκατ. δολάρια, κυρίως λόγω της ανάπτυξης του e-commerce και της αυξανόμενης αστικής ζήτησης. Η διεύδυση του ηλεκτρονικού εμπορίου έφτασε το 53% το 2023, δημιουργώντας αυξημένες απαιτήσεις για ταχύτητα και αξιοπιστία.

Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί ελληνική εταιρεία διανομών, που μέσω ψηφιοποίησης των λειτουργιών last mile πέτυχε μείωση λειτουργικού κόστους κατά 50%, ποσοστό επιτυχούς παράδοσης στην πρώτη προσπάθεια 95% και διαχείριση 3 εκατ. επιτυχημένων παραγγελιών μέσα σε τέσσερα χρόνια. Τα δεδομένα αυτά αποδεικνύουν ότι η τεχνολογία δεν είναι απλώς επένδυση, αλλά εργαλείο επιβίωσης.

Ο κλάδος ταχυδρομικών και ταχυμεταφορικών υπηρεσιών στην Ελλάδα περιλαμβάνει 2.240 επιχειρήσεις, με εντυπωσιακό CAGR 12,7% την περίοδο 2020 - 2025. Παράλληλα, το συνολικό κόστος logistics στη χώρα αναμένεται να φτάσει τα 36,82 δισ. δολάρια έως το 2030, με το last mile να παίζει καθοριστικό ρόλο στη διασύνδεση λιμένων, αποθηκών και τελικών καταναλωτών.

LM

Τα συμπεράσματα

Μετά το 2024 η διανομή στο τελευταίο μίλι δεν είναι απλώς ένα λειτουργικό ζήτημα, αλλά στρατηγικός παράγοντας ανταγωνιστικότητας. Η ακαδημαϊκή έρευνα, οι τεχνολογικές καινοτομίες και τα δεδομένα της αγοράς συγκλίνουν προς ένα μοντέλο πιο ψηφιακό, βιώσιμο και προσαρμοσμένο στις αστικές πραγματικότητες. Για την Ελλάδα, το σκίσημα δεν είναι αν θα ακολουθήσει αυτές τις εξελίξεις, αλλά πόσο γρήγορα και σε ποιο βαθμό θα τις ενσωματώσει.

Η ελληνική αγορά last mile: Αριθμοί και τάσεις

Στην Ελλάδα, το last mile εξελίσσεται σε έναν από τους πιο δυναμικούς κλάδους της εφοδιαστικής. Η αγορά προβλέπε-

Μετατρέψτε το κόστος last mile σε πρόσκτηση υπεραξίας!

Προτάσεις της αγοράς Το προφίλ των επιχειρήσεων που δεσμεύονται για ταχύτητα, συνέπεια, ασφάλεια και ικανοποίηση του πελάτη

ACS TAXYΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Εύχρηστα και οικολογικά SmartPoint Locker

Στο χώρο του last mile η ACS επενδύει στα ACS SmartPoint Locker, μέσω των οποίων οι χρήστες παραλαμβάνουν τα δέματά τους εύκολα και γρήγορα 24 ώρες τη μέρα, 7 ημέρες την εβδομάδα, 365 ημέρες το χρόνο. Σύμφωνα με την ACS, οι πελάτες της



εξοικονομούν χρόνο και προσαρμόζουν την παραλαβή στο πρόγραμμά τους, ενώ έχουν τη δυνατότητα πληρωμής της αντικαταβολής με πιστωτική κάρτα μέσω τερματικού POS.

Πάνω από 62.000 θυρίδες ACS SmartPoint Locker σε όλη την Ελλάδα διευκολύνουν τόσο τα e-shop (μειώνοντας τις επιστροφές από τις ανεπιτυχείς παραδόσεις) όσο και τους πελάτες, που πλέον έχουν περισσότερες επιλογές παρα-

λαβής. Η θυρίδες αυτές αποτελούν παράλληλα μία βιώσιμη λύση για τον πλανήτη, καθώς συμβάλλουν στην ελάττωση των μετακινήσεων, κάτι που με τη σειρά του συμβάλλει στη μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος από τις μεταφορές.

ANT - ΒΛΑΧΟΓΙΩΡΓΗΣ Α.Ε.

Πληθώρα επιλογών για απαιτητικούς πελάτες

Το last mile είναι ένας κρίσιμος τομέας για την «ANT - Βλαχογιώργης», η οποία αναφέρει ότι έχει επικεντρωθεί σε αυτόν, ώστε να παρέχει ικανοποίηση στους πελάτες - παραλήπτες και να οικοδομήσει έτσι το ανταγωνιστικό πλεονέκτημά της στην αγορά. Η εταιρεία επισημαίνει ότι σχεδιάζει και εφαρμόζει πρακτικές για τη συνεχή βελτίωση της διαδικασίας, με τον πελάτη στο επίκεντρο, ενσωματώνοντας νέες τεχνολογίες και πρακτικές φιλικές προς το περιβάλλον.

Η επιλογή παράδοσης αυθημερόν ή την επόμενη μέρα ικανοποιεί τις προσδοκίες των πελατών για γρήγορη εξυπηρέτηση, όπως και η παροχή πληροφοριών παρακολούθησης σε πραγματικό χρόνο.



Επίσης, οι τακτικές ενημερώσεις και η προληπτική επικοινωνία για τους χρόνους παράδοσης οικοδομούν σχέση εμπιστοσύνης, ενώ η προσφορά διαφόρων επιλογών (όπως χρονοθυρίδων, εναλλακτικών τοποθεσιών παραλαβής ή ευέλικτων ημερομηνιών παράδοσης) δίνει στους πελάτες μεγαλύτερο έλεγχο των παραγγελιών τους.

Η εφαρμογή προηγμένων συστημάτων βελτιστοποίησης των διαδρομών, η παρακολούθηση με GPS και οι εφαρμογές παράδοσης βελτιώνουν την ακρίβεια και την αποτελεσματικότητα. Η «ANT - Βλαχογιώργης» έχει πιστοποιηθεί με ISO 14064 για τον υπολογισμό του ανθρακικού αποτυπώματος.

ELIKON LOGISTICS

Ευελιξία, συνέπεια, αξιοπιστία

Με τη ραγδαία ανάπτυξη του e-commerce, το last mile είναι εκείνο που κάνει τη διαφορά, αποτελώντας πεδίο επένδυσης για τις επιχειρήσεις, καθώς η τεχνολογία και οι καινοτόμες υπηρεσίες αυξάνουν την ποιότητα των καταναλωτών.

Η επιτακτική τάση για βελτιστοποιημένους χρόνους παράδοσης, live tracking, ψηφιοποίηση δεδομένων και βιωσιμότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας αλλάζουν την εικόνα στον τομέα των παραδόσεων και δημιουργούν επιπρόσθετες προκλήσεις, με το συνδυασμό της μείωσης κόστους και της μέγιστης ικανοποίησης των αναγκών παραλαβής - παράδοσης να παραμένει διαχρονικά το σιόιχημα των επιχειρήσεων.



Η “Elikon Logistics”, με ευελιξία και με σαφή και έγκαιρη επικοινωνία, παραδίδει ότι υπόσχεται, αποτυπώνοντας στη μνήμη του τελικού παραλήπτη μια καθοριστική last mile εμπειρία.

ΝΤΕΛΟΠΟΥΛΟΣ TRANS

Πλήρης εξυπηρέτηση για όλες τις απαιτήσεις

Αν και η εταιρεία «Ντελόπουλος Trans» έχει έδρα στη Β' ΒΙ.ΠΕ. Βόλου, αναλαμβάνει την αποθήκευση, τη μεταφορά και την παράδοση κάθε είδους, μεγέθους και ποσότητας προϊόντων, από τη βόρεια Ελλάδα μέχρι την Πελοπόννησο.

Διαθέτει πλήρη στόλο οχημάτων, ο οποίος αποτελείται από νταλίκες με πλατφόρμαπάτωμα, νταλίκες με κουρτίνες, ανατρεπόμενα οχήματα και βυτιοφόρα, προκειμένου να εκτελέσει μεταφορές και φορτοεκφορτώσεις προϊόντων εμπορευμάτων σε κοντίνερ. Αναλαμβάνει επίσης μεταφορές υγρών και στερεών τροφίμων, υγρών καυσίμων και ψυχόμενων ειδών.



Επιπροσθέτως, η «Ντελόπουλος Trans» διαθέτει ειδικά επαγγελματικά οχήματα και εκφορτωτικό εξοπλισμό για ειδικές μεταφορές, δίνοντας το «παρών» στα μεγαλύτερα λιμάνια και αεροδρόμια της χώρας, ενώ εκτελεί και εβδομαδιαία δρομολόγια προς την Κύπρο.

Το υποκατάστημα της εταιρείας στη Λάρισα διαθέτει το κατάλληλο προσωπικό για να προσφέρει ολοκληρωμένες υπηρεσίες Logistics και διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων. Παράλληλα πραγματοποιεί διανομές και αποθήκευση, καθώς επίσης μεταφορές και παραδόσεις δεμάτων. Επίσης διαθέτει μεγάλο ντεπό (αμαξοστάσιο) στη Μαγνησία, απ' όπου εξυπηρετούνται και υποστηρίζονται ροές από και προς την περιοχή. Σύμφωνα με την εταιρεία, το ντεπό είναι απολύτως ασφαλές, καθώς έχει στελεχωθεί με έμπειρο προσωπικό, ικανό και έτοιμο να χειριστεί και να ικανοποιήσει κάθε είδους απαίτηση ή κατάσταση.

Η «Ντελόπουλος Trans» επισημαίνει ότι έχει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης και προσαρμογής σε κάθε ανάγκη και απαίτηση των πελατών της.

TELENAVIS A.E.

Το εργαλείο που κάνει τη διαφορά

Το “Workforce Manager” της “Telenavis” ήρθε για να μετατρέψει το last mile σε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Διαθέτει εξυπνη δρομολόγηση, άμεση ανάθεση εργασιών και “real-time” έλεγχο εκτέλεσης, μειώνοντας δραστηρικά τα χιλιόμετρα, το κόστος και τις καθυστερήσεις, ενώ ταυτοχρόνως αυξάνει την παραγωγικότητα του στόλου.



Όπως επισημαίνεται, οι δυναμικές ειδοποιήσεις και η ακριβής εκτιμώμενη ώρα άφιξης (estimated time of arrival [ETA]), αναβαθμίζουν την εμπειρία του παραλήπτη, ενισχύουν την αξιοπιστία και περιορίζουν τις αποτυχημένες παραδόσεις.

Για εταιρείες ταχυμεταφοράς (courier), διανομής δεμάτων και εμπορευμάτων που επιζητούν ταχύτητα, διαφάνεια και κλιμάκωση, το “Workforce Manager” είναι το εργαλείο που κάνει τη διαφορά.

TRUCK & CARGO INSURANCE

Ασφαλιστικές λύσεις για εταιρείες μεταφορών και διανομής

Η ανάπτυξη του e-commerce έκανε τις υπηρεσίες courier και last mile πιο κρίσιμες και πιο εκτεθειμένες. Η πιθανότητα κλοπών, φθορών, λαθών παράδοσης, ζημιών σε τρίτους, ατυχημάτων οδηγών και διακοπής λειτουργίας σε hub μπορούν να μετατρέψουν ένα αιφνιδιαστικό περιστατικό σε σοβαρή οικονομική απώλεια.

Στην “Truck & Cargo Insurance” σχεδιάζονται και παρέχονται λύσεις για εταιρείες ταχυμεταφορών και στόλους διανομής, όπως είναι:

- ▶ Η ασφάλιση φορτίου και δεμάτων, αστική & εργοδοτική ευθύνη.
- ▶ Η κάλυψη του στόλου.
- ▶ Το οργανωμένο πλάνο για τις πρώτες 48 ώρες από τη στιγμή που θα συμβεί ένα ατυχές περιστατικό.

Στόχος είναι να μειώνονται οι χρόνοι, τα κόστη και οι πιθανές διαφορές με πελάτες, με καθαρούς όρους και σωστή αποτύπωση ρίσκου.





Σύγχρονες υποδομές, αξιόπιστη συνδεσιμότητα, πλήρης υποστήριξη των Logistics

26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας

Η Ελληνική Εταιρεία Logistics Βορείου Ελλάδος και η «Τεχνοεκδοτική / T-Press» διοργάνωσαν το συνέδριο που δημιούργησε τη νέα ατζέντα έργων και στρατηγικής για την αγορά των μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδας

Το 26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας είχε βασική θεματική κατεύθυνση το ρόλο των λιμένων και των υποδομών σε μια περίοδο έντονων γεωπολιτικών ανακατατάξεων και μεταβολών στους διεθνείς εμπορικούς διαδρόμους. Διοργανώθηκε από

την Ελληνική Εταιρεία Logistics Βορείου Ελλάδος (EEL B.E.) και την «Τεχνοεκδοτική - T/Press», και στο κάλεσμά τους ανταποκρίθηκε το σύνολο των εκπροσώπων της πολιτείας και της αγοράς.

Κοινή διαπίστωση των ομιλητών ήταν ότι παρά την ανθεκτικότητα που επέδειξε η εφοδιαστική αλυσίδα τα τελευταία χρό-

νια, το βασικό διαρθρωτικό έλλειμμα της χώρας παραμένει η διασυνδεσιμότητα.

Στο πλαίσιο των θεματικών ενοτήτων του συνεδρίου, ιδιαίτερο ενδιαφέρον συγκέντρωσε η συζήτηση για τις επιπτώσεις των αγροτικών κινητοποιήσεων στη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας και στη ροή των εμπορευμάτων.



Από αριστερά, ο πρώην επικεφαλής Βιομηχανιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας και Μεταφορών του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ κ. Βόλφγκανγκ Λεμμάχερ, μαζί με τον επίκουρο καθηγητή Διοίκησης Λιμενικών & Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Αθηνών δρ. Δημήτρη Γαβαλά και το μέλος της οργανωτικής επιτροπής του συνεδρίου δρ. Σταύρο Καραμπερίδη.



Από αριστερά η δημοσιογράφος κ. Λίνα Τσιρέκα, ο πρόεδρος του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης κ. Μάριος Παπαδόπουλος, ο πρόεδρος του Συνδέσμου Εξαγωγέων «ΣΕΒΕ» κ. Συμεών Διαμαντίδης και ο Α' αντιπρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης (ΕΒΕΘ) κ. Κωνστ. Μωραϊτίδης.



Το πάνελ για τα στρατιωτικά και αμυντικά Logistics στην περιοχή συντόνισε ο δημοσιογράφος κ. Δημήτρης Διαμαντίδης (αριστερά), και συμμετείχαν σε αυτό: ο εκπρόσωπος Τύπου του Συμμαχικού Στρατηγείου (NATO Rapid Deployable Corps (NRDC-GR)) δρ. Ηλίας Νικέζης, ο πρόεδρος του Συνδέσμου Ελλήνων Κατασκευαστών Αμυντικού Υλικού «ΣΕΚΠΥ» κ. Αναστάσιος Ροζολής, ο διευθυντής Επιχειρήσεων και Υποστήριξης του Ελληνικού Κέντρου Αμυντικής Καινοτομίας (ΕΛ.Κ.Α.Κ.) συνταγματάρχης κ. Φώτος Ιωακειμίδης και το μέλος της Εκτελεστικής Επιτροπής του ΣΕΒΕ κ. Βασίλειος Κεχαγιάς.

Ο πρόεδρος του Συνδέσμου Εξαγωγέων «ΣΕΒΕ» κ. Συμεών Διαμαντίδης υπογράμμισε ότι μέχρι στιγμής οι εξαγωγικές επιχειρήσεις δεν έχουν επηρεαστεί ουσιαστικά, επισημαίνοντας ωστόσο ότι έχει ήδη καταγραφεί τουλάχιστον ένα αίτημα παρέμβασης προς την πολιτεία ώστε να αποφευχθούν εμπόδια στις εξαγωγές. Όπως ανέφερε, τα αγροδιατροφικά προϊόντα αποτελούν βασικό πυλώνα των ελληνικών εξαγωγών, με αξία που φθάνει τα 10,5 δις. ευρώ, γεγονός που καθιστά κρίσιμη τη διατήρηση της απρόσκοπτης μεταφορικής λειτουργίας.

Παράλληλα, ο κ. Διαμαντίδης σημείωσε ότι, έπειτα από επικοινωνία με τα περιφερειακά τελωνεία, δεν καταγράφονται προς το παρόν σοβαρά προβλήματα στα σύνορα, παρότι πρόσφατα είχε παρατηρηθεί συσσώρευση περίπου 1.000 φορτηγών στους Κήπους, στα σύνορα με την Τουρκία. Τόνισε επίσης ότι ο ΣΕΒΕ βρίσκεται σε ετοιμότητα για παρεμβάσεις τόσο προς την κυβέρνηση όσο και προς τους αγρότες, εφόσον απαιτηθεί,



Απόστολος Τζιτζικώστας



Στέλιος Αγγελούδης

ΠΑΝΩ:
Ο πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics Βορείου Ελλάδος κ. Δημήτρης Τσιτσάκης (δεξιά) μαζί με τον εκπρόσωπο της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, τον αντιπεριφερειάρχη Ανάπτυξης & Περιβάλλοντος κ. Κωνσταντίνο Γιουτίκα.



Λουκία Σαράντη



ώστε να διασφαλιστεί η ομαλή διακίνηση των φορτίων, ιδίως μέσω των λιμένων.

Τα Επιμελητήρια

Στη συζήτηση συμμετείχαν επίσης εκπρόσωποι των επιμελητηρίων της Θεσσαλονίκης, οι οποίοι ανέδειξαν τη σημασία της χρονικής συγκυρίας για την αγορά. Ο πρόεδρος του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης (ΒΕΘ) κ. Μάριος Παπαδόπουλος εξέφρασε την ελπίδα να υπάρξει σύντομα αποκλιμάκωση, επισημαίνοντας ότι μια ενδεχόμενη όξυνση της κατάστασης θα μπορούσε να επηρεάσει αρνητικά την εμπορική κίνηση ενόψει της εορταστικής περιόδου.

Όπως σημείωσε, μέχρι στιγμής δεν παρατηρούνται εκτεταμένα προβλήματα στην τροφοδοσία των επιχειρήσεων, με τις βασικές δυσλειτουργίες να εντοπίζονται κυρίως σε περιοχές όπου υπάρχουν αποκλεισμοί, όπως στην ευρύτερη ζώνη

των «Πράσινων Φαναριών», με συνέπειες κυρίως στο λιανεμπόριο.

Από την πλευρά του, ο πρώτος αντιπρόεδρος του ΕΒΕΘ κ. Κωνσταντίνος Μωραϊτίδης ανέφερε ότι δεν έχει διαμορφωθεί γενικευμένο πρόβλημα στην αγορά, αλλά τόνισε τον κίνδυνο αρνητικών επιπτώσεων στην καταναλωτική ψυχολογία, σε μια περίοδο αυξημένης εμπορικής δραστηριότητας. Υπογράμμισε ότι οι εξελίξεις στην εφοδιαστική αλυσίδα επηρεάζουν άμεσα τόσο τη λειτουργία των επιχειρήσεων όσο και την εμπιστοσύνη των καταναλωτών, επισημαίνοντας την ανάγκη διατήρησης της κοινωνικής συνοχής και της θεσμικής κανονικότητας, με σεβασμό στη νομιμότητα και στο κοινό συμφέρον.

Συγκοινωνιακά δίκτυα

Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και στις εκκρεμείς συνδέσεις του με τα εθνικά δίκτυα. Η οδική

σύνδεση με την ΠΑΘΕ παραμένει ημιτελής, με τον κόμβο 16 να μην έχει τεθεί σε λειτουργία, ενώ ο φορέας υλοποίησης, η Εγνατία Οδός Α.Ε., δέχεται έντονη κριτική για αδικαιολόγητες καθυστερήσεις. Παράλληλα, εκφράστηκε αβεβαιότητα για το αν το έργο περιλαμβάνεται στις υποχρεώσεις της ΤΕΡΝΑ μετά την παραχώρηση της Εγνατίας, αν και θετικά αξιολογείται η δέσμευση για την ολοκλήρωση της σύνδεσης Ευζώνων - ΠΑΘΕ.

Στο σιδηροδρομικό σκέλος, επισημάνθηκε ότι η υφιστάμενη έξοδος του λιμένα διέρχεται μέσα από τον αστικό ιστό, προκαλώντας σοβαρά λειτουργικά προβλήματα. Έχουν πλέον ολοκληρωθεί οι μελέτες για υπέργεια σιδηροδρομική σύνδεση από τον 6ο προβλήτα έως το ύψος των ΚΤΕΛ, με έργο τύπου γέφυρας και δυνατότητα δύο γραμμών –αν και αρχικά προβλέπεται μία γραμμή λόγω περιορισμών χρηματοδότησης. Η διαδικασία ανάθεσης τοποθετείται χρονικά την άνοιξη του 2026 και συνδέεται άμε-



σα με την ανάπτυξη του δού προβλήτα, ο οποίος αναμένεται να ολοκληρωθεί σε ορίζοντα 36 - 40 μηνών.

Το Εμπορευματικό Κέντρο

Στρατηγικής σημασίας χαρακτηρίστηκε και το εμπορευματικό κέντρο στο πρώην στρατόπεδο Γκόνου, το οποίο έχει εισέλθει στη δεύτερη φάση ωρίμανσης. Ωστόσο, επισημάνθηκαν σοβαρά ζητήματα οδικής και σιδηροδρομικής πρόσβασης, καθώς και γενικότερες ελλείψεις υποδομών στην περιοχή, με τα κυκλοφοριακά προβλήματα στην οδό Πόντου να θεωρούνται κρίσιμος παράγοντας. Οι παρεμβάσεις απαιτούν σημαντικούς οικονομικούς πόρους και συντονισμένες κρατικές δράσεις, ενώ τονίστηκε η ανάγκη δημιουργίας ενός «νέου Θριασίου Πεδίου» στη βόρεια Ελλάδα.

Την ίδια στιγμή, η αγορά logistics στη Θεσσαλονίκη καταγράφει έντονη δυναμική. Τα κέντρα αποθήκευσης και διανο-

μής αυξήθηκαν από περίπου 40 το 2018 σε 160 το 2024, με τετραπλασιασμό της παρουσίας τους κυρίως στην Κεντρική Αγορά Θεσσαλονίκης, τη Σύνδο και το Καλοχώρι. Η αποθηκευτική ικανότητα έχει αυξηθεί σε εκατομμύρια κυβικά μέτρα, με εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τρόφιμα, φάρμακα και γενικές αποθηκεύσεις.

Στο Καλοχώρι, όπου δραστηριοποιούνται περίπου 800 επιχειρήσεις, επισημάνθηκε ότι για οποιαδήποτε οργανωμένη εξυγίανση απαιτείται συναίνεση του 55% των επιχειρήσεων, ενώ, παρά τις προσπάθειες της Περιφέρειας να κινητοποιήσει περίπου 2.000 ιδιοκτήτες, η ανταπόκριση παραμένει χαμηλή.

Περιφερειακοί λιμένες

Σε επίπεδο περιφερειακών λιμένων, αναδείχθηκε ο αυξημένος γεωπολιτικός ρόλος της Αλεξανδρουπόλης, με έργα όπως είναι η Ανατολική Περιφερειακή

Οδός (36 εκατ. ευρώ, μήκους 3 χλμ.), η προέκταση της περιφερειακής εντός του λιμένα με σύνδεση στην Εγνατία, καθώς και η αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής έως τα βουλγαρικά σύνορα (178 χλμ., με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2030).

Τα τελευταία πέντε χρόνια έχουν διακινηθεί πάνω από 180 σιδηροδρομικοί συρμοί προς ευρωπαϊκές χώρες, ενώ το νέο master plan προβλέπει προβλητές άνω των 1.100 μέτρων και τριπλή σιδηροδρομική γραμμή.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν, η αγορά 3PL ανέρχεται σε 510 εκατ. ευρώ, με ετήσια ανάπτυξη 5,5% και προβλεπόμενη αύξηση 6,5% την επόμενη διετία, ενώ το συνολικό μέγεθος του κλάδου logistics έφτασε τα 1,5 δις. ευρώ το 2023, σημειώνοντας άνοδο 22% σε έναν χρόνο. Οι δέκα μεγαλύτερες εταιρείες ελέγχουν σχεδόν το 60% της αγοράς, γεγονός που αναδεικνύει τόσο τη συγκέντρωση όσο και τη δυναμική παρατεταμένη επένδυση.

LM



Εκείνοι που στήριξαν το συνέδριο

Χορηγοί Τα μηνύματα και οι εντυπώσεις των επιχειρήσεων, οι οποίες συνέβαλαν στην πραγματοποίηση του Πανελληνίου Συνεδρίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας στη Θεσσαλονίκη

Η διοργάνωση του 26ου Πανελληνίου Συνεδρίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας δεν ήταν κάτι αυτονόητο. Επανάφερε τη Θεσσαλονίκη στην κορυφή του επιχειρηματικού ενδιαφέροντος, αφού φαίνεται πως στην παρούσα συγκυρία έχει να διαδραματίσει έναν πολύ σημαντικό ρόλο, που ξεπερνά τα σύνορα της πατρίδας και καλύπτει τις εφοδιαστικές της βαλκανικής ενδοχώρας.

Στο σύντομο αφιέρωμα που ακολουθεί παρατίθενται αλφαβητικά τα μηνύματα που απέστειλαν χορηγοί, οι οποίοι ανταποκρίθηκαν στο σχετικό αίτημά μας.

ENTERSOFTONE

Η “ENTERSOFTONE” υποστήριξε ως μεγάλος χορηγός το 26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας, τον κορυφαίο θεσμό για τον κλάδο των Logistics και της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στην

Ελλάδα, επιβεβαιώνοντας τον πρωταγωνιστικό της ρόλο στον ψηφιακό μετασχηματισμό του Supply Chain μέσα από ένα ολοκληρωμένο χαρτοφυλάκιο σύγχρονων τεχνολογικών λύσεων και εφαρμογών διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας (Supply Chain Management [SCM]).

Το συνέδριο ανέδειξε τις βασικές προκλήσεις και τις ευκαιρίες που διαμορφώνουν το μέλλον των logistics.

Στο πάνελ “Digital Strategy for Logistics”, ο Sales Director Enterprise Northern Greece της ENTERSOFTONE κ. Κυριάκος Δαμιανίδης ανέδειξε τον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζει η τεχνολογία, (όχι μόνο ως εργαλείο υποστήριξης των λειτουργιών, αλλά ως στρατηγικός μοχλός που επαναπροσδιορίζει τον τρόπο με τον οποίο οι επιχειρήσεις σχεδιάζουν, υλοποιούν και βελτιστοποιούν τις εφοδιαστικές αλυσίδες τους), ενώ τόνισε τη σημασία της ουσιαστικής σύνδεσης τεχνολογίας, διοίκησης και καινοτομίας.

Μέσα από τη δυναμική παρουσία της στο συνέδριο, η “ENTERSOFTONE” ανέδειξε πώς το ενιαίο οικοσύστημα λύσεων διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας που προσφέρει επιτρέπει στις επιχειρήσεις να αποκτούν πλήρη έλεγχο, αυξημένη ανθεκτικότητα και μετρήσιμα αποτελέσματα σε κάθε στάδιο της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η ENTERSOFTONE συνεχίζει να επενδύει συστηματικά στην καινοτομία, στην τεχνολογία και στη βαθιά γνώση του κλάδου, στηρίζοντας πρωτοβουλίες που ενισχύουν τον ουσιαστικό διάλογο και διαμορφώνουν το μέλλον του Supply Chain και των logistics.

EPSILON SINGULARLOGIC

Η εταιρεία “EPSILON SINGULARLOGIC” συμμετείχε ως χορηγός στο 26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας, επιβεβαιώνοντας τη σταθερή της παρου-



οία στον ψηφιακό μετασχηματισμό των επιχειρήσεων logistics και της εφοδιαστικής αλυσίδας. Το συνέδριο, που αποτελεί θεσμό για τον κλάδο, συγκέντρωσε στελέχη της αγοράς και ειδικούς της τεχνολογίας, αναδεικνύοντας τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που διαμορφώνουν το σύγχρονο supply chain.

Στο πλαίσιο των εργασιών του συνεδρίου, ο κ. Θέμης Γιοβανούδης, Commercial Director, Integrator Northern Greece της εταιρείας, συμμετείχε στο πάνελ με θέμα «AI-Driven and Emerging Technologies in Transport & Logistics», όπου παρουσιάστηκαν πρακτικές εφαρμογές τεχνητής νοημοσύνης και αναδυόμενων τεχνολογιών. Η παρουσία της «EPSILON SINGULARLOGIC» στο συνέδριο ανέδειξε τον ρόλο της ως αξιόπιστου τεχνολογικού συνεργάτη για τις επιχειρήσεις του κλάδου, με λύσεις που υποστηρίζουν τόσο τον λειτουργικό εκσυγχρονισμό όσο και τη βιώσιμη ανάπτυξη των εφοδιαστικών δικτύων.

ERG Innovative Solutions

Η εταιρεία «ERG Innovative Solutions» συμμετείχε στο 26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας και στο πάνελ με τίτλο «Τεχνολογίες που βασιζο-

νται στην τεχνητή νοημοσύνη και αναδυόμενες τεχνολογίες στις μεταφορές και την εφοδιαστική αλυσίδα», όπου αναπτύχθηκε ένας ουσιαστικός και υψηλού επιπέδου διάλογος γύρω από το ρόλο της καινοτομίας, της τεχνητής νοημοσύνης και των έξυπνων συστημάτων στο μετασχηματισμό του σύγχρονου supply chain.

Ο Managing Director της «ERG Innovative Solutions» κ. Βασίλης Τσόγκας δήλωσε: «Το μέλλον της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι έξυπνο, αυτόνομο και δυναμικό, και το χτίζουμε σήμερα».

Η εταιρεία εξέφρασε τις ευχαριστίες της στην Ελληνική Εταιρεία Logistics Βορείου Ελλάδος (EEL.BE) και στον πρόεδρό της, στους διοργανωτές, καθώς και σε όλους τους ομιλητές και συμμετέχοντες.

Η συμμετοχή της ERG στο συνέδριο επιβεβαιώνει τη στρατηγική δέσμευσή της στην ανάπτυξη και υλοποίηση καινοτόμων και τεχνολογικά προηγμένων λύσεων.

Interklark και KLB Kolibioti Group

Στο 26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας συμμετείχαν και οι εταιρείες ανυψωτικών μηχανημάτων και ανταλλακτικών «KLB Kolibioti Group» και «Interklark», οι οποίες βρίσκονται

ενεργά στο χώρο υποστήριξης της εφοδιαστικής αλυσίδας εδώ και 30 χρόνια και επισημαίνουν τα εξής:

«Στο συνέδριο συζητήθηκαν από έμπειρους και διακεκριμένους εκπροσώπους του κλάδου πολύ ενδιαφέροντα και ουσιαστικά θέματα, που στοχεύουν στην εξέλιξη, στον εκσυγχρονισμό και στη βιωσιμότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας.

»Ευχαριστούμε την «T-Press» για την άψογη διοργάνωση και τους συμμετέχοντες για την πραγματικά εποικοδομητική ανταλλαγή γνώσεων, εμπειριών και προτάσεων. Επίσης, ευχαριστούμε την Ελληνική Εταιρεία Logistics B. Ελλάδος και ιδιαίτερα τον κ. Δημήτρη Τσιτσάμη για τη συνεργασία και την εμπιστοσύνη».

OB Stroom

Η «OB Stroom» έδωσε δυναμικό «παράν» ως χορηγός στο 26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας, στηρίζοντας έμπρακτα το θεσμό που αποτελεί σημείο αναφοράς για τον κλάδο της Εφοδιαστικής Αλυσίδας και των Logistics, και που συγκεντρώνει την ακαδημαϊκή κοινότητα, τα στελέχη της αγοράς και τους επαγγελματίες του κλάδου.

«Σε ένα περιβάλλον όπου οι προκλήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας εξελίσσονται διαρκώς, επισημαίνουν τα στελέχη της «OB Stroom», το συνέδριο ανέδειξε σύγχρονες τάσεις, καινοτόμες λύσεις και βέλτιστες πρακτικές που διαμορφώνουν το μέλλον του κλάδου. Με σταθερή δέσμευση στην ποιότητα, την καινοτομία και την εξέλιξη του κλάδου, η «OB Stroom» στηρίζει ενεργά πρωτοβουλίες που προάγουν τη γνώση και την ανταλλαγή εμπειριών.

»Η εταιρεία εκφράζει τις θερμές ευχαριστίες της στους διοργανωτές του 26ου Πανελλήνιου Συνεδρίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας για την άρτια οργάνωση και το υψηλό επίπεδό της, καθώς και σε όλους τους συμμετέχοντες που συνέβαλαν σε έναν γόνιμο και εποικοδομητικό διάλογο. Με συνέπεια στο όραμά της, η «OB Stroom» συνεχίζει να στηρίζει δράσεις που εξελίσσουν τον κλάδο της Εφοδιαστικής Αλυσίδας».

Όμιλος Βογιατζόγλου

Ο «Όμιλος Βογιατζόγλου» συμμετείχε στο 26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής

Αλυσίδας επιβεβαιώνοντας τον ενεργό ρόλο του και τη δέσμευσή του στη διαρκή ενίσχυση του επιστημονικού και επαγγελματικού διαλόγου στον τομέα των Logistics και της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ο «Όμιλος Βογιατζόγλου» έδωσε το «παρών» με στόχο την ανταλλαγή γνώσεων και βελτιστών πρακτικών, καθώς και τη συζήτηση γύρω από τις σύγχρονες προκλήσεις και ανάγκες της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Βασικά θέματα του συνεδρίου ήταν η βιωσιμότητα, η ψηφιοποίηση, οι σύγχρονες τάσεις του κλάδου και η ανθεκτικότητα των δικτύων διανομής. Στο πλαίσιο αυτό, ο «Όμιλος Βογιατζόγλου» παρουσίασε καινοτόμες λύσεις και υπηρεσίες, καθώς και την τεχνογνωσία του στη βελτιστοποίηση των διαδικασιών Logistics, συμβάλλοντας ουσιαστικά στο διάλογο για το μέλλον του κλάδου.

Η συμμετοχή του «Ομίλου Βογιατζόγλου» στο 26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας επιβεβαιώνει τη δέσμευσή του για συνεχή καινοτομία, συνεργασία και παροχή αξιόπιστων λύσεων, που υποστηρίζουν την ανάπτυξη των πελατών και των συνεργατών του.

OZZIE Robotics

Η “OZZIE Robotics” συμμετείχε ως χορηγός στο 26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας, ενώ κατά τις εργασίες του παρουσίασε τις καινοτόμες λύσεις της στον τομέα των αυτόνομων ρομποτικών συστημάτων, όπως το “OZZIE Carrier” για indoor logistics και το “OZZIE Rover” για outdoor logistics, με εφαρμογές σε βιομηχανικά περιβάλλοντα και dual-use εφαρμογές, αλλά και για ταυτόχρονη επιτήρηση και υποστήριξη κρίσιμων υποδομών.

Ο διευθύνων σύμβουλος (Chief Executive Officer [CEO]) κ. Δημήτριος Γιακούμης συμμετείχε στο πάνελ “Industrial Logistics & Last Mile Systems: From Heavy Industry to Pharma and Retail”, όπου συζητήθηκαν στρατηγικές ενσωμάτωσης last-mile logistics, η συνδυαστική χρήση λιμένων και εμπορικών διαδρόμων, η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής βιομηχανίας και η ψηφιακή μεταμόρφωση των συστημάτων logistics.

Η συμμετοχή της εταιρείας συνέβαλε ουσιαστικά στο διάλογο γύρω από τον ψηφιακό μετασχηματισμό της εφοδιαστικής αλυσίδας, αναδεικνύοντας το ρόλο

που μπορούν να διαδραματίσουν οι αυτόνομες ρομποτικές λύσεις στη βελτιστοποίηση των λειτουργιών, στη μείωση κόστους και στην αύξηση της ανθεκτικότητας των σύγχρονων εφοδιαστικών δικτύων.

SmartNav

Η “SmartNav” συμμετείχε στο 26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας παρουσιάζοντας την πλατφόρμα “Canopus”, μια λύση αυτόνομου σχεδιασμού δρομολογίων που αξιοποιεί τεχνητή νοημοσύνη και δεδομένα πραγματικού χρόνου για τη βελτιστοποίηση της διανομής. Σε ένα περιβάλλον αυξανόμενων απαιτήσεων για ταχύτητα, αυστηρά SLA και αποδοτική αξιοποίηση πόρων, η εταιρεία ανέδειξε το ρόλο της ΑΙ ως ώριμου επιχειρησιακού εργαλείου και όχι ως πειραματικής τεχνολογίας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν, η μετάβαση σε αυτόνομο σχεδιασμό δρομολογίων οδήγησε σε σημαντική μείωση του χρόνου εξυπηρέτησης, βελτίωση της ποιότητας υπηρεσιών και απλοποίηση της καθημερινής λειτουργίας. Η συμμετοχή της “SmartNav” στο συνέδριο ανέδειξε τη δυναμική των ελληνικών τεχνολογικών λύσεων στον μετασχηματισμό των δικτύων διανομής και στη βελτίωση της βιωσιμότητας των εφοδιαστικών αλυσίδων.

Οι χορηγοί του συνεδρίου

Μέγας Χορηγός

ENTERSOFTONE / SCM

Χρυσοί Χορηγοί

ΟΛΘ Α.Ε.

OB Stream

Logistic-i

Human Dynamics

EPSILON SINGULARLOGIC

Χορηγοί

Logistics Way

TEU Shipping and Forwarding

Truck & Cargo Insurance

Voyatzoglou

DSP

OZZIE Robotics

EKETA / IMET

ERG Innovative Solutions

Interklark

SmartNav

TEU A.E. Shipping and Forwarding

Με υπερηφάνεια συμμετείχε ο όμιλος “TEU Shipping and Forwarding” ως χορηγός και ενεργός συνεργάτης στο 26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας, επιβεβαιώνοντας τη δέσμευσή του σε πρωτοβουλίες που ενισχύουν τον τομέα της εφοδιαστικής και διαμορφώνουν το μέλλον του.

Διαθέτοντας ιδιότητα γραφεία σε όλα τα Βαλκάνια και την ανατολική Ευρώπη, ο όμιλος “TEU Shipping & Forwarding” επιλέγει σταθερά να είναι παρών όπου λαμβάνει χώρα ουσιαστικός διάλογος. Η περιοχή της Μεσογείου παραμένει ένας στρατηγικός και εξαιρετικά δυναμικός κόμβος για την παγκόσμια εφοδιαστική, και ο όμιλος υποστηρίζει ενεργά τις συζητήσεις που αναδεικνύουν τις δυνατότητες, τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες.

Ο επιχειρησιακός διευθυντής (Chief Operating Officer [COO]) του ομίλου κ. Θεόδωρος Βαφειάδης συμμετείχε στο συνέδριο ως ομιλητής στο πάνελ με θέμα «Επένδυση στο ταλέντο: Διαμόρφωση του εργατικού δυναμικού του αύριο».

Truck & Cargo Insurance

Η “Truck & Cargo Insurance” έδωσε το «παρών» στο 26ο Πανελλήνιο Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας ως χορηγός, συμμετέχοντας ενεργά στο διάλογο γύρω από τη μετάβαση από τη διαχείριση κινδύνου στη λειτουργική ανθεκτικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων. Στο πάνελ με θέμα «From Risk to Resilience», ο κ. Γιάννης Σαμολαδάς ανέδειξε τη σημασία του χρόνου εκτός λειτουργίας ως κρίσιμου παράγοντα, που επηρεάζει όχι μόνο το κόστος αλλά και την αξιοπιστία και τη συνέχεια των επιχειρησιακών ροών.

Η συμμετοχή της “Truck & Cargo Insurance” στο συνέδριο ανέδειξε την ανάγκη για πρακτικές και εφαρμόσιμες λύσεις που μειώνουν το χρόνο αποκατάστασης και ενισχύουν τη λειτουργική αντοχή των επιχειρήσεων logistics. Η εταιρεία ευχαρίστησε τους διοργανωτές και τους συμμετέχοντες για το γόνιμο και ουσιαστικό διάλογο που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο της διοργάνωσης **LM**

Mediterranean Momentum: Logistics at the Crossroads of Change

12-13 DECEMBER 2025

In Cooperation with



26^ο ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ

MEGA SPONSOR

ENTERSOFTONE | SCM

GOLD SPONSORS



SPONSORS



ACADEMIC SUPPORTERS



Under the auspices of



ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



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



Ασκήσεις καινοτομίας

Renault Trafic Van E-Tech Electric

Η νέα γενιά του ελαφρού φορτηγού Renault Trafic E-Tech και όσα αυτό κρύβει κάτω από τη φουτουριστική του εμφάνιση, κάνουν τον ανταγωνισμό από ευρωπαϊκές μάρκες να δείχνει ότι έχει γεννηθεί... τον προηγούμενο αιώνα.

Το νέο Trafic Van E-Tech που παρουσίασε η Renault στην έκθεση επαγγελματιών «Solutrans 2025» στη Λυών της Γαλλίας, πριν από λίγες εβδομάδες, είναι το πρώτο δείγμα μιας νέας γενιάς ελαφρών φορτηγών που υιοθετεί την αρχιτεκτονική SDV (Software-Defined Vehicle: Όχημα που καθορίζεται από λογισμικό) της Ampere.

Πρόκειται δηλαδή για ένα αυτοκίνητο που αναβαθμίζεται ενεργά με νέες λειτουργίες και δυνατότητες, ανάλογα με τη χρήση (όπως τα κινητά τηλέφωνα): ένα επαγγελματικό φορτηγό αμιγώς ηλεκτρικό, που μπορεί να προσαρμόζεται ενεργά τόσο στις προτιμήσεις του οδηγού του όσο

και στις ιδιαίτερες απαιτήσεις ενός επαγγελματία.

Οι λειτουργίες του οχήματος βελτιώνονται, πλέον, σε έναν κεντρικό υπολογιστή υψηλής ισχύος, επιτρέποντας συνεχείς αναβαθμίσεις λογισμικού μέσω ασύρματης σύνδεσης (Firmware Over The Air [FOTA]) και προσθήκη λειτουργιών (ακόμη και μετά την αγορά) όπως είναι το αναμενόμενο openR ενο σύστημα πολυμέσων, το σύστημα κάμερας 360° ή οι λειτουργίες κλιματισμού.

Το νέο CAR OS by Ampere, βασισμένο στο Android Automotive, παρέχει δυνατότητα ενσωμάτωσης εταιρικών εφαρμογών, εξελιγμένη πλοήγηση για LCV και πρόσβαση σε Google Assistant και

Google Play, ενισχύοντας καθοριστικά την παραγωγικότητα.

Η παραγωγή του θα ξεκινήσει προς τα τέλη της επόμενης χρονιάς, στο εργοστάσιο του Sandouville στη Γαλλία, αρχικά σε εκδόσεις van και στη συνέχεια ως chassis cab, platform cab, tipper, flatbed και cargo box, ή και σε πιο «custom» επαγγελματικές μετατροπές, μέσω της Qstomize, της εξειδικευμένης θυγατρικής της Renault για «προσαρμοσμένες» λύσεις ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (Light Commercial Vehicles [LCV]).

Κάτω από το εντυπωσιακό αμάξωμα, χρησιμοποιούνται ισχυρά ρεύματα 800V, που εξασφαλίζουν όχι μόνο ταχύτατη φόρτιση αλλά και αυτονομία της τάξης

των 450 χιλιομέτρων με τις μεγαλύτερες νέες γενιάς μπαταρίες του –σε μετρήσεις με βάση την Παγκόσμια Εναρμονισμένη Διαδικασία Δοκιμής Ελαφρών Οχημάτων (World Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure [WLTP]).

Το όνομα Trafic έχει ρίζες που φτάνουν πίσω ως το 1980, με παραγωγή πάνω από 2,5 εκατ. μονάδων σε τρεις γενιές, έχοντας εξασφαλίσει μια θέση ανάμεσα στα σημαντικότερα ευρωπαϊκά ελαφρά φορτηγά. Η τέταρτη γενιά είναι αμιγώς ηλεκτρική και ενσωματώνει ό,τι πιο μοντέρνο υπάρχει διαθέσιμο στα ψηφιακά συστήματα ασφαλείας και υποβοήθησης του οδηγού –και είναι ένα από τα πρώτα οχήματα που εφοδιάζεται με τη νέα τετράγωνη κεντρική οθόνη αφής για το σύστημα infotainment.

Πλατφόρμα

Το Trafic Van E-Tech είναι σχεδιασμένο πάνω στη νέα ηλεκτρική πλατφόρμα τύπου «skateboard» του ομίλου, που ενσωματώνει σε ένα σύνολο τις μπαταρίες, τη βάση του σασί, την ανάρτηση και τα ηλεκτρονικά συστήματα ελέγχου, με τη μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση των εσωτερικών χώρων σε σχέση με το αποτύπωμα των διαστάσεών του.

Είναι διαθέσιμο σε δύο μήκη, στα 4,87 (L1) και στα 5,27 μέτρα (L2), με χωρητικότητα φορτίου 5,1 και 5,8 κυβικά μέτρα, και με ύψος αμαξώματος 1,9 μέτρα (στο τυπικό όριο της κατηγορίας του).

Οι σχεδιαστικές γραμμές του υιοθετούν τη νέα σχεδιαστική «υπογραφή» της μάρκας, με μια φωτιζόμενη γραμμή LED εμπρός σε συνδυασμό με το φωτιζόμενο λογότυπο της Renault και τη 3D φωτεινή υπογραφή πίσω. Διαθέτει επίσης μοντέρνες καθαρές γραμμές στο αμάξωμα και στιβαρά μαύρα προστατευτικά, με τονισμό των όγκων, ως βασικό στοιχείο ενός επαγγελματικού.

Στο εσωτερικό η Renault αλλάζει τα πάντα, δημιουργώντας ένα μοντέρνο περιβάλλον εργασίας. Η κονσόλα είναι οριζόντια κυλινδρική και εκτείνεται σε όλο το ταμπλό, με έναν ψηφιακό πίνακα οργάνων εμπρός από το τιμόνι και μια μεγάλη τετράγωνη οθόνη αφής 12 ιντσών με κλίση προς τον οδηγό. Επίσης, διάσπαρτες στο χώρο είναι διάφορες πρακτικές θήκες και αποθηκευτικές λύσεις για ασφαλή φύλαξη μεγαλύτερων αντικειμένων.



Η Renault ενσωματώνει στο νέο Trafic μια σειρά από πρακτικές βιώσιμου σχεδιασμού για να επιτύχει χρήση ανακυκλωμένων υλικών σε ποσοστό 23% –συμπεριλαμβανομένων της μπαταρίας και περισσότερων από 40 κιλά ανακυκλωμένων πλαστικών.

Για παράδειγμα, το ύφασμα Twi-jeans των καθισμάτων αποτελείται κατά 50% από ανακυκλωμένα υλικά, ενισχύοντας το οικολογικό αποτύπωμα, χωρίς επιπτώσεις στην ποιότητα.

Μπαταρίες

Το Trafic Van E-Tech electric θα έχει δύο επιλογές:

1. Μία έκδοση μεγάλης αυτονομίας έως 450χλμ. (Long Range) με μπαταρίες νικελίου - μαγγανίου - κοβαλτίου (Nickel - Manganese - Cobalt [NMC]).

2. Μία έκδοση Urban Range με μπαταρίες φωσφορικού ιδίου - λιθίου (Lithium Ferro Phosphate [LFP]) που προσφέρει περίπου 350 χιλιόμετρα αυτονομίας, ως μια πιο οικονομική λύση για καθημερινή αστική χρήση.

Σημειώστε ότι όλες οι κυψέλες των μπαταριών παράγονται στην Ευρώπη, ενώ η τελική συναρμολόγηση πραγματοποιείται στη Γαλλία, στο εργοστάσιο του Sandouville.

Η φόρτιση υιοθετεί την τεχνολογία 800 V για γρήγορο ανεφοδιασμό και μεγάλη αυτονομία κίνησης. Η χρήση τόσο υψηλών ρευμάτων επιτρέπει φόρτιση από 15% έως 80% σε περίπου 20 λεπτά (παρέχοντας δηλαδή περίπου 260 χλμ. αυτονομίας), και διευκολύνει σημαντικά τη διαχείριση ενός μεγάλου στόλου ελαφρών φορτηγών.

Ο ηλεκτροκινητήρας αποδίδει 150 kW (αντιστοιχεί σε 204 ίππους) και μέγιστη ροπή 345 N, εξασφαλίζοντας ελαττική ικανότητα έως 2 τόνων και ωφέλιμο φορτίο 1,25 τόνων, επιδόσεις ικανοποιητικές για τις περισσότερες εργασίες και μεγαλύτερες από πολλά μεγαλύτερα μοντέλα.

Επιπλέον, το πλήρες πακέτο τεχνολογιών V2X καθιστά το νέο Trafic ιδανικό εργαλείο για επαγγελματίες, καθώς παρέχει δυνατότητα τροφοδοσίας εξωτερικών συσκευών (τεχνολογία «Vehicle to Load» [V2L] που επιτρέπει να φορτιστούν από εργασία έως φορητοί υπολογιστές) αλλά και δυνατότητα επιστροφής ενέργειας στο ηλεκτρικό δίκτυο (V2G), εφόσον χρειάζεται, μέσω του νέου bidirectional φορτιστή.

Βαθμολογία

Στον τομέα της ασφάλειας, το νέο Trafic ενσωματώνει το πρόγραμμα Human First της Renault. Το σύστημα Safety Coach αξιολογεί σε πραγματικό χρόνο το οδηγικό προφίλ, παρέχοντας στον οδηγό βαθμολογία και προσωποποιημένες συμβουλές μετά από κάθε διαδρομή, ενώ το Safety Monitor προβάλλει δεδομένα συμπεριφοράς άμεσα στο ταμπλό.

Το νέο Trafic υποστηρίζει επίσης πλήρως τις λειτουργίες της εφαρμογής My Renault (όπως προγραμματισμός φόρτισης και προθέσεων, απομακρυσμένο κλείδωμα, εύρεση οχήματος και ψηφιακή παρακολούθηση συντήρησης), ενώ μέσω της ανανεωμένης εφαρμογής Convertor Companion, οι ειδικές μετατροπές (αθροφόρα, πυροσβεστικά, φορητά ψυγεία κ.ά.) μπορούν να ελέγχονται απευθείας από την οθόνη 12». **LM**



Μικρό στο μάτι, πολύτιμο στην αποθήκη

ΟΜΙΛΟΣ ΚΟΛΥΜΠΙΩΤΗ Το ηλεκτρικό περνοφόρο μηχανήμα Hyster E2.2-3.5XN είναι μικρό και ανθεκτικό, ενώ διαθέτει συμπαγή ελαστικά, χαμηλό κόστος λειτουργίας, υψηλό επίπεδο απόδοσης, ενεργειακή απόδοση και ανώτερη ευελιξία.

Σύμφωνα με την εταιρεία, υπερέρχει στις πιο δύσκολες εφαρμογές και κρίνεται ως το καταλληλότερο για εργασίες εσωτερικού χώρου στους τομείς της εκτύπωσης, του χαρτιού και της συσκευασίας, των τροφίμων, των ποτών, της μεταποιητικής βιομηχανίας, της μεταφοράς και της διανομής.

Η χρήση του ενδείκνυται σε εσωτερικούς χώρους, σε αποθήκες και στη βιομηχανία, αφού είναι απολύτως ηλεκτρικό, εξασφαλίζοντας ενεργειακή απόδοση και χαμηλό κόστος λειτουργίας σε εσωτερικούς χώρους.

Μερικά από τα βασικά του πλεονεκτήματα είναι η ανώτερη απόδοση ροπής, η αναξωογονητική πέδηση και οι επιλογές HiP (για υψηλή απόδοση) ή eLo (για χαμηλή ενέργεια).

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%
1 χρόνος	☐ € 60 / € 40*	* Τιμές για φοιτητές και σπουδαστές
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 | |



Το πρώτο εξειδικευμένο διαδικτυακό κανάλι
που καλύπτει όλους τους τεχνικούς τομείς.

ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ:

Ανταποκρινόμενη στις ανάγκες της ψηφιακής εποχής, το 2021, η ΤΕΧΝΟΕΚΔΟΤΙΚΗ / T-Press ξεκίνησε το δικό της διαδικτυακό τεχνικό κανάλι, το T-Press Web Tv, παρέχοντας μία σύγχρονη και εύχρηστη πλατφόρμα με στόχο την πρόσβαση σε περιεχόμενο αιχμής, με έγκυρη ενημέρωση για κάθε κλάδο ξεχωριστά αλλά και αλληλεπίδραση σε πραγματικό χρόνο.

Η αποστολή μας είναι απλή: Να στηρίξουμε την τεχνική κοινότητα!

- ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ
- ΑΝΑΠΤΥΞΗ & ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ
- ΥΠΟΔΟΜΕΣ
- ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ
- ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ
- ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ
- ΚΛΑΔΙΚΑ ΝΕΑ

8 ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΕΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ

- ΘΕΡΜΟΪΔΡΑΥΛΙΚΟΣ On Air
- Η ΩΡΑ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
- ERGODIALOGS
- ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
- ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
- LOGITALK
- CAR & TRUCK
- T-PRESS EXPOS



Ακολουθήστε μας
στα Social Media



@texnoekdotiki
@tpresswebtv



PYLON
SCM
Hybrid



Η νέα υβριδική εποχή στα συστήματα διαχείρισης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας



Προγραμματισμός αναγκών
παραγωγής και βελτιστοποίηση
ροών προμηθειών / αποθεμάτων



Προγραμματισμός και
εκτέλεση λειτουργιών
logistics (WMS / WES)



Διαχείριση αποστολών
και βελτιστοποίηση
μεταφοράς (Routing &
Dispatching)



Εκτίμηση και βέλτιστη
κατανομή της ζήτησης
προϊόντων / υπηρεσιών



Ενσωμάτωση και χρήση
αυτοματισμών σε επιλεγμένες
ροές εκτέλεσης



Συντονισμός μεταφοράς
– παραδόσεων (Upstream –
Downstream)