

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ



ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΣΗΜΑΝΤΩΝΗΣ

Πρόεδρος της Ένωσης Εφορηστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και του European Shortsea Network

Οι κίνδυνοι για την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου και η θέση της Ελλάδας ως διαμετακομιστικού κόμβου

ΤΟ ΘΕΜΑ



Η ελληνική ναυτιλία βασικός πυλώνας της εφοδιαστικής αλυσίδας

ΕΞΤΡΑ



Οι ελληνικές επιχειρήσεις στηρίζουν το ναυτιλιακό οικοσύστημα



Πιστοποίηση ISO για Logistics & Εφοδιαστική Αλυσίδα
Η αξιοπιστία στην εφοδιαστική αλυσίδα ξεκινά από τα σωστά πρότυπα.

Ενισχύστε την **αποδοτικότητα** και την **εμπιστοσύνη** των συνεργατών σας με τη σφραγίδα της LiberoAssurance.

Διασφαλίζουμε τη **συμμόρφωση** και την **υπεροχή** σας στην αγορά.



LIBEROASSURANCE

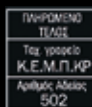
Για μια βιώσιμη επιχείρηση

Μάθετε περισσότερα

Ευπλοίας 2, Πειραιάς, 18537

2104100535

liberoassurance.org



ΚΩΔΙΚΟΣ: 215682



T-PRESS

www.tpress.gr

Τροίας 2, 15235 Βριλήσσια, Αθήνα

Τηλ. Κέντρο: 210 68.00.470

Fax: 210 68.00.476

e-mail: tpress@tpress.gr





Human - Dynamics

ΤΟ ΔΕΞΙ ΧΕΡΙ
ΤΩΝ ΑΠΟΘΗΚΩΝ

15 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
- Ανασκευασία
- 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

Μαζί,
αλλάζουμε τα όρια της
ασφάλισης

HOWDEN


Ο μεγαλύτερος μεσίτης ασφαλίσεων στην Ελλάδα

Μέλος του Ομίλου Howden Broking Group με \$51 δισ. ασφάλιστρα υπό διαχείριση,
24.000 εργαζόμενους & παρουσία σε πάνω από 56 χώρες

Corporate Solutions, Energy & Renewables, Financial Lines,
Constructions, Employee Benefits, Cyber Insurance,
Advisory Services, Property & Casualty, Marine, Yachts



Howden Hellas

Howden Hellas S.A.  howdengroup.com  gr.info@howdengroup.com  1, Kifissias Ave., 11523 ATHENS GR

Howden Hellas Ins and Re Brokers S.A. is registered Greece under company Reg. no: 69057903000 Special Reg. no: 51, TIN: 999510910,
KEFODE Attikis, Registered address: 1, Kifissias Ave., 11523 ATHENS GR

Η ναυτιλία, η Ελλάδα και οι δύσκολες συνθήκες

Σε μια εποχή όπου οι αλυσίδες εφοδιασμού επαναπροσδιορίζονται διαρκώς υπό το βάρος γεωπολιτικών εξελίξεων, τεχνολογικών αλλαγών και αυξανόμενων απαιτήσεων βιωσιμότητας, η ναυτιλία παραμένει ένας από τους πλέον καθοριστικούς πυλώνες του παγκόσμιου εμπορίου. Δεν θα μπορούσε, λοιπόν, να υπάρξει καταλληλότερη συγκυρία για να αφιερώσουμε το παρόν τεύχος του Logistics Management στον κλάδο που συνδέει ηπειρούς, αγορές και οικονομίες.



Βούλα Μουρτά

Η έκδοση αυτή ακολουθεί αμέσως μετά το συνέδριο Navigating the Future, ένα σημαντικό σημείο συνάντησης για στελέχη, φορείς και επαγγελματίες που διαμορφώνουν το μέλλον των θαλάσσιων μεταφορών. Οι προβληματισμοί, οι τάσεις και οι καινοτομίες που αναδείχθηκαν κατά τη διάρκεια των εργασιών του συνεδρίου αποτελούν πολύτιμη πηγή γνώσης και έμπνευσης για ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα.

Σήμερα, λοιπόν, εξετάζουμε μεταξύ άλλων τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που αναδύονται μέσα από τον ψηφιακό μετασχηματισμό της ναυτιλιακής βιομηχανίας, την εφαρμογή νέων τεχνολογιών στη διαχείριση στόλων, τις απαιτήσεις της πράσινης μετάβασης και τον ολοένα πιο στρατηγικό ρόλο της ναυτιλίας στη διασφάλιση της ανθεκτικότητας των εφοδιαστικών δικτύων.

Η Ελλάδα, ως μία από τις σημαντικότερες ναυτιλιακές δυνάμεις παγκοσμίως, έχει κάθε λόγο να πρωταγωνιστεί σε αυτή τη συζήτηση. Η σύνδεση της ναυτιλίας με τα logistics δεν αποτελεί πλέον απλώς μια επιχειρησιακή αναγκαιότητα, αλλά έναν κρίσιμο παράγοντα ανταγωνιστικότητας και ανάπτυξης για το σύνολο της οικονομίας.

Οι εξελίξεις του τελευταίου διαστήματος, άλλωστε, επιβεβαιώνουν για άλλη μια φορά ότι οι παράγοντες που καθορίζουν τη μεγάλη και κρίσιμη αλυσίδα των Logistics παραμένουν εύθραυστοι, απαιτώντας από όλους ταχύτητα και ακριβή ανάλυση των συνθηκών και των δεδομένων.

LOGISTICS & Management

Ιούνιος 2026 • No 263 • Έτος 25ο

Εκδίδεται από την  T-PRESS

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

ΕΚΔΟΤΡΙΑ

Βούλα Φ. Μουρτά

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ

Ζέτα Φούντα - Μουρτά

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

Δημήτρης Φούντας

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ

Χρήστος Λαπαναΐτης, Γιάννης Ελευθεριάδης

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

Χρήστος Παγώνης

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΟΙ

Θανάσης Λυρτασογιάννης, Δημήτρης Φωλίνας

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΚΕΙΜΕΝΩΝ

Μανώλης Τραγάκης

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ - ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Σπύρος Τσαγκαροσπύρος

ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

Νίκη Καραθάνου

GRAPHIC DESIGN

Γιώργος Αναστόπουλος, Μαρία Μουρτά

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ

Στάθης Παπαδημητρίου



T-PRESS
welbTV



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** διατηρεί το δικαίωμα να περικόπτει 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.



**PACKED WITH
SMARTNESS**

STAGE

25D/30D/35DN-9V 35D/40D/45D/50DN-9VB

Νέα Πετρελαιοκίνητα Περονοφόρα, Σειρά 9V & 9VB από 2.5TN έως 5.0TN



POWERFULL &
ECONOMIC ENGINE



HEAVY DUTY
POWERTRAIN



LOAD SENSING
PISTON PUMP



ELECTRONIC
CONTROL TRANSMISSION



FULL CONTROL
CLUSTER



BEST STANDARD
WARRANTY

Γνωρίστε τα νέα πετρελαιοκίνητα περονοφόρα αντιβάρου της **Hyundai 9V & 9VB Series**
Εναρμονισμένα με το πρότυπο εκπομπών **Stage V**

MOVING YOU FURTHER



ΕΔΡΑ
27ο χλμ. Παλαιάς Εθνικής οδού
Αθηνών-Θηβών, Μάνδρα Αττικής 196 00

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΛΑΡΙΣΑΣ
5ο χλμ. Λαρίσης-Βόλου

T-F 210.55.55.884 | info@fillislift.gr | www.fillislift.gr

20



▶ **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

18 Επικαιρότητα από το διεθνή χώρο

▶ **Μόνιμες στήλες**

10 Χρήστος Παγώνης

12 Θανάσης Λυτσογιάννης

14 Δημήτρης Φωλίνας

▶ **Συνέντευξη**

20 **Χαράλαμπος Σημαντιώτης**

Ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και του European Shortsea Network μιλάει στο Logistics & Management για την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων, το ρόλο των ελληνικών λιμανιών και τις αναγκαίες πολιτικές για την καθιέρωση της Ελλάδας ως καίριου διαμετακομιστικού κόμβου.



24



34



42

▶ **Το θέμα**

Ελληνική Ναυτιλία

24 PCT: Η εξέλιξη του Πειραιά σε ναυτιλιακό κόμβο παγκόσμιας εμβέλειας

26 Ο ρόλος της ναυτιλίας στα Logistics σήμερα

28 Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών: Η ναυτιλία των Ελλήνων παραμένει παγκόσμια ηγέτιδα δύναμη

29 Η θέση των ελληνικών λιμανιών στον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό

▶ **Μεταφορές / Λιμάνια**

30 ΟΛΘ: Κομβική χρονιά το 2025

▶ **Μεταφορές / Αεροπορικές**

32 Η έκρηξη της τεχνητής νοημοσύνης πιέζει τις αερομεταφορές στην Ασία

33 Σε τροχιά δυναμικής ανάπτυξης ο ΔΑΑ με νέο ιστορικό ρεκόρ επιβατών και νέα δρομολόγια

34 Ήπια αλλά σταθερά ανοδική πορεία για το αεροπορικό φορτίο

▶ **Μεταφορές / Οδικές**

35 Νέος παγκόσμιος χάρτης για τις γυναίκες στις οδικές μεταφορές

36 Η Θεσσαλονίκη στο επίκεντρο των διεθνών μεταφορών

▶ **Έξτρα**

Ναυτιλία & logistics

38 Οι ελληνικές επιχειρήσεις στηρίζουν το ναυτιλιακό οικοσύστημα

▶ **Management**

42 Λευτέρης Κυρίτης: Ασφάλεια και υγιεινή στον κλάδο των Logistics

44 Το management στο last mile delivery

45 Κωνσταντίνος Κοτζιάς: Η εταιρική επικοινωνία ως στρατηγικό αισθητήριο της επιχείρησης

▶ **Εξοπλισμός**

48 **Ford E- Transit Courier** Μεγαλύτερη χωρητικότητα μπαταρίας και αυξημένη αυτονομία.

50 Νέα προϊόντα, λύσεις, τεχνολογίες και συστήματα.

PALFINGER

LIFETIME EXCELLENCE



ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ
ΣΤΗΝ
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ
ΓΕΡΑΝΩΝ



eltrak

eltrak.gr | info@eltrak.gr | +30 210 8196 800

2026 - 2027 |

CALENDAR - MEDIA PARTNERSHIPS

Ημερολόγιο εκδηλώσεων & χορηγίες επικοινωνίας της T-Press

12 Ιουνίου / June 2026

▶ **Forum Διαχείρισης Υδατικών Πόρων**

Αμφιθέατρο Ιδρύματος Βασίλη & Ελίζας Γουλανδρή - Παγκράτι

Διοργάνωση: Πανελλήνιος Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Προστασίας Περιβάλλοντος (ΠΑΣΕΠΠΕ)

Χορηγός επικοινωνίας: Περιοδικό Ecotec

www.paseppe.gr

6 Ιουνίου / June 2026

▶ **Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση Π.Ο.Β.Ε.Σ.Α.
(Πανελλήνια Ομοσπονδία Βιοτεχνών Εγκαταστατών Συντηρητών Ανελκυστήρων)**

Διοργάνωση / Organization: Technoekdotiki / T-Press

<https://povesa.gr>

30 Ιουνίου / June 2026

▶ **4ο Συνέδριο Green Transport & Logistics "NAVIGATING THE FUTURE"** 

InterContinental Athenaeum Athens

Διοργάνωση / Organization: Technoekdotiki / T-Press

www.tpress.gr/el/navigating-the-future-2026

3 - 4 Ιουλίου / July 2026

▶ **18η Πανελλήνια Σύνοδος ΦοΔΣΑ**

Κέρκυρα - Corfu Holiday Palace

Διοργάνωση: Δίκτυο Φο.Δ.Σ.Α & Περιφερειακός ΦοΔΣΑ Ιονίων Νήσων ΑΕ

Χορηγός επικοινωνίας: Περιοδικό Ecotec

www.diktiofodsa.gr

13-17 Σεπτεμβρίου / September 2026

▶ **19ο Διεθνές Συνέδριο της Διεθνούς Ένωσης Υδάτων (CWS):
"Wetland Systems for Water Pollution Control"**

Χανιά, Κρήτη

Διοργάνωση: Εργαστήριο Τεχνολογίας & Διαχείρισης Περιβάλλοντος, Πολυτεχνείο Κρήτης

Χορηγός επικοινωνίας: Περιοδικό Ecotec

<https://icws2026.tuc.gr>

9 - 11 Οκτωβρίου / October 2026

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

Mediterranean Exhibition Center (MEC) Paiania, Athens, Greece

Διοργάνωση / Organization: Technoekdotiki / T-Press

www.energia-tec.gr

26 - 28 Φεβρουαρίου / February 2027

▶ **9η Διεθνής Έκθεση VERDE.TEC - Τεχνολογίες Περιβάλλοντος** 

Mediterranean Exhibition Center (MEC) Paiania, Athens, Greece

Διοργάνωση / Organization: Technoekdotiki / T-Press

www.verde-tec.gr

CHOOSING OUR LOGISTICS SERVICES



**IS THE
BEST IDEA YOU
COULD HAVE**

WAREHOUSING

DISTRIBUTION

INTERNATIONAL
TRANSPORT



Χρήστος Παγώνης

Το ταξίδι της ναυτιλίας σε ένα διαφορετικό μέλλον

Η τεχνητή νοημοσύνη (artificial intelligence [AI]) αλλάζει ραγδαία το πρόσωπο της σύγχρονης ναυτιλίας, επηρεάζοντας τόσο τη λειτουργία των πλοίων όσο και την καθημερινότητα των εργαζομένων στον κλάδο. Από τα αυτόνομα συστήματα



πλοήγησης μέχρι την πρόβλεψη βλαβών στις μηχανές, η χρήση της AI προσφέρει μεγαλύτερη ασφάλεια, εξοικονόμηση καυσίμων και μείωση λειτουργικού κόστους. Οι ναυτιλιακές εταιρείες επενδύουν πλέον σε «έξυπνα» συστήματα που αναλύουν τεράστιο όγκο δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, επιτρέποντας

πιο γρήγορες και ακριβείς αποφάσεις. Παρά τα σημαντικά οφέλη, η εξέλιξη αυτή προκαλεί και έντονο προβληματισμό σχετικά με το μέλλον της εργασίας στη ναυτιλία. Πολλές παραδοσιακές θέσεις εργασίας κινδυνεύουν να περιοριστούν ή ακόμη και να εξαφανιστούν. Καθίκοντα που μέχρι σήμερα απαιτούσαν ανθρώπινη εμπειρία, όπως η παρακολούθηση συστημάτων, η διαχείριση φορτίου ή η τεχνική διάγνωση βλαβών, μπορούν πλέον να εκτελούνται από αυτοματοποιημένα προγράμματα με μεγαλύτερη ταχύτητα και ακρίβεια.

Ωστόσο, η τεχνητή νοημοσύνη δημιουργεί και ανάγκη για νέες δεξιότητες και εξειδικευμένη εκπαίδευση. Οι ναυτικοί και τα στελέχη της ναυτιλίας καλούνται να προσαρμοστούν σε ένα ψηφιακό περιβάλλον, όπου η γνώση τεχνολογίας θα αποτελεί βασικό προσόν. Οι νέες θέσεις εργασίας θα σχετίζονται περισσότερο με τη διαχείριση συστημάτων, την ανάλυση δεδομένων και την κυβερνοασφάλεια. Η πρόκληση των επόμενων ετών θα είναι η ισορροπία ανάμεσα στην τεχνολογική πρόοδο και την προστασία της ανθρώπινης εργασίας. Η ναυτιλία του μέλλοντος δεν θα βασίζεται μόνο στις μηχανές, αλλά και στην ικανότητα των ανθρώπων να συνεργάζονται με αυτές.

Οι παράγοντες του ναυτιλιακού κλάδου οφείλουν να μελετήσουν τις εξελίξεις και να διαμορφώσουν νωρίς ένα πλαίσιο λειτουργίας του κλάδου στο μέλλον. Τίποτα δεν θα είναι ίδιο. Και ο κλάδος που ξέρει από ταξίδια, πρέπει να είναι ο πλέον έτοιμος για το ταξίδι σε ένα τελείως διαφορετικό μέλλον.

Στρατηγικός διάδρομος

Ομιλία σε συνέδριο

«Ο διάδρομος Βαλτικής - Μαύρης Θάλασσας - Αιγαίου αποτελεί άξονα ασφάλειας, ανθεκτικότητας, ανάπτυξης και στρατηγικής αυτονομίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης» τονίζει ο κ. Χρήστος Δήμας

«Ο ρόλος του Διαδρόμου Βαλτικής - Μαύρης Θάλασσας - Αιγαίου (Baltic - Black Sea - Aegean Sea [BBA]) στη νέα γεωπολιτική και οικονομική πραγματικότητα της Ευρώπης έχει ενισχυθεί σημαντικά λόγω των γεωπολιτικών εξελίξεων στην ευρύτερη περιοχή», δήλωσε ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστος Δήμας κατά τη συμμετοχή του, μέσω τηλεδιάσκεψης, στο διεθνές συνέδριο «Green Transition Forum», που πραγματοποιείται στη Σόφια.

«Η περιοχή μας, είτε ο κ. Δήμας, βρίσκεται ανάμεσα σε δύο μεγάλες ζώνες αστάθειας: τον πόλεμο στην Ουκρανία στα βόρεια και τις συνεχιζόμενες εξελίξεις στη Μέση Ανατολή στα νότια. Υπό αυτή την έννοια, ο Διάδρομος Βαλτικής - Μαύρης Θάλασσας - Αιγαίου δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται απλώς ως ένας ακόμη διάδρομος μεταφορών, αλλά ως ένας κομβικός ευρωπαϊκός γεωοικονομικός άξονας.

«Ο συγκεκριμένος διάδρομος μπορεί να διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στη διασύνδεση της Ευρώπης με διεθνείς εμπορικές και μεταφορικές πρωτοβουλίες, όπως είναι ο οικονομικός Διάδρομος Ινδίας - Μέσης Ανατολής - Ευρώπης (IMEC).

«Οι οδικοί άξονες, οι γέφυρες, οι σιδηρόδρομοι, τα κέντρα logistics, τα λιμάνια και τα αεροδρόμια που τον συνθέτουν αποτελούν κρίσιμους κόμβους του πα-

γκόμιου γεωοικονομικού και γεωπολιτικού συστήματος. Συνδέουν υποδομές, ενεργειακά δίκτυα, εφοδιαστικές αλυσίδες, διαδρόμους διττής χρήσης και πλαίσια ασφάλειας, ενισχύοντας τις ροές, την ανθεκτικότητα, τη στρατηγική αυτονομία και τη διεθνή παρουσία της Ευρώπης».

Αναφερόμενος στις προτεραιότητες της Ελλάδας, ο κ. Δήμας υπογράμμισε ότι στον πυρήνα του σχεδιασμού του Υπουργείου βρίσκεται η ενεργός συμμετοχή στην ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T) και η διασύνδεσή του με διεθνή δίκτυα.

Ο υπουργός εξέφρασε την ικανοποίησή του για την πρόοδο της συνεργασίας Ελλάδας, Βουλγαρίας και Ρουμανίας στο πλαίσιο της υλοποίησης του διαδρόμου, και τόνισε:

«Το επόμενο βήμα είναι η υλοποίηση συγκεκριμένων έργων και δράσεων. Η επιτυχία του Διαδρόμου

προϋποθέτει όχι μόνο νέες υποδομές, αλλά και διαρκή μέριμνα για την επιχειρησιακή τους λειτουργία.

«Κατά το σχεδιασμό και την υλοποίηση κοινών έργων στο πλαίσιο του Διαδρόμου BBA, είναι απαραίτητο αυτά να είναι ρεαλιστικά, εφαρμόσιμα και βιώσιμα. Η έμφαση δεν πρέπει να δίνεται μόνο στη δημιουργία νέων υποδομών, αλλά και στην επιχειρησιακή αξιοπιστία, στη διαλειτουργικότητα, στη συντήρηση, καθώς και στη θεσμική και λειτουργική ανθεκτικότητα του ίδιου του Διαδρόμου».





Θανάσης Λυρτσογιάννης*

Η παρακμή караδοκεί!

«Οι δημόσιες συντάξεις από μόνες τους δύσκολα θα μπορούν στο μέλλον να εξασφαλίσουν επαρκή ποσοστά αναπλήρωσης για τους εργαζόμενους» προειδοποίησε ο διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος Γιάννης Στουρνάρας, και πρότεινε τη δημιουργία επαγγελματικών ταμείων.

Είναι μία κάποια λύση κι αυτή. Ωστόσο, η πραγματική και ουσιαστική απάντηση βρίσκεται αλλού: στον πυρήνα της οικονομικής δραστηριότητας, στην αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, στη σύγκλιση με την Ευρωπαϊκή Ένωση, στην αντιμετώπιση του δημογραφικού προβλήματος και του brain drain, καθώς και στην άνοδο της παραγωγικότητας.



Ζητάμε πολλά: «Τα θέλουμε όλα» είναι η απάντηση, γιατί διαφορετικά η χώρα κινδυνεύει να παραμείνει στον πάτο της Ε.Ε. στο θέμα της αγοραστικής δύναμης και συνεπώς στη φτώχεια των πολιτών· και σε μία οικονομία σαν την ελληνική, η φτώχεια σημαίνει χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, που συνεπάγονται

μεγαλύτερη φτώχεια, τουτέστιν έναν φαύλο κύκλο μιζέριας, τον οποίο έχουμε υποχρέωση να σπάσουμε, καθώς είναι ζήτημα ζωής και θανάτου.

Και τι πρέπει να γίνει; Η απάντηση είναι «μπανάλ»: επενδύσεις και πάλη επενδύσεις. Όχι, όμως στα ακίνητα και στο Airbnb, αλλά στην τεχνολογία, στη γνώση και σε τομείς όπου η ελληνική οικονομία έχει συγκριτικό πλεονέκτημα, όπως για παράδειγμα στη φαρμακοβιομηχανία, στην ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα και στην επεξεργασία των προϊόντων. Ωστόσο, για να αυξηθούν οι επενδύσεις, απαιτούνται βαθιές μεταρρυθμίσεις στο κράτος:

- ▶ Μεταρρυθμίσεις στη Δικαιοσύνη, ώστε οι αποφάσεις να εκδίδονται τάχιστα (είναι απορίας άξιο γιατί καμία κυβέρνηση ως τώρα δεν μεταρρύθμισε τη Δικαιοσύνη, παρότι τα καμπανάκια χτυπούν εδώ και πολλά χρόνια).
- ▶ Μεταρρυθμίσεις στο κράτος, ώστε να παταχθεί η γραφειοκρατία.
- ▶ Μεταρρυθμίσεις στην Παιδεία, ώστε να συνδεθούν τα πανεπιστήμια με την οικονομία και να μην σπαταλιούνται πολύτιμοι πόροι παράγοντας πτυχιούχους που ετεροαπασχολούνται, αλλά επιστήμονες που προσφέρουν γνώση στην οικονομία.
- ▶ Μεταρρυθμίσεις που να δίνουν λύσεις στο δημογραφικό και να δημιουργούν τις απαραίτητες συνθήκες και προϋποθέσεις να παραμείνουν οι Έλληνες επιστήμονες στη χώρα, αλλά και να επιστρέψουν εκείνοι που έφυγαν με τα κύματα του brain drain. Απαιτείται, λοιπόν, ένα «δουνό» μεταρρυθμίσεων που να μπορούν να αλλάξουν τη χώρα, να προσφέρουν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, να επιτύχουν αύξηση της παραγωγικότητας και των μισθών, καθώς και να βελτιώσουν τις συνθήκες εργασίας και τη λειτουργία του κράτους.

Είναι εφικτό; Είναι, εφόσον η κυβέρνηση θέλει και επιδιώκει να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που έχουν ακόμα και υπαρκτό χαρακτήρα. Αν δεν θέλει, η παρακμή караδοκεί.

*Ο κ. Θανάσης Λυρτσογιάννης είναι δημοσιογράφος.

Μνημόνιο συνεργασίας με το Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΣΥΝΔΔΕ&L Μνημόνιο συνεργασίας υπογράφηκε μεταξύ του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς & Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος (ΣΥΝΔΔΕ&L) και του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών logistics του Τμήματος Βιομηχανικής Διοίκησης & Τεχνολογίας του Πανεπιστημίου Πειραιώς.



Ο διευθυντής του Τμήματος, ο αναπληρωτής καθηγητής κ. Νικόλαος Ραχανιώτης, συμμετείχε σε πρόσφατη συνεδρίαση του Δ.Σ. όπου παρουσίασε αναλυτικά τη θεματολογία του εκπαιδευτικού

προγράμματος, ενώ εκ μέρους των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου κατατέθηκαν προτάσεις για τον εμπλουτισμό του προγράμματος αλλά και την ενσωμάτωση θεματολογίας αναφορικά με το πεδίο δράσης μιας διαμεταφορικής επιχείρησης.

Ο ΣΥΝΔΔΕ&L αναλαμβάνει σημαντικό ρόλο για την υλοποίηση του συγκεκριμένου προγράμματος και πιστεύει ότι τα αποτελέσματα θα είναι αμοιβαία επωφελή προς όφελος των συμμετεχόντων, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, και γενικότερα του κλάδου.

Ανασυγκρότηση Δ.Σ.

Μετά από την αποχώρηση μέλους του, το Διοικητικό Συμβούλιο του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς & Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος «ΣΥΝΔΔΕ&L» προέβη σε ανασυγκρότηση, ως εξής:

- ▶ Πρόεδρος: Νίκος Αργυρίδης (GO Freight SA)
- ▶ Γενικός γραμματέας: Βασίλειος Ηλιόδης (Golden Cargo SA)
- ▶ Α΄ αντιπρόεδρος: Γεώργιος Στάμπος (Goldair Cargo SA)
- ▶ Β΄ αντιπρόεδρος: Ευσταθία (Εφν) Μούχα (M&M Miltzer & Muench SA)
- ▶ Ταμίας: Ιωάννης Τσαλίκης (Talos Attikis SA)
- ▶ Μέλη: Μιχάλης Γαλιατσάτος (Cargo 360o Private Company), Μαρία Κριαρά (Marinetrans Greece Single Member Private Company).

Ο κ. Παναγιώτης Τορνάρος νέος επικεφαλής στη Volkswagen

KOSMOCAR Καθίκοντα Head of Volkswagen και Volkswagen Επαγγελματικά Οχήματα ανέλαβε ο κ. Παναγιώτης Τορνάρος από τις 15 Ιουνίου 2026. Ο κ. Τορνάρος διαθέτει πολυετή εμπειρία στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, με σημαντική επαγγελματική πορεία σε θέσεις υψηλής ευθύνης και έμφαση στην εμπορική ανάπτυξη, τη διαχείριση μαρκών, την οργάνωση δικτύων και την ενίσχυση της παρουσίας automotive brands στην ελληνική αγορά.

Η ανάληψη των νέων του καθηκόντων εντάσσεται στη στρατηγική της Kosmocar για την περαιτέρω ενίσχυση της εμπορικής δυναμικής των Volkswagen και Volkswagen Επαγγελματικών Οχημάτων στην Ελλάδα, με επίκεντρο τη στενή συνεργασία με το εξουσιοδοτημένο δίκτυο, την αναβάθμιση της εμπειρίας πελάτη και την αξιοποίηση των ευκαιριών που διαμορφώνονται στην αγορά.

Με γνώση της ελληνικής αγοράς και εμπειρία στη διοίκηση εμπορικών ομάδων, ο κ. Τορνάρος αναλαμβάνει έναν σημαντικό ρόλο για την επόμενη ημέρα των δύο μαρκών στη χώρα, σε μια περίοδο αυξημένων απαιτήσεων αλλά και σημαντικών προοπτικών για τον κλάδο.





Το ευέλικτο πρατήριο

Μαζί σας πάντα και παντού!

Σ ΟΜΙΛΟΣ
ΣΠΥΡΙΔΗ

Λεωφ. Αθηνών 24, Τ.Κ. 10441, Τηλ. 210 5228603 www.spyrides.gr

Δημήτρης Φωλίνας*

19η στον κόσμο στα logistics η Ελλάδα

Το 2023 ήταν μια χρονιά-ορόσημο για τα logistics στη χώρα μας. Η Ελλάδα κατέλαβε την 19η θέση παγκοσμίως με βάση το Δείκτη Επιδόσεων Logistics (Logistics Performance Index (LPI)) της Παγκόσμιας Τράπεζας. Η συγκεκριμένη κατάταξη ανέδειξε τις σημαντικές βελτιώσεις στον τομέα των logistics, όπως είναι η βελτίωση των λιμενικών υποδομών, η αναβαθμισμένη στρατηγική γεωγραφική θέση μεταξύ Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής, καθώς και η ενίσχυση των υπηρεσιών μεταφορών, αποθήκευσης και διακίνησης υλικών.



Παρά τη διεθνή αναγνώριση και τη χρησιμότητά του, ο Δείκτης Επιδόσεων Logistics (LPI) έχει δεχθεί σημαντική κριτική από την ακαδημαϊκή κοινότητα. Η βασική του αδυναμία αφορά τον υποκειμενικό χαρακτήρα του, καθώς σημαντικό μέρος των δεδομένων προέρχεται από αξιολογήσεις επαγγελματιών του κλάδου και όχι αποκλειστικά από αντικειμενικούς δείκτες. Έτσι, οι επιδόσεις μιας χώρας ενδέχεται να επηρεάζονται από τις αντιλήψεις,

τη διεθνή της φήμη ή τον περιορισμένο αριθμό συμμετεχόντων στην έρευνα. Επιπλέον, ο δείκτης δεν αποτυπώνει επαρκώς κρίσιμες διαστάσεις, όπως είναι η περιβαλλοντική βιωσιμότητα, η ψηφιακή ωριμότητα, η ανθεκτικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων και η αποτελεσματικότητα της εσωτερικής διανομής.

Με βάση τις αδυναμίες του LPI, προτείνεται η συνδυαστική χρήση του με επιπρόσθετους δείκτες που αποτυπώνουν διαφορετικές διαστάσεις των logistics και της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ο Δείκτης Διευκόλυνσης Εμπορίου TFI του ΟΟΣΑ αξιολογεί την αποτελεσματικότητα των τελωνειακών διαδικασιών, ο Δείκτης Συνδεσιμότητας Τακτικών Θαλάσσιων Γραμμών LSCI της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)) αξιολογεί τη διεθνή θαλάσσια συνδεσιμότητα, ενώ ο Δείκτης Επίδοσης Λιμένων Εμπορευματοκιβωτίων CPPI αξιολογεί την αποδοτικότητα των λιμένων. Επιπλέον, δείκτες όπως ο Δείκτης Περιβαλλοντικής Απόδοσης (EPI) και ο Δείκτης Ετοιμότητας Δικτύων (NRI) ενσωματώνουν πτυχές βιωσιμότητας, ψηφιακού μετασχηματισμού και ανθεκτικότητας, προσφέροντας μια πιο ολοκληρωμένη και αξιόπιστη αξιολόγηση των εθνικών συστημάτων logistics.

Με βάση μια πολυδιάστατη προσέγγιση αξιολόγησης, η υψηλή θέση της Ελλάδας στον Δείκτη Επιδόσεων Logistics (LPI) δεν αποτυπώνεται πλήρως όταν εξετάζονται παράλληλα και άλλοι δείκτες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα των logistics. Η χώρα παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα στις θαλάσσιες μεταφορές και στη λιμενική δραστηριότητα, με το λιμένα του Πειραιά να αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους εμπορευματοκινικούς κόμβους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παράλληλα, καταγράφει ικανοποιητικές επιδόσεις σε ζητήματα περιβαλλοντικής πολιτικής και βιωσιμότητας. Ωστόσο, εξακολουθεί να εμφανίζει αδυναμίες στην ψηφιακή ετοιμότητα, στην καινοτομία, στη διασύνδεση των πληροφοριακών συστημάτων και στην ανθεκτικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων απέναντι σε εξωγενείς διαταραχές. Συνεπώς, η συνδυαστική αξιολόγηση υποδηλώνει ότι, παρά την ιδιαίτερα θετική 19η θέση στον LPI, η συνολική εικόνα της Ελλάδας προσεγγίζει περισσότερο τις επιδόσεις χωρών που κατατάσσονται περίπου μεταξύ της 30ής και 40ής θέσης παγκοσμίως, αναδεικνύοντας την ανάγκη περαιτέρω επενδύσεων στον ψηφιακό μετασχηματισμό, στην καινοτομία και στη δημιουργία περισσότερο ανθεκτικών και βιώσιμων συστημάτων logistics.

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



Απαγορεύσεις κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ Σύμφωνα με ανακοίνωση της ΟΦΑΕ, τη θερινή περίοδο θα ισχύουν οι εξής περιορισμοί στην κυκλοφορία οχημάτων από Παρασκευή 12 Ιουνίου 2026 έως και την Κυριακή 6 Σεπτεμβρίου 2026:

▶ Κάθε Παρασκευή από ώρα 16:00 έως 21:00, στην έξοδο.

▶ Κάθε Κυριακή από ώρα 16:00 έως 23:00, στην είσοδο.

Εξαιρείται από τους παραπάνω περιορισμούς το τμήμα της εθνικής οδού Θεσσαλονίκης - Καβάλας, από το 11ο χλμ. (Χ.Θ. 11+340) μέχρι τη διασταύρωση του Λέοντα της Αμφίπολης (Χ.Θ. 97 + 550), τόσο στην κατεύθυνση προς Καβάλα όσο και προς Θεσσαλονίκη, καθώς οι εν λόγω απαγορεύσεις ισχύουν κατά τις ημέρες Παρασκευή και Κυριακή σε αμφότερα τα ρεύματα κυκλοφορίας (εισόδου - εξόδου). Οι ως άνω απαγορεύσεις δεν ισχύουν την Παρασκευή 14/08/2026 και την Κυριακή 16/08/2026, οπότε ισχύουν οι απαγορεύσεις του Δεκαπενταύγουστου.

Κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου, από 01 Ιουλίου 2026 έως 31 Αυγούστου 2026, κάθε Παρασκευή από ώρα 15:00 έως 22:00, και κάθε Σάββατο και Κυριακή από ώρα 08:00 έως 22:00, απαγορεύεται η κυκλοφορία φορητών αυτοκινήτων άνω των 3,5 τόνων:

▶ Στην Ε.Ο. Ιωαννίνων - Άρτας - Αντιρρίου και για τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας και συγκεκριμένα από το 14ο χιλιόμετρο Ε.Ο. Ιωαννίνων - Άρτας - Αντιρρίου (ύψος κόμβου Ιό-

νιαις Οδού - Αυγό Ιωαννίνων) έως και το 39,4 χιλιόμετρο (Κουκλέι - Ιωαννίνων).

▶ Στην Εθνική Οδό Θεσσαλονίκης - Καβάλας από το 11ο χλμ. (Χ.Θ.11+340) μέχρι τη διασταύρωση Λέων Αμφίπολης (Χ.Θ. 97+550) και για τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας.

Επίσης, κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου, από Σάββατο 13 Ιουνίου 2026 έως και την Κυριακή 6 Σεπτεμβρίου 2026, ισχύουν τα εξής:

1. Κάθε Σάββατο και από ώρα 08:00 έως 16:00, και κάθε Κυριακή από ώρα 10:00 έως 22:00, απαγορεύεται η κυκλοφορία φορητών αυτοκινήτων άνω των 3,5 τόνων επί της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης, από τον κόμβο Λαχαναγοράς έως τον κόμβο Κ13 (Νοσοκομείο Αγ. Παύλος), και για τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας της ανωτέρω οδού.

2. Κάθε Σάββατο και Κυριακή, από ώρες 08:00 έως 22:00, απαγορεύεται η κυκλοφορία φορητών αυτοκινήτων άνω των 3,5 τόνων σε όλο το μήκος της Ε.Ο. Πρέβεζας - Ηγουμενίτσας (ΕΟ18) από την υποθαλάσσια Σήραγγα Ακτίου Πρέβεζας έως και την Ηγουμενίτσα Θεσπρωτίας, και στα δύο ρεύματα κυκλοφορίας της ανωτέρω οδού. Η απαγόρευση αρχίζει από τη ΧΘ 0+000 της Αμβρακίας Οδού (κυκλικός κόμβος Αμβρακίας Οδού) έως και τη ΧΘ 93+000 της Ε.Ο. Πρέβεζας - Ηγουμενίτσας.



**STRONG PARTNERS.
TOUGH TRUCKS.™**



Η Hyster® είναι ένας από τους κορυφαίους κατασκευαστές περνοφόρων ανυψωτικών μηχανημάτων, με ιστορία πλέον των 80 ετών στον κλάδο, με παρουσία σε περισσότερες από 130 χώρες. Προσφέρει ολοκληρωμένες λύσεις εξοπλισμού material handling: Από τα μεγαλύτερα ανυψωτικά διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων (Container Handlers, Reach Stackers) έως και κάθε τύπου και μεγέθους, βιομηχανικά περνοφόρα ανυψωτικά και μηχανήματα αποθήκης. Τα σιβαρά μηχανήματα Hyster® συγκαταλέγονται μεταξύ των πιο διαχρονικά αξιόπιστων της αγοράς. Προσφέρουν υψηλή ποιότητα και αποδοτική λειτουργία.

Από τον Μάρτιο, αποκλειστικός αντιπρόσωπος της Hyster® πανελλαδικά είναι η εταιρεία "Kolibioti Group". Μια εταιρεία που δικαιοματικά ανήκει στις κορυφαίες του κλάδου αφού εδώ και 30 χρόνια καλύπτει και τις πλέον εξειδικευμένες ανάγκες των πελατών της, μέσα από μελετημένες και ολοκληρωμένες λύσεις. Η "Kolibioti Group" έχει τη δυνατότητα να παρέχει άμεσα αποτελεσματικές και αξιόπιστες υπηρεσίες sales και after sales καθώς στον ιδιόκτητο χώρο 6.000 τ.μ. στο 11ο χλμ. Ε.Ο. Θεσσαλονίκης – Αθηνών στεγάζει μια πλήρως καθιερωμένη μονάδα πώλησης, συντήρησης, επισκευής και υπερσύγχρονου βαφείου.

Είναι βέβαιο λοιπόν, ότι η συνεργασία της Hyster® με την "Kolibioti Group" αποτελεί ένα σημαντικό γεγονός το οποίο θα αλλάξει τα δεδομένα της αγοράς.



**Αποκλειστικός Αντιπρόσωπος
ΚΟΛΥΜΠΙΩΤΗ Group**

11ο χλμ. Θεσ/νίκης-Αθηνών, 574 00, Θεσσαλονίκη

Τηλ.: 2310 799513 & 2310 798014 _ Fax: 2310 797483 _ Email: info@kolibioti.gr _ www.kolibioti.gr



10 χρόνια Ημέρα Νέων στα Ποσειδώνια

YES FORUM Με περισσότερους από 1.000 συμμετέχοντες, διοργανώθηκε για 10η φορά η Ημέρα Νέων στα Ποσειδώνια, στο πλαίσιο του YES to Shipping Forum 2026, την Παρασκευή 5 Ιουνίου 2026.

Διαίτερη σημασία είχε η πρώτη διεθνής συζήτηση νέων για τη ναυτιλία, με συμμετοχή εκπροσώπων από 12 χώρες και υπογραφή 8 Μνημονίων Συνεργασίας (MoUs) με διεθνείς οργανισμούς, σηματοδοτώντας ένα νέο κεφάλαιο στη διεθνοποίηση του YES Forum και στον παγκόσμιο διάλογο για το μέλλον της ναυτιλίας.

Η επετειακή διοργάνωση αποτέλεσε σημείο συνάντησης μαθητών, φοιτητών, νέων επαγγελματιών, εκπροσώπων της ναυτιλιακής και ακαδημαϊκής κοινότητας, της πολιτείας και της τοπικής αυτοδιοίκησης, αναδεικνύοντας τη σημασία της συστηματικής επένδυσης στο ανθρώπινο δυναμικό της ελληνικής ναυτιλίας.

Στην εκδήλωση, στην οποία συμμετείχαν 36 ομιλητές από όλο το φάσμα του ναυτιλιακού οικοσυστήματος, παρουσιάστηκε η πρώτη παγκόσμια έρευνα του YES Forum,

η οποία ανέδειξε ότι το ενδιαφέρον των νέων για τη ναυτιλία είναι ισχυρό, καθώς και ότι η βασική πρόκληση δεν είναι η έλλειψη ενδιαφέροντος, αλλά η πρόβραση στην ενημέρωση και στις ευκαιρίες.

Σύμφωνα με την έρευνα του YES Forum:

- ▶ Στις ανεπτυγμένες ναυτιλιακές χώρες οι νέοι προσεγγίζουν τη ναυτιλία κυρίως λόγω της αγάπης για τη θάλασσα και τα πλοία.

- ▶ Στις αναπτυσσόμενες οικονομίες κυριαρχούν τα οικονομικά κίνητρα και οι προοπτικές επαγγελματικής εξέλιξης.

Τα στοιχεία για την Ελλάδα

Στην Ελλάδα οι νέοι αναγνωρίζουν τόσο τις επαγγελματικές ευκαιρίες (62%) όσο

και τη σύνδεση με τη ναυτική παράδοση (60%). Ωστόσο το 42% θεωρεί δύσκολη την είσοδο στον κλάδο ή πιστεύει ότι δεν διαθέτει τις απαιτούμενες δεξιότητες.

Την ίδια στιγμή, η εικόνα από την πλευρά της αγοράς είναι διαφορετική, καθώς το 63,8% των εργοδοτών αξιολογεί θετικά τους νέους που εισέρχονται στη ναυτιλία, υπογραμμίζοντας ότι τα βασικά χαρακτηριστικά σε έναν υποψήφιο είναι οι επικοινωνιακές δεξιότητες, η προσαρμοστικότητα και η επαγγελματική ηθική. Άρα, το ζήτημα δεν είναι η ποιότητα των νέων, αλλά η έγκαιρη και αποτελεσματική πρόβραση στην ενημέρωση και τις ευκαιρίες.



Οδηγίες για τα διόδια και την παράκαμψη Βελιγραδίου

ΣΕΡΒΙΑ Σύμφωνα με ανακοίνωση που δημοσιεύτηκε από την Putevi Srbije, τη δημόσια επιχείρηση για τους δρόμους της Σερβίας, θα εισαχθεί πολιτική κυρώσεων από την 1η Ιουλίου 2026 για μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις πληρωμής διοδίων που ισχύουν για τα οχήματα κατηγορίας IV στην Παράκαμψη Βελιγραδίου.

Οι σερβικές αρχές δήλωσαν ότι η μόνη αποδεκτή μέθοδος πληρωμής διοδίων στην Παράκαμψη Βελιγραδίου είναι μέσω συσκευής TAG που είναι καταχωρημένη στην πλατφόρμα Toll4All. Η μη συμμόρφωση μπορεί να οδηγήσει στα ακόλουθα πρόστιμα:

- ▶ **Νομικά πρόσωπα:** 500.000 - 2.000.000 RSD (περίπου 4.250 - 17.000 ευρώ).

- ▶ **Υπεύθυνα πρόσωπα εντός νομικών προσώπων:** 10.000 - 100.000 RSD (περίπου 85 - 850 ευρώ).

- ▶ **Εργολάβοι:** 10.000 - 500.000 RSD (περίπου 85 - 4.250 ευρώ).

- ▶ **Φυσικά πρόσωπα:** 5.000 - 50.000 RSD (περίπου 43 - 430 ευρώ).

Συνιστάται στα μέλη που δραστηριοποιούνται στη Σερβία να επαληθεύσουν ότι οι συσκευές TAG τους είναι σωστά καταχωρημένες στην πλατφόρμα Toll4All και να ολοκληρώσουν τυχόν απαραίτητες διαδικασίες πριν από την 1η Ιουλίου 2026, προκειμένου να αποφύγουν τις κυρώσεις.



4th CONFERENCE NAVIGATING THE FUTURE



ADVANCED MANUFACTURING & LOGISTICS

Resilient Supply Chains & Production in an Era of Uncertainty

30 ΙΟΥΝΙΟΥ

2026

INTERCONTINENTAL HOTEL
ΑΙΘΟΥΣΑ BALLROOM 3



ΜΕ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ ΤΩΝ ΦΟΡΕΩΝ



PLATINUM SPONSOR



GOLD SPONSORS



SPONSORS



ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ



E-mail: tpress@tpress.gr | Τηλ.: 210 6800470 | Τροίας 2 Βριλήσσια, 15235 Αθήνα

Συλλογική σύμβαση εργασίας στον ταχυδρομικό κλάδο των ΗΠΑ

USPS Σε υποχρεωτική περίοδο διαμεσολάβησης 60 ημερών έχουν εισέλθει οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της Ταχυδρομικής Υπηρεσίας των Ηνωμένων Πολιτειών (United States Postal Service [USPS]) και της Εθνικής Ένωσης Διανομέων Επιστολών (National Association of Letter Carriers [NALC]), του συνδικάτου δηλαδή που εκπροσωπεί τη μεγαλύτερη ομάδα ταχυδρομικών εταιρειών σχετικά με μια νέα συλλογική σύμβαση εργασίας.

Αυτό διότι μετά τη λήξη της τρέχουσας σύμβασης, οι εκπρόσωποι της Εθνικής Ένωσης Διανομέων Επιστολών και της USPS δεν μπόρεσαν να οριστικοποιήσουν μια συμφωνία κατά τη διάρκεια των συνομιλιών στην Ουάσινγκτον. Η υπάρχουσα σύμβαση θα παραμείνει σε ισχύ μέχρι να τεθεί σε ισχύ μια νέα διαπραγματευμένη ή διαιτητική συμφωνία.

Εάν δεν επιτευχθεί συμφωνία κατά τη διάρκεια της νομικά επιβεβλημένης διαμεσολάβησης, τα μέρη θα επιλέξουν έναν ουδέτερο διαιτητή για να προεδρεύσει μιας επιτροπής διατησίας που θα περιλαμβάνει επίσης έναν εταιρικό και ένα συνδικαλιστικό εκπρόσωπο.



Ανακάμπτουν το 2026 τα ηλεκτρικά οχήματα στις ΗΠΑ

ΑΓΟΡΑ ΣΕ ΜΕΤΑΒΑΣΗ Ο Paul Giouris, διευθύνων σύμβουλος της Zeem Solutions που δραστηριοποιείται στις υποδομές ηλεκτρικών οχημάτων, εκτιμά ότι η επιφυλακτικότητα που επικράτησε στους στόλους μεταφορών μετά την άρση των ομοσπονδιακών εντολών για την ηλεκτροκίνηση στις ΗΠΑ υποχωρεί πλέον με ταχείς ρυθμούς.

Σε συνέντευξή του στο FreightWaves, ο Giouris περιέγραψε μια αγορά που επιβραδύνθηκε μετά τις εκλογές του 2024, παρέμεινε στάσιμη για ένα έως δύο τρίμηνα και στη συνέχεια «επανήλθε με δυναμική».

Το Συμβούλιο Αέριων Πόρων της Καλιφόρνιας (CARB) εξακολουθεί να

εφαρμόζει τις πολιτικές απανθρακοποίησης, ασκώντας πίεση στους μεγάλους στόλους της πολιτείας να προχωρήσουν στην υιοθέτηση ηλεκτρικών οχημάτων. Την ίδια στιγμή, η υπόλοιπη χώρα ακολουθεί πιο αργά το δρόμο της μετάβασης, με βασικό κίνητρο τη βελτίωση της λειτουργικής αποδοτικότητας των οχημάτων.

Σύμφωνα με τον Giouris, τα Tesla Semi δεύτερης γενιάς που χρησιμοποιεί η Zeem από το Δεκέμβριο επιτυγχάνουν σταθερά αυτονομία άνω των 400 μιλίων ανά φόρτιση. Παράλληλα, η εταιρεία προσφέρει πλέον ολοκληρωμένες λύσεις που συνδυάζουν οχήματα, υποδομές επιτόπιας φόρτισης και μακροχρόνιες συμβάσεις συντήρησης σε ένα ενιαίο πακέτο υπηρεσιών.

Νέα σιδηροδρομική υπηρεσία ψυγείων για τις φαρμακευτικές εξαγωγές της Ινδίας

MAERSK Μια νέα εβδομαδιαία σιδηροδρομική υπηρεσία μεταφοράς ψυχόμενων φορτίων εγκαινιάσε η Maersk, συνδέοντας το φαρμακευτικό κέντρο της Χαϊντεραμπάντ με το λιμάνι Nhava Sheva της Ινδίας. Η πρωτοβουλία υλοποιήθηκε σε συνεργασία με την Container Corporation of India «CONCOR» και έρχεται να καλύψει τη διαχρονική ανάγκη της φαρμακευτικής βιομηχανίας για αξιόπιστες μεταφορές ελεγχόμενης θερμοκρασίας, με παράλληλη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές.

Η νέα υπηρεσία απευθύνεται ειδικά στους εξαγωγείς φαρμακευτικών προϊόντων της Χαϊντεραμπάντ και λειτουργεί με σταθερό εβδομαδιαίο πρόγραμμα, μεταφέροντας ψυγμένα εμπορευματοκιβώτια 40 ποδιών. Κάθε αποστολή περιλαμβάνει διαδικασίες επιθεώρησης πριν από το ταξίδι (Pre-Trip Inspection [PTI]) και αυστηρή επιλογή εξοπλισμού σύμφωνα με τα πρότυπα ποιότητας. Ήδη, αρκετές από τις μεγαλύτερες φαρμακοβιομηχανίες της περιοχής αξιοποιούν τη νέα υπηρεσία, ενώ συνεχώς προστίθενται νέοι πελάτες. Ο σιδηροδρομικός διάδρομος Hyderabad



- Nhava Sheva λειτουργεί ως πλήρως εννοποιημένη λύση ψυχρής αλυσίδας από άκρο σε άκρο. Μέσω ενός μοντέλου «one stop shop», η Maersk αναλαμβάνει τη διαχείριση των εσωτερικών σιδηροδρομικών μεταφορών, της θαλάσσιας μεταφοράς, καθώς και της παρακολούθησης των αποστολών σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού.



Συμβόηαιο άνω των 10 δισ. δοηαρίων μεταξύ USPS και DHL eCommerce

ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑ Σε πολυετή συμφωνία αξίας άνω των 10 δισεκατομμυρίων δοηαρίων προχώρησαν η Ταχυδρομική Υπηρεσία των Ηνωμένων Πολιτειών (United States Postal Service [USPS]) και η DHL eCommerce, με αντικείμενο τη συνέχιση των υπηρεσιών παράδοσης δεμάτων τελευταίου μιλίου σε ολόκληρη την αμερικανική επικράτεια.

Η DHL eCommerce, η οποία εξειδικεύεται στις διασυννοριακές και εγχώριες αποστολές B2C για επιχειρήσεις ηλεκτρονικού εμπορίου, θα συνεχίσει να

αξιοποιεί το εκτεταμένο δίκτυο της USPS για τη διανομή δεμάτων στους τελικούς παραλήπτες.

Η αξιοποίηση του ταχυδρομικού δικτύου για τις παραδόσεις τελευταίου μιλίου θεωρείται ιδιαίτερα αποδοτική για εταιρείες συγκέντρωσης δεμάτων, όπως είναι η DHL eCommerce, καθώς η USPS διαθέτει ήδη την απαραίτητη υποδομή και επιχειρησιακή παρουσία για την εξυπηρέτηση κάθε κατοικίας και επαγγελματικής διεύθυνσης στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Επέκταση στην Τουρκία με εξαγορά 440 εκατομμυρίων δοηαρίων

CEVA Σύμφωνα με ανακοίνωση της CEVA Logistics, η εξαγορά της τουρκικής εταιρείας Logistics Borusan Tedarik έναντι 440 εκατομμυρίων δοηαρίων θα διπλασιάσει σχεδόν τις δραστηριότητες αποθήκευσης και διανομής της θυγατρικής της CMA CGM στην Τουρκία, αυξάνοντας παράλληλα τον όγκο των θαλάσσιων μεταφορών της κατά 25%.

Η συμφωνία, η οποία προσθέτει έναν ακόμη σημαντικό μεταφορέα στο διευρυνόμενο χαρτοφυλάκιο ανάπτυξης μέσω εξαγορών της CMA CGM, περιλαμβάνει τις θυγατρικές της Borusan Tedarik στη Γερμανία, στη Βουλγαρία, στο Χονγκ Κονγκ και στην Κίνα.



Επενδύσεις-μαμούθ στην Ευρώπη

AMAZON Αύξηση του εργατικού δυναμικού της κατά 25.000 άτομα μέχρι το τέλος της δεκαετίας, καθώς και τρεις τύπους νέων ρομπότ σχεδιάζει να αναπτύξει η Amazon, στο πλαίσιο ενός σχεδίου επένδυσης άνω των 10 δισεκατομμυρίων δοηαρίων για την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό των κέντρων εκπλήρωσης παραγγελιών στην Ευρώπη.

Η Amazon βασίζεται σε ρομπότ για να κάνει το εργασιακό περιβάλλον ασφαλέστερο και ευκολότερο για τους εργαζομένους, βελτιώνοντας παράλληλα την ταχύτητα επεξεργασίας δεμάτων. Η Amazon Robotics ιδρύθηκε το 2012, όταν η Amazon εξαγόρασε την Kiva Systems, με έδρα τη Μασαχουσέτη. Τα αρχικά ρομπότ Kiva μετακινούσαν στοίβες ραφιών μέσα σε μια αποθήκη. Τώρα, τα ρομπότ εκτελούν μια ποικιλία εργασιών. Μερικά κινούνται σαν μηχανοκίνητα πιατάκια, ενώ άλλα διαθέτουν μηχανικούς βραχίονες για ανύψωση.



Η Amazon πρόσφατα ξεπέρασε το 1 εκατομμύριο ρομπότ, που κατασκευάστηκαν και αναπτύχθηκαν σε όλο το δίκτυο λειτουργιών της.

Σε μια εκδήλωση στο Λονδίνο το Μάιο, ο γίγαντας της Πλανητικής εφοδιαστικής παρουσίασε το αυτόνομο ρομπότ Proteus επόμενης γενιάς. Έχει σχεδιαστεί για να εκτελεί σωματικά απαιτητικές εργασίες, όπως είναι η μεταφορά βαρέων καρτσιών με δέματα σε μεγάλες αποστάσεις στην εξερχόμενη αποβάθρα φόρτωσης, ώστε οι εργαζόμενοι να μπορούν να μειώσουν τον κίνδυνο τραυματισμού τους και να επικεντρωθούν στη διαχείριση της ροής αποθεμάτων, στον ποιοτικό έλεγχο και σε άλλες εργασίες υψηλής ειδίκευσης.

«Να διασφαλιστεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου»

Χαράλαμπος Σημαντώνης

Το σημαντικό ρόλο της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων για την παγκόσμια, αλλιά και για την ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα, αναδεικνύει με συνέντευξή του στο L&M ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και του European Shortsea Network.

Συνέντευξη στο Χρήστο Παγώνη

Στη συνέντευξη που παραχώρησε στο Logistics & Management, ο κ. Χαράλαμπος Σημαντώνης επισημαίνει την επίδραση των αυστηρών περιβαλλοντικών περιορισμών από την ΕΕ στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου, ενώ αναδεικνύει τη σπουδαιότητα των ελληνικών λιμανιών και υποδομών στην καθιέρωση της Ελλάδας ως κάρσιου διαμετακομιστικού κόμβου.

LM: Ποια είναι σήμερα η σημασία της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων για το ευρωπαϊκό εμπόριο;

– Μια σύντομη απάντηση θα μπορούσε να είναι «η σημασία της shortsea ναυτιλίας είναι κομβική», και μια αναλυτικότερη ως εξής: «η σημασία της shortsea ναυτιλίας είναι στρατηγικής σημασίας για το εμπόριο, την οικονομία και την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης». Το σύνολο των μεταφερόμενων φορτίων της ευρωπαϊκής shortsea ναυτιλίας, το 2022, σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της Eurostat, ανήλθε σε 1,7 δισ. τόνους, αποτελώντας το 58,2% των συνολικών θαλάσσιων μεταφορών της Ένωσης προς και από τα κεντρικά ευρωπαϊκά λιμάνια.

Επίσης, για να μη δημιουργηθεί κάποια σύγχυση όρων και στόχων στους αναγνώστες κατά τη διάρκεια της συζήτησης, θα ήθελα να διευκρινίσω ότι ο όρος «shortsea ναυτιλία» έχει μια ευρύτητα και είναι ο σημαντικότερος κρίκος της αλυσίδας των διατροπικών μεταφορών για την Ευρώπη, που συμπεριλαμβάνει τη θαλάσσια μεταφορά με πλοία, την οδική μεταφορά με φορτηγά και τρένα, τα λιμάνια και τα logistics.

Είναι ο όρος που χρησιμοποιείται στην Ευρώπη από το 1999 για τις μεταφορές φορτίων και επιβατών με όλους τους τύπους πλοίων μεταξύ των λιμένων που βρίσκονται στη γεωγραφική έκταση της Ευρώπης, καθώς και μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων και αυτών που βρίσκονται σε μη ευρωπαϊκές χώρες με ακτές στη Μεσόγειο και στα σύνορα της Ευρώπης.

Δηλαδή μιλάμε για μεταφορές που δεν απαιτούν διάχιση ωκεανού και συγκεκριμένα για τις εσωτερικές και διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών της ΕΕ, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας και άλλων κρατών της Βαλτικής Θάλασσας, της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου. Πλέον αποτελεί και σημαντικό εργαλείο στις στρατηγικές της ΕΕ να μετακινήσει τις εμπορευματικές ροές από την ξηρά στη θάλασσα, καθώς το πλοίο είναι το μεταφορικό μέσο με το χαμηλότερο κόστος για το περιβάλλον.

Σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, η Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (EENMA) έχει αναλάβει τη δέσμευση να προωθήσει τη συνολική ανάπτυξη του κλάδου με τεκμηριωμένες προτάσεις και στοχευμένες δράσεις. Με παρουσία που εκτείνεται σε περισσότερες από οκτώ δεκαετίες, η EENMA έχει διατηρήσει ισχυρή παρουσία τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, παραμένοντας πιστή στις ιδρυτικές της αρχές, ενώ παράλληλα εξελίσσεται συνεχώς για να ανταποκριθεί στις σύγχρονες προκλήσεις.

Παράλληλα είναι ιδρυτικό μέλος του European Shortsea Network (ESN), ενός ευρωπαϊκού οργάνου που εστιάζει στην ενίσχυση της συνεργασίας και της ανταλ-

λαγής γνώσεων, με σκοπό την προώθηση και την ενδυνάμωση της shortsea ναυτιλίας σε ολόκληρη την Ευρώπη.

► Πόσο εξαρτάται η ευρωπαϊκή οικονομία από τις θαλάσσιες μεταφορές εντός Ευρώπης;

– Η ευρωπαϊκή οικονομία εξαρτάται σε εξαιρετικά μεγάλο βαθμό από τις θαλάσσιες μεταφορές εντός Ευρώπης. Άλλωστε αυτό είναι σχεδόν αυταπόδεικτο σε ηπείρους με τόσο μεγάλη ακτογραμμή και πολυνησιωτικά κράτη, όπως η ευρωπαϊκή ήπειρος.

Συγκεκριμένα, η shortsea ναυτιλία:

1. Διασφαλίζει τη μεταφορά εμπορευμάτων εντός και εκτός συνόρων της Ένωσης. Άρα συμβάλλει ευθέως στη λειτουργία της ευρωπαϊκής ενιαίας αγοράς, στην ανταπόκριση και στην αποτελεσματικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων, καθώς και στην ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας της ηπείρου μας.

2. Αποτελεί την πλέον αξιόπιστη επιλογή για τη διοχέτευση των εμπορευματικών ροών από τους οδικούς στους θαλάσσιους άξονες. Αυτό θα συμβάλει σε μεγάλο ποσοστό στην επίτευξη των στόχων της πράσινης μετάβασης και στη μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών, όπως και στην ενδυνάμωση της σύζευξης.

3. Είναι στην κυριολεξία ο «αιμοδόκτης» των παράλιων περιοχών και των νησιών, καθώς εφοδιάζει με τρόφιμα, φαρμακευτικό υλικό και καύσιμα τους κατοίκους τους, διασφαλίζει την οικονομική ανάπτυξη των τοπικών κοινωνικών και συμβάλλει στον τουρισμό· διασφαλίζει δηλαδή την εδαφική συνοχή και την προοβασιμότητα.

Εμείς στη shortsea ναυτιλία συνηθίζουμε να χαρακτηρίζουμε τον κλάδο μας ως την «οδική υποδομή των θαλασσών».

► **Ποια είναι η θέση της Ελλάδας στον ευρωπαϊκό χάρτη του shortsea shipping;**

– Η θέση της Ελλάδας γενικά στον χάρτη των ευρωπαϊκών θαλάσσιων μεταφορών είναι πολύ ισχυρή, καθώς το 61% του ευρωπαϊκού στόλου ελέγχεται από Έλληνες.

Όσον αφορά τη shortsea ναυτιλία, για τη διετία 2025 - 2026 έχουμε την προεδρία του ESN, κάτι που μας έδωσε αυξημένες ευθύνες και αρμοδιότητες, καθώς και τη δυνατότητα για περισσότερο συντονισμένες δράσεις. Μπορούμε έτσι να ενισχύσουμε τη θεσμική μας παρουσία στον ευρωπαϊκό διάλογο και να αναδείξουμε τον καίριο ρόλο της shortsea ναυτιλίας ως βασικού παράγοντα της διατροπικότητας και της συνοχής της εφοδιαστικής αλυσίδας σε ολόκληρη την Ευρώπη.

► **Υπάρχει κίνδυνος οι αυστηροί περιβαλλοντικοί κανονισμοί να μειώσουν την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών πλοίων;**

– Δυστυχώς ναι, και αυτό είναι κάτι που απασχολεί πολύ τη shortsea ναυτιλία. Οι προσπάθειες για τη διατήρηση και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της συμβολής της shortsea ναυτιλίας στην ευρωπαϊκή οικονομία βρίσκονται αυτή τη στιγμή αντιμέτωπες με μια σειρά σοβαρών προκλήσεων, με κυριότερη την ανάγκη μείωσης των εκπομπών αερίων ρύπων.

Οι πολιτικές της ΕΕ στοχεύουν σε ταχύτερη μετάβαση της ευρωπαϊκής οικονομίας –και κατά συνέπεια της ναυτιλίας– σε πρότυπα λειτουργίας χαμηλών εκπομπών. Οπότε, λοιπόν, η shortsea ναυτιλία πρέπει είτε να ανανεώσει το στόλο της, είτε να προχωρήσει σε προσαρμογές των πλοίων της. Πάντως, η πλήρης υλοποίηση του «Fit for 55», της δέσμης μέτρων για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 55% ως το 2030 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, υπολογίζεται ότι θα έχει σοβαρές επιπτώσεις στη λειτουργία, στην ανταγωνιστικότητα και στην επιβίωση της shortsea ναυτιλίας.

Η EENMA, συνειδητοποιώντας το μέγεθος του προβλήματος αλλά και της πρόκλησης που δημιουργεί αυτό στη λει-



τουργία της shortsea ναυτιλίας, διεξήγαγε πέρυσι μια έρευνα με τη βοήθεια του Ιδρύματος Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) για τις τάσεις και τις οικονομικές επιδράσεις της shortsea ναυτιλίας στην Ελλάδα, αλλά και για τις επιδράσεις της εφαρμογής των μέτρων της πράσινης μετάβασης στη shortsea ναυτιλία.

Σύμφωνα με τα ευρήματα αυτής της μελέτης, το συνολικό κόστος συμμόρφωσης με τα μέτρα υπολογίζεται σε 225 εκατομμύρια ευρώ το 2030, με το

μεγαλύτερο ποσοστό κόστους να οφείλεται στην επέκταση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (European Union Emission Trading System [EU-ETS]).

Η απώλεια εσόδων των επιχειρήσεων της shortsea ναυτιλίας από τη χαμηλότερη κίνηση των πλοίων, μετά την αφαίρεση των ποσών που αντιστοιχούν στις νέες επιβαρύνσεις, υπολογίζεται σε 140 εκατομμύρια ευρώ για το 2030. Η εφαρμογή των μέτρων θα επιφέρει μείωση στη ζήτηση έως και 17% το 2030, χωρίς να ανα-



φερθώ στις ευρύτερες επιδράσεις στο ΑΕΠ ή στις θέσεις εργασίας.

► **Πώς επηρεάζει το ευρωπαϊκό σύστημα εμπορίας εκπομπών (EU-ETS) τις εταιρείες του κλάδου; Βλέπετε να δημιουργείται μια «ναυτιλία διαφορετικών ταχυτήτων» μεταξύ Ευρώπης και υπόλοιπου κόσμου;**

– Η σταδιακή ένταξη της ναυτιλίας στο EU-ETS από το 2024 αποτελεί μια ριζική μεταρρύθμιση που επηρεάζει πρακτικά και οικονομικά όλα τα πλοία. Ωστόσο η εφαρμογή του δεν είναι απόλυτα αναλογική για όλα τα πλοία και όλους τους τύπους δραστηριότητας. Συγκεκριμένα:

► Οι μεγάλες γραμμές container ή tanker μπορούν να απορροφήσουν πιο εύκολα το κόστος λόγω οικονομικών κλίμακας, σε αντίθεση με τα μικρότερα πλοία.

► Υπάρχει έλλειψη ευελιξίας για πλοία που εξυπηρετούν κοινωνικά εύαλωτες περιοχές.

► Τα πλοία που κινούνται σε ευρωπαϊκό χώρο, δηλαδή τα shortsea πλοία, υποχρεούνται σε αγορά 100% των allowances, ενώ αυτά που κινούνται μεταξύ Ευρώπης και τρίτων χωρών σε 50% και όσα δεν προσεγγίζουν Ευρώπη δεν επιβαρύνονται με κόστος εμπορίας εκπομπών. Αυτό δημιουργεί ναυτιλία –και κατ'επέκταση εμπόριο– «τριών ταχυτήτων».

Ταυτόχρονα με την ένταξη στο EU-ETS, ένα επιπλέον μέτρο που επηρεάζει τη shortsea ναυτιλία είναι το CII, το οποίο επιβαρύνει δυσανάλογα τα πλοία που έχουν μεγάλο χρόνο αναμονής στα λιμάνια, καθώς και τα πλοία που εκτε-

Η Ευρώπη έχει σήμερα μια μοναδική ευκαιρία να αναδειχθεί σε παγκόσμιο ηγέτη στον τομέα της βιώσιμης παράκτιας ναυτιλίας και της ναυτιλιακής καινοτομίας

λούν πλότες μικρών αποστάσεων σε σχέση με τα ποντοπόρα πλοία.

Αυτό είναι ένα πολύ σημαντικό θέμα, το οποίο έχουμε αναδείξει κι εμείς στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization [IMO]), και το οποίο στην πραγματικότητα δεν αφορά μόνον το shortsea αλλά και πολλά άλλα πλοία. Ελπίζω αυτό το θέμα να ομαλοποιηθεί σε επόμενες συνεδριάσεις του IMO.

Γενικότερα, πρέπει να υπάρξει εναρμόνιση κανονισμών και στρατηγικών μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ώστε να αποφεύγεται ο κατακεραματισμός πόρων και η διπλή επιβάρυνση, καθώς και η διατήρηση «ναυτιλίας τριών ταχυτήτων».

► **Είναι εφικτός ο στόχος της απανθρακοποίησης έως το 2050 με τα σημερινά δεδομένα; Ποιο καύσιμο θεωρείτε σήμερα πιο ρεαλιστική λύση για τα πλοία μικρών αποστάσεων; Γίνεται ανανέωση στόλου ή οι επενδύσεις παραμένουν περιορισμένες λόγω αβεβαιότητας;**

– Πρακτικά, τα shortsea πλοία θεωρώ ότι δεν μπορούν ρεαλιστικά να πετύχουν το στόχο της πλήρους απανθρακοποίησης με τους τρέχοντες ρυθμούς και μηχανισμούς στήριξης. Για να καταστεί ρεαλιστική η απανθρακοποίηση του στόλου πρέπει να υπάρξει δημόσια - ιδιωτική συνεργασία με κοινή στρατηγική για τη shortsea ναυτιλία, με στοχευμένα χρηματοδοτικά εργαλεία και ευνοϊκούς όρους για πράσινες επενδύσεις σε στόλο και υποδομές, με παράταση ή προσαρμογή των χρονοδιαγραμμάτων για μικρές και κοινωνικά κρίσιμες γραμμές και ίσως με πιλοτικά προγράμματα με δημόσια στήριξη για δοκιμή πράσινων τεχνολογιών σε μικρές γραμμές (π.χ. ηλεκτροπλοία για κοντινές νησιωτικές συνδέσεις).

Εντωμεταξύ, προσπαθούμε να βρούμε τρόπους ενσωμάτωσης πράσινης τεχνολογίας, καθώς δεν γίνεται να κάνουμε μεγάλες μετασκευές σε πλοία άνω των 15 ετών. Η βέλτιστη και τελική λύση βέβαια είναι η κατασκευή νέων πλοίων. Διότι ένα νέο πλοίο, εκτός του ότι μπορεί να έχει από το ναυπηγείο μηχανές δύο καυσίμων, αναμένοντας ποιο θα είναι το νέο καύσιμο που θα χρησιμοποιήσει, θα μπορούσε να έχει εξαρχής κι άλλες πράσινες τεχνολογίες, ώστε να είναι για την επόμενη δεκαετία και λειτουργικό και όσο πιο «πράσινο» γίνεται. Μέχρι το στόχο του 2050 έχουμε ακόμη 25 χρόνια μεταβατικής περιόδου, που αντιστοιχεί πρακτικά σε μια ολόκληρη ζωή πλοίου.

Όσον αφορά τα στοχευμένα χρηματοδοτικά εργαλεία, προσφέτως είχαμε μια θετική κίνηση εκ μέρους της ΕΕ με την παρουσίαση της προκήρυξης του Connecting Europe Facility / CEF Transport 2026, με την οποία διατίθεται κονδύλι ύψους 1,1 δισ. ευρώ για στρατηγικές επενδύσεις στις ευρωπαϊκές μεταφορές.

Η πρόσκληση προβλέπει τη χρηματοδότηση έργων ηλεκτροδότησης πλοίων από την ξηρά (Onshore Power Supply [OPS]), υποδομών φόρτισης και εναλλακτικών καυσίμων σε λιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (Trans-European Transport Network [TEN-T]), καθώς και τη μετασκευή, κατασκευή ή αναβάθμιση πλοίων με τεχνολογίες ηλεκτρικής πρόωσης, υδρογόνου, αμμωνίας, μεθανόλης και βιομεθανίου.

Θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι η συγκεκριμένη δράση σηματοδοτεί μια νέα

εποχή για τον κλάδο, καθώς για πρώτη φορά, μετά από μακροχρόνιες διεκδικήσεις της ναυτιλιακής κοινότητας, η ναυτιλία αποκτά άμεση και ουσιαστική πρόσβαση σε ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά εργαλεία που αφορούν αποκλειστικά την «πράσινη» τεχνολογία.

► Τι θα ζητούσατε από την ελληνική κυβέρνηση εάν είχατε μία μόνο προτεραιότητα;

– Αυτό που κρίνουμε ως σημαντικότερο είναι η διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου εθνικών μεταφορών μέσω του εκσυγχρονισμού του ισχύοντος εθνικού νομοθετικού πλαισίου, το οποίο έως και σήμερα περιλαμβάνει κανονισμούς από τις δεκαετίες του '60 και του '70.

Βεβαίως το αίτημά μας έχει ισχυρότατο έρεισμα, χάρη στα ευρήματα της μελέτης του IOBE (την οποία ήδη προανέφερα), τα οποία αποτυπώνουν με σαφήνεια τη συμβολή της shortsea ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Προσφέρει 914 εκατομμύρια ευρώ στο ΑΕΠ, δημιουργεί 8.300 θέσεις εργασίας και συνεισφέρει 207 εκατομμύρια ευρώ στα δημόσια έσοδα.

Να σημειωθεί ότι τα στοιχεία αυτά δεν είναι απλώς εντυπωσιακοί αριθμοί: είναι απόδειξη ότι ο κλάδος μας αποτελεί στρατηγικό κεφάλαιο για τη χώρα, και γι' αυτό πρέπει να παραμείνει βιώσιμος και ανταγωνιστικός.

► Πού βλέπετε τη shortsea ναυτιλία το 2030;

– Νομίζω ότι έχω ήδη καλύψει αυτή την ερώτηση μέσω των προηγούμενων απαντήσεων, αλλά θα κάνω και μία σύνοψη. Παρότι το 2030 είναι πολύ κοντά, οι στόχοι που έχουν τεθεί γι' αυτή τη χρονολογία δεν φαίνεται ότι μπορούν να επιτευχθούν.

Στο σημείο αυτό θέλω να τονίσω εμφαντικά ότι η shortsea shipping δεν είναι αντίθετη με τις πολιτικές για πράσινη μετάβαση και εκσυγχρονισμό των στόλων, ούτε με άλλες πρωτοβουλίες που διασφαλίζουν τη βιώσιμη ανάπτυξη και το μέλλον του κόσμου μας.

Αντίθετα, πιστεύουμε ότι η πολιτική βούληση της Ε.Ε. για την ενίσχυση της shortsea ναυτιλίας στο πλαίσιο της Πράσινης Συμφωνίας και της στρατηγικής «Fit for 55» είναι σαφώς θετική, αλλά ταυτόχρονα σύνθετη και απαιτητική στην

► Τα ελληνικά πλοία

► Μπορούν τα ελληνικά πλοία να εξελιχθούν σε μεγαλύτερους κόμβους διαμετακόμισης φορτίων; Πώς αξιολογείτε τη σύνδεση λιμανιών, σιδηροδρόμων και οδικών μεταφορών στην Ελλάδα;

– Η Ευρώπη έχει σήμερα μια μοναδική ευκαιρία να αναδειχθεί σε παγκόσμιο ηγέτη στον τομέα της βιώσιμης παράκτιας ναυτιλίας και της ναυτιλιακής καινοτομίας. Η βελτίωση των λιμενικών υποδομών αναδεικνύεται σε ζήτημα εξαιρετικής σημασίας για την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας. Απαιτούνται όμως επαρκείς υποδομές cold ironing και εναλλακτικά καύσιμα, σε συνδυασμό με συστήματα βελτίωσης της ανθεκτικότητας σε ακραίες καιρικές συνθήκες. Και, όπως έχουμε διαπισώσει τα τελευταία χρόνια, τα ακραία καιρικά φαινόμενα τείνουν να γίνουν κανονικότητα.

Όλα αυτά ισχύουν και για την Ελλάδα, φυσικά. Όπως ήδη ανέφερα, η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει χώρα-μελέτη περίπτωσης για την πράσινη με-

τάβαση της Ευρώπης, έχοντας όλα τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά αλλά και κυρίως ισχυρή ναυτιλία, η οποία αποτελεί τον κομβικό κρίκο των διατροπικών μεταφορών.

Αυτή τη στιγμή γίνονται σημαντικές προσπάθειες για τη διασύνδεση λιμένων, σιδηροδρόμων και οδικών μεταφορών, καθώς η χώρα μας θέλει να ενισχύσει το στρατηγικό ρόλο της ως κόμβου διατροπικών μεταφορών και εφοδιασμού μεταξύ Ευρώπης και ανατολικής Μεσογείου. Ήδη η Ελλάδα συμμετέχει στους διαδρομικούς μεταφορών Βαλτικής - Μαύρης θάλασσας - Αιγαίου και ανατολικής Μεσογείου - δυτικών Βαλκανίων.

Αυτές οι διασυνδέσεις τοποθετούν στις αγορές της νοτιοανατολικής και κεντρικής Ευρώπης και τους ελληνικούς λιμένες, φυσικά, βάζοντας στο επίκεντρο των συζητήσεων για τις οδικές και διατροπικές μεταφορές τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης.

εφαρμογή της, η οποία ουσιαστικά εξαρτάται από:

- Τη συνεργασία των κρατών-μελών.
- Τη στήριξη μικρών και μεσαίων ναυτιλιακών εταιρειών για την πράσινη μετάβαση.
- Την ανάπτυξη λιμενικών και ενεργειακών υποδομών.

Η πράσινη μετάβαση δεν μπορεί να στηρίζεται μόνο σε ρυθμιστικά βάρη. Το



Ο κ. Χ. Σημαντώνης με τον Έλληνα Επίτροπο στην Ε.Ε. κ. Απόστολο Τζιτζικώστα.

πλαίσιο «Fit for 55», το «EU-ETS» και ο Κανονισμός της ΕΕ για τα βιώσιμα ναυτιλιακά καύσιμα «FuelEU Maritime» δημιουργούν σοβαρές πιέσεις στη shortsea ναυτιλία, ιδιαίτερα όταν δεν υπάρχουν ακόμη επαρκή και διαθέσιμα εναλλακτικά καύσιμα.

Ο κίνδυνος μετατόπισης φορτίου από τη θάλασσα στην οδική μεταφορά είναι υπαρκτός και ορατός. Εάν αυτό συμβεί, θα είναι ένα βήμα προς τα πίσω για το περιβάλλον και την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα του κλάδου. Ιδιαίτερα με την παράταση της εφαρμογής του δεύτερου Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ETS II) στις οδικές μεταφορές, ζητήσαμε ταυτόχρονο πάγωμα των ETS στη ναυτιλία, ακριβώς για να αποφευχθεί η μετατόπιση των φορτίων από τις θαλάσσιες στις οδικές μεταφορές.

Αυτό είναι ένα τεκμηριωμένο αίτημα κι όχι απλώς επιθυμία της shortsea ναυτιλίας. Η πράσινη μετάβαση πρέπει να γίνει με ρεαλισμό και με χρηματοδοτικά εργαλεία, καθώς και με επιστροφή ποσοστού των πόρων των Συστημάτων Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών στον κλάδο που καλείται να επενδύσει. **LM**

PCT: Η εξέλιξη του Πειραιά σε ναυτιλιακό κόμβο παγκόσμιας εμβέλειας

Πειραιάς Πώς μια μακρόπνοη στρατηγική άηλαξε το ρόλο του πρώτου λιμανιού της χώρας

Οι σύγχρονοι λιμένες έχουν εξελιχθεί από σημεία δι-αμετακόμισης φορτίων σε ολοκληρωμένα οικοσυστήματα, όπου η ναυτιλία, οι χερσαίες μεταφορές, τα logistics και οι ψηφιακές τεχνολογίες συνυπάρχουν και λειτουργούν ως ενιαίο δίκτυο. Ακριβώς γι' αυτό το λόγο, η αποτελεσματική δια-σύνδεση όλων αυτών των επιμέρους λειτουργιών αναδεικνύεται σήμερα σε έναν από τους καθοριστικότερους παράγοντες ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας, τόσο σε επίπεδο επιχειρήσεων όσο και σε επίπεδο εθνικών οικονομιών. Σε έναν κλάδο που κινείται με ταχύτατους ρυθμούς, η ικανότητα ενός λιμένα να προσαρμόζεται, να επενδύει, καθώς και να καινοτομεί, καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τη θέση του στον παγκόσμιο χάρτη της ναυτιλίας.

Ο Πειραιάς αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής ακριβώς της μετάβασης. Χάρη στη στρατηγική του γεωγραφική θέση, στο σταυροδρόμι Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής, αλλά και χάρη σε ένα συνεκτικό πρόγραμμα μακροπρόθεσμων επενδύσεων, τεχνολογικού εκσυγχρονισμού και επιχειρησιακής αναβάθμισης, έχει καταφέρει να αναδειχθεί σε έναν από τους σημαντικότερους κόμβους διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη. Δεν πρόκειται για μια τυχαία εξέλιξη, αλλά για το αποτέλεσμα μιας μακρόπνοης και συνεπούς στρατηγικής, η οποία έχει αλλάξει ριζικά το ρόλο του λιμένα Πειραιά.

Το επενδυτικό αποτύπωμα της PCT

Σε αυτή την εξέλιξη, καθοριστική είναι η συμβολή της Piraeus Container Terminal (PCT), θυγατρικής κατά 100% της COSCO Shipping Ports. Από την έναρξη της δραστηριότητάς της το 2009 μέχρι σήμερα, η εταιρεία έχει υλοποιήσει επενδύσεις που ξεπερνούν τα 600 εκατομμύρια



ευρώ, μετασηματίζοντας ουσιαστικά τις δυνατότητες του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων. Ενδεικτικά, η ανάπτυξη του Προβλήτα III, σε συνδυασμό με την εκτεταμένη αναβάθμιση του εξοπλισμού, οδήγησε σε αύξηση της δυναμικότητας από 1,5 σε 6,2 εκατομμύρια TEU, καθιστώντας δυνατή την αποτελεσματική εξυπηρέτηση ακόμη και των μεγαλύτερων containership που δραστηριοποιούνται στις γραμμές Ασίας - Ευρώπης.

Με αυτό τον τρόπο ενισχύεται περαιτέρω ο ρόλος του Πειραιά ως βασικής πύλης εισόδου προς τις ευρωπαϊκές αγορές, σε μια εποχή όπου η αξιοπιστία και η ταχύτητα εξυπηρέτησης αποτελούν κρίσιμα κριτήρια επιλογής για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Παράλληλα, εξίσου σημαντική υπήρξε η ενίσχυση των σιδηροδρομικών συνδέσεων του λιμένα με το εθνικό και βαλκανικό δίκτυο, γεγονός που διευκολύνει τη γρήγορη και αξιόπιστη μεταφορά φορτίων προς την κεντρική και νοτιοανατολική Ευρώπη, εδραιώνοντας έτσι τη θέση του Πειραιά ως ολοκληρωμένου κόμβου logistics και όχι απλώς ως σημείου εκφόρτωσης.

Ψηφιακή νοημοσύνη στο λιμένα Πειραιά

Πέρα από τις υποδομές, καθοριστικό ρόλο στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας διαδραματίζει και ο ψηφιακός με-

τασηματισμός. Στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία, η αξιοποίηση δεδομένων σε πραγματικό χρόνο δεν αποτελεί απλώς πλεονέκτημα, αλλά προϋπόθεση για την αποτελεσματική λήψη αποφάσεων, τη βελτίωση της επιχειρησιακής απόδοσης και την έγκαιρη διαχείριση ενδεχόμενων κινδύνων.

Στο πλαίσιο αυτό, η PCT επενδύει συστηματικά σε προηγμένα πληροφοριακά συστήματα, όπως είναι το Terminal Operating System (TOS) και το Hellenic Port Community System (HPCS), τα οποία ενισχύουν σημαντικά τη διαλειτουργικότητα και τη συνεργασία ανάμεσα σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Επιπλέον, συστήματα τηλεμετρίας, σε συνδυασμό με εφαρμογές τεχνητής νοημοσύνης, υποστηρίζουν τη συνεχή παρακολούθηση επιχειρησιακών και περιβαλλοντικών παραμέτρων, συμβάλλοντας τόσο στη βελτιστοποίηση της λειτουργίας του σταθμού όσο και στην ενίσχυση της επιχειρησιακής συνέχειας. Η ψηφιακή μετάβαση δεν αποτελεί προαιρετική επιλογή, αλλά βασική προϋπόθεση για έναν λιμένα που φιλοδοξεί να παραμείνει ανταγωνιστικός σε παγκόσμιο επίπεδο.



Πράσινη μετάβαση με στρατηγικό σχεδιασμό

Στο ίδιο πλαίσιο στρατηγικής σκέψης, η βιωσιμότητα δεν αντιμετωπίζεται από την PCT ως μια παράλληλη διαδικασία συμμόρφωσης, αλλά ως αναπόσπαστο στοιχείο της ίδιας της επιχειρησιακής της στρατηγικής.

Ενδεικτικά, ο εκτεταμένος εξηλεκτρισμός του κύριου λιμενικού εξοπλισμού, οι δράσεις ενεργειακής αποδοτικότητας, καθώς και η υλοποίηση του νέου Υποσταθμού Υψηλής Τάσης –ο οποίος αναμένεται να υποστηρίξει μελλοντικά την ηλεκτροδότηση πλοίων από την ξηρά (Onshore Power Supply)– δημιουργούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τη μείωση των εκπομπών κατά τον ελλιμενισμό των πλοίων. Με αυτό τον τρόπο, ενισχύεται και η ετοιμότητα του λιμένα απέναντι στις μελλοντικές επιχειρησιακές απαιτήσεις, σε μια περίοδο όπου η περιβαλλοντική συμμόρφωση αναμένεται να γίνει ακόμη πιο απαιτητική σε διεθνές επίπεδο.

Το αποτύπωμα στην ελληνική οικονομία

Ωστόσο, η συμβολή ενός σύγχρονου λιμένα δεν αποτυπώνεται μόνο στους δείκτες διακίνησης φορτίων· αντανακλάται εξίσου –αν όχι περισσότερο– στην οικο-

νομική και κοινωνική αξία που αυτός δημιουργεί.

Χαρακτηριστικά, από το 2009 έως το 2025, η δραστηριότητα της PCT έχει αποφέρει συνολικό δημοσιονομικό όφελος που υπερβαίνει το ένα δισεκατομμύριο ευρώ, μέσω τελών παραχώρησης, φόρων και ασφαλιστικών εισφορών.

Μόνο κατά τη διετία 2024 - 2025, μάλιστα, υπεγράφησαν συμβάσεις ύψους 275 εκατομμυρίων ευρώ με περισσότερους από 600 Έλληνες προμηθευτές, ενισχύοντας με τον τρόπο αυτό σημαντικά την εγχώρια παραγωγική βάση και ολόκληρη την αλυσίδα αξίας γύρω και ολόκληρη. Πρόκειται για ένα μέγεθος οικονομικής επίδρασης που ξεπερνά τα στενά

Στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία, η αξιοποίηση δεδομένων σε πραγματικό χρόνο αποτελεί προϋπόθεση για την αποτελεσματική λήψη αποφάσεων, τη βελτίωση της επιχειρησιακής απόδοσης και την έγκαιρη διαχείριση ενδεχόμενων κινδύνων

όρια του λιμενικού τομέα και επεκτείνεται σε ολόκληρη την εγχώρια αγορά.

Λιμενικό οικοσύστημα

Η πορεία της PCT αναδεικνύει, τελικά, μια βαθύτερη αλήθεια για τη σύγχρονη ναυτιλία: Η ανταγωνιστικότητά της δεν καθορίζεται πλέον αποκλειστικά από τα πλοία ή τους λιμένες αυτούς καθαυτούς, αλλά από την αποτελεσματικότητα ολόκληρου του οικοσυστήματος που συνδέει τη θάλασσα με την ξηρά.

Σε ένα τέτοιο περιβάλλον, οι λιμένες καλούνται να λειτουργήσουν πλέον ως κόμβοι καινοτομίας, συνδεσιμότητας και βιώσιμης ανάπτυξης, ικανοί να ανταποκρίνονται με ευελιξία στις διαρκώς μεταβαλλόμενες απαιτήσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας. Οι επενδύσεις στις υποδομές, στην τεχνολογία και στη βιωσιμότητα, όπως αποδεικνύει καθημερινά το παράδειγμα της PCT, αποτελούν τους βασικούς πυλώνες πάνω στους οποίους μπορεί να οικοδομηθεί ένα πραγματικά ανταγωνιστικό και ανθεκτικό λιμενικό οικοσύστημα. **LM**



Ο ρόλος της ναυτιλίας στα Logistics σήμερα

Κυρίαρχος πυλώνας Η ναυτιλία αποτελεί το βασικό κρίκο μεταξύ των ηπείρων για τη μεταφορά εμπορευμάτων και υλικών

Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους πυλώνες της παγκόσμιας οικονομίας και βασικό στοιχείο της εφοδιαστικής αλυσίδας (Logistics). Στη σύγχρονη εποχή της παγκοσμιοποίησης, όπου οι αγορές και οι παραγωγικές διαδικασίες συνδέονται διεθνώς, η θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων είναι απαραίτητη για τη διακίνηση προϊόντων, πρώτων υλών και ενεργειακών πόρων.

Σύμφωνα με τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD]), περισσότερο από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται διά θαλάσσης, γεγονός που αποδεικνύει τη στρατηγική σημασία της ναυτιλίας για τη λειτουργία των Logistics.

Τα Logistics περιλαμβάνουν όλες τις διαδικασίες που σχετίζονται με τη μεταφορά, την αποθήκευση και τη διανομή αγαθών από τον παραγωγό στον τελικό καταναλωτή. Η ναυτιλία λειτουργεί ως ο βασικός συνδετικός κρίκος ανάμεσα στις

ηπείρους, επιτρέποντας τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων προϊόντων με σχετικά χαμηλό κόστος.

Όπως αναφέρει το World Shipping Council, η θαλάσσια μεταφορά θεωρείται ο οικονομικότερος τρόπος διακίνησης εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις, ιδιαίτερα για φορτία όπως είναι πετρέλαιο, φυσικό αέριο, σιτηρά και βιομηχανικά προϊόντα.

Ναυτιλία... high tech

Η ανάπτυξη της τεχνολογίας έχει επηρεάσει σημαντικά τόσο τη ναυτιλία όσο και τα Logistics. Η χρήση συστημάτων ψηφιακής παρακολούθησης, τεχνητής νοημοσύνης και αυτοματισμών επιτρέπει καλύτερο έλεγχο των μεταφορών, μείωση καθυστερήσεων και βελτιστοποίηση των δρομολογίων.

Σύμφωνα με το Port of Rotterdam Authority, τα σύγχρονα λιμάνια λειτουργούν πλέον ως «έξυπνα κέντρα Logistics», όπου η διαχείριση φορτίων πραγματοποιείται με αυτοματοποιημένα συστήματα και προηγμένες υποδομές.

Μεγάλα λιμάνια, όπως είναι αυτά της Σαγκάης, του Ρότερνταμ και της Σιγκαπούρης, αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα διεθνών κόμβων εμπορίου.

Σημαντικές προκλήσεις

Παράλληλα, η ναυτιλία αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις. Η πανδημία Covid-19 ανέδειξε τις αδυναμίες των παγκόσμιων εφοδιαστικών αλυσίδων, καθώς οι καθυστερήσεις στα λιμάνια και η έλλειψη εμπορευματοκιβωτίων δημιούργησαν σοβαρά προβλήματα στις μεταφορές και στις αγορές.

Η UNCTAD - Review of Maritime Transport επισημαίνει ότι οι διαταραχές στις θαλάσσιες μεταφορές επηρεάζουν άμεσα το κόστος των προϊόντων και την παγκόσμια οικονομία. Επιπλέον, γεωπολιτικές κρίσεις σε σημαντικές θαλάσσιες οδούς αυξάνουν το μεταφορικό κόστος και προκαλούν καθυστερήσεις στην παράδοση αγαθών.

Ένα ακόμη σημαντικό ζήτημα είναι η περιβαλλοντική διάσταση της ναυτιλίας. Η Διεθνής Ναυτιλιακή Οργάνωση



(International Maritime Organization [IMO]) του ΟΗΕ προωθεί πολιτικές για τη μείωση των εκπομπών ρύπων από τα πλοία και τη μετάβαση σε πιο «πράσι-νες» μορφές ενέργειας.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες επενδύουν σε εναλλακτικά καύσιμα όπως είναι το υγροποιημένο φυσικό αέριο (Liquefied Natural Gas [LNG]), η μεθανόλη και το υδρογόνο, ενώ αναπτύσσονται τεχνολογίες που στοχεύουν στη βιώσιμη λειτουργία των πλοίων. Η πράσινη ναυτιλία αποτελεί πλέον βασικό παράγοντα για το μέλλον των Logistics, καθώς οι επιχειρήσεις επιδιώκουν πιο φιλικές προς το περιβάλλον λύσεις μεταφοράς.

Η Ελλάδα

Η Ελλάδα κατέχει ιδιαίτερη θέση στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χώρο, διαθέτοντας έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους διεθνώς. Σύμφωνα με τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς, το λιμάνι του Πειραιά έχει εξελιχθεί σε σημαντικό κόμβο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και Logistics στην Ευρώπη, ενισχύοντας το ρόλο της Ελλάδας στο διεθνές εμπόριο.

Η ναυτιλία αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι των σύγχρονων Logistics και βασικό μηχανισμό στήριξης του διεθνούς εμπορίου. Παρά τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει, η τεχνολογική εξέλιξη και η στροφή προς τη βιωσιμότητα δημιουργούν νέες προοπτικές ανάπτυξης. Στο μέλλον, η αποτελεσματική συνεργασία ανάμεσα στη ναυτιλία, στα λιμάνια και στα συστήματα Logistics θα είναι καθοριστική για την ομαλή λειτουργία της παγκόσμιας οικονομίας.

LM



Η κρίση και η επίδραση

Η πρόσφατη γεωπολιτική κρίση έχει επηρεάσει σημαντικά τη ναυτιλία και κατ'επέκταση τα Logistics σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι συγκρούσεις στην περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας, οι επιθέσεις σε εμπορικά πλοία και η αστάθεια σε στρατηγικά θαλάσσια περάσματα, όπως στο Στενό του Ορμούζ και στη Διώρυγα του Σουέζ, έχουν δημιουργήσει σοβαρές αναταράξεις στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες. Σύμφωνα με αναφορές διεθνών οργανισμών και ναυτιλιακών φορέων, πολλές μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες αποφεύγουν πλέον τη διέλευση από την Ερυθρά Θάλασσα και επιλέγουν μεγαλύτερες διαδρομές περνώντας από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας στην Αφρική.

Η αλληλαγή αυτή έχει ως αποτέλεσμα σημαντική αύξηση του χρόνου μεταφοράς. Τα πλοία χρειάζονται έως και 10 - 14 επιπλέον ημέρες για να φτάσουν στους προορισμούς τους, γεγονός που προκαλεί καθυστερήσεις στις παραδόσεις προϊόντων και αυξάνει το λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων. Παράλληλα, η μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμων οδηγεί σε αύξηση των ναύλων και του συνολικού κόστους μεταφοράς. Σύμφωνα με πρόσφατες αναλύσεις, τα μεταφορικά κόστη σε ορισμένες γραμμές Ασίας - Ευρώπης αυξήθηκαν έως και 40 - 60%, εξαιτίας των παρακάμψεων και των αυξημένων ασφαλιστικών επιβαρύνσεων.

Επιπλέον, η κρίση έχει προκαλέσει συμφόρηση σε πολλά λιμάνια, καθώς οι αλλαγές στις διαδρομές δημιουργούν ανισορροπίες στη διαθεσιμότητα πλοίων και εμπορευματοκιβωτίων. Η καθυστέρηση στην επιστροφή των container επηρεάζει ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα, από τη βιομηχανία μέχρι το λιανεμπόριο. Κλάδοι όπως η αυτοκινητοβιομηχανία, τα ηλεκτρονικά και τα τρόφιμα επηρεάζονται ιδιαίτερα, επειδή βασίζονται σε γρήγορες και σταθερές μεταφορές πρώτων υλών και εξαρτημάτων. Παράλληλα, αυξάνεται και το κόστος ασφάλισης των πλοίων. Οι ασφαλιστικές

εταιρείες επιβάλλουν υψηλά «war risk premiums» για πλοία που διέρχονται από επικίνδυνες περιοχές, γεγονός που επιβαρύνει ακόμη περισσότερο τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα ασφάλιστρα αυξήθηκαν πολλαπλάσια σε σχέση με τα προ κρίσης επίπεδα.

Η γεωπολιτική αστάθεια επηρεάζει επίσης τις τιμές της ενέργειας. Η μείωση της ναυτιλιακής κίνησης σε κρίσιμα περάσματα προκαλεί διαταραχές στη μεταφορά πετρελαίου και φυσικού αερίου, με αποτέλεσμα αυξήσεις στις διεθνείς τιμές καυσίμων. Πρόσφατες αναφορές του Reuters σημειώνουν ότι οι εντάσεις στην περιοχή του Ορμούζ έχουν περιορίσει σημαντικά τις διευθεσίες δεξαμενόπλοιων και έχουν οδηγήσει σε μεγάλη αύξηση των ναύλων μεταφοράς ενέργειας.

Ταυτόχρονα, εμφανίζονται νέες απειλές, όπως οι κυβερνοεπιθέσεις και οι παρεμβολές στα συστήματα πλοήγησης πλοίων. Σύμφωνα με πρόσφατες έρευνες, περιστατικά GPS spoofing και ηλεκτρονικών παρεμβολών αυξάνονται σε περιοχές γεωπολιτικής έντασης, δημιουργώντας κινδύνους για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την αξιοπιστία των Logistics.

Ευάλωτες πραγματικότητες

Συνολικά, η πρόσφατη γεωπολιτική κρίση αποδεικνύει πόσο ευάλωτο είναι το παγκόσμιο σύστημα Logistics απέναντι στις διεθνείς συγκρούσεις. Η ναυτιλία, ως βασικός άξονας του παγκόσμιου εμπορίου, επηρεάζεται άμεσα από κάθε αστάθεια στις διεθνείς θαλάσσιες οδούς. Για το λόγο αυτό, πολλές επιχειρήσεις στρέφονται πλέον σε πιο ευέλικτες στρατηγικές, όπως είναι η διαφοροποίηση προμηθευτών, η αποθήκευση μεγαλύτερων αποθεμάτων και η ανάπτυξη εναλλακτικών μεταφορικών διαδρομών, ώστε να περιορίσουν τους κινδύνους στο μέλλον.



Η ναυτιλία των Ελλήνων παραμένει παγκόσμια ηγέτιδα δύναμη

Τα στοιχεία Η Ετήσια Έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για το 2025 - 2026

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών δημοσίευσε την ετήσια έκθεσή της για το 2025 - 2026, στην οποία παρουσιάζονται επίκαιρα στατιστικά στοιχεία για τον ελληνόκτητο στόλο και την καθοριστική συμβολή του στην παγκόσμια, ευρωπαϊκή και εθνική οικονομία.

Η έκθεση αναδεικνύει τον αναντικατάστατο και στρατηγικό ρόλο της ναυτιλίας ως θεμελιώδη πυλώνα του διεθνούς εμπορίου, της ενεργειακής και επισιτιστικής ασφάλειας, καθώς και της σταθερότητας των παγκόσμιων εφοδιαστικών αλυσίδων.

Επιπρόσθετα, περιλαμβάνει τις θέσεις της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών αναφορικά με τις εξελίξεις και τις προκλήσεις που αφορούν το «σήμερα» και το «αύριο» του κλάδου, με έμφαση στην απανθρακοποίηση, την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τον καθοριστικό ρόλο των ναυτικών.

Η Ελλάδα παραμένει η κορυφαία ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως, με στόλο που αριθμεί σχεδόν 5.800 πλοία και αντιπροσωπεύει πάνω από το 19% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Η ελληνική ναυτιλία αντιπροσωπεύει το 61% του εμπορικού στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος αποτελεί ισχυρό στρατηγικό πλεονέκτημα για την αυτονομία και την ανθεκτικότητα της ηπείρου.

Η ελληνική ναυτιλία πρωτοστατεί στην ενεργειακή μετάβαση του κλάδου, με ολοένα και υψηλότερες επενδύσεις σε



νέα πλοία που ενσωματώνουν τις πλέον σύγχρονες τεχνολογίες εξοικονόμησης ενέργειας.

Η ναυτιλία των Ελλήνων παραμένει εθνικό κεφάλαιο για την Ελλάδα, αντιπροσωπεύοντας άμεσα και έμμεσα το 7-8% του ΑΕΠ της χώρας και παρέχοντας περίπου 200.000 θέσεις εργασίας.

Η ετήσια έκθεση 2025 - 2026 αναδεικνύει, επίσης, το ισχυρό κοινωνικό αποτύπωμα της ναυτιλίας των Ελλήνων, καθώς αναφέρεται σε αυτή το σχέδιο δράσης για τη Θεσσαλία «Άγιος Νικόλα-

ος» της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, στο πλαίσιο του οποίου ολοκληρώθηκε η αποκατάσταση και ανακατασκευή 33 σχολικών μονάδων.

Ακόμα, καταγράφεται η δέσμευση στο όραμα «Ναυτιλία + κοινωνία πάντα μαζί», μέσω και του διευρυμένου προγράμματος υποτροφιών της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών «Συν-ένωση για την Παιδεία +100 υποτροφίες», που για το ακαδημαϊκό έτος 2026 - 2027 θα προσφέρει 365 υποτροφίες, ενδυναμώνοντας κάθε ημέρα τη νέα γενιά. **LM**

M. Τραυλού: Επιβεβαίωση του διαχρονικού ρόλου

Προηγώντας την έκθεση, η πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού τονίζει:

«Σε μια εποχή αυξανόμενης αβεβαιότητας, η ναυτιλία επιβεβαιώνει το διαχρονικό της ρόλο ως δύναμη συνέχειας, σταθερότητας και παγκόσμιας συνοχής. Μέσα σε αυτό το απαιτητικό περιβάλλον, η ναυτιλία των Ελλήνων διατήρησε την ηγετική της θέση διεθνώς, επιβεβαιώνοντας τη στρατηγική της σημασία, την αξιοπιστία και την ανθεκτικότητά της. Η δύναμή μας παραμένει η ενότητά μας. Με κοινή στρατηγική, θεσμική συνέπεια και συλλογική ευθύνη, η ναυτιλία των Ελλήνων θα συνεχίσει να ηγείται στις θάλασσες του κόσμου και να συμβάλλει ουσιαστικά στη διαμόρφωση του μέλλοντος της παγκόσμιας ναυτιλίας. Πάντα ποντοπόρος, πάντα πρωτοπόρος!».



Η θέση των ελληνικών λιμένων στον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό

Ενισχυμένος ρόλος Τα τελευταία χρόνια, μεγάλα λιμάνια όπως ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη έχουν ενισχύσει σημαντικά τη θέση τους στον ευρωπαϊκό χάρτη των logistics

Τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας και της ευρωπαϊκής εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας, στο σταυροδρόμι Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής, προσφέρει σημαντικά στρατηγικά πλεονεκτήματα στις θαλάσσιες μεταφορές και στο διεθνές εμπόριο. Τα τελευταία χρόνια, μεγάλα λιμάνια όπως ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη έχουν ενισχύσει σημαντικά τη θέση τους στον ευρωπαϊκό χάρτη των logistics, προσελκύοντας επενδύσεις και αυξάνοντας τη διακίνηση εμπορευμάτων.

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί το σημαντικότερο εμπορικό λιμάνι της χώρας και ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη. Η ανάπτυξή του επιταχύνθηκε ιδιαίτερα μετά την επένδυση της COSCO, η οποία μετέτρεψε τον Πειραιά σε βασική πύλη εισόδου ασιατικών προϊόντων προς την ευρωπαϊκή αγορά.

Σύμφωνα με στοιχεία του PortEconomics και δημοσιεύματα του Fortune Greece, το 2023 ο Πειραιάς ανέβηκε στην 4η θέση μεταξύ των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών λιμανιών διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, ξεπερνώντας τη Βαλένθια.

Ψηλά ο ανταγωνισμός

Ωστόσο, ο ανταγωνισμός μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμανιών παραμένει ιδιαίτερα έντονος. Τα λιμάνια του Ρότερνταμ, της Αμβέρσας και του Αμβούργου εξακολουθούν να κυριαρχούν στην ευρωπαϊκή αγορά, διαθέτοντας ανεπτυγμένες υποδομές, υψηλό βαθμό αυτοματοποίησης και ισχυρή διασύνδεση με τα σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα της κεντρικής Ευρώπης. Σύμφωνα με στοιχεία του 2025, ο Πειραιάς υποχώρησε στην 6η θέση στην Ευρώπη, κυρίως λόγω των γεωπολιτικών



εξελίξεων στην Ερυθρά Θάλασσα και των αλλαγών στις διεθνείς ναυτιλιακές διαδρομές.

Παρά τις προκλήσεις, ο Πειραιάς παραμένει το μεγαλύτερο εμπορευματοκιβωτίων λιμάνι της Μεσογείου και ένας από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους κόμβους logistics στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η σημασία του δεν περιορίζεται μόνο στις εμπορευματοκιβωτίων μεταφορές, αλλά επεκτείνεται και στην κρουαζιέρα και την επιβατική ναυτιλία. Σύμφωνα με την Ένωση Λιμένων Ελλάδος, ο Πειραιάς βρίσκεται σταθερά στην πρώτη θέση της χώρας σε επιβατική κίνηση και προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων.

Εξίσου σημαντικό ρόλο αποκτά και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το οποίο λειτουργεί ως βασική πύλη σύνδεσης των Βαλκανίων με τη νοτιοανατολική Ευρώπη. Η στρατηγική του θέση ενισχύει το διαμετακομιστικό εμπόριο προς χώρες όπως είναι η Σερβία, η Βουλγαρία και η Βόρεια Μακεδονία. Παράλληλα, λιμάνια όπως αυτό της Αλεξανδρούπολης αποκτούν αυξανόμενη γεωπολιτική και

ενεργειακή σημασία, ιδιαίτερα μετά τις εξελίξεις στον τομέα της ενέργειας και των διεθνών μεταφορών. **LM**

Σημαντικές προκλήσεις

Οι ελληνικοί λιμένες αντιμετωπίζουν σημαντικές προκλήσεις σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους. Η περιορισμένη σιδηροδρομική διασύνδεση, οι καθυστερήσεις σε έργα υποδομών και η αυξανόμενη δυναμική των τουρκικών και ιταλικών λιμανιών επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητά τους. Μελέτες επισημαίνουν ότι η συνδεσιμότητα των ελληνικών λιμένων υποχώρησε τα τελευταία χρόνια σε σχέση με άλλα λιμάνια της Μεσογείου.

Τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν στρατηγικό πλεονέκτημα για την ελληνική οικονομία και σημαντικό κρίκο της ευρωπαϊκής εφοδιαστικής αλυσίδας. Η περαιτέρω ανάπτυξή τους θα εξαρτηθεί από τις επενδύσεις σε υποδομές, από την τεχνολογική αναβάθμιση και από την ικανότητά τους να ανταγωνιστούν αποτελεσματικά τα μεγάλα ευρωπαϊκά λιμάνια.

ΟΛΘ: Κομβική χρονιά το 2025

Γενική συνέλευση Ο λιμένας Θεσσαλονίκης ενισχύει τη θέση του στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων ψύξης, ως στρατηγικός reefer corridor στην περιοχή

Πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 12 Μαΐου 2026 η Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση των Μετόχων της ΟΛΘ Α.Ε., με ευρύτατη συμμετοχή από την πλευρά των μετόχων της εταιρείας. Ελήφθησαν αποφάσεις επί των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης με συντριπτική πλειοψηφία. Παράλληλα, οι μέτοχοι ενημερώθηκαν για τις σημαντικές εξελίξεις σε όλα τα πεδία δραστηριότητας του ΟΛΘ, οι οποίες επιβεβαιώνουν τη δυναμική αναπτυξιακή πορεία του λιμένα Θεσσαλονίκης και ενισχύουν τον ρόλο του ως ενός από τα ταχύτερα αναπτυσσόμενα λιμάνια της ευρύτερης περιοχής.

Κατά τη διάρκεια της Γενικής Συνέλευσης έγινε ιδιαίτερη αναφορά στα ιστορικά υψηλά αποτελέσματα που κατέγραψε η εταιρεία το 2025, καθώς και στη σημαντική πρόοδο που επιτεύχθηκε στους βασικούς τομείς επιχειρησιακής δραστηριότητας του Οργανισμού.

Το 2025 σηματοδότησε την έναρξη του μεγαλύτερου αναπτυξιακού προγράμματος στη σύγχρονη ιστορία του ΟΛΘ, με επίκεντρο την επέκταση του Προβλήτα 6, μια επένδυση στρατηγικής σημασίας, η οποία αναβαθμίζει ουσιαστικά τη θέση της Θεσσαλονίκης στο χάρτη των διεθνών μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδας της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Με την ολοκλήρωση του έργου, το λιμάνι θα μπορεί να εξυπηρετεί πλοία κύριων γραμμών Ultra Large Container Vessels έως 24.000 TEU, καθιστώντας τη Θεσσαλονίκη το μοναδικό λιμάνι στη βόρεια Ελλάδα με τέτοιες δυνατότητες. Παράλληλα, ο λιμένας Θεσσαλονίκης ενισχύει τη θέση του ως βασικός κόμβος συνδυασμένων μεταφορών για τις αγορές της νοτιοανατολικής και κεντρικής Ευρώπης, δημιουργώντας νέες προοπτικές για το εμπόριο, τα logistics και την επιχειρηματική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων κατέγραψε αύξηση διακίνησης που άγγιξε το 9% σε όρους TEU, ενώ τα έσοδά του αυξήθηκαν κατά 8 εκατ. ευρώ (+11%)



σε σχέση με το 2024. Αντίστοιχα, ο συμβατικός λιμένας επηρεάστηκε από τη σταδιακή μετατόπιση της αγοράς προς τη διακίνηση μέσω container, καταγράφοντας μείωση στη διακίνηση φορτίου κατά 12%.

Σημαντική ήταν και η πρόοδος στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων ψύξης (Reefer Cargo), με το Λιμένα Θεσσαλονίκης να ενισχύει τη θέση του ως στρατηγικός Reefer Corridor στην περιοχή, μέσω συνεργασιών με διεθνείς ναυπλιακές εταιρείες και συμμετοχές σε στοχευμένες διεθνείς εκθέσεις. Η διακίνηση Reefer Containers αυξήθηκε κατά 13,6% σε σύγκριση με το 2024.

Επενδύσεις

Στο πλαίσιο του ευρύτερου επενδυτικού προγράμματος, το 2025 ολοκληρώθηκαν σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές και εξοπλισμό.

Στο Σταθμό Συμβατικού Φορτίου ολοκληρώθηκαν επενδύσεις άνω των 1,8 εκατ. ευρώ, που περιλάμβαναν νέο μηχανολογικό εξοπλισμό και οχήματα υποστήριξης, ενώ ολοκληρώθηκαν έργα αναβάθμισης και συμμόρφωσης των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων συνολικής αξίας 1,2 εκατ. ευρώ.

Παράλληλα, ολοκληρώθηκαν οι διαδικασίες προμήθειας οκτώ νέων Hybrid

Straddle Carriers συνολικής αξίας 10,3 εκατ. ευρώ, τα οποία αναμένεται να τεθούν σε λειτουργία εντός του Ιουλίου 2026, ενισχύοντας σημαντικά την επιχειρησιακή δυναμική του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων και συμβάλλοντας στη σταδιακή μετάβαση του λιμένα σε πιο σύγχρονες και περιβαλλοντικά αποδοτικές λειτουργίες.

Ανοδική πορεία κατέγραψε και ο τομέας εκμετάλλευσης χώρων και ακινήτων του λιμένα, με αύξηση των σχετικών εσόδων κατά 4,99%, επιβεβαιώνοντας τη δυναμική αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Οργανισμού.

Διεθνές αποτύπωμα

Το 2025 αποτέλεσε επίσης χρονιά ιδιαίτερου συμβολισμού για τον Οργανισμό, καθώς συμπληρώθηκαν 100 χρόνια λειτουργίας της Ελευθέρης Ζώνης του Λιμένα Θεσσαλονίκης, ενός θεσμού άρρηκτα συνδεδεμένου με την εμπορική και αναπτυξιακή ιστορία της πόλης.

Παράλληλα, η Θεσσαλονίκη φιλοξένησε το ESPO Conference 2025, το σημαντικότερο ετήσιο συνέδριο του ευρωπαϊκού λιμενικού κλάδου, με διοργανωτή την ΟΛΘ Α.Ε., ενισχύοντας περαιτέρω τη διεθνή προβολή τόσο του λιμένα όσο και της ίδιας της πόλης.

Τα ελληνικά λιμάνια στο επίκεντρο του διεθνούς διαλόγου

Με εξαιρετική επιτυχία ολοκληρώθηκε η συμμετοχή της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε.) στα Ποσειδώνια 2026, επιβεβαιώνοντας τον κομβικό ρόλο της ως θεσμικού εκφραστή των ελληνικών λιμένων και βασικού φορέα που προωθεί την εξωστρέφεια, τη συνεργασία και τη διεθνή προβολή του ελληνικού λιμενικού συστήματος.

Καθ' όλη τη διάρκεια της έκθεσης, το περίπτερο της Ε.ΛΙΜ.Ε. στο Hall 4 (Stand 315), στο οποίο συμμετείχαν και τα 45 λιμάνια-μέλη της Ένωσης, αποτέλεσε ένα από τα πλέον δραστήρια σημεία συνάντησης της ελληνικής και διεθνούς λιμενικής και ναυτιλιακής κοινότητας. Στελέχη λιμένων, εκπρόσωποι διεθνών οργανισμών, επιχειρηματίες, ακαδημαϊκοί, φοιτητές, θεσμικοί φορείς και εκπρόσωποι της αγοράς συναντήθηκαν στο χώρο της Ε.ΛΙΜ.Ε., επιβεβαιώνοντας το ρόλο της ως φυσικού σημείου αναφοράς για το σύνολο του ελληνικού λιμενικού οικοσυστήματος.

Κορυφαία στιγμή της παρουσίας της Ε.ΛΙΜ.Ε. αποτέλεσε η διεθνής ημερίδα που διοργανώθηκε στις 2



Ιουνίου στο Ίδρυμα Ευγενίδου με θέμα: «Greek Ports: Supporting Greek Economy and their Role within a Challenging and Evolving Geopolitical Landscape» («Ελληνικά Λιμάνια: Η συμβολή τους στην ελληνική οικονομία και ο ρόλος τους μέσα σε ένα απαιτητικό και διαρκώς μεταβαλλόμενο γεωπολιτικό περιβάλλον»). Η εκδήλωση συγκέντρωσε κορυφαίες προσωπικότητες από τη διεθνή ναυτιλία, τους ευρωπαϊκούς θεσμούς, τους διεθνείς οργανισμούς και την ακαδημαϊκή κοινότητα, προσελκύοντας το ενδιαφέρον εκατοντάδων συμμετεχόντων τόσο στο κατάμεστο αμφιθέατρο όσο και μέσω της ζωντανής διαδικτυακής μετάδοσης.

Οι συζητήσεις επικεντρώθηκαν στις γεωπολιτικές εξελίξεις και στις επιπτώσεις τους στις λιμενικές υποδομές και στις εφοδιαστικές αλυσί-

δες, στις προοπτικές ανάπτυξης της κρουαζιέρας και στο ρόλο των λιμένων στη βιώσιμη μετάβαση των θαλάσσιων μεταφορών. Κοινό συμπέρασμα όλων των παρεμβάσεων ήταν ότι τα ελληνικά λιμάνια εξελίσσονται σε κρίσιμες εθνικές υποδομές, με ολοένα και μεγαλύτερη σημασία για την οικονομία, την ενεργειακή ασφάλεια, τη συνδεσιμότητα και τη διεθνή ανταγωνιστικότητα της χώρας.

Την επόμενη ημέρα, η Ε.ΛΙΜ.Ε. συνδιοργάνωσε με το Πολυτεχνείο Κρήτης και τον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου εκδήλωση για το ευρωπαϊκό πρόγραμμα BluePorts, παρουσιάζοντας τα αποτελέσματα μιας σημαντικής πρωτοβουλίας για την εκπαίδευση στελεχών της λιμενικής βιομηχανίας σε ζητήματα πράσινης μετάβασης, ενεργειακού μετασχηματισμού και νέων ναυτιλιακών καυσίμων.

Τοποθέτηση και εκμετάλλευση ναυδέτων: Η σιωπηλή εισβολή στα ακριτικά νησιά

ΑΝΤΙΔΡΑΣΗ Η νέα Κοινή Υπουργική Απόφαση για την τοποθέτηση και εκμετάλλευση ναυδέτων σε περιοχές εκτός λιμένων έχει προκαλέσει έντονες αντιδράσεις στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού και των νησιωτικών κοινωνιών. Η Ένωση Ναυτικών Πρακτόρων Ελληνικών Νήσων (Ε.Ν.Π.Ε.Ν.), μέσω ανοιχτής επιστολής προς τον πρωθυπουργό και τα αρμόδια Υπουργεία, εκφράζει σοβαρές ανησυχίες για τις πιθανές εθνικές και οικονομικές επιπτώσεις που μπορεί να προκύψουν από την εφαρμογή της.

Στην επιστολή γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στα ακριτικά νησιά και στον κίνδυνο επιχειρηματικής διείσδυσης εταιρειών τρίτων χωρών σε ευαίσθητες περιοχές, όπως είναι όρμοι, ακτές και κόλποι. Παράλληλα, επισημαίνεται ότι η ΚΥΑ δεν περιλαμβάνει επαρκείς δικλίδες ασφαλείας για την προστασία της εθνικής κυριαρχίας και της τοπικής οικονομίας, με την Ε.Ν.Π.Ε.Ν. να ζητά αυστηρότερους όρους και αυξημένο κρατικό έλεγχο στην εκμετάλλευση των συγκεκριμένων περιοχών.

Επίσκεψη αντιπροσωπίας από τη Γεωργία στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς

ΟΛΠ Πραγματοποιήθηκε στις 13 Μαΐου 2026 επίσκεψη αντιπροσωπίας από τη Γεωργία στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς, με επικεφαλής την κ. Tamar Ioseliani, αναπληρώτρια υπουργό Οικονομίας και Βιώσιμης Ανάπτυξης της Γεωργίας, η οποία επισκέφθηκε τον ΟΛΠ εκπροσωπώντας την υπουργό Οικονομίας και Βιώσιμης Ανάπτυξης της Γεωργίας κ. Mariam Kvrivishvili.



Η έκρηξη της τεχνητής νοημοσύνης πιέζει τις αερομεταφορές στην Ασία

Νέα πραγματικότητα Ανεβαίνουν οι ναύηλοι, περιορίζεται η διαθέσιμη χωρητικότητα

Η συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για τη μεταφορά εξοπλισμού τεχνητής νοημοσύνης, ημιαγωγών και προϊόντων υψηλής τεχνολογίας εξακολουθεί να ασκεί έντονες πιέσεις στην αγορά αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών της Ασίας, οδηγώντας σε περιορισμένη χωρητικότητα και υψηλότερους ναύλους, σύμφωνα με τη μηνιαία ανάλυση αγοράς της Dimerco Express Group.

Όπως επισημαίνει η εταιρεία logistics με έδρα την Ταϊβάν, η διαθέσιμη χωρητικότητα από την Ταϊβάν προς την Ευρώπη, τις Ηνωμένες Πολιτείες και άλλες ασιατικές αγορές παραμένει περιορισμένη, με αποτέλεσμα τη συνεχή άνοδο των τιμών μεταφοράς. Αντίστοιχη εικόνα καταγράφεται και στη Νότια Κορέα, όπου οι εξαγωγικές αεροπορικές γραμμές προς τις ΗΠΑ και την Ασία λειτουργούν υπό συνθήκες αυξημένης πίεσης.

«Η ζήτηση προέρχεται κυρίως από φορτία ημιαγωγών, διακομιστών τεχνητής νοημοσύνης, προϊόντων υψηλής τεχνολογίας και ηλεκτρονικού εμπορίου», αναφέρει η Dimerco.

Πέρα από τη ζήτηση, σημαντικό ρόλο παίζει και το αυξημένο κόστος καυσίμων αεριωθούμενων (jet fuel), το οποίο ωθεί αρκετές αεροπορικές εταιρείες να περιορίζουν τα ωφέλιμα φορτία των πτήσεων ή να αντικαθιστούν τα μεγάλα φορτηγά αεροσκάφη τύπου Boeing 747 με μικρότερα αλλά πιο αποδοτικά Boeing 777.

Σύμφωνα με την εταιρεία, ακόμη και αν η συνολική ζήτηση κινείται κοντά στα περσινά επίπεδα, η πραγματική διαθέσιμη χωρητικότητα της αγοράς έχει μειωθεί σημαντικά εξαιτίας αυτών των λειτουργικών προσαρμογών.

► Επιστροφή απευθείας δρομολογίων Κίνας - ΗΠΑ

Η Dimerco επισημαίνει επίσης ότι η αποκλιμάκωση των εμπορικών εντάσεων μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Κίνας έχει οδηγήσει ορισμένες επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας να επαναφέρουν απευθείας



αεροπορικές αποστολές από την Κίνα προς τις ΗΠΑ.

Η εξέλιξη αυτή μειώνει μέρος των μεταφορώσεων που πραγματοποιούνταν τα προηγούμενα χρόνια μέσω περιφερειακών κόμβων της νοτιοανατολικής Ασίας, όπως είναι η Σιγκαπούρη, η Ταϊλάνδη και η Ταϊβάν. Ωστόσο, σύμφωνα με την κ. Kathy Liu, αντιπρόεδρο Παγκόσμιων Πωλήσεων και Marketing της Dimerco Express Group, η επιστροφή ορισμένων απευθείας ροών δεν αρκεί για να αποσυμφόρηση την αγορά.

«Παρότι παρατηρείται επιστροφή ορισμένων απευθείας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ Κίνας και ΗΠΑ, η ισχυρή ζήτηση που συνδέεται με την τεχνητή νοημοσύνη και τους ημιαγωγούς συνεχίζει να διατηρεί τη διαθέσιμη χωρητικότητα εξαιρετικά περιορισμένη σε ολόκληρη την Ασία», δήλωσε η Liu.

► Συμφόρηση στην Ταϊβάνδη και στροφή στις οδικές μεταφορές

Πρόσθετη πίεση στην εφοδιαστική αλυσίδα προκαλεί η συμφόρηση που παρατηρείται σε βασικούς αεροπορικούς κόμβους της Νοτιοανατολικής Ασίας, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα το αεροδρόμιο Suvarnabhumi της Ταϊλάνδης.

Η Dimerco αναφέρει σημαντικές καθυστερήσεις στους τεματικούς σταθμούς

που εξυπηρετούν η Thai Airways και η Bangkok Flight Services, επηρεάζοντας τόσο τη διακίνηση φορτίων όσο και τις διαδικασίες εκτελωνισμού και εξαγωγών.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι χρόνοι παράδοσης από την άφιξη του φορτίου μέχρι την τελική παραλαβή ξεπερνούν τις επτά ημέρες, γεγονός που οδηγεί ολοένα και περισσότερους φορτωτές στην αναζήτηση εναλλακτικών λύσεων.

Ως αποτέλεσμα, παρατηρείται αυξημένη χρήση διασυννοριακών οδικών μεταφορών από την Κίνα και άλλες χώρες της νοτιοανατολικής Ασίας προς την Ταϊλάνδη, ως τρόπος παράκαμψης των καθυστερήσεων στα αεροδρόμια.

► Ρεκόρ στις εισαγωγές τεχνολογικών προϊόντων στις ΗΠΑ

Η ισχυρή ζήτηση για προϊόντα τεχνολογίας αποτυπώνεται και στα στοιχεία της εταιρείας αναλύσεων Aeanp, σύμφωνα με τα οποία οι αεροπορικές εισαγωγές προϊόντων υψηλής τεχνολογίας στις Ηνωμένες Πολιτείες αυξήθηκαν θεαματικά κατά το πρώτο τρίμηνο του έτους.

Οι συνολικοί όγκοι αυξήθηκαν κατά 57% σε ετήσια βάση, που αντιστοιχεί σε επιπλέον 157.000 τόνους φορτίου, με τη νοτιοανατολική Ασία και την Ταϊβάν να αποτελούν τις βασικές κινητήριες δυνάμεις της ανάπτυξης.

Σε τροχιά δυναμικής ανάπτυξης ο ΔΑΑ

Ρεκόρ κίνησης Νέο ιστορικό ρεκόρ επιβατών και νέα δρομολόγια

Το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών βρίσκεται σε τροχιά ιστορικής ανάπτυξης, επιβεβαιώνοντας το ρόλο που διαδραματίζει ως ένας από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους αεροπορικούς κόμβους της Ευρώπης. Με νέα διηπειρωτικά δρομολόγια, ρεκόρ επιβατικής κίνησης και σημαντικά επενδυτικά σχέδια επέκτασης, το «Ελευθέριος Βενιζέλος» μετατρέπεται σταδιακά σε στρατηγική πύλη μεταξύ Ευρώπης, Ασίας και Βόρειας Αμερικής.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η προσθήκη νέων απευθείας πτήσεων μεγάλων αποστάσεων. Η American Airlines εγκαινιάζει σύνδεση Αθήνας - Ντάλας, ενώ η IndiGo ανακοίνωσε απευθείας δρομολόγια προς Δελχί και Μουμπάι, καθιστώντας την Αθήνα βασική πύλη εισόδου της Ινδίας προς τη νοτιοανατολική Ευρώπη. Παράλληλα, η TAP Air Portugal επέστρεψε στην ελληνική αγορά μετά από 14 χρόνια με απευθείας σύνδεση Αθήνας - Λισαβόνας.

Οι εξελίξεις αυτές συνοδεύονται από εντυπωσιακή αύξηση της επιβατικής κίνησης. Το αεροδρόμιο κατέγραψε νέο ιστορικό υψηλό επιβατών, ενώ η θερινή περίοδος του 2026 εμφανίζει αύξηση των διαθέσιμων αεροπορικών θέσεων κατά περισσότερο από 8%, επιβεβαιώνοντας τη διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για ταξίδια προς και από την ελληνική πρωτεύουσα.

Η διεθνής αναγνώριση δεν άργησε να έρθει. Στα βραβεία Routes Europe 2026, οι αεροπορικές εταιρείες ανέδειξαν το αεροδρόμιο της Αθήνας ως το κορυφαίο ευρωπαϊκό αεροδρόμιο στην ανάπτυξη



νέων δρομολογίων, επιβραβεύοντας τη στρατηγική προσέλκυσης αερομεταφορέων και νέων αγορών.

Επενδύσεις & προκλήσεις

Παράλληλα, η διοίκηση του αεροδρομίου προωθεί φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα επέκτασης των εγκαταστάσεων, με στόχο την εξυπηρέτηση έως και 40 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως μέσα στα επόμενα χρόνια. Το σχέδιο περιλαμβάνει αναβάθμιση τεμαχικών σταθμών και βελτίωση των υποδομών, ώστε να ανταποκριθούν στις αυξανόμενες ανάγκες της αγοράς.

Ωστόσο, η ανάπτυξη συνοδεύεται και από προκλήσεις. Οι αυξημένες καθυστερήσεις πτήσεις σε ολόκληρη την Ευρώπη, οι πιέσεις στο σύστημα εναέριας κυκλοφορίας και οι γεωπολιτικές εντάσεις στη Μέση Ανατολή επηρεάζουν κατά διαστήματα τη λειτουργία των αερομεταφορών.

Με τα σημερινά δεδομένα, το «Ελευθέριος Βενιζέλος» δεν αποτελεί πλέον απλώς το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ελλάδας, αλλά εξελίσσεται σε έναν από τους σημαντικότερους περιφερειακούς κόμβους της Ευρώπης, προσελκύοντας νέες αεροπορικές εταιρείες, επενδύσεις και διεθνείς επιβάτες.

Οικονομικά αποτελέσματα Α' τριμήνου 2026: Ανάπτυξη κίνησης, χαμηλή κερδοφορία

Με αύξηση επιβατικής κίνησης αλλήλα αισθητά χαμηλότερη κερδοφορία έκλεισε το πρώτο τρίμηνο του 2026 για το Athens International Airport, σύμφωνα με τα οικονομικά αποτελέσματα που δημοσιοποιήθηκαν στα μέσα Μαΐου. Η επιβατική κίνηση διαμορφώθηκε στα 6,3 εκατομμύρια επιβάτες, σημειώνοντας άνοδο 8,1% σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 2025. Η αύξηση προήλθε κυρίως από τη δυναμική πορεία των διεθνών πτήσεων,

επιβεβαιώνοντας τη συνεχιζόμενη ενίσχυση της Αθήνας ως περιφερειακού αεροπορικού κόμβου. Ωστόσο, η σημαντική άνοδος της κίνησης δεν μεταφράστηκε σε αντίστοιχη αύξηση εσόδων. Τα συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα υποχώρησαν κατά 5,7%, στα 117,9 εκατ. ευρώ, κυρίως λόγω της προσωρινής μείωσης κατά 30% του τέλους εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων που εφαρμόστηκε από τον Οκτώβριο του

2025 έως και τον Απρίλιο του 2026. Ακόμη μεγαλύτερη ήταν η πίεση στην κερδοφορία. Τα καθαρά κέρδη υποχώρησαν κατά 27,9%, στα 18,9 εκατ. ευρώ από 26,2 εκατ. ευρώ ένα χρόνο νωρίτερα, ενώ τα προσαρμοσμένα κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization [EBITDA]) διαμορφώθηκαν στα 55,3 εκατ. ευρώ, μειωμένα περίπου κατά 15% σε ετήσια βάση.

Ήπια αλλιά σταθερά ανοδική πορεία για το αεροπορικό φορτίο

Aircargo Η εικόνα του α' τριμήνου στο Αεροδρόμιο της Αθήνας

Θετική παρέμεινε η εικόνα του αεροπορικού φορτίου (cargo) στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών κατά το πρώτο τρίμηνο του 2026, επιβεβαιώνοντας τη σταδιακή ενίσχυση του ρόλου της Αθήνας ως περιφερειακού κόμβου logistics και εμπορευματικών μεταφορών.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του αεροδρομίου, οι διακινούμενοι όγκοι φορτίου συνέχισαν να κινούνται ανοδικά σε σχέση με το αντίστοιχο περσινό διάστημα, με τη μεγαλύτερη ώθηση να προέρχεται από τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές και τον τομέα των ταχυμεταφορών (express cargo).

Η ανάπτυξη του cargo συνδέεται άμεσα με τη σημαντική αύξηση της διεθνούς αεροπορικής δραστηριότητας στην Αθήνα. Κατά το πρώτο τρίμηνο του 2026, το αεροδρόμιο εξυπηρέτησε περίπου 6,3 εκατομμύρια επιβάτες, καταγράφοντας αύξηση 8,1%, ενώ οι πτήσεις αυξή-



θηκαν κατά 7%, δημιουργώντας περισσότερη διαθέσιμη χωρητικότητα για μεταφορά φορτίου στις αποσκευοφόρες κοιλίες των επιβατικών αεροσκαφών.

Οι διεθνείς συνδέσεις

Ιδιαίτερη σημασία για την αγορά cargo έχουν οι νέες διεθνείς συνδέσεις μεγάλων αποστάσεων που αναπτύσσει η Αθήνα. Οι νέες πτήσεις προς Ηνωμένες Πολιτείες και η έναρξη των απευθείας δρομολογίων της ινδικής

IndiGo προς Δελχί και Μουμπάι δημιουργούν πρόσθετες δυνατότητες για μεταφορά εμπορευμάτων υψηλής αξίας, φαρμακευτικών προϊόντων, ηλεκτρονικού εξοπλισμού και ταχυδρομικών αποστολών.

Παράλληλα, η ενίσχυση του ηλεκτρονικού εμπορίου συνεχίζει να στηρίζει τη ζήτηση για υπηρεσίες express logistics, τομέα που αποτελεί πλέον έναν από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους κλάδους του αεροπορικού φορτίου στην ελληνική αγορά.

Ωστόσο, η αγορά cargo εξακολουθεί να επηρεάζεται από τις διεθνείς γεωπολιτικές εξελίξεις και τις μεταβολές στις εμπορικές ροές μεταξύ Ευρώπης, Ασίας και Μέσης Ανατολής. Οι αεροπορικές εταιρείες και οι εταιρείες logistics παρακολουθούν στενά τις εξελίξεις στην περιοχή, καθώς τυχόν διαταραχές στις εφοδιαστικές αλυσίδες μπορούν να επηρεάσουν άμεσα τους όγκους φορτίου και το μεταφορικό κόστος.

Η συνολική εικόνα του πρώτου τριμήνου δείχνει ότι, παρότι το cargo δεν αναπτύσσεται με τους εντυπωσιακούς ρυθμούς της επιβατικής κίνησης, παραμένει ένας σταθερά ανοδικός και στρατηγικά σημαντικός τομέας για το «Ελευθέριος Βενιζέλος». Η περαιτέρω ενίσχυση των διεθνών συνδέσεων και η επέκταση του δικτύου long-haul πτήσεων αναμένεται να αποτελέσουν βασικούς μοχλούς ανάπτυξης για την εμπορευματική δραστηριότητα κατά τη διάρκεια του 2026.

Ξεκίνησε ο 5ος κύκλος του The Digital Gate για καινοτόμες λύσεις στο αεροδρόμιο της Αθήνας

DIGITAL GATE Το πρόγραμμα ανοιχτής καινοτομίας του ΔΑΑ και του ACE δίνει σε startups τη δυνατότητα να μετατρέψουν τις ιδέες τους σε πιλοτικές εφαρμογές στο αεροδρόμιο της Αθήνας. Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) και το ACE (ο incubator του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών) ανακοινώνουν την έναρξη του 5ου κύκλου του προγράμματος «The Digital Gate», καλώντας startups και καινοτόμες ομάδες να αναπτύξουν και να δοκιμάσουν τεχνολογικές λύσεις σε πραγματικό επιχειρησιακό περιβάλλον αεροδρομίου.

Το Digital Gate αποτελεί ένα πρόγραμμα ανοιχτής καινοτομίας που συνδέει startups με τις πραγματικές επιχειρησιακές ανάγκες ενός διεθνούς αεροδρομίου. Σε αντίθεση με έναν κλασικό διαγωνισμό, δίνει έμφαση στην ανάπτυξη και πιλοτική εφαρμογή λύσεων που μπορούν να αξιοποιηθούν στις λειτουργίες ενός σύγχρονου αεροδρομίου.





Νέος παγκόσμιος χάρτης για τις γυναίκες στις οδικές μεταφορές

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ Στη γενική συνέλευση του IRU το Μάιο στη Γενεύη υιοθετήθηκε ο χάρτης για τις γυναίκες στις οδικές μεταφορές, ο οποίος καθορίζει βασικές αρχές για την αύξηση της συμμετοχής των γυναικών σε όλο το εργατικό δυναμικό του κλάδου.

Ο χάρτης βασίζεται στο έργο του IRU τα τελευταία χρόνια, στη διάγνωση των προκλήσεων για τις γυναίκες που εργάζονται στον κλάδο σε όλο τον κόσμο, στην έρευνα και ανάλυση ζητημάτων εργατικού δυναμικού (συμπεριλαμβανομένων των ελλείψεων οδηγών), καθώς και στην υποστήριξη του κλάδου στις προσλήψεις

και στη διατήρηση των γυναικών στις θέσεις εργασίας. Ο κλάδος των εμπορικών οδικών μεταφορών έχει δεσμευτεί να βελτιώσει την αποδοτικότητα, την ελκυστικότητα και τον επαγγελματισμό του, ιδίως όσον αφορά την αντιμετώπιση των προκλήσεων όσον αφορά την έλλειψη εργατικού δυναμικού και δεξιοτήτων.

Ένας βασικός πυλώνας αυτής της προσπάθειας είναι η αύξηση της συμμετοχής των γυναικών στην κινητικότητα και στην εφοδιαστική, προωθώντας ευκαιρίες σταδιοδρομίας και αντιμετωπίζοντας τα πρακτικά, κοινωνικά και πολιτιστικά εμπόδια που εμποδίζουν τις γυναίκες να εισέλθουν και να ευδοκιμήσουν στον κλάδο.

Οι 6 βασικές αρχές

Για το άνοιγμα του κλάδου των μεταφορών σε περισσότερες γυναίκες, ο χάρτης που υιοθετήθηκε στη Γενική Συνέλευση του IRU το Μάιο στη Γενεύη προωθεί έξι βασικές αρχές, που είναι οι εξής:

- 1** ■ Ουδέτερη στρατολόγηση: Χρήση προσεγγίσεων πρόσληψης με σαφείς και συγκεκριμένες περιγραφές θέσεων εργασίας που προσελκύουν τόσο γυναίκες όσο και άνδρες υποψηφίους με τα κατάλληλα προσόντα.
- 2** ■ Ενδυνάμωση της επαγγελματικής εξέλιξης: Διασφάλιση ότι οι ευκαιρίες μάθησης είναι εξίσου ανοιχτές σε γυναίκες και άνδρες.
- 3** ■ Ευθυγράμμιση των ρολών: Απαίτηση να πληρώνονται οι γυναίκες και οι άνδρες ισότιμα, με βάση το ρόλο, την εμπειρία και τις δεξιότητές τους και όχι το φύλο τους.

- 4** ■ Ισορροπία μεταξύ επαγγελματικής και προσωπικής ζωής: Προώθηση μιας υγιούς ισορροπίας μεταξύ των εργασιακών ευθυνών και της προσωπικής ζωής, συμπεριλαμβανομένης της επανένταξης στην εργασία μετά την άδεια μητρότητας.
- 5** ■ Αντιμετώπιση των συγκρούσεων: Ανάπτυξη μιας ανοιχτής και διαφανούς διαδικασίας για τους εργαζομένους, ώστε να εκφράζουν ανησυχίες για ζητήματα όπως είναι ο εκφοβισμός.
- 6** ■ Προώθηση ασφαλών, προστατευμένων και αξιοπρεπών εργασιακών περιβαλλόντων: Υποστήριξη της ανάγκης όλων να επενδύσουν σε καλύτερους χώρους στάθμευσης, αμαξοστάσια και τερματικούς σταθμούς για επαγγελματίες οδηγούς, με ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των γυναικών.

Συνεδρίασε στη Γενεύη το Συμβούλιο Εμπορευματικών Μεταφορών

IRU Στη γενική συνέλευση του Παγκόσμιου Οργανισμού Οδικών Μεταφορών (International Road Transport Union [IRU]) που διοργανώθηκε το Μάιο στη Γενεύη, η ΟΦΑΕ εκπροσωπήθηκε από τη γενική διευθύντριά της κ. Ηρώ Δουμάνη, η οποία προήδρευσε στις εργασίες του Συμβουλίου Εμπορευματικών Μεταφορών (Conseil Transports des Marchandises [CTM]), και συμμετείχε στη Γενική Συνέλευση υπό την ιδιότητα της ως αντιπρόεδρου της IRU. Κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων συζητήθηκαν



κρίσιμα ζητήματα για το μέλλον των οδικών μεταφορών, όπως είναι η ενεργειακή κρίση και οι επιπτώσεις των υψηλών τιμών καυσίμων, η έλλειψη επαγγελματιών οδηγών, η προσέλκυση περισσότερων γυναικών στον κλάδο, η ψηφιοποίηση των μεταφορών, οι νέοι εμπορικοί διάδρομοι και η μετάβαση προς πιο βιώσιμες μεταφορές. Σημαντικά αποτελέσματα των εργασιών ήταν:

- ▶ Η υιοθέτηση του νέου μηχανισμού αντιμετώπισης κρίσεων καυσίμων (Fuel Crisis Mechanism).
- ▶ Η έγκριση της χάρτας για τις γυναίκες στις οδικές μεταφορές.
- ▶ Η ανάδειξη νέων προτεραιοτήτων για την ανταγωνιστικότητα, την ανθεκτικότητα και τη βιωσιμότητα του κλάδου.

Ιδιαίτερη σημασία είχε η εκλογή στη θέση του νέου γενικού γραμματέα της IRU του κ. Habib Turki, ο οποίος αναλαμβάνει τα καθήκοντά του από την 1η Αυγούστου 2026. Συγκινητική ήταν η στιγμή του αποχαιρετισμού για τον απερχόμενο γενικό γραμματέα κ. Umberto de Pretto, ο οποίος επί σειρά ετών συνέβαλε καθοριστικά στην ενίσχυση της παγκόσμιας παρουσίας και επιρροής της IRU.



Η Θεσσαλονίκη στο επίκεντρο των διεθνών μεταφορών

Κορυφαία διοργάνωση Με επιτυχία ολοκληρώθηκε η 47η Γενική Συνέλευση του BSEC-URTA με τη φιλοξενία της ΟΦΑΕ

Με μεγάλη επιτυχία ολοκληρώθηκαν οι εργασίες της 47ης Γενικής Συνέλευσης του Οργανισμού Μεταφορών των Χωρών της Περιφέρειας της Μαύρης Θάλασσας (Union of Road Transport Associations in the Black Sea Economic Cooperation Region [BSEC-URTA]), που πραγματοποιήθηκε στα τέλη του Μαΐου στη Θεσσαλονίκη, στο ξενοδοχείο Makedonia Palace.

Η Συνέλευση φιλοξενήθηκε από την Ομοσπονδία Φορηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας (ΟΦΑΕ), επιβεβαιώνοντας τον καθοριστικό ρόλο της Ελλάδας και ιδιαίτερα της Θεσσαλονίκης στο χώρο των διεθνών μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδας στη νοτιοανατολική Ευρώπη.

Η κορυφαία αυτή διεθνής διοργάνωση συγκέντρωσε

υψηλόβαθμους εκπροσώπους διεθνών οργανισμών, εθνικών ενώσεων οδικών μεταφορών, θεσμικών φορέων, κυβερνητικών εκπροσώπων και στελεχών της αγοράς logistics και των μεταφορών από τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας, των Βαλκανίων και της ευρύτερης περιοχής.

Η φετινή διοργάνωση είχε ιδιαίτερο συμβολισμό για την ΟΦΑΕ, καθώς συμπίπτει με τα 90 χρόνια λειτουργίας της Ομοσπονδίας. Η ΟΦΑΕ διατελεί μέλος του BSEC-URTA επί 25 έτη, ενώ για περισσότερα από 70 χρόνια είναι ενεργό μέλος του IRU, επιβεβαιώνοντας διαχρονικά ότι η διεθνής συνεργασία αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της στρατηγικής και της λειτουργίας της ελληνικής μεταφορικής κοινότητας.

Κατά τη διάρκεια των εργασιών της Συνέλευσης αλλά και των παράλληλων θεσμικών

και επιχειρηματικών συναντήσεων, αναπτύχθηκε ουσιαστικός διάλογος γύρω από τις προκλήσεις και τις προοπτικές των διεθνών οδικών μεταφορών, τη διασυνδεσιμότητα και τις σύγχρονες υποδομές logistics, όπως και για την προσαρμογή του κλάδου στη νέα ψηφιακή τεχνολογία.

Μεταξύ των βασικών θεμάτων που βρέθηκαν στο επίκεντρο της συζήτησης ήταν:

- ▶ Η ψηφιοποίηση των μεταφορών και η εφαρμογή εργαλείων όπως είναι το eTIR και το eCMR.

- ▶ Τα προβλήματα στις συνοριακές διελεύσεις και οι μεγάλες καθυστερήσεις στα σύνορα ΕΕ και τρίτων χωρών.

- ▶ Η ανάγκη ενίσχυσης ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης φορηγών (SSTPAs).

- ▶ Οι επιπτώσεις των αυξημένων τιμών καυσίμων στις

διεθνείς οδικές μεταφορές.

- ▶ Η έλλειψη οδηγών και η ευημερία των επαγγελματιών οδηγών.

- ▶ Η ενίσχυση της περιφερειακής συνεργασίας και των συνδυασμένων μεταφορών.

Η συνεργασία

Ιδιαίτερη αναφορά έγινε στην επίσκεψη της αντιπροσωπίας του BSEC-URTA στο Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών του Εθνικού Κέντρου Έρευνας & Τεχνολογικής Ανάπτυξης (Ι.ΜΕΤ. / ΕΚΕΤΑ) στη Θεσσαλονίκη, όπου παρουσιάστηκαν καινοτόμες εφαρμογές και ερευνητικά έργα που αφορούν την ψηφιοποίηση των μεταφορών, τη διαχείριση logistics, τη βιώσιμη κινητικότητα, τα έξυπνα συστήματα μεταφορών και τα θέματα περιβάλλοντος, κοινωνικής

ευθύνης και εταιρικής διακυβέρνησης (Environmental - Social - Governance [ESG]) για τον κλάδο των οδικών μεταφορών.

Η επίσκεψη ανέδειξε τη σημασία της συνεργασίας μεταξύ ερευνητικών φορέων, επιχειρήσεων και διεθνών οργανισμών για την ανάπτυξη σύγχρονων και ανθεκτικών μεταφορικών λύσεων.

«Ιδιαίτερη τιμή για την ΟΦΑΕ»

Σε δήλωσή του ο πρόεδρος της ΟΦΑΕ κ. Δημήτριος Φωκαΐδης τόνισε τα εξής:

«Η φιλοξενία της 47ης Γενικής Συνέλευσης του BSEC-URTA στη Θεσσαλονίκη αποτελεί ιδιαίτερη τιμή για την ΟΦΑΕ και την ελληνική μεταφορική κοινότητα. Σε μια περίοδο κατά την οποία οι διεθνείς μεταφορές και οι εφοδιαστικές αλυσίδες καλούνται να ανταποκριθούν σε σημαντικές γεωπολιτικές, οικονομικές και τεχνολογικές προκλήσεις, η συνεργασία μεταξύ των χωρών και των φορέων της περιοχής καθίσταται πιο σημαντική από ποτέ.

«Η Θεσσαλονίκη απέδειξε για ακόμη μία φορά ότι διαθέτει όλα τα χαρακτηριστικά για να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο ως κόμβος μεταφορών, logistics και διεθνούς εμπορίου στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Ως νέος πρόεδρος

της ΟΦΑΕ, δεσμεύομαι να συνεχίσουμε να εργαζόμαστε με πνεύμα συνεργασίας, εξωστρέφειας και καινοτομίας, για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών μεταφορών και την περαιτέρω ενδυνάμωση των διεθνών μας συνεργασιών».

Κοινή συνισταμένη σε δηλώσεις που έκαναν οι συμμετέχοντες ήταν η αναγνώριση της άριστης και επιτυχημένης διοργάνωσης της Γενικής Συνέλευσης από την ΟΦΑΕ στη Θεσσαλονίκη, καθώς και η ανάδειξη της στρατηγικής σημασίας της πόλης για τις διεθνείς μεταφορές.

Όπως επισημάνθηκε, η γεωγραφική θέση της Θεσσαλονίκης την καθιστά φυσική πύλη προς τα Βαλκάνια και τη νοτιοανατολική Ευρώπη, με σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης ως περιφερειακού κόμβου εμπορίου, διαμετακόμισης και συνδυασμένων μεταφορών.

Παράλληλα, έμφαση δόθηκε στην ανάγκη επιτάχυνσης και αναβάθμισης των υποδομών διασύνδεσης, τόσο σε επίπεδο οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων όσο και σε επίπεδο λιμενικών και διατροπικών υποδομών, προκειμένου η περιοχή να αξιοποιήσει πλήρως τις γεωοικονομικές της δυνατότητες και να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητά της στις διεθνείς εμπορευματικές ροές.



Παράταση για το ψηφιακό δελτίο αποστολής

ΝΕΕΣ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ

Με κοινή απόφαση του υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας & Οικονομικών κ. Γιώργου Κώστηρα (νυν Υπ. Μεταφορών) και του διοικητή της ΑΑΔΕ κ. Γιώργου Πιτσιλή, μετατίθενται οι προθεσμίες έναρξης της Β' φάσης της ψηφιακής παρακολούθησης διακίνησης αποθεμάτων για το σύνολο των επιχειρήσεων, προς διευκόλυνσή τους στην εκπλήρωση των σχετικών υποχρεώσεων.

Συγκεκριμένα ορίζονται:

1. Η 12η Οκτωβρίου 2026 όσον αφορά την έναρξη εφαρμογής για:
 - ▶ Φόρτωση & μεταφόρτωση.
 - ▶ Παρακολούθηση διακίνησης σε πραγματικό χρόνο.
 - ▶ Παραλαβή και επιβεβαίωση από τον ήλπτη.
2. Η 1η Ιανουαρίου 2027 όσον αφορά την επέκταση με ενιαία κωδικοποίηση ειδών (TARIC). Η Ομοσπονδία Φορητών Αυτοκινητιστών Ελλάδας Οδικών Εμπο-

ρευματικών και Επιβατικών Μεταφορών (ΟΦΑΕ), με τεκμηριωμένη παρέμβαση προς την ΑΑΔΕ και την πολιτική ηγεσία, είχε εγκαίρως αναδείξει κρίσιμα ζητήματα εφαρμογής, όπως είναι:

- ▶ Η πολυπλοκότητα των δρομολογίων με πολλαπλές φορτώσεις και μεταφορτώσεις.
 - ▶ Οι ιδιαιτερότητες των διεθνών μεταφορών με εμπλεκόμενα αλληλοδοκίμων φορέων.
 - ▶ Η απαίτηση για συνεχή καταγραφή ενεργειών σε πραγματικό χρόνο.
 - ▶ Η έλλειψη επαρκούς πιλοτικής εφαρμογής.
- Όπως επισημάνθηκε, χωρίς επαρκή χρόνο προσαρμογής υπήρχε κίνδυνος για δυσλειτουργίες στη διακίνηση αγαθών και για επιβάρυνση της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η παράταση δημιουργεί τον απαραίτητο χρόνο για ουσιαστική προετοιμασία και διασφαλίζει καλύτερες προϋποθέσεις εφαρμογής ενός σημαντικού έργου για τη διαφάνεια και τον υγιή ανταγωνισμό.

26.897 αυτοκίνητα το Μάιο στους ελληνικούς δρόμους

ΜΗΝΑΣ ΠΕΚΟΡ Η Ελληνική Στατιστική Αρχή ανακοίνωσε ότι το Μάιο του 2026 κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά 26.897 αυτοκίνητα (καινούργια ή μεταχειρισμένα εξωτερικού), έναντι 26.051 τον αντίστοιχο μήνα του 2025, καταγράφοντας αύξηση 3,2%.

Υπενθυμίζεται ότι το Μάιο του 2025 η κυκλοφορία αυτοκινήτων είχε αυξηθεί κατά 13,5% σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μήνα του 2024. Τα καινούργια αυτοκίνητα που κυκλοφόρησαν τον Μάιο του 2026 ανήλθαν σε 17.218, έναντι 16.745 τον Μάιο του 2025, σημειώνοντας αύξηση 2,8%.

Αντίστοιχα, η κυκλοφορία για πρώτη φορά μοτοσικλετών κυβισμού άνω των 50 κ.εκ. (καινούργιων και μεταχειρισμένων εξωτερικού) διαμορφώθηκε σε 10.439 το Μάιο του 2026, έναντι 9.860 τον ίδιο μήνα του 2025, παρουσιάζοντας αύξηση 5,9%. Το Μάιο του 2025 η αντίστοιχη αύξηση είχε διαμορφωθεί στο 24,4% σε σχέση με το Μάιο του 2024. Οι καινούργιες μοτοσικλέτες που κυκλοφόρησαν το Μάιο του 2026 ανήλθαν σε 10.016, έναντι 9.461 τον αντίστοιχο μήνα του 2025, επίσης αυξημένες κατά 5,9%.

Σε επίπεδο πενταμήνου, την περίοδο Ιανουαρίου - Μαΐου 2026 κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά 116.558 αυτοκίνητα (καινούργια ή μεταχειρισμένα εξωτερικού), έναντι 112.854 την αντίστοιχη περίοδο του 2025, καταγράφοντας αύξηση 3,3%. Το πεντάμηνο Ιανουαρίου - Μαΐου 2025 είχε σημειωθεί αύξηση 2,4% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2024.



Οι ελληνικές επιχειρήσεις στηρίζουν το ναυτιλιακό οικοσύστημα

Αγορά Ένα δυναμικό σύστημα επιχειρήσεων στη χώρα, στηρίζει με τις υπηρεσίες του τον ναυτιλιακό κλάδο και όλη την εφοδιαστική αλυσίδα.

Η ναυτιλία αποτελεί διαχρονικά έναν από τους ισχυρότερους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας, με τη χώρα να διατηρεί ηγετική θέση στην παγκόσμια ποντοπόρο ναυτιλία. Πίσω όμως από τη δραστηριότητα των πλοιοκτητών αναπτύσσεται ένα ιδιαίτερα δυναμικό και πολυσύνθετο οικοσύστημα επιχειρήσεων, το οποίο διαμορφώνει τη σύγχρονη ναυτιλιακή εφοδιαστική αλυσίδα.

Από τις λιμενικές υπηρεσίες, τις μεταφορές και τις αποθηκεύσεις έως τις ναυπηγοεπισκευές, τον ναυτιλιακό εξοπλισμό, τις τεχνολογικές λύσεις, τις υπηρεσίες πιστοποίησης, τις ασφαλίσεις και τη διαχείριση εφοδιασμού πλοίων, οι ελληνικές εταιρείες του κλάδου αποτελούν

κρίσιμους κρίκους μιας αλυσίδας που εξασφαλίζει την απρόσκοπτη λειτουργία του παγκόσμιου εμπορίου.

Η διαρκής ψηφιοποίηση, η αυτοματοποίηση των διαδικασιών, η πράσινη μετάβαση και οι αυξανόμενες απαιτήσεις για βιωσιμότητα και ανθεκτικότητα μετασηματίζουν τον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί η ναυτιλιακή εφοδιαστική αλυσίδα. Οι ελληνικές επιχειρήσεις καλούνται να επενδύσουν στην καινοτομία, στην εξειδίκευση του ανθρώπινου δυναμικού και στην ανάπτυξη προηγμένων υπηρεσιών που ανταποκρίνονται στις νέες διεθνείς προκλήσεις. Παράλληλα, αξιοποιούν τη στρατηγική γεωγραφική θέση της χώρας, την τεχνογνωσία δεκαετιών και τις στενές σχέσεις με τη διεθνή

ναυτιλιακή κοινότητα, ενισχύοντας συνεχώς την ανταγωνιστικότητά τους.

Το παρόν αφιέρωμα αναδεικνύει τις ελληνικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε κάθε στάδιο της ναυτιλιακής εφοδιαστικής αλυσίδας, παρουσιάζοντας τις υπηρεσίες, τις καινοτόμες πρακτικές και τις επενδύσεις που συμβάλλουν στη διαμόρφωση ενός σύγχρονου και εξωστρεφούς ναυτιλιακού οικοσυστήματος. Πρόκειται για επιχειρήσεις που, μέσα από τη συνέπεια, την τεχνολογική εξέλιξη και τη διεθνή τους παρουσία, στηρίζουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας και ενισχύουν το ρόλο της Ελλάδας ως στρατηγικού κόμβου μεταφορών και logistics στην ευρύτερη περιοχή της ανατολικής Μεσογείου.

ΟΛΠ

Η μεγάλη πύλη της Ελλάδας

Η ΟΛΠ Α.Ε., εταιρεία εισηγμένη στο Euronext Athens, διαχειρίζεται και λειτουργεί τον λιμένα Πειραιά, το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας και ένα από τα πιο ολοκληρωμένα λιμάνια στην Ευρώπη από πλευράς λιμενικών υπηρεσιών. Οι δραστηριότητες στο λιμάνι του Πειραιά περιλαμβάνουν την κρουαζιέρα, τη μεταφορά επιβατών, τον σταθμό εμπορευματοκιβωπίων και αυτοκινήτων, τις γενικές μεταφορές, τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, τα logistics και υπηρεσίες ελεύθερης ζώνης. Κύριος μέτοχος της ΟΛΠ Α.Ε. με ποσοστό 67% είναι η COSCO Shipping, μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες του κόσμου.



Την τελευταία δεκαετία η ΟΛΠ Α.Ε. σημειώνει αδιάλειπτη ανάπτυξη με σεβασμό στο περιβάλλον και με στοχευμένη χρήση των νέων τεχνολογιών και των εργαλείων ψηφιοποίησης, σε όλο το φάσμα των λιμενικών της δραστηριοτήτων, συνεισφέροντας σε μεγάλο βαθμό στην οικονομία της χώρας και κυρίως ανταποδίδοντας σημαντικά οφέλη στην ελληνική κοινωνία.

Η ΟΛΠ Α.Ε. κατέχει την πιστοποίηση “ECO PORT”, βρίσκεται στη λίστα ESG του Euronext Athens και συγκαταλέγεται ανάμεσα στις πιο βιώσιμες εταιρείες της Ελλάδας το 2026.

ΟΜΙΛΟΣ ΑΤΤΙΚΑ

Πρωταγωνιστεί στα ελληνικά πελάγη

Ο Όμιλος Attica, με πολυετή παρουσία στις ελληνικές και διεθνείς θάλασσες, ηγείται του ελληνικού κλάδου επιβατηγού ναυτιλίας και αποτελεί έναν από τους κορυφαίους ναυτιλιακούς ομίλους διεθνώς.

Μέσω των δημοφιλών εμπορικών σημάτων Superfast Ferries, Blue Star Ferries, Hellenic Seaways και Anek Lines, με στόλο που αριθμεί 33 πλοία και ανθρώπινο δυναμικό που ξεπερνά τους 3.000 εργαζομένους σε ξηρά και θάλασσα, συνδέει καθημερινά περισσότερους από 55 προορισμούς, προσφέροντας υψηλού επιπέδου μεταφορικές υπηρεσίες στην Ελλάδα και στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας. Τα τελευταία έτη, ο όμιλος έχει διευρύνει την παρουσία του στον τουριστικό τομέα, με την απόκτηση ξενοδοχειακών μονάδων στα νησιά της Τήνου και της Νάξου όπου δραστηριοποιείται, με στόχο την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών στους πελάτες του.



Με πυξίδα την ανάπτυξη και σταθερή δέσμευση για την ενσωμάτωση των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης σε όλο το φάσμα της επιχειρηματικής δραστηριότητας και των λειτουργιών του, ο Όμιλος Attica επενδύει σε πρακτικές που μειώνουν το περιβαλλοντικό του αποτύπωμα και δημιουργεί αξία για τους μετόχους, τους εργαζομένους και τις τοπικές κοινότητες.

ELIKON LOGISTICS

Υπηρεσίες μεταφοράς με sprinter van

Η ναυτιλία και τα logistics αποτελούν την καρδιά του διεθνούς εμπορίου, καθώς η ναυτιλία αφορά τη μεταφορά μέσω θάλασσας ενώ τα logistics συντονίζουν την όλη διαδικασία αποθήκευσης, διανομής και διαχείρισης των εμπορευμάτων. Η εφοδιαστική αλυσίδα ωστόσο αποτελεί και για την ίδια την ναυτιλία (τροφοδοσία πλοίων) ένα σημαντικό κλάδο για την εύρυθμη λειτουργία της.

Η Elikon Logistics, έχοντας πλήρη γνώση αυτής της πολύπλοκης και χρονικά ευαίσθητης υπηρεσίας παρέχει προσαρμοσμένες λύσεις μέσω της υπηρεσίας μεταφοράς με sprinter van. Η εταιρεία ενώνει την ηπειρωτική Ευρώπη σε 48 έως 72 ώρες και παραδίδει ικανοποιώντας ακόμη και τα πιο αυστηρά deadline, απογειώνοντας τη δυναμική των πελατών της!



KATRADIS S.A.**Παραγωγή και εμπορία ανυψωτικού εξοπλισμού για τη ναυτιλία, τη βιομηχανία και τα logistics**

Η Katradis S.A. αποτελεί μία από τις πλέον ιστορικές και αξιόπιστες ελληνικές εταιρείες στον χώρο της ναυτιλίας, με παρουσία που ξεπερνά τα 90 χρόνια. Από το 1936 δραστηριοποιείται στην παραγωγή και εμπορία συρματόσχοινων, συνθετικών σχοινιών, αλυσίδων, ανυψωτικού εξοπλισμού και ολοκληρωμένων λύσεων για τη ναυτιλία, τη βιομηχανία και τα logistics.

Με σταθερή προσήλωση στην ποιότητα, την ασφάλεια και την καινοτομία, η εταιρεία επενδύει σε σύγχρονες τεχνολογίες, αυτοματισμούς και βέλτιστες πρακτικές που ενισχύουν την αποδοτικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη. Παράλληλα, ενσωματώνει τις αρχές του ESG (Environmental, Social & Governance) στη στρατηγική της, δίνοντας έμφαση στην περιβαλλοντική υπευθυνότητα, την κοινωνική συνεισφορά και την εταιρική διακυβέρνηση.



Με εξαγωγική δραστηριότητα σε περισσότερες από 50 χώρες και ισχυρή τεχνογνωσία που μεταφέρεται από γενιά σε γενιά, η Katradis S.A. συνεχίζει να δημιουργεί αξία και να συμβάλλει ενεργά στη διαμόρφωση του μέλλοντος της ναυτιλίας, των logistics και της βιομηχανίας.

LIBERO ASSURANCE**Πιστοποιήσεις ISO στην εφοδιαστική αλυσίδα**

Στο σύγχρονο περιβάλλον της εφοδιαστικής αλυσίδας, η πιστοποίηση ISO ξεπερνά τα όρια μιας τυπικής υποχρέωσης και εξελίσσεται σε στρατηγικό εργαλείο ανάπτυξης. Η LiberoAssurance, ως εξειδικευμένος οργανισμός επιθεώρησης και πιστοποίησης, αναδεικνύει τη σημασία των διεθνών προτύπων (όπως είναι τα ISO 9001, 14001 και 28000) για τη θωράκιση των επιχειρήσεων του κλάδου.

Όπως επισημαίνει, υιοθετώντας αυτά τα πρότυπα μια εταιρεία, κερδίζει λειτουργική σταθερότητα, μείωση του κόστους μέσω της βελτιστοποίησης των διαδικασιών της και αποτελεσματική διαχείριση κινδύνων σε όλο το φάσμα των μεταφορών. Παράλληλα, ενισχύει την εξωστρέφειά της, αποκτώντας ένα ισχυρό διαβατήριο εμπιστοσύνης για τη σύναψη διεθνών συνεργασιών που απαιτούν εγγυημένη ασφάλεια και περιβαλλοντική υπευθυνότητα.



Με βαθιά τεχνογνωσία στα πρότυπα πιστοποίησης, η LiberoAssurance πιστοποιεί τη συμμόρφωση των επιχειρήσεων με τα διεθνή αυτά πρότυπα. Με αυτό τον τρόπο, τις βοηθά να μετατρέψουν την ποιότητα και την ασφάλεια σε ένα από ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για το μέλλον τους.

MEDITERRANEAN SHIPPING**Δυναμική συνεχής παρουσία**

Η Mediterranean Shipping Company Greece S.A. ιδρύθηκε το 1994, όταν οι δρόμοι του Gianluigi Aronte και του Δημήτρη Θεοδορικά διασπαυρώθηκαν. Η συνεργασία αυτή αποτέλεσε την απαρχή ενός οράματος που εξελίσσεται αδιάκοπα με συνέπεια και δυναμισμό για πάνω από τρεις δεκαετίες.

Από τότε, η MSC Greece διατηρεί σταθερά πρωταγωνιστικό ρόλο στο χώρο της ναυτιλίας τακτικών γραμμών (containerized liner shipping), με ισχυρή παρουσία στα λιμάνια Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Βόλου και Ηρακλείου, απασχολώντας περίπου 250 εργαζομένους. Παράλληλα ο όμιλος διαθέτει δυναμική παρουσία και στον τομέα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, επεκτείνει τη δραστηριότητά του στα Βαλκάνια και ενισχύει περαιτέρω τη στρατηγική θέση του στην περιοχή.

Όπως επισημαίνει, η MSC Greece, είναι αδιαμφισβήτητη η στρατηγική σημασία της Ελλάδας στον παγκόσμιο χάρτη της MSC Geneva, η οποία αποδεικνύει διαχρονικά την εμπιστοσύνη της στην ελληνική θυγατρική αναθέτοντάς της διευρυμένους ρόλους σε περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ίδρυση του MSC Service Center Greece το 2015 στον Πειραιά, με υποκατάστημα στη Θεσσαλονίκη. Σήμερα, περίπου 350 νέοι επαγγελματίες



απασχολούνται σε θέσεις υψηλής εξειδίκευσης, προσφέροντας ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών ως προέκταση των κεντρικών γραφείων του ομίλου, ενισχύοντας περαιτέρω τη στρατηγική δυναμική της MSC στην Ελλάδα.

PCT

Σημαντική και διαχρονική η συμβολή στην οικονομία

Η Piraeus Container Terminal S.A. (PCT) ή Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε., είναι εταιρεία που συστάθηκε στην Ελλάδα ως θυγατρική της COSCO Shipping Ports Limited, κορυφαίου φορέα εκμετάλλευσης σταθμών εμπορευματοκιβωτίων ο οποίος κατέχει την πρώτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη. Από την 1η Οκτωβρίου 2009, η PCT ανέλαβε για 35 έτη την υλοποίηση της σύμβασης παραχώρησης για τους προβλήτες II και III.



Κύριες δραστηριότητες της PCT S.A. είναι η παροχή υπηρεσιών φόρτωσης, εκφόρτωσης και αποθήκευσης για εισαγόμενα και εξαγόμενα εμπορευματοκιβώτια που διακινούνται μέσω του λιμένα του Πειραιά, συμπεριλαμβανομένων των φορτίων που χρησιμοποιούν τον Πειραιά ως ενδιάμεσο σταθμό μεταφοράς (φορτία διαμετακόμισης).

Η στρατηγική θέση του Πειραιά, που είναι το πρώτο ευρωπαϊκό λιμάνι μετά τη διώρυγα του Σουέζ και έχει άμεση σύνδεση με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της Ε.Ε., τον καθιστά όχι μόνο ιδανικό λιμάνι-κόμβο για προορισμούς στη Μεσόγειο και στη Μαύρη Θάλασσα, αλλά και έναν βιώσιμο συνεργάτη για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς υπηρεσιών διανομής και Logistics στην Ευρώπη, στη Μέση Ανατολή και στην Αφρική.

Η οικονομική συμβολή της PCT στην Ελλάδα είναι σημαντική και διαχρονική. Κατά την περίοδο 2009 - 2024, τα δημόσια έσοδα από τέλη παραχώρησης, φόρους και ασφαλιστικές εισφορές ξεπέρασαν το 1,03 δισ. ευρώ. Παράλληλα, η PCT επενδύει συστηματικά στο ανθρώπινο δυναμικό της, που αριθμεί περισσότερους από 2.500 εργαζομένους, συμπεριλαμβανομένων των υπεργολάβων.

Με ένα πρόγραμμα εταιρικής υπευθυνότητας συνολικής αξίας σχεδόν 1 εκατ. ευρώ, η PCT αναδεικνύει τη διαχρονική δέσμευσή της στη βιωσιμότητα, την κοινωνική ευθύνη και τη δημιουργία διαχρονικής αξίας για τον Πειραιά και την ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου.



T-PRESS

ΤΕΧΝΟΕΚΔΟΤΙΚΗ / T-Press

- ΕΚΔΟΣΕΙΣ
- ΕΚΘΕΣΕΙΣ
- ΣΥΝΕΔΡΙΑ
- WEB TV
- ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ
- ΑΤΕΛΙΕ

9 Τεχνικά
Περιοδικά

6 Διεθνείς
Εκθέσεις

15+ Εξειδικευμένα
Newsletters

185K Εγγεγραμμένοι
Επαγγελματίες

www.tpress.gr • tpress@tpress.gr

Τροίας 2, Βριλήσσια 152 35

210 6800470

Ασφάλεια και υγεία στον κλάδο των logistics

Τα χαρακτηριστικά Ο κλάδος των logistics αποτελεί έναν από τους πιο δυναμικούς –και συγχρόνως πιο «επικίνδυνους»– τομείς της σύγχρονης οικονομίας. Τι ισχύει σχετικά με το νομοθετικό πλαίσιο, τις καλές πρακτικές και τις σύγχρονες εξελίξεις στον τομέα της ασφάλειας.



Τον κ. Κυρίτση Ελευθέριου, επιστημονικού υπεύθυνου της H&S Advisors, εταιρείας εξωτερικών υπηρεσιών προστασίας και πρόληψης κινδύνων και συμβούλων εργασιακής ασφάλειας και υγείας.

Αποθηκευτικοί χώροι, μεταφορές εμπορευμάτων, φόρτωση και εκφόρτωση, εργασία υπό πίεση χρόνου και συχνά σε βάρδιες: Όλα αυτά συνθέτουν ένα εργασιακό περιβάλλον υψηλής επικινδυνότητας. Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία (European Occupational Safety and Health Administration [EU OSHA]), οι εργαζόμενοι στη μεταφορά και αποθήκευση εμφανίζουν μερικούς από τους υψηλότερους δείκτες εργατικών ατυχημάτων σε σχέση με το μέσο όρο όλων των κλάδων.

Στην Ελλάδα, το βασικό νομοθετικό υπόβαθρο διέπεται από το ν.3850/2010 «Κύρωση του Κώδικα Νόμων για την Υγεία και Ασφάλεια των Εργαζομένων (ΚΝΥΑΕ)», ο οποίος ενσωματώνει την Οδηγία 89/391/ΕΟΚ, τη βασική «οδηγία-πλαίσιο» της ΕΕ.

Η πρόληψη στον κλάδο των logistics ξεκινά από το σχεδιασμό και προσαρμόζεται στις ιδιαιτερότητες κάθε τύπου αποθήκης. Πέρα από τις οριζόντιες υποχρεώσεις (οριοθέτηση πεζοδρομίων και διαδρόμων οχημάτων, εκπαίδευση χειριστών περνοφόρων, τακτικές επιθεωρήσεις ανά βάρδια και εφαρμογή εργονομικών αρχών), κάθε κατηγορία εγκατάστασης απαιτεί εξειδικευμένη προσέγγιση.



Αποθήκες γενικής χρήσης

Καλές πρακτικές στις αποθήκες γενικής χρήσης (Dry Warehouses) είναι οι εξής:

► **Ανάλυση κυκλοφοριακών ροών:** Χωροταξική οργάνωση με σαφή διαχωρισμό ζωνών φόρτωσης, αποθήκευσης και διακίνησης. Χρήση σήμανσης εδάφους (κίτρινες γραμμές, βέλη κατεύθυνσης) και ανακλαστήρων σε στύλους ραφιών.

► **Ασφάλεια ραφιών:** Τακτικοί έλεγχοι ακεραιότητας μεταλλικών ραφιών σύμφωνα με το EN 15635. Σήμανση μέγιστου επιτρεπόμενου φορτίου σε κάθε επίπεδο ραφίου.

► **Διαχείριση φορτίων σε ύψος:** Απαγόρευση παραμονής εργαζομένων κάτω

από αιωρούμενα φορτία, χρήση δικτυωτών προφυλακτικών στις άκρες ραφιών υψηλής αποθήκευσης.

► **Safety Walks:** Εβδομαδιαίες επιτόπιες επισκέψεις στελεχών που καταγράφουν παρατηρήσεις σε ψηφιακή πλατφόρμα

Αποθήκες ψυχρής αλυσίδας

Τα περιβάλλοντα ψύξης και κατάψυξης δημιουργούν ιδιαίτερους κινδύνους που δεν συναντώνται σε άλλες αποθήκες. Καλές πρακτικές στα περιβάλλοντα αυτά είναι:

1. Υποχρεωτική παροχή ειδικού εξοπλισμού (μέσον ατομικής προστασίας [ΜΑΠ]), όπως είναι θερμοκές φόρ-

μες, μονωτικά γάντια, υποδήματα με προστασία ολίσθησης σε παγωμένα δάπεδα) και εφαρμογή συστήματος αμοιβαίας επίβλεψης («buddy system») κατά την εργασία σε ψυκτικούς θαλάμους.

2. Εγκατάσταση εσωτερικών χειρολαβών απελευθέρωσης σε κάθε θάλαμο κατάψυξης, ηχητικού συναγερμού εκτός θαλάμου και προσοχή ώστε να μην εισέρχεται ποτέ κανένας μόνος σε χώρους κατάψυξης.

3. Εγκατάσταση σταθερών ανιχνευτών διαρροής αμμωνίας (NH₃) ή υδροφθορανθράκων (HFC), σε συνδυασμό με γραπτές διαδικασίες εκκένωσης και ΜΑΠ επείγουσας ανάγκης αναρτημένα εκτός θαλάμου.

4. Εγκατάσταση αντιολισθητικών ταινιών στα σημεία εισόδου / εξόδου θαλάμων, συστηματική αφαίρεση πάγου από περνοφόρα, και γραπτή αναφορά κάθε διαρροής νερού ή σχηματισμού πάγου.

5. Ορισμός ανώτατης διάρκειας παραμονής σε χώρους κατάψυξης και τήρηση αρχείου έκθεσης ανά εργαζόμενο.

Αποθήκες e-commerce

Οι αποθήκες ηλεκτρονικού εμπορίου χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερα υψηλούς ρυθμούς εργασίας, εποχικές αιχμές (π.χ. Black Friday, Χριστούγεννα) και εκτεταμένη χρήση φορητών σαρωτών και ψηφιακών συστημάτων καθοδήγησης. Αυτά δημιουργούν ένα ξεχωριστό προφίλ κινδύνου, για την αντιμετώπιση του οποίου απαιτείται:

▶ **Διαχείριση έντασης ρυθμού εργασίας:** Εισαγωγή ρεαλιστικών στόχων επιδόσεων που δεν θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Απαγόρευση τρεξίματος στους διαδρόμους, αντικατάσταση με ελαφρά ηλεκτρικά παλετοφόρα και picking trolleys για τη μεταφορά παραγγελιών.

▶ **Εργονομία picking:** Τοποθέτηση προϊόντων υψηλής ζήτησης σε ύψος μεταξύ γονάτου και ώμου (Golden Zone) για αποφυγή επαναλαμβανόμενων κινήσεων κάμψης / στρέψης. Εναλλαγή καθηκόντων (job rotation) ανά 2 ώρες για αποφυγή μυοσκελετικής υπερφόρτωσης.

▶ **Διαχείριση εποχικών αιχμών:** Γραπτό πρόγραμμα ασφάλειας για περιόδους υψηλής ζήτησης που περιλαμβάνει εντατικό induction για εποχικούς εργαζομένους



Η πρόληψη στον κλάδο των logistics ξεκινά από το σχεδιασμό και προσαρμόζεται στις ιδιαιτερότητες κάθε τύπου αποθήκης

και αυξημένη παρουσία επόπτη ασφαλείας ανά βάρδια.

▶ **Πυρασφάλεια:** Οι μεγάλοι όγκοι συσκευασιών (χαρτόκουτα, χαρτί περιτυλίγματος, παλέτες κλπ.) αυξάνουν δραματικά το φορτίο πυρκαγιάς, και για αυτό απαιτείται τακτική αποκομιδή υλικών συσκευασιών, ελεύθερες εξόδους κινδύνου και ημερήσιος έλεγχος πυροσβεστήρων.

Ανεξαρτήτως τύπου αποθήκης, η κουλτούρα ασφάλειας παραμένει ο πιο αποφασιστικός παράγοντας. Αποθήκες που ενσωματώνουν συστήματα ανώνυμης αναφοράς κινδύνων (near-miss reporting), που επιβραβεύουν προληπτικές συμπεριφορές και που συμπεριλαμβάνουν εργαζομένους στη διαδικασία εκτίμησης κινδύνου, εμφανίζουν σταθερά καλύτερους δείκτες ασφάλειας από τις αποθήκες που περιορίζονται στη διαχείριση συμβάντων εκ των υστέρων.

Σύγχρονες εξελίξεις

Η ψηφιοποίηση μεταμορφώνει την ασφάλεια στα logistics. Τα συστήματα διαχείρισης αποθήκης (Warehouse Management System [WMS]) δεν ελέγχουν μόνο τις ροές εμπορευμάτων αλλά παράγουν δεδομένα που αξιοποιούνται για την ανίχνευση επικινδύνων μοτίβων εργασίας.

Η αυτοματοποίηση και τα αυτοκινούμενα ρομπότ (Autonomous Mobile Robots [AMR]) μειώνουν την ανάγκη χειρωνακικής ανύψωσης, αλλά δημιουργούν νέους κινδύνους συνεργασίας ανθρώπου - μηχανής που απαιτούν ειδική εκτίμηση. Τα φορητά εξαρτήματα ανίχνευσης κόπωσης (wearables) και τα συστήματα ανίχνευσης σύγκρουσης σε περνοφόρα αποτελούν πλέον αξιόπιστα εργαλεία πρόληψης.

Η ΕΕ, μέσω του προγράμματος «EU Strategic Framework on Health and Safety at Work 2021–2027», θέτει ως προτεραιότητα τον ψηφιακό μετασχηματισμό των συστημάτων ασφάλειας & υγείας στην εργασία.

Κάθε επιχείρηση logistics οφείλει να διαθέτει και να εφαρμόζει ενεργά:

▶ Γραπτή εκτίμηση κινδύνου εξειδικευμένη στις δραστηριότητες αποθήκευσης, φόρτωσης και μεταφορών.

▶ Σχέδιο έκτακτης ανάγκης και διαδικασίες πρώτων βοηθειών.

▶ Πρόγραμμα εκπαίδευσης εισαγωγής (induction) για κάθε νεοπροσλαμβανόμενο.

▶ Σύστημα αναφοράς μικροατυχημάτων χωρίς κυρώσεις για τον αναφέροντα.

▶ Τακτικές ασκήσεις εκκένωσης και ελέγχους πυρασφάλειας.

Η ασφάλεια και η υγεία στον κλάδο των logistics δεν αποτελεί υποχρέωση συμμόρφωσης· είναι επένδυση στην ανθρώπινη αξία και στην παραγωγικότητα. Οι επιχειρήσεις που εμπνέουν κουλτούρα ασφάλειας ανταμείβονται με μείωση του κόστους από εργατικά ατυχήματα, αύξηση του ηθικού των εργαζομένων και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους. **LM**

Το management στο last mile delivery

Διεθνείς μελέτες Σημαντική και κρίσιμη πρόκληση για όλη την εφοδιαστική αλυσίδα

Η διαχείριση του «last mile delivery» αποτελεί σήμερα μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις στο management των logistics. Ο όρος αναφέρεται στο τελικό στάδιο της μεταφοράς ενός προϊόντος από το κέντρο διανομής έως τον τελικό καταναλωτή. Παρότι πρόκειται για το μικρότερο τμήμα της διαδρομής, θεωρείται το πιο δαπανηρό και απαιτητικό κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας. Σύμφωνα με έρευνα της Cargemini Research Institute (2023), το last mile μπορεί να αντιπροσωπεύει έως και το 41% του συνολικού κόστους μεταφοράς.

Η ραγδαία ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου έχει αυξήσει σημαντικά τις απαιτήσεις των πελατών για ταχύτητα, ακρίβεια και ευελιξία στις παραδόσεις. Εταιρείες όπως η Amazon και η DHL επενδύουν σε προηγμένα συστήματα διαχείρισης διανομών, τεχνητή νοημοσύνη και predictive analytics, ώστε να μειώσουν τους χρόνους παράδοσης και να βελτιώσουν την εμπειρία του πελάτη.

Σύμφωνα με την έκθεση της McKinsey & Company (2022), οι επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν data-driven logistics strategies επιτυγχάνουν έως και 15% μείωση λειτουργικού κόστους και σημαντική βελτίωση της παραγωγικότητας.

Ο ρόλος των δρομοδογίων

Ένα από τα βασικά ζητήματα στο management του last mile είναι η βελτιστοποίηση δρομολογίων. Οι κυκλοφοριακές συνθήκες, οι καθυστερήσεις και η έλλειψη συντονισμού μπορούν να προκαλέσουν υψηλό κόστος και δυσαρέσκεια πελατών. Για το λόγο αυτό, πολλές επιχειρήσεις χρησιμοποιούν λογισμικά Route Optimization Systems, τα οποία αναλύουν δεδομένα σε πραγματικό χρόνο και προτείνουν τις πιο αποδοτικές διαδρομές.

Σύμφωνα με μελέτη του MIT Center for Transportation & Logistics (2021), η χρήση τέτοιων συστημάτων μπορεί να μειώσει έως και 20% την κατανάλωση καυσίμων.

Η βιωσιμότητα

Επιπλέον, η βιωσιμότητα αποτελεί πλέον βασικό στοιχείο της στρατηγικής logistics management. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, μέσω της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας (European Green Deal), πιέζει τις επιχειρήσεις να μειώσουν το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των μεταφορών. Ως αποτέλεσμα, πολλές εταιρείες στρέφονται σε ηλεκτρικά οχήματα, μικροκέντρα διανομής μέσα στις πόλεις και χρήση ποδηλάτων για αστικές παραδόσεις. Η DHL ανακοίνωσε το 2024 ότι στόχος της είναι το 60% των αστικών παραδόσεων στην Ευρώπη να πραγμα-

τοποιείται με οχήματα μηδενικών εκπομπών έως το 2030.

Παράλληλα, το ανθρώπινο δυναμικό παραμένει καθοριστικός παράγοντας επιτυχίας. Οι logistics manager καλούνται να συνδυάσουν τεχνολογία, στρατηγικό σχεδιασμό και αποτελεσματική διοίκηση προσωπικού. Η σωστή εκπαίδευση των εργαζομένων και η ικανότητα διαχείρισης κρίσεων επηρεάζουν άμεσα την αποδοτικότητα των παραδόσεων.

Τελικά, το last mile delivery management δεν αποτελεί απλώς ένα λειτουργικό κομμάτι των logistics, αλλά στρατηγικό παράγοντα ανταγωνιστικότητας. Οι επιχειρήσεις που επενδύουν στην τεχνολογία, τη βιωσιμότητα και την οργάνωση των διανομών αποκτούν σημαντικό πλεονέκτημα στη σύγχρονη αγορά, όπου η ταχύτητα και η ποιότητα εξυπηρέτησης καθορίζουν την εμπιστοσύνη του καταναλωτή. **LM**



Η εταιρική επικοινωνία ως στρατηγικό αισθητήριο της επιχείρησης

Τα κρίσιμα μυστικά Για πολλή χρόνια, η εταιρική επικοινωνία αντιμετωπιζόταν ως το στάδιο που ακολουθεί την επιχειρηματική απόφαση. Η διοίκηση αποφάσιζε, η στρατηγική διαμορφωνόταν και στη συνέχεια η επικοινωνία καλούνταν να εξηγήσει, να παρουσιάσει ή να υποστηρίξει το αποτέλεσμα. Σήμερα, αυτή η λογική δεν αρκεί.



Άρθρο του κ. Κωνσταντίνου Κοτζίδια, Director of Corporate PR MSL / Publicis Groupe Greece

Σε ένα περιβάλλον όπου κάθε επιλογή μιας εταιρείας αξιολογείται άμεσα από εργαζομένους, πελάτες, συνεργάτες, θεσμούς, μέσα ενημέρωσης και κοινωνικά δίκτυα, η επικοινωνία δεν μπορεί να περιορίζεται στη διατύπωση του μηνύματος. Οφείλει να συμμετέχει νωρίτερα, εκεί όπου διαμορφώνεται η ίδια η απόφαση. Όχι για να την κάνει πιο ελκυστική εκ των υστέρων, αλλά για να βοηθήσει την εταιρεία να κατανοήσει πώς θα γίνει αντιληπτή αυτή η απόφαση, ποιες προσδοκίες δημιουργεί και ποια σημεία μπορεί να ενισχύσουν ή να πλήξουν την εμπιστοσύνη.

Η εταιρική επικοινωνία λειτουργεί πλέον ως στρατηγικό αισθητήριο της επιχείρησης. Παρακολουθεί το περιβάλλον, αναγνωρίζει αλλαγές στη στάση των stakeholders, εντοπίζει πιθανά κενά κατανόησης και φέρνει στο τραπέζι της διοίκησης μια κρίσιμη οπτική: τον τρόπο με τον οποίο μια επιχειρηματική απόφαση γίνεται αντιληπτή από τα κοινά που επηρεάζει. Γιατί οι εταιρείες συχνά γνωρίζουν τι θέλουν να πουν, αλλά δεν γνωρίζουν πάντα τι θα ακούσει το κοινό τους.

Η αξία

Εκεί βρίσκεται και η πραγματική αξία της εταιρικής επικοινωνίας: Μπορεί να εντοπίσει αυτό που μια διοίκηση θεωρεί αυτονόητο και αυτό που οι εργαζόμενοι, οι πελάτες ή η κοινωνία μπορεί να εκλάβουν ως ασαφές, αντιφατικό ή αποκομμένο από την πραγματικότητα.

Γι' αυτό, ο σύγχρονος επαγγελματί-



ας της εταιρικής επικοινωνίας δεν είναι απλώς ο άνθρωπος που γράφει μια ανακοίνωση ή προετοιμάζει μια δήλωση: είναι εκείνος που πριν από το τελικό μήνυμα θέτει ερωτήσεις όπως:

- ▶ Τι σημαίνει αυτή η απόφαση για τους ανθρώπους μας;
- ▶ Πώς συνδέεται με όσα έχουμε ήδη πει ως εταιρεία;
- ▶ Υπάρχει απόσταση ανάμεσα στις αξίες μας και στην πράξη;
- ▶ Ποιο σημείο μπορεί να παρερμηνευθεί;
- ▶ Τι χρειάζεται να ειπωθεί με μεγαλύτερη καθαρότητα;

Οι ερωτήσεις αυτές δεν καθυστερούν την επιχειρηματική δράση. Αντίθετα, τη θωρακίζουν. Μια απόφαση που έχει ξε-

Η εταιρική επικοινωνία λειτουργεί πλέον ως στρατηγικό αισθητήριο των επιχειρήσεων, οι οποίες πρέπει να ενσωματώνουν την επικοινωνιακή σκέψη όχι στο τέλος μιας διαδικασίας, αλλά στην αρχή της

ταστεί και μέσα από την οπτική της επικοινωνίας, είναι συνήθως πιο ώριμη, πιο καθαρή και πιο ανθεκτική. Δεν βασιζέται μόνο στο τι θέλει να πετύχει η εταιρεία, αλλά και στο πώς αυτό που κάνει θα γίνει και κατανοητό.

Το ζητούμενο

Το ζητούμενο, τελικά, δεν είναι οι εταιρείες να μιλούν περισσότερο. Είναι να σκέφτονται πιο καθαρά πριν μιλήσουν. Να ενσωματώνουν την επικοινωνιακή σκέψη όχι μόνο στο τέλος μιας διαδικασίας, αλλά στην αρχή της: εκεί όπου οι αποφάσεις μπορούν ακόμη να βελτιωθούν, να γίνουν πιο συνεπείς και να αποκτήσουν μεγαλύτερη σύνδεση με την πραγματικότητα των ανθρώπων που αφορούν.

Οι οργανισμοί που το αντιλαμβάνονται αυτό, δεν χρησιμοποιούν την εταιρική επικοινωνία απλώς για να προστατεύσουν την εικόνα τους: τη χρησιμοποιούν για να γίνουν καλύτεροι στη λήψη αποφάσεων. Και αυτό, τελικά, είναι ίσως ο πιο ουσιαστικός ρόλος της επικοινωνίας στο σύγχρονο επιχειρείν: να μετατρέπει την πληροφορία σε κατανόηση, την κατανόηση σε ευθυγράμμιση και την ευθυγράμμιση σε εμπιστοσύνη. **LM**

6η Διεθνής Έκθεση



- ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟ ΥΛΙΚΟ
- ΦΩΤΙΣΜΟΣ
- ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
- ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ



ENERGIJA.TEC

www.energia-tec.gr

ΗΜΕΡΕΣ & ΩΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

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

ΔΩΡΕΑΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ

Λεωφορεία της εταιρείας ΤΣΟΚΑΣ θα εκτελούν δωρεάν δρομολόγια ανά μισή ώρα:

Παρασκευή, Σάββατο

- Από Σταθμό Μετρό «Δουκίσσης Πλακεντίας» προς Μ.Ε.Σ. (09:00 – 19:00)
- Από Μ.Ε.Σ. προς Σταθμό Μετρό «Δουκίσσης Πλακεντίας» (11:00 – 21:00)

Κυριακή

- Από Σταθμό Μετρό «Δουκίσσης Πλακεντίας» προς Μ.Ε.Σ. (09:00 – 18:00)
- Από Μ.Ε.Σ. προς Σταθμό Μετρό «Δουκίσσης Πλακεντίας» (11:00 – 21:00)

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

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

Η ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ ΕΙΝΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΗ

09-11 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2026

➤ Εκθεσιακό Κέντρο Μ.Ε.Σ.- Παιονία



● ΜΕΓΑΣ ΧΟΡΗΓΟΣ



● ΧΟΡΗΓΟΙ



● ΜΕ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ



● ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



● ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



● ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ



● ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

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



Μοντέρνοι καιροί

Ford E-Transit Courier

Μεγαλύτερη χωρητικότητα μπαταρίας, αυξημένη αυτονομία και πιο ισχυρή συνδεσιμότητα διαθέτουν φέτος τα ελαφρά ηλεκτρικά van της Ford.

Ταχύτερη φόρτιση DC (και περισσότερες επιλογές AC), καλύτερες μπαταρίες, λειτουργία pre-conditioning (ρύθμιση θερμοκρασίας καμπίνας κατά τη διάρκεια της φόρτισης) καθώς και βελτιωμένη συνδεσιμότητα 5G, συνοδεύουν τις νέες εκδόσεις των ηλεκτρικών ελαφρών Ford (E-Transit και E-Tourneo) Courier.

Το Ford E-Transit Courier διευρύνει την γκάμα Transit σε χαμηλότερα βάρη και μικρότερες εξωτερικές διαστάσεις, εστιάζοντας σε πιο ευέλικτη χρήση σε σχέση με τα μεγαλύτερα μοντέλα της γκάμας, διαθέτοντας μοντέρνα χαρακτηριστικά και μια πολύ ενδιαφέρουσα σχεδιαστική γραμμή.

Η χωρητικότητα της μπαταρίας έχει αυξηθεί από 43 σε 46 kWh, εξασφαλίζοντας αυτονομία της τάξης των 333 χιλιομέτρων (+10%) σε σχέση με το προηγούμενο μοντέλο, συνυπολογίζοντας και τις βελτιώσεις στην ηλεκτρική γραμμή κίνησης.

Η αναβαθμισμένη μπαταρία υψηλής τάσης (στα 400 Volt) επιτρέπει χρήση του Pro Power Onboard (πηγή τροφοδοσίας με ρεύμα 230 V AC / 400 W στο ταμπλό του E-Transit Courier) για

μεγαλύτερο χρονικό διάστημα και με ισχυρότερα εργαλεία. Επίσης, η χρήση της πρίζας ελέγχεται ψηφιακά, ενώ στο κεντρικό σύστημα infotainment με την οθόνη αφής εμφανίζεται η υπολειπόμενη ενέργεια στη μπαταρία.

Ισχυρή φόρτιση

Πρακτικά, τα νέα κυκλώματα υψηλής ισχύος επιτρέπουν την πλήρη εκμετάλλευση φορτιστών DC 100 kW, αποδίδοντας έως και 114 χιλιόμετρα πρόσθετης αυτονομίας με μόλις 10 λεπτών φόρτιση. Ο ίδιος φορτιστής μπορεί να φορτίσει την μπαταρία από το 10% στο 80% σε λιγότερο από 30 λεπτά.

Με επαναφόρτιση στο σπίτι ή στο αμαξοστάσιο και με τις χαμηλότερες χρεώσεις ηλεκτρικής ενέργειας, ένας φορτιστής AC (εναλλασσόμενου ρεύματος) μπορεί να αναπληρώσει την χωρητικότητα της μπαταρίας του E-Transit Courier από 10% σε 80% σε λίγο περισσότερο από 3 ώρες με φορτιστή 11 kW, ή σε λιγότερο από 5 ώρες με μονοφασικό οικιακό φορτιστή 7,4 kW.

Φυσικά, οι πραγματικοί χρόνοι και οι ταχύτητες φόρτισης διαφέρουν ανάλο-

γα με τον τύπο του οικιακού ή δημόσιου σταθμού φόρτισης που χρησιμοποιείται, ή επηρεάζονται και από άλλους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των καιρικών συνθηκών, της θερμοκρασίας περιβάλλοντος, της οδηγικής συμπεριφοράς, του προφίλ οδήγησης, της κατάστασης του οχήματος, της ηλικίας, καθώς επίσης της κατάστασης και της θερμοκρασίας της μπαταρίας ιόντων λιθίου.

Σε όλα τα σενάρια φόρτισης μπορεί να προβλεφθεί και προθέρμανση / προψύξη της καμπίνας, έτσι ώστε όταν ξεκινήσει ο οδηγός για δουλειά, να έχει την κατάλληλη θερμοκρασία χωρίς σπατάλη ενέργειας. Με τη λειτουργία pre-conditioning η καμπίνα αποκτά την επιθυμητή θερμοκρασία, τα παράθυρα ξεθαμπώνουν και η μπαταρία φτάνει στα ιδανικά επίπεδα, για μέγιστη απόδοση και τη μεγαλύτερη δυνατή αυτονομία.

Παράλληλα, ο κατασκευαστής παρέχει λύσεις φόρτισης «Ford Pro Charging» για καλύτερο έλεγχο του κόστους σε στόλους οχημάτων που κινούνται συνεχώς χρησιμοποιώντας δημόσιους φορτιστές (ή τη φόρτιση στο σπίτι). Το σύστημα της Ford Pro απλοποιεί την υποβολή αναφορών και τις διαδικασίες αποζημίωσης



ΑΡΙΣΤΕΡΑ: Το ανακλινόμενο κάθισμα του συνοδηγού αφήνει χώρο για μεταφορά μακρύτερων αντικειμένων, όπως είναι π.χ. μία σκάλα ή σωλήνες.
ΔΕΞΙΑ: Ο χώρος φόρτωσης είναι μεγάλος και η πρόσβαση διευκολύνεται από δύο πηευρικές συρόμενες πόρτες.

των οδηγών που αντιστοιχούν στις φορτίσεις.

Σε περιπτώσεις μεγάλων στόλων οι περισσότεροι διαχειριστές προτιμούν τη φόρτιση σε σταθερές –συνήθως ιδιόκτητες– εγκαταστάσεις· ωστόσο η δυνατότητα βέλτιστης επιλογής δημόσιου φορτιστή παραμένει χρήσιμη σε απρόβλεπτες καταστάσεις ή και σε περιπτώσεις μεγαλύτερων διαδρομών.

Για την πρόσβαση σε δίκτυο δημόσιων φορτιστών η Ford Pro συνεργάζεται με την Electerverse επιλογή σε πάνω από 1.000.000 δημόσιους σταθμούς φόρτισης σε όλη την Ευρώπη. Έτσι, μέσω του σχετικού app ή μέσω της οθόνης αφής του E-Transit Courier, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να εντοπίζουν τον πιο βολικό σταθμό φόρτισης και να ελέγχουν τη διαθεσιμότητα, την ισχύ του και το κόστος.

Επιπλέον, το E-Transit Courier διαθέτει μία αναβαθμισμένη έκδοση του συστήματος Driver Alert System, το οποίο είναι ικανό να ανιχνεύει περιπτώσεις κόπωσης, απόσπασης προσοχής ή και αιφνίδιας αδιαθεσίας κατά την οδήγηση.

Συνδεσιμότητα

Η επιλογή αναβάθμισης με ταχύτερο μόντεμ 5G επιτρέπει όχι μόνο τη μόνιμη



Το ταμπλό του Ford E-Transit Courier συμπληρώνεται από μια μεγάλη οθόνη αφής, για τις λειτουργίες συνδεσιμότητας και ψυχαγωγίας. Κάτω από τη μεγάλη οθόνη αφής υπάρχει θήκη ασύρματης φόρτισης κινητού τηλεφώνου.

σύνδεση των αυτοκινήτων με το κέντρο διαχείρισης μιας επιχείρησης, αλλά ακόμη και το streaming ήχου και τη φωνητική επικοινωνία με πελάτες, μέσω του τηλεφωνικού κέντρου (όπου υπάρχει συνδεσιμότητα 5G), με Android Auto και Apple CarPlay στον βασικό εξοπλισμό. Ταυτόχρονα, οι ενσωματωμένες ψηφιακές λει-

τουργίες αξιοποιούν τη συνδεσιμότητα 5G για τον εντοπισμό βέλτιστων διαδρομών και την επιλογή φορτιστών, ενώ με ξεχωριστή συνδρομή το όχημα μπορεί να αποκτήσει και σημείο πρόσβασης Wi-Fi.

Η νέα σειρά απαιτεί συντήρηση κάθε δύο χρόνια, ανεξάρτητα από τα διανυθθέντα χιλιόμετρα. **LM**



Με τη συνεργασία του περιοδικού

Car & Truck

www.car-truck.gr

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:
Γιάννης Μπαζαΐος

Νέα αποδοτική γραμμή μετάδοσης κίνησης

RENAULT TRUCKS Με την εισαγωγή του νέου κινητήρα DE13 R και της νέας γενιάς κιβωτίων ταχυτήτων Optidriver, η Renault Trucks αναβαθμίζει τη γραμμή μετάδοσης κίνησης των σειρών T, T High, C και K. Οι νέες τεχνολογίες μειώνουν την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ έως και κατά 4% σε σύγκριση με την προηγούμενη γενιά. Παράλληλα, η συμβατότητα με ανανεώσιμα καύσιμα HVO και B100, καθώς και οι βελτιώσεις στις επιδόσεις και την οδηγική άνεση, ενισχύουν περαιτέρω την αποδοτικότητα των οχημάτων.

Καθώς το λειτουργικό κόστος αυξάνεται και οι απαιτήσεις για απαθροακοποίηση των οδικών μεταφορών εντείνονται, οι μεταφορικές επιχειρήσεις αναζητούν λύσεις που μπορούν να βελτιώσουν άμεσα την επιχειρησιακή τους αποδοτικότητα. Για να ανταποκριθεί σε αυτές τις προκλήσεις, η Renault Trucks παρουσιάζει μια νέα γραμμή μετάδοσης κίνησης για τις σειρές T, T High, C και K, συνδυάζοντας τον νέο κινητήρα DE13 R, τη νέα γενιά κιβωτίων



Optidriver και προηγμένα συστήματα προγνωστικής οδήγησης.

Ο πρόεδρος της Renault Trucks κ. Antoine Duclaux δήλωσε σχετικά τα εξής:

«Η απαθροακοποίηση των οδικών μεταφορών βασιζέται σε πολλαπλούς και συμπληρωματικούς άξονες δράσης. Παράλληλα με την επιτάχυνση της ανάπτυξης της ηλεκτρικής μας γκάμας, συνεχίζουμε

να βελτιώνουμε την ενεργειακή απόδοση των οχημάτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης, ώστε να βοηθήσουμε τους πελάτες μας να μειώσουν από σήμερα την κατανάλωση καυσίμου, τις εκπομπές CO₂ και το συνολικό κόστος χρήσης. Η νέα αυτή γραμμή μετάδοσης κίνησης αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της στρατηγικής».

ΕΝΤΟΛΗ ΓΙΑ ΕΝΑΡΞΗ ΝΕΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

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



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

• ΤΡΑΠΕΖΑ EUROBANK
0026 0328 91 0200 523781

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

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

ΕΛΛΑΔΑ		(Μαρκάρετε με ✓ το τετραγωνάκι που αντιστοιχεί στην επιλογή σας) Συμπεριλαμβάνεται Φ.Π.Α. 6% * Τιμές για φοιτητές και σπουδαστές
1 χρόνο	<input type="checkbox"/> € 60 / € 40*	
2 χρόνια	<input type="checkbox"/> € 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

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 στηρίζουμε την τεχνική κοινότητα!

9 ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΕΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ

• ΘΕΡΜΟΪΔΡΑΥΛΙΚΟΣ ON AIR

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

• ERGODIALOGS

Εξελιξεις και διάλογοι με επίκεντρο τον κατασκευαστικό κλάδο.

• ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Οι πράσινες τεχνολογίες και οι καλές πρακτικές για το περιβάλλον.

• ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Οι τελευταίες εξελίξεις στον πρωτογενή τομέα.

• INDUSTRY NEWS - THE SMART MANUFACTURING PODCAST

Η εκπομπή για το έξυπνο εργοστάσιο και τις νέες τεχνολογίες.

• CAR & TRUCK

Η εκπομπή των επαγγελματιών οχημάτων.

• T-PRESS EXPOS

Οι εκθέσεις της T-Press στο προσκήνιο.

• LOGITALK

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

• ΔΙΑΛΟΓΟΙ UNESCO ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Πολιτισμικά και περιβαλλοντικά θέματα για το Κλίμα.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΑΝΑΛΙΟΥ

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



@tpresswebtv



World Class

Container Terminal Handling and Port Services



The Ports for ALL



For you, we can do better!

PCT SA | Piraeus Container Terminal SA | SEMPO Neo Ikonio - Perama 18 863

+30 210 4099100

✉ info@pct.com.gr