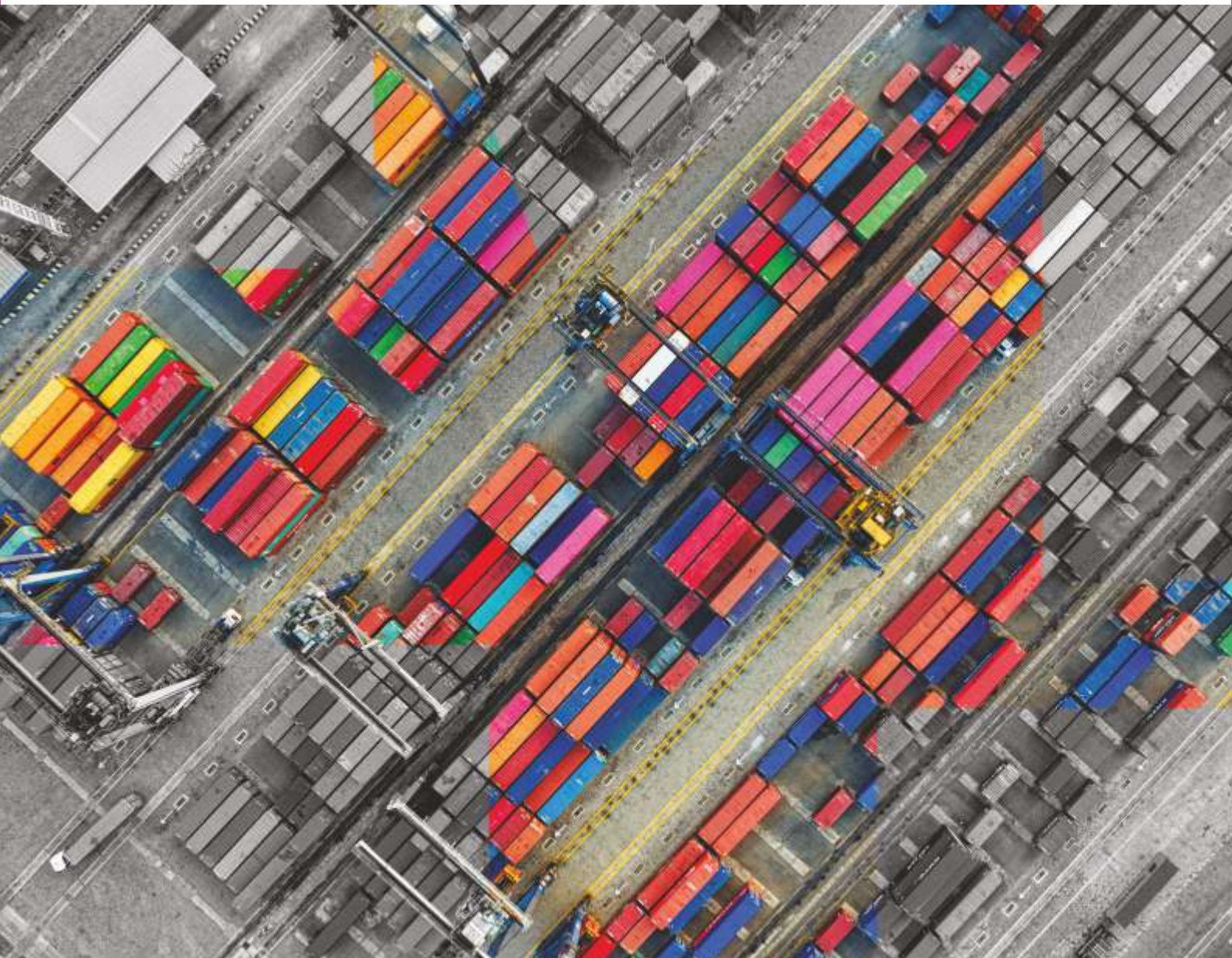


magazine  
2024

# ***Goldair cargo*** ***group***

---

**FOCUSING ON THE BIG PICTURE**





# “KEEPING AN EYE ON THE BIG PICTURE”



## Message from the CEO

Αγαπητοί συνεργάτες,

Είναι μεγάλη η χαρά και το αίσθημα περηφάνιας που σας απευθύνομαι μέσω του περιοδικού του ομίλου Goldair Cargo. Οι εταιρείες μας βρίσκονται σε στιγμή ανανέωσης και εξελίξεων και η εργασιακή κουλτούρα που θέλουμε να καλλιεργήσουμε είναι θεμελιώδης αρχή του οράματός μας.

Ο όμιλος Goldair Cargo είναι μια κοινότητα ανθρώπων που συνεργάζονται για να πραγματοποιήσουν κοινούς στόχους και να επιτύχουν όσα δεν θα μπορούσαν μόνοι τους. Όμως, η επίτευξη αυτών των στόχων δεν είναι δυνατή χωρίς μια ισχυρή εργασιακή κουλτούρα που εμπνέει τα στελέχη μας και τους καθοδηγεί προς την επιτυχία. Για αυτό το λόγο, επενδύουμε περισσότερο στην αμοιβαία εμπιστοσύνη, τον σεβασμό και τη συνεργασία.

Οφείλουμε να αντιληφθούμε ότι η επιτυχία μας δεν είναι αποτέλεσμα μόνο ενός βραχυπρόθεσμου πλάνου αλλά και μιας μακροπρόθεσμης στόχευσης μας να είμαστε ευέλικτοι και να επιδεικνύουμε αντοχή στις προκλήσεις του μέλλοντος. Η εργασιακή κουλτούρα που δημιουργούμε σήμερα είναι βασικός πυλώνας αυτής της στόχευσης. Καθώς εμβαθύνουμε στις αξίες μας και καλλιεργούμε ένα περιβάλλον που ενθαρρύνει τη συνεργασία, την καινοτομία και την ανοιχτή επικοινωνία, δημιουργούμε μια κοινότητα εργασίας που είναι ικανή να αντιμετωπίσει οποιαδήποτε πρόκληση προκύψει.

Το μέλλον των logistics είναι γεμάτο προκλήσεις και ευκαιρίες στο διεθνές πεδίο του ανταγωνισμού. Καθώς η παγκοσμιοποίηση εξελίσσεται προς απρόσμενες κατευθύνσεις και οι αγορές διαταράσσονται συνεχώς, ο όμιλος Goldair Cargo έχει τη δυνατότητα να επιδεικνύει την αντοχή και την ικανότητά του να προσαρμόζεται σε αυτό το νέο περιβάλλον.

Η πρόκλησή μας είναι να διατηρήσουμε το υψηλό επίπεδο απόδοσης και εξυπηρέτησης που μας έχει χαρακτηρίσει ως όμιλο, ενώ ταυτόχρονα εξερευνούμε νέες αγορές και ευκαιρίες ανάπτυξης. Η προσέγγισή μας πρέπει να είναι προορατική και καινοτόμα, επωφελούμενοι από την τεχνολογία και τις τάσεις που διαμορφώνουν την παγκόσμια οικονομία.

Πρέπει να αναπτύξουμε νέες στρατηγικές που θα μας επιτρέψουν να ανταγωνιστούμε με επιτυχία σε διεθνές επίπεδο. Αυτό σημαίνει την επέκταση του δικτύου μας, την ανάπτυξη νέων συνεργασιών και την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών για να βελτιώσουμε την απόδοσή μας και την αποτελεσματικότητά μας.

Με τη δέσμευσή μας για την παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών και την καινοτομία σε κάθε τομέα της δραστηριότητάς μας, μπορούμε να εδραιώσουμε τη φήμη μας ως έναν αξιόπιστο και ανταγωνιστικό παίκτη διεθνούς εμβέλειας.

Προκειμένου να επιτύχουμε αυτούς τους φιλόδοξους στόχους, πρέπει να επενδύσουμε στην τεχνολογική καινοτομία και τη διαρκή εκπαίδευση των εργαζομένων μας. Επιπλέον, είναι σημαντικό να αναγνωρίσουμε τη σημασία της αειφορίας και της κοινωνικής ευθύνης στις δραστηριότητές μας. Με την υιοθέτηση πρακτικών καινοτομίας που σέβονται το περιβάλλον και προάγουν την κοινωνική δικαιοσύνη, μπορούμε να αποτελέσουμε παράδειγμα εταιρικής πολιτικής που σέβεται το πολυεπίπεδο φάσμα των ανθρώπινων αξιών.

Με σταθερές βάσεις στην καινοτομία, την αειφορία και την ανθρωποκεντρική προσέγγιση, θα συνεχίσουμε να προωθούμε την ανάπτυξή μας και να διαμορφώνουμε ένα καλύτερο αύριο για τον όμιλο μας και για τον κόσμο γύρω μας.

**Καλλίνικος Καλλίνικος**  
Εκτελεστικός Αντιπρόεδρος

Dear Partners,

It is with great pleasure and pride that I address you through the Goldair Cargo Group magazine. Our companies are in a time of renewal and evolution and the work culture we want to foster is fundamental to our vision.

The Goldair Cargo group is a community of people working together to realize common goals and achieve what they could not do alone.

However, achieving these goals is not possible without a strong work culture that inspires our executives and guides them towards success. That's why we invest more in mutual trust, respect, and collaboration.

We need to understand that our success is not only the result of a short-term plan but also of a long-term focus on being flexible and demonstrating resilience to the challenges of the future. The work culture we are creating today is a key pillar of this focus. As we deepen our values and foster an environment that encourages collaboration, innovation, and open communication, we are creating a work community that can meet any challenge that arises.

The future of logistics is full of challenges and opportunities in the international competitive landscape. As globalization evolves in unexpected directions and markets are constantly disrupted, the Goldair Cargo group can demonstrate its resilience and ability to adapt to this new environment.

Our challenge is to maintain the high level of performance and service that has defined us as a group, while exploring new markets and growth opportunities. Our approach must be proactive and innovative, taking advantage of the technology and trends shaping the global economy.

We must develop new strategies that will enable us to compete successfully on an international level. This means expanding our network, developing new partnerships, and leveraging new technologies to improve our performance and efficiency.

With our commitment to providing high quality services and innovation in every area of our business, we can cement our reputation as a reliable and competitive player of international standing.

To achieve these ambitious goals, we need to invest in technological innovation and the continuous training of our employees. In addition, it is important to recognize the importance of sustainability and social responsibility in our operations. By adopting innovation practices that respect the environment and promote social justice, we can be an example of a corporate policy that respects the multi-layered spectrum of human values.

With a firm foundation in innovation, sustainability, and a people-centric approach, we will continue to drive our growth and shape a better tomorrow for our group and the world around us.

**Kallinikos Kallinikos**  
Executive Vice President





**EXTROVERSION**

**V  
I  
S  
I  
O  
N**

**OVATION**

**GOLDAIR CARGO GROUP**

**Goldair cargo s.a.**  
Freight Forwarding & Logistics Services

**HELLASLogistics**  
WORLD-CLASS TRANSPORTS & LOGISTICS  
Freight Forwarding Services

**MEDLOG s.a.**  
MEDITERRANEAN LOGISTICS  
Logistics Services

**Rail Cargo Logistics Goldair**  
Member of ÖBB  
Logistics Services

**THRIASIO LOGISTICS CENTRE** 





10

«Το Θριάσιο, η είσοδος στην Ινδία και η επέκταση στην Ευρώπη»  
«The Thriasio, the entry into India and the expansion into Europe»



15

«Απόβαση Ελληνικών επιχειρήσεων στην Ινδία και το Ινδικό στοίχημα για την Ελλάδα»  
«Greek business landing in India and the Indian bet for Greece»



16

«Πάνω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο η ανάπτυξη στην Ελλάδα»  
«Above the European average growth in Greece»



18

«Hellas logistics»  
Η επέκταση με αποθήκη στον Ασπρόπυργο  
«Hellas logistics»  
The expansion with warehouse in Aspropyrgos



21

«Οι προηγμένες τεχνολογικές λύσεις στην Εφοδιαστική Αλυσίδα»  
«Advanced technological solutions in the Supply Chain»



24

«Τέσσερις τάσεις στα logistics που θα διαμορφωθούν το 2024»  
«Four Trends in Logistics that Will Set to Shape 2024»



27

«Εμπνευση μου, η ελεύθερη εταιρική κουλτούρα της Goldair Cargo»  
«My inspiration, the free corporate culture of Goldair Cargo»



38

ΣΕΒ: Οι επιπτώσεις της κρίσης στην Ερυθρά Θάλασσα, στο Διεθνές Εμπόριο και την Εφοδιαστική Αλυσίδα  
SEV: The Impact of the Crisis in the Red Sea, International Trade and the Supply Chain



46

«Διαφορετικότητα και Ένταξη»  
«Diversity and inclusion»



32

«Πώς επηρεάζουν οι γεωπολιτικοί κίνδυνοι την παγκόσμια οικονομία»  
«How are geopolitical risks affecting the world economy»



42

«Ο πραγματικός ρόλος της τεχνητής νοημοσύνης στα Logistics»  
«The True Role Of AI In Logistics»



50

Coaching: Stress Management



# «Όμιλος Goldair συνεχής ανάπτυξη και είσοδος σε νέες αγορές»

**Η διαδρομή ενός αιώνα ενός από τους μεγαλύτερους ομίλους στους τομείς του τουρισμού και των μεταφορών στην Ελλάδα - Η διαρκής επέκταση και το mega project του Θριάσιου Εμπορευματικού Κέντρου.**

Προοδευτική Σκέψη, Καινοτόμος Δράση, Σκληρή Δουλειά». Με αυτό το μότο, που εξελίχθηκε σε αξίωμα ζωής, ο Δημήτριος Γκολέμης έθεσε τα θεμέλια πριν από έναν αιώνα σχεδόν για τη δημιουργία του Ομίλου Goldair, ενός τους μεγαλύτερους ομίλους στους τομείς του τουρισμού και των μεταφορών στη χώρα μας. Με αφετηρία το μακρινό 1925, δραστηριοποιήθηκε αρχικά στο εμπόριο σε χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, για να επεκταθεί έπειτα από τη ρηξικέλευθη για την εποχή πρωτοβουλία του στην αποκλειστική αντιπροσώπευση αεροπορικών εταιρειών στην Ελλάδα. Ως διορατικός επιχειρηματίας ο Δημήτριος Γκολέμης, προβλέποντας τον κρίσιμο ρόλο της αεροπλοΐας σε παγκόσμιο επίπεδο, ήδη από το 1955 υπέγραψε την πρώτη συμφωνία αποκλειστικής αντιπροσώπευσης της LOT Polish Airlines στη χώρα μας. Για να γίνει έτσι ο «πατέρας» αυτού του νέου και πολλά υποσχόμενου κλάδου της αγοράς. Στη συνέχεια τα νηπία αναλαμβάνει ο υιός κος Στέλιος Γκολέμης με πνεύμα καινοτόμο γιγαντώνει την δυναμική του ομίλου. Εκτοτε η Goldair, έχοντας στο DNA της τις συμμαχίες και τη διαρκή επέκταση σε νέα πεδία, αλλά και στο τιμόνι τους διαδόχους του ιδρυτή της, άπλωσε τις δραστηριότητές της στους τομείς των εμπορευματικών μεταφορών και logistics, της επίγειας εξυπηρέτησης και της ασφάλειας αεροδρομίων, των σιδηροδρομικών μεταφορών, των ταξιδιωτικών υπηρεσιών, αλλά και του επαγγελματικού φωτισμού. Για να καταστεί σήμερα ένας από τους ισχυρότερους, αλλά και πλέον υγιείς οικονομικά ομίλους, με περισσότερους από 5.000 εργαζόμενους. Ανάμεσα στους κεντρικούς στόχους της Goldair τα τελευταία χρόνια είναι η δημιουργία του Θριάσιου Εμπορευματικού Κέντρου, που εισέρχεται πλέον στην τελική ευθεία για την υλοποίησή του.

## Η βεντάλια δραστηριοτήτων

Αυτό το μακρύ ταξίδι ξεκίνησε με την Goldair Airline Services που συστάθηκε το 1955 και δραστηριοποιείται στον τομέα της αντιπροσώπευσης αεροπορικών εταιρειών, παρέχοντας ένα πλήρες φάσμα υπηρεσιών για την ανάπτυξη της παρουσίας τους στην ελληνική αγορά. Σήμερα αντιπροσωπεύει πάνω από 20 αεροπορικές εταιρείες στον τομέα της μετακίνησης επιβατών και της μεταφοράς εμπορευμάτων. Παράλληλα, η Goldair Handling είναι η πρώτη ιδιωτική εταιρεία που λειτούργησε στην απελευθερωμένη ελληνική αγορά της επίγειας εξυπηρέτησης προς τρίτους, από το 1999, μετά την κατάργηση του μονοπωλιακού καθεστώτος,



παρέχοντας υπηρεσίες επιβατών, αεροσκαφών και εμπορευμάτων. Σήμερα δραστηριοποιείται σε 26 αεροδρόμια στην Ελλάδα, ενώ παράλληλα διαθέτει σημαντική και διευρυνόμενη παρουσία στο εξωτερικό. Στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών και logistics ο όμιλος εισήλθε από το 1987 με την Goldair Cargo, η οποία έχει εξελιχθεί σε έναν από τους μεγάλους πρωταγωνιστές της ανερχόμενης αυτής αγοράς. Με ιδιόκτητα logistic centers σε Αθήνα (85.000 τ.μ.) και Θεσσαλονίκη (7.500 τ.μ.), εξοπλισμένα με υπερσύγχρονο σύστημα διαχείρισης αποθηκών, η εταιρεία επεκτείνει διαρκώς τις δραστηριότητές της, ενώ η ολοκλήρωση του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο αναμένεται να την απογειώσει. Σε παρεμφερή πεδία εντοπίζεται η δραστηριότητα της Hellas Logistics που ιδρύθηκε το 2004, προσφέροντας ένα ευρύ φάσμα διεθνών μεταφορών (οδικές, εναέριας, θαλάσσιες) και υπηρεσίες logistics, με εξειδίκευση στη μεταφορά ευαίσθητων προϊόντων (φαρμακευτικά είδη και τρόφιμα) σε συνθήκες ελεγχόμενης θερμοκρασίας, σύμφωνα με τα πιο αυστηρά Διεθνή Πρότυπα Ποιότητας. Επίσης, η Mediterranean Logistics (MEDLOG) που ιδρύθηκε το 2009 με σκοπό την παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών logistics, κυρίως για αθλητικό εξοπλισμό, διαθέτοντας ευρύ πελατολόγιο, μεταξύ των οποίων και ο πολυεθνικός κολοσσός Adidas.

## Η πρώτη στις ράγες

Το 2014 θα μπορούσε να χαρακτηριστεί έτος-σταθμός για τον όμιλο καθώς τότε μπήκε στις ράγες η Rail Cargo Logistics Goldair, που ήταν η πρώτη ιδιωτική εταιρεία σιδηροδρομικών μεταφορών και logistics στην Ελλάδα. Ως κοινοπραξία της Goldair Cargo Group και της Austrian Rail Cargo Group -από τις πιο εξειδικευμένες εταιρείες σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη, που εκτείνεται σε 16 χώρες-, η Rail Cargo Logistics Goldair έχει κάνει πράξη εδώ και μια δεκαετία την ελεύθερη αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Στον αστερισμό των θυγατρικών ανήκουν ακόμη η Brinks Aviation Security Services S.A. που ειδικεύεται σε υπηρεσίες προστασίας σε αεροδρόμια στην Ελλάδα, καθώς και η GoldLED που ιδρύθηκε το 2013 και δραστηριοποιείται στον τομέα του επαγγελματικού φωτισμού LED. Τελευταίο «τέκνο» του Ομίλου Goldair είναι η Travellair, που ιδρύθηκε το 2021, με κύρια δραστηριότητα την οργάνωση και την παροχή ταξιδιωτικών υπηρεσιών

# «Goldair group continued growth and entry into new markets»

The journey of a century of one of the largest groups in the tourism and transport sectors in Greece - The continuous expansion and the mega project of the Thriassio Freight Centre Progressive Thinking, Innovative Action, Hard Work". With this motto, which became a life's axiom, Dimitrios Golemi laid the foundations almost a century ago for the creation of the Goldair Group, one of the largest groups in the tourism and transport sectors in Greece. Starting in the distant 1925, it was initially active in trade in Central and Eastern European countries, and then expanded through its groundbreaking initiative in the exclusive representation of airlines in Greece. As a farsighted businessman, Dimitrios Golemi, foreseeing the crucial role of aviation on a global level, signed the first exclusive representation agreement for LOT Polish Airlines in our country as early as 1955. Thus becoming the 'father' of this new and promising sector of the market. Then the reins are taken over by the son Mr. Stelios Golemis with an innovative spirit and the dynamics of the group. Since then, Goldair, with alliances and constant expansion into new fields in its DNA, and with the successors of its founder at the helm, has expanded its activities in the fields of freight transport and logistics, ground handling and airport security, rail transport, travel services and professional lighting. To become today one of the strongest and most financially sound groups, with more than 5000 employees. One of Goldair's central objectives in recent years has been the creation of the Thriassio Commercial Centre, which is now entering the final stage of its implementation.

## The activity fan

This long journey began with Goldair Airline Services, established in 1955, which operates in the field of airline representation, providing a full range of services to develop their presence in the Greek market. Today it represents more than 20 airlines in the passenger and cargo transport sector. At the same time, Goldair Handling is the first private company to operate in the liberalised

Greek market of ground handling services to third parties since 1999, following the abolition of the monopoly regime, providing passenger, aircraft and cargo services. It currently operates at 26 airports in Greece and has a significant and expanding presence abroad. The group entered the cargo transport and logistics sector in 1987 with Goldair Cargo, which has become one of the major players in this emerging market. With privately owned logistic centers in Athens (85,000 sqm) and Thessaloniki (7,500 sqm), equipped with a state-of-the-art warehouse management system, the company is constantly expanding its activities, while the completion of the freight center in Thriassio is expected to take it to the next level. Hellas Logistics, established in 2004, is active in similar fields, offering a wide range of international transport (road, air, sea) and logistics services, specialising in the transport of sensitive products (pharmaceuticals and foodstuffs) under temperature-controlled conditions, in accordance with the most stringent International Quality Standards. Also, Mediterranean Logistics (MEDLOG), established in 2009 to provide specialised logistics services, mainly for sports equipment, with a wide range of clients, including the multinational giant adidas.

## The first on the rails

2014 could be considered a milestone year for the group as Rail Cargo Logistics Goldair, the first private rail transport and logistics company in Greece, was launched. As a joint venture between Goldair Cargo Group and Austrian Rail Cargo Group - one of the most specialised rail freight companies in Europe, spanning 16 countries - Rail Cargo Logistics Goldair has been making the free market for rail freight transport a reality for a decade. The constellation of subsidiaries also includes Brinks Aviation Security Services S.A., which specialises in airport security services in Greece, and GoldLED, founded in 2013 and active in the field of professional LED lighting. The last "child" of the Goldair Group is Travellair, founded in 2021, whose main activity is the organisation





(διαμονή, yachting, airport concierge, tours & activities, business trips κ.ά.).

#### Σε αναπτυξιακή τροχιά

Ο όμιλος σε όλες τις δραστηριότητές του συνεχίζει να κινείται σε αναπτυξιακή τροχιά παρά τις δυσκολίες, καταγράφοντας αυξημένες οικονομικές επιδόσεις. Ενδεικτικά, σύμφωνα με τα τελευταία δημοσιευμένα στοιχεία για τη χρήση του 2022, η Goldair Cargo κατέγραψε κύκλο εργασιών 98,75 εκατ. ευρώ έναντι 84,55 εκατ. ευρώ το 2021 (+16,79%), με τα καθαρά (μετά φόρων) κέρδη να πολλαπλασιάζονται στα 3,39 εκατ. ευρώ έναντι 445.524 ευρώ στην προηγούμενη χρήση. Αντίστοιχα, η Goldair Handling πέτυχε κύκλο εργασιών ύψους 107,2 εκατ. ευρώ έναντι 70,1 εκατ. ευρώ το 2021, καταγράφοντας αύξηση κατά 52,81% και παραμένοντας σε κερδοφόρα τροχιά (καθαρά κέρδη 15,3 εκατ. ευρώ). Η Goldair A.E. είχε κύκλο εργασιών 15,97 εκατ. ευρώ έναντι 8,95 εκατ. ευρώ, με τα καθαρά κέρδη σχεδόν να δεκαπλασιάζονται σε 7,21 εκατ. ευρώ, έναντι 734.342 ευρώ στην προηγούμενη χρήση. Σύμφωνα με πληροφορίες, και το 2023 εξελίχθηκε με το ίδιο θετικό πρόσημο σε επίπεδο οικονομικών επιδόσεων, παρά τις διεθνείς αναταράξεις και τις συνέπειές τους στους τομείς όπου δραστηριοποιείται ο όμιλος. Τούτο βέβαια ήταν αποτέλεσμα εργαώδους προσπάθειας και σημαντικών επενδύσεων σε όλα τα μέτωπα. Στο πλαίσιο αυτό, η Goldair Handling εδραίωσε πέρυσι την ηγετική θέση της στον κλάδο, με τον αριθμό των πτήσεων που εξυπηρετήθηκαν στα 26 ελληνικά αεροδρόμια όπου δίνει το «παρών» να είναι αυξημένος κατά 9% σε σχέση με το 2022, αγγίζοντας τα επίπεδα του 2019. Παράλληλα, προχώρησε η εξαγορά της LGS Handling στην Κύπρο, που μετονομάστηκε σε Goldair Handling Cyprus, ενώ η εταιρεία εισήλθε στη Σερβία - και συγκεκριμένα στο αεροδρόμιο του Βελιγραδίου «Nikola Tesla» μέσω της θυγατρικής Goldair Handling Serbia. Πριν λίγες μέρες επελέγη μετά από διαγωνισμό και για το κομβικό αεροδρόμιο της Ινδίας Nagpur, σε συνέχεια της εισόδου της στα αεροδρόμια της Bagdogra και της Udaipur, το οποίο είναι το 36ο στο δίκτυο της εταιρείας. Ακόμη, η Goldair Handling πραγματοποίησε σημαντική επένδυση ύψους 11 εκατ. ευρώ με την παραγγελία νέων λεωφορείων και εφοδίων πίστας, που στην πλειοψηφία τους χρησιμοποιούν βιώσιμες πηγές ενέργειας. Τέλος, εγκαινίασε το νέο Lounge στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας, ανακαίνισε τα υπάρχοντα Lounges στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος» (εντός Σένγκεν) και στο αεροδρόμιο της Μύκονου, ενώ ετοιμάζει το νέο Lounge στο αεροδρόμιο της Ρόδου.

Αντίστοιχα, η Goldair Cargo το 2023 διατήρησε σταθερό τον αριθμό των αποστολών που διακίνησε και τον συνολικό όγκο φορτίων που διαχειρίστηκε παρά τη μειωμένη διαθεσιμότητα σε μεταφορικά μέσα λόγω του πολέμου στην Ουκρανία. Επίσης, διατήρησε την κερδοφορία της παρά την εκτόξευση του κόστους καυσίμων και ενέργειας.



Η εταιρεία ολοκλήρωσε πέρυσι την επένδυση και λειτουργία της νέας αποθήκης έκτασης 4.000 τ.μ. στην ΒΙ.ΠΕ. Ηρακλείου Κρήτης, ενώ προχώρησε στην αγορά νέας, σύγχρονης, στεγασμένης αποθηκευτικής εγκατάστασης στον Ασπρόπυργο Αττικής, έκτασης 14.000 τ.μ., μια επένδυση ύψους 13 εκατ. ευρώ. Σταθερότητα στα οικονομικά αποτελέσματα επέδειξε και η Rail Cargo Logistics Goldair παρά την αισθητή μείωση του σιδηροδρομικού έργου λόγω του τραγικού δυστυχήματος στα Τέμπη και των καταστροφών από τις πλημμύρες στη Θεσσαλία.

#### Το Θριάσιο Εμπορευματοκέντρο

Την ίδια ώρα, το στρατηγικής σημασίας project για το Θριάσιο Εμπορευματοκέντρο μετά από πολυετή προβλήματα εισέρχεται σε φάση υλοποίησης. Πρόκειται για μια επένδυση άνω των 200 εκατ. ευρώ, που είναι η μεγαλύτερη στον χώρο των logistics στην Ελλάδα και το δεύτερο μεγαλύτερο επενδυτικό σχέδιο εν γένει στην Αττική μετά το Ελληνικό.

Η ΘΕΚ Α.Ε. κατέθεσε τον φάκελο αδειοδότησης του κέντρου στο υπουργείο Ανάπτυξης, ενώ οι τελικές μελέτες του έργου βρίσκονται σε φάση πλήρους ολοκλήρωσης. Ετσι, εντός του 2024 θα εκκινήσει και το κατασκευαστικό έργο, με τις πληροφορίες να αναφέρουν ότι στόχος είναι να υπάρξει ανάδοχος έως τα τέλη Φεβρουαρίου. Το project θα αναπτυχθεί στην έκταση των 588 στρεμμάτων ιδιοκτησίας της ΓΑΙΑΟΣΕ και θα περιλαμβάνει αποθήκες και υποστηρικτικά κτίρια 235.000 τ.μ. Με την ολοκλήρωσή του θα μπορεί να εξυπηρετήσει ένα ευρύ φάσμα διεθνούς και ευρωπαϊκού πελατολογίου με αυξημένες και ιδιαίτερες απαιτήσεις, καθιστώντας τη χώρα μας επίκεντρο συνδυασμένων μεταφορών και αποθήκευσης της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, αλλά και πόλο έλξης σύνθετων δραστηριοτήτων στον τομέα των διαμεταφορών και της ελαφράς μεταποίησης. Σημειώνεται ότι σχήμα Hellenic Train (της Goldair) - Damco είναι ανάδοχος του διαγωνισμού και για το Θριάσιο II που θα αναπτυχθεί στην όμορη έκταση 1.450 στρεμμάτων, κυριότητας ΟΣΕ, με το κόστος του έργου ανέρχεται σε 696 εκατ. Ευρω.



THRIASIO  
LOGISTICS  
CENTRE®



and provision of travel services (accommodation, yachting, airport concierge, tours & activities, business trips, etc.).

#### On a growth track

The Group continues to grow in all its activities despite the difficulties, recording an increased financial performance. Indicatively, according to the latest published data for the 2022 financial year, Goldair Cargo recorded a turnover of 98.75 million euros compared to 84.55 million euros in 2021 (+16.79%), with net (after tax) profits multiplying to 3.39 million euros compared to 445,524 euros in the previous financial year. Similarly, Goldair Handling achieved a turnover of €107.2 million compared to €70.1 million in 2021, recording an increase of 52.81% and remaining profitable (net profit of €15.3 million). Goldair S.A. had a turnover of 15.97 million euros compared to 8.95 million euros, with net profit almost tenfold at 7.21 million euros, compared to 734,342 euros in the previous financial year. According to reports, 2023 also developed with the same positive sign in terms of financial performance, despite the international turbulence and its effects on the sectors in which the group operates. This was of course the result of hard work and significant investments on all fronts. In this context, Goldair Handling consolidated its leading position in the sector last year, with the number of flights handled at the 26 Greek airports where it is present increasing by 9% compared to 2022, reaching 2019 levels. At the same time, the acquisition of LGS Handling in Cyprus, renamed Goldair Handling Cyprus, proceeded, while the company entered Serbia - specifically Belgrade's "Nikola Tesla" airport through its subsidiary Goldair Handling Serbia. A few days ago it was also selected after a tender for India's hub airport Nagpur, following its entry into Bagdogra and Udaipur airports, which is the 36th in the company's network. Goldair Handling also made a significant investment of €11 million by ordering new buses and track equipment, the majority of which use sustainable energy sources. Finally, it inaugurated the new lounge at Corfu airport, renovated the existing lounges at Athens International Airport "EL Venizelos Airport (within Schengen) and Mykonos Airport, and is

preparing the new lounge at Rhodes Airport. Similarly, Goldair Cargo in 2023 maintained a stable number of shipments handled and total cargo volume handled despite the reduced availability of transport assets due to the war in Ukraine. It also maintained its profitability despite soaring fuel and energy costs. Last year the company completed the investment and operation of a new 4,000 sqm warehouse in Bi.P.E. Heraklion, Crete, and proceeded with the purchase of a new, modern, covered warehouse facility in Aspropyrgos, Attica, covering 14,000 m<sup>2</sup>, an investment of EUR 13 million. Rail Cargo Logistics Goldair also showed stability in its financial results despite the significant reduction in rail work due to the tragic accident at Tempe and the flooding damage in Thessaly.

#### The Thriassio Freight Centre

At the same time, the strategic project for the Thriassio Trade Centre is entering the implementation phase after years of problems. This is an investment of more than €200 million, the largest in the logistics sector in Greece and the second largest investment project in Attica in general after Elliniko. THEK S.A. has submitted the licensing file for the centre to the Ministry of Development, while the final studies for the project are in the process of being completed. Thus, the construction project will start in 2024, with reports indicating that the aim is to have a contractor by the end of February. The project will be developed on the 588 acres of land owned by GAIASE and will include 235,000 sqm of warehouses and support buildings. Upon completion, it will be able to serve a wide range of international and European customers with increased and specific requirements, making our country a hub for combined transport and storage in South East Europe, as well as a pole of attraction for complex activities in the field of transit and light manufacturing. It should be noted that the Hellenic Train (Goldair) - Damco consortium is also the tenderer for the Thriassio II project to be developed on the adjacent 1 450 hectares of land owned by OSE, at a cost of EUR 696 million.





## «Το Θριάσιο, η είσοδος στην Ινδία και η επέκταση στην Ευρώπη»



**Καλλίνικος Καλλίνικος**  
Εκτελεστικός Αντιπρόεδρος ομίλου Goldair  
**Kallinikos Kallinikos**  
Executive Vice President of Goldair Group

Το «business stories» συνομίλησε με τον εκτελεστικό αντιπρόεδρο του Ομίλου Goldair Καλλίνικο Καλλίνικο, ο οποίος περιέγραψε τις προτεραιότητες και τους στόχους του για το επόμενο διάστημα.

- Ποια είναι τα πεδία στα οποία θα ρίξει φέτος το βάρος του ο Όμιλος Goldair;

Οι υποδομές αποτελούν πάντα τον κύριο στόχο του Ομίλου Goldair για την ανάπτυξη και την προσφορά ολοκληρωμένων υπηρεσιών στους τομείς δραστηριότητάς του, καθώς και η ενδυνάμωση του στελεχιακού και εργατικού δυναμικού της εταιρείας ως ένας από τους μεγαλύτερους εργοδότες με πάνω από 4.800 απασχολούμενους εντός Ελλάδος.

- Στη χρήση του 2022 υπήρξαν θετικές οικονομικές επιδόσεις σε όλους τους τομείς δραστηριότητάς σας παρά τις προκλήσεις και τις γενικότερες δυσκολίες. Πώς κινήθηκαν τα αποτελέσματα το 2023 και ποια εκτίμηση κάνετε για την τρέχουσα χρονιά;

Η καλή πορεία της ελληνικής οικονομίας καθώς και η επαναφορά της τουριστικής κίνησης σε επίπεδα καλύτερα του 2019 διατήρησαν την καλή πορεία των εταιρειών του Ομίλου Goldair το 2023, δίνοντας τη δυνατότητα για σημαντικές επενδύσεις σε όλους τους τομείς

δραστηριότητάς του. Για την τρέχουσα χρονιά, ελπίζουμε στη συνέχιση ανάπτυξης της οικονομίας με σταθερούς ρυθμούς ενώ παράλληλα στοχεύουμε στην οργάνωση και βελτίωση της αγοράς εργασίας, που παρουσίασε και τη μεγαλύτερη αποσταθεροποίηση στην μετά COVID εποχή. Για το project του Θριάσιου Εμπορευματικού Κέντρου βρισκόμαστε πλέον -μετά από αρκετά χρόνια καθυστερήσεων σε φάση εκκίνησης. Η εκτίμησή μας είναι ότι το 2024 θα είναι χρονιά σημαντικών εξελίξεων για το Θριάσιο. Η ολοκλήρωση της αδειοδότησης ως επιχειρηματικού πάρκου θα δρομολογήσει την έναρξη της κατασκευαστικής περιόδου για ένα τόσο σημαντικό και αναγκαίο έργο υποδομής.

- Ανακοινώσατε πρόσφατα την είσοδο της Goldair Handling στο αεροδρόμιο της Nagpur στην Ινδία. Ποιες άλλες κινήσεις και σε ποια πεδία να αναμένουμε το επόμενο διάστημα;

Η Ινδία αποτελεί ένα πολύ σημαντικό project για εμάς. Πρόκειται για μια τεράστια αγορά και η εδραίωσή μας σε αυτή αποτελεί στόχο της επόμενης 10ετίας. Παράλληλα, συνεχίζουμε την επέκτασή μας στην ευρωπαϊκή αγορά μέσω της εισόδου στη Σερβία και στο αεροδρόμιο του Βελιγραδίου.

- Ως επικεφαλής ενός ισχυρού ομίλου με ευρύ αντικείμενο, ποια είναι η εκτίμησή σας κυρίως για το στοίχημα ανάδειξης της Ελλάδας σε διεθνή κόμβο εμπορευματικών μεταφορών; Η Ελλάδα διατηρεί ακόμα το στρατηγικό πλεονέκτημα στο να γίνει διεθνής κόμβος μεταφοράς εμπορευμάτων, αλλά δυστυχώς η μεγάλη καθυστέρηση στην ολοκλήρωση εμπορευματικών κέντρων (Θριάσιο, Γκόνος), οι ελλείψεις και δυσλειτουργίες του σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς και η έλλειψη διασύνδεσης με σημαντικά λιμάνια της χώρας εμποδίζουν τη γρήγορη υλοποίηση του στόχου.

- Σχετικά με το θέμα του διαγωνισμού για το λιμάνι του Βόλου, εκκρεμεί ήδη η προσφυγή σας στο ΣτΕ. Ποια είναι τα επόμενα βήματα;

Η εταιρεία μας συμμετείχε στον διαγωνισμό για την ιδιωτικοποίηση του λιμένα Βόλου και συνεχίζει να έχει έντονο ενδιαφέρον για τη λειτουργία και ανάπτυξη ενός τόσο σημαντικού λιμανιού για τις εμπορευματικές μεταφορές. Για να μπορέσει η χώρα να γίνει διαμετακομιστικό κέντρο στη Νοτιοανατολική Ευρώπη θα πρέπει να έχει σε πλήρη λειτουργία τρεις κύριες υποδομές: εμπορευματικά κέντρα, σιδηροδρομικές υποδομές και λιμάνια. Σε αυτά πιστεύουμε και σε αυτά επενδύουμε.

**«Η Goldair δραστηριοποιείται στους τομείς των εμπορευματικών μεταφορών και logistics, της επίγειας εξυπηρέτησης και ασφάλειας αεροδρομίων, των σιδηροδρομικών μεταφορών, των ταξιδιωτικών υπηρεσιών, αλλά και του επαγγελματικού φωτισμού»**

## «The Thriasio, the entry into India and the expansion into Europe»

Business Stories interviewed Goldair Group Executive Vice President Kallinikos Kalliniko, who outlined his priorities and objectives for the coming period.

- What are the areas in which the Goldair Group will focus this year?

Infrastructure has always been the main objective of the Goldair Group to develop and offer integrated services in its areas of activity, as well as to strengthen the company's staff and workforce as one of the largest employers with over 4,800 employees within Greece. -

- In FY2022 there has been positive financial performance across all areas of your business despite challenges and general difficulties. How did the results move in 2023 and what is your assessment for the current year?

The good performance of the Greek economy as well as the return of tourist traffic to levels better than in 2019 maintained the good performance of the Goldair Group companies in 2023, enabling significant investments in all areas of activity. For the current year, we hope to see the economy continue to grow at a steady pace while aiming to organise and improve the labour market, which has seen the greatest destabilisation in the post-COVID era. For the Thriatic Trade Centre project we are now - after several years of delays - in the start-up phase. Our assessment is that 2024 will be a year of significant developments for the Triassic. The completion of the licensing as a business park will trigger the start of the construction period for such an important and necessary infrastructure project.

-You recently announced the entry of Goldair Handling into Nagpur Airport in India. What other moves and in what areas can we expect in the coming period?

India is a very important project for us. It is a huge market and establishing ourselves in it is an objective for the next 10 years. At the same time, we are continuing our expansion into the European market through our entry into Serbia and the Belgrade airway.

As the head of a strong group with a broad scope, what is your assessment of the challenge of making Greece an international freight transport hub?

Greece still retains the strategic advantage in becoming an international freight hub, but unfortunately the long delay in the completion of freight centres (Thriasio, Gonos), the shortcomings and malfunctions of the railway network, as well as the lack of interconnection with major ports in the country, prevent the rapid realisation of this objective.

- On the issue of the tender for the port of Volos, your appeal to the Council of State is already pending. What are the next steps?

Our company participated in the tender for the privatisation of the port of Volos and continues to have a strong interest in the operation and development of such an important port for freight transport. In order for the country to become a transit centre in South-Eastern Europe, three main infrastructures must be fully operational: freight centres, rail infrastructure and ports. This is what we believe in and invest in.

**«Goldair is active in freight transport and logistics, airport ground handling and security, rail transport, travel services and professional lighting»**





## «Μαγνήτης επενδύσεων 1 δισ. το Θριάσιο I»

Την ευκαιρία της ισχυρής αναπτυξιακής δυναμικής με προοπτικές προσέλκυσης επενδύσεων που παρουσιάζει σε παγκόσμιο επίπεδο ο κλάδος των Logistics καλείται να αξιοποιήσει στη χώρα μας η κοινοπραξία Goldair-ETBABIPE με την κατασκευή του πρώτου Εμπορευματικού Κέντρου στην Αττική στο Θριάσιο, γνωστό και ως Θριάσιο I.

Η Κ/Ξ ΘΡΙΑΣΙΟ Εμπορευματικό Κέντρο Α.Ε., του Ομίλου Goldair & της ETBA-ΒΙΠΕ, κατέθεσε φάκελο (σχέδια αρχιτεκτονικά, συνδέσεις με δίκτυα κ.ά.) -για την ίδρυση και την ανάπτυξη του εμπορευματικού Κέντρου- στο υπουργείο Ανάπτυξης και τη Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας, βάζοντας ουσιαστικά σε ράγες υλοποίησης το πρώτο Εμπορευματικό Κέντρο στην Αττική.

Ο αρχικός προϋπολογισμός, ύψους 220 εκατ., έχει προοπτική να ξεπεράσει τα 300 εκατ. ευρώ, σε ένα οικοσύστημα του οποίου ο τζίρος από εμπορική δραστηριότητα θα ξεπερνά ετησίως τα 500 εκατ. και, όπως εκτιμάται, θα πυροδοτήσει έξτρα επενδύσεις μεταξύ των 500 και 700 εκατ. ευρώ.

Το Επιχειρηματικό Πάρκο Μεμονωμένης Μεγάλης Μονάδας «Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο» φιλοδοξεί να είναι το πρώτο έξυπνο και πράσινο Logistics park της ΝΑ Ευρώπης. Πρόκειται για τη δεύτερη μεγαλύτερη ιδιωτική επένδυση στην Αττική μετά το Ελληνικό, η οποία υλοποιείται σε μια συνολική έκταση 588.326 τ.μ.

Σύμφωνα με πληροφορίες, στο master plan προβλέπεται η κατασκευή ενός βιώσιμου κέντρου, με την εταιρεία (ΘΕΚ Α.Ε.) να επιδιώκει να φέρει πελάτες υψηλού κύρους από τη διεθνή αγορά. Συγκεκριμένα, δημιουργείται ένα εμπορευματικό κέντρο 260.626 τ.μ. αποθηκευτικών χώρων, με αποθήκες ξηρού και ψυχόμενου φορτίου, χώρους γραφείου, χώρους τελωνείου και στάθμευσης αυτοκινήτων και φορτηγών. Και βέβαια με σύγχρονες σιδηροδρομικές υποδομές, τις οποίες θα κατασκευάσει επίσης ο παραχωρησιούχος, ώστε να συνδεθεί το Κέντρο με την εθνική σιδηροδρομική υποδομή.

Η σημαντικότερη καινοτομία του Εμπορευματικού Κέντρου του Θριασίου είναι όμως η διασύνδεσή του με όλα τα δίκτυα μεταφοράς: το λιμάνι του Πειραιά, το λιμάνι της Ελευσίνας, τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο.

Μιλώντας στη «Ν» ο διευθύνων σύμβουλος της ΘΕΚ κ. Βασίλης Μαγκλάρας επισήμανε τον σύνθετο χαρακτήρα του έργου και του οράματος για το Εμπορευματικό Κέντρο, το οποίο, όπως εξήγησε, θα είναι future-proof και θα παρέχει υπηρεσίες που δεν παρέχονται αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα, ούτε καν σε ορίζοντα δεκαετίας. Παράλληλα, η εταιρεία, όπως εξήγησε, επιδιώκει την υλοποίηση του έργου με κονδύλι από το Ταμείο Ανάκαμψης.

«Έχουμε ένα όραμα, να κάνουμε το Θριάσιο ένα ξεχωριστό κέντρο, μια ευρωπαϊκή "πιάτσα" για τις εμπορευματικές μεταφορές, η οποία θα φέρει και πελάτες υψηλού κύρους, ενώ επικεντρωνόμαστε στη διεθνή αγορά», ανέφερε, συμπληρώνοντας ότι το όραμα αυτό χρειάζεται εξειδίκευση και πολλές ενέργειες και δράσεις από τη μεριά της πολιτείας, καθώς το Θριάσιο θα αλλάξει ριζικά το τοπίο των μεταφορών στη χώρα μας μετά την ανάπτυξή του.

Σε ό,τι αφορά τη θέση της Ελλάδας ως κυρίαρχου hub της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, στην οποία θα συμβάλει σημαντικά και το ΘΕΚ, ο κ. Μαγκλάρας επισήμανε ότι η χώρα μας δεν έχει φτάσει ακόμη στο σημείο αυτό, αλλά τείνει προς τα εκεί και σημείωσε την αξία των Logistics για την εθνική οικονομία. Ανέφερε ότι «στις ανεπτυγμένες χώρες της Β. Ευρώπης, το ΑΕΠ που προέρχεται από τα Logistics ανταγωνίζεται ευθέως το ΑΕΠ που προέρχεται σε μονάδες από τη μεταποίηση».

Παράλληλα, υπογράμμισε την αξία που θα έχει για τη χώρα να



κερδίσει το στοίχημα της ελαφράς μεταποίησης, «δηλαδή να μην είμαστε απλώς ένας διάδρομος από τον οποίο περνούν τρένα φορτωμένα με containers και πηγαίνουν αλλού, αλλά να γίνει η ελαφρά μεταποίηση, προκειμένου να επιστρέψουν για να εξαχθούν στην Αφρική ή σε άλλες χώρες της Ευρώπης. Μεγάλο κομμάτι από αυτόν τον όγκο εμπορευμάτων που διακινείται μπορεί να παραμείνει εδώ και να γίνεται στη χώρα το assembly και η εξαγωγή των προϊόντων».

Το έργο, σύμφωνα με τον υπουργό Ανάπτυξης Κώστα Σκρέκα, «θα καθιερώσει την Ελλάδα σε διαμετακομιστικό κόμβο διεθνούς εμβέλειας για τα logistics, προσφέροντας πρόσβαση σε υπερσύγχρονες ψηφιακές υποδομές και καινοτόμες λύσεις αυτοματισμού και αποθήκευσης αλλά θα πρόκειται και για ένα έργο που πρωτίστως θα συμβάλει στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, με τη δημιουργία χιλιάδων θέσεων εργασίας».

Ο Κώστας Σκρέκας θα είναι μεταξύ των βασικών ομιλητών στο Οικονομικό - Επιχειρηματικό Συνέδριο της Ναυτεμπορικής, Αναβαθμίζοντας την Ελλάδα, στο οποίο θα γίνει εκτενής συζήτηση, μεταξύ άλλων, για τις επενδύσεις σε υποδομές και Logistics με στόχο την ανάδειξη της χώρας σε διακομετακομιστικό κόμβο.

«Το Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο», ανέφερε από την πλευρά του ο διευθύνων σύμβουλος της ΘΕΚ Α.Ε., παραδίδοντας στον υπουργό τον φάκελο, «θα καταστεί με τη λειτουργία του το όχημα για την ανάδειξη της Ελλάδας σε σύγχρονο, διεθνή κόμβο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης του κλάδου των logistics. Προσδοκά να διαθέτει περισσότερα από 265 στρέμματα εγκαταστάσεων, εκ των οποίων πάνω από 220.000 τ.μ. θα αφορούν ισόγειους χώρους πολλαπλών χρήσεων κατάλληλους για logistics και ελαφρά μεταποίηση», καταλήγει ο CEO του Εμπορευματικού Κέντρου.

Από την πλευρά της η γενική γραμματέας Βιομηχανίας, Θέμις Ευτυχίδου, δήλωσε: «Πρόκειται για μια επένδυση που έχει ανάγκη η χώρα για την περαιτέρω εδραίωσή της στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας, κι εμείς από την πλευρά μας θα κάνουμε ό,τι είναι δυνατό για την ταχεία αδειοδότηση και υλοποίησή της».

Τέλος, υπενθυμίζεται ότι, με τη νέα τροποποιημένη σύμβαση που κωλύθηκε από τη Βουλή, το εφάπαξ αντίτιμο προς το Ελληνικό Δημόσιο αυξήθηκε από τα 10 εκατ. ευρώ στα 20 εκατ. ευρώ. Επίσης, η ετήσια πληρωμή από 2,51% σε 5% και το εγγυημένο ετήσιο αντάλλαγμα από 350.000 σε 700.000 ευρώ. Παράλληλα, εισάγεται μηχανισμός κατανομής των κερδών μετά φόρων 50-50 με τον παραχωρησιούχο, όταν η απόδοση των ιδίων κεφαλαίων του υπερβαίνει ένα ποσοστό, ενώ μειώθηκε και ο χρόνος της παραχώρησης, από τα 60 στα 37 έτη.

Το υπό κρίση επιχειρηματικό σχέδιο αφορά την ανάπτυξη του πρώτου επιχειρηματικού πάρκου.

## «1 billion investment magnet for the Thriasio I»

The opportunity of strong growth dynamics with prospects for attracting investment that the logistics sector has at a global level is called upon to exploit in our country by the Goldair-ETVAPE consortium with the construction of the first freight terminal in the country centre in Attica at Thriasio, also known as Thriasio I.

K/x Thriasio Commercial Centre S.A., of the Goldair Group & ETVA-VIPPE, has submitted file (architectural plans, connections to networks etc.) - for the establishment and development of the to the Ministry of Development and the General Secretariat of Industry, essentially putting the first Freight Centre in Attica on the rails.

The initial budget of EUR 220 million has the potential to exceed EUR 300 million, in an ecosystem whose turnover from commercial activity will annually exceed 500 million and is expected to trigger extra investment of between EUR 500 and 700 million.

The Business Park of a single large unit "Thriasio Trade Centre" aspires to be the first smart and green logistics park in SE Europe. It is the second largest private investment in Attica after Elliniko, which is being implemented on a total area of 588,326 sqm.

The master plan reportedly envisages the construction of a sustainable centre, with the company (THEK S.A.) seeking to bring in high-profile clients from the international market. In particular, a 260,626 sq m warehouse centre is being created, premises, with dry and refrigerated cargo warehouses, office space, customs premises and car and truck parking. And of course with modern railway infrastructure, which will also be built by the concessionaire to connect the centre to the national railway infrastructure.

But the most important innovation of the Thriasio Trade Centre is its interconnection with all transport networks: the port of Piraeus, the port of Elefsina, Athens International Airport and the road and rail network.

Speaking to "N" the CEO of THEK Mr. Vassilis Maglaras pointed out complex character of the project and the vision for the Trade Centre, which, as he explained, will be future-proof and will provide services that are not currently provided Greece at the moment, not even in a ten-year horizon. At the same time, the company, as he explained, is seeking to implement the project with funds from the Recovery Fund.

"We have a vision, to make Thriasio a unique centre, a European "piazza" for freight transport, which will also bring in prestigious customers, while focusing on the international market," he said, adding that this vision needs specificity and many actions and actions on the part of the state, as the Thriasio will radically change the transport landscape in our country after its development.

In terms of Greece's position as the dominant hub of Southeastern Europe, in which will be significantly contributed by the THEK, Mr. Maglaras pointed out that our country does not have has not yet reached this point, but is tending towards it, and noted the value of logistics for national economy. He said that "in the developed countries of Northern Europe, the GDP that from logistics directly competes with the GDP in terms of units from the manufacturing".

At the same time, he underlined the value for the country to win the bet of light manufacturing, "i.e. not just being a corridor from which trains loaded with containers pass through and go elsewhere, but to make light manufacturing processing, in order to return to be exported to Africa or other countries in the Europe. Much of this volume of goods that is moved can be stay here and be assembled and exported in the country.

The project, according to Development Minister Kostas Skreka, "will establish Greece as a transit hub of international scope for logistics, providing access to access to state-of-the-art digital infrastructure



and innovative automation and storage solutions. But it will also be a project that will primarily contribute to the development of the Greek economy by creating thousands of jobs."

Kostas Skrekas will be among the keynote speakers at the Economic - Business Forum. Conference of Nauteboriki, Re-grading Greece, which will feature an extensive presentation of the latest developments in the field of economic and business development.

The conference will include an extensive discussion, among others, on investments in infrastructure and logistics with the aim of promoting the of the country as an intermodal hub.

The Thriasio Trade Centre", said the managing director of the of THEK S.A., handing the minister the file, "will become with its operation the vehicle for the emergence of Greece as a modern, international hub of the Southeast. Europe of the logistics sector. In its final phase", adds Mr. Maglaras, "the TheEK expects to have more than 265 acres of facilities, of which more than 220,000 sq. m. of which will be multi-purpose ground floor space suitable for logistics and light manufacturing," the CEO of the Trade Centre concludes.

For her part, the Secretary General of Industry, Themis Eftihyidiou, said: "This is an investment that the country needs to further consolidate its position in the supply chain, and we for our part will do everything possible to ensure its rapid licensing and implementation."

Finally, it is recalled that, with the new amended contract ratified by Parliament, the one-off consideration to the Greek State has been increased from 10 million EUR to 20 million EUR. Also, the annual payment from 2,51% to 5% and the guaranteed annual consideration from 350,000 to EUR 700,000. At the same time, a mechanism for the distribution of profits after 50-50 with the concessionaire when its return on equity exceeds a percentage, while the duration of the concession has been reduced from 60 to 37 years.

The business plan under review concerns the development of the first business park.



## «Θριάσιο: Στην τελική ευθεία η επένδυση των 220 εκατ.»

Μέσα στο έτος 2024 αναμένεται να ξεκινήσει η κατασκευή του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο, το οποίο έχει αναλάβει να υλοποιήσει η εταιρεία Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο (THEK A.E.) που ελέγχουν η Goldair με επικεφαλής τον Καλλίνικο Καλλίνικο και η ETVA ΒΙΠΕ. Η THEK κατέθεσε πρόσφατα στο υπουργείο Ανάπτυξης και στη Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας την αίτηση για την ίδρυση και την ανάπτυξη του επιχειρηματικού πάρκου μεμονωμένης μεγάλης σημασίας, που είναι το πρώτο στον κλάδο των logistics. Πρόκειται για επένδυση της τάξεως των 220 εκατ. ευρώ, η οποία θα υλοποιηθεί σε συνολική έκταση 590 στρεμμάτων, με το εμπορευματικό κέντρο να διαθέτει 220.000 τ.μ. ισόγειων χώρων πολλαπλών χρήσεων, κατάλληλων για διανομή και αποθήκευση προϊόντων και ελαφρά μεταποίηση. Το συγκεκριμένο έργο εκτιμάται, σύμφωνα με ειδικούς, ότι θα μπορούσε να συμβάλει στην ισχυροποίηση του ρόλου της Ελλάδας στην παροχή υπηρεσιών μεταποίησης, ελαφράς συναρμολόγησης και ετικετοποίησης των προϊόντων που σήμερα απλώς διαμετακινούνται μέσω των ελληνικών λιμανιών. Τεράστια ζήτηση για εγκαταστάσεις logistics «Το Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο θα καταστεί με τη λειτουργία του το όχημα για την ανάδειξη της Ελλάδας σε σύγχρονο διεθνή κόμβο στη Νοτιανατολική Ευρώπη για τον κλάδο των logistics. Πρόκειται για τη δεύτερη μεγαλύτερη ιδιωτική επένδυση στην Αττική, μετά το Ελληνικό», δήλωσε ο διευθύνων σύμβουλος της THEK Βασίλης Μαγκλάρας. Το logistics centre Θριάσιου αναμένεται να διαθέτει δίκτυα πέμπτης γενιάς (5G).

Για τον σκοπό αυτό η THEK έχει υπογράψει με το ταμείο «Φαιστός» (υποστηρίζει εταιρείες που αναπτύσσουν εφαρμογές και υπηρεσίες βασισμένες στο 5G) μνημόνιο συνεργασίας με αντικείμενο την ανάπτυξη και τη λειτουργία ιδιωτικού δικτύου και την παροχή υπηρεσιών ICT στον κλάδο των logistics στο εμπορευματικό κέντρο. Υπολογίζεται ότι το έργο θα έχει ολοκληρωθεί σε διάστημα 48 μηνών από την έναρξη κατασκευής. Σύμφωνα με τη σύμβαση του έργου, η διάρκεια της περιόδου παραχώρησης ανέρχεται σε 37 χρόνια, ενώ προβλέπεται η δυνατότητα παράτασης της περιόδου παραχώρησης κατά 23 έτη. Θα διαθέτει 220.000 τετραγωνικά μέτρα χώρων για διανομή, αποθήκευση και ελαφρά μεταποίηση. Το εγχείρημα της κατασκευής του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο χρονολογείται από το 1970, οπότε ξεκίνησαν οι πρώτες απαλλοτριώσεις. Το 1994 το έργο εντάχθηκε στα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το 1999 επικαιροποιήθηκε και ολοκληρώθηκε η μελέτη γενικής διάταξης, ενώ το 2001 η Ευρωπαϊκή Ένωση έθεσε ως προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση τη δημιουργία εμπορευματικού κέντρου ιδιωτών. Η διαγωνιστική διαδικασία για την επιλογή αναδόχου ξεκίνησε το 2001, ολοκληρώθηκε το 2006, αλλά ματαιώθηκε το 2009. Ακολούθησε η επαναπροκήρυξη του διαγωνισμού, που κηρυσσόταν άγονος επί μακρόν, μέχρι το 2016, οπότε η κοινοπραξία Goldair – ETVA ΒΙΠΕ ανακηρύχθηκε ανάδοχος του έργου. Η σύμβαση, που κυρώθηκε αρχικά από τη Βουλή τον Νοέμβριο του 2018, χρειάστηκε να αναπροσαρμοστεί βάσει των αλλαγών που είχε ζητήσει το 2021 η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG Comp). Στο πλαίσιο εκείνων των τροποποιήσεων αυτών, η Goldair είχε προχωρήσει στην αύξηση του ποσοστού της, στο 40% από 20%, στην εταιρεία ειδικού σκοπού THEK. Τα ακίνητα logistics, λόγω της εντεινόμενης στροφής στο ηλεκτρονικό εμπόριο, προσελκύουν ισχυρή ζήτηση τα τελευταία χρόνια. Έκθεση της συμβουλευτικής εταιρείας Cerved υπολογίζει σε 280.000 τετραγωνικά μέτρα τα νέα ακίνητα που θα προστεθούν μέχρι το τέλος του 2024. 5G Ανάπτυξη Εμπόριο Επενδύσεις Επιχειρήσεις

## «Triassio: The 220 million investment is in the final straight.»

In 2024, the construction of the freight centre at Thriassio Field is expected to begin, which has been undertaken to be implemented by the company Thriassio Commercial Freight Centre (THEK S.A.) controlled by Goldair headed by Kallinikos Kallinikos and ETVA VIPE. TheEK recently submitted an application to the Ministry of Development and the General Secretariat of Industry for the establishment and development of the business park of individual major importance, which is the first in the logistics sector. This is an investment of 220 million euros, which will be implemented on a total area of 590 hectares, with the freight centre having 220,000 square meters of ground floor multi-purpose space suitable for the distribution and storage of products and light manufacturing. The project is estimated, according to experts, to contribute to the strengthening of Greece's role in providing processing, light assembly and labelling services for products that currently simply transit through Greek ports. Huge demand for logistics facilities "The Thriassio Freight Centre, once operational, will become the vehicle for Greece's emergence as a modern international hub in South East Europe for the logistics sector. This is the second largest private investment in Attica, after Ellinikon," said Vassilis Maglaras, CEO of THEK. The Thriassio logistics centre is expected to have fifth generation (5G) networks.

For this purpose, the THEK has signed a memorandum of cooperation with the "Phaistos" fund (which supports companies that develop 5G-based applications and services) for the development and operation of a private network and the provision of ICT services in the logistics sector at the freight centre. It is estimated that the project will be completed within 48 months from the start of construction. According to the project contract, the duration of the concession period is 37 years, with the possibility of extending the concession period by 23 years. It will have 220,000 square meters of space for distribution, storage and light processing. The project to build the freight centre in Thriassio dates back to 1970, when the first expropriations began. In 1994 the project was included in the co-financed programmes of the European Union. In 1999 the general layout study was updated and completed, while in 2001 the European Union made the creation of a private freight centre a condition for funding. The tender procedure for the selection of the contractor started in 2001, was completed in 2006, but was cancelled in 2009. This was followed by a re-launch of the tender, which was declared inconclusive for a long period of time, until 2016, when the Goldair – ETVA VIPE consortium was declared the contractor of the project. The contract, initially ratified by Parliament in November 2018, had to be readjusted based on changes requested in 2021 the European Commission's Directorate-General for Competition (DG Comp). As part of those amendments, Goldair had increased its stake in the special purpose vehicle THEK to 40% from 20%. Logistics real estate, due to the increasing shift to e-commerce, has been attracting strong demand in recent years. A report by consultancy Cerved estimates 280,000 square meters of new properties to be added by the end of 2024. 5G Development Trade Investment Business.



## «Απόβαση Ελληνικών επιχειρήσεων στην Ινδία και το Ινδικό στοίχημα για την Ελλάδα»

Με τη φιλοδοξία να μπουν στέρεες βάσεις ώστε από τη μία να ξεκλειδώσει για τις ελληνικές επιχειρήσεις η τεράστια αγορά της Ινδίας του 1,38 δισεκατομμυρίου κατοίκων και από την άλλη να προσελκύσουμε ινδικές επενδύσεις τώρα που το Νέο Δελχί αναζητά πύλη για την οικονομική διεξόδου του στην ευρωπαϊκή ήπειρο, στη βάση της στρατηγικής εξωστρέφειας του Ινδού πρωθυπουργού Ναρέντρα Μόντι.



## «Greek business landing in India and the Indian bet for Greece»

With the ambition to lay solid foundations to unlock the huge market of India's 1.38 billion inhabitants for Greek businesses on the one hand, and on the other hand to attract Indian investments now that New Delhi is looking for a gateway for its economic penetration in the European continent, based on Indian Prime Minister Narendra Modi's outward-looking strategy.

The main objectives of the opening are:

- Networking with key market players.
- Exploring strategic partnerships for Greek businesses.
- To secure access to one of the world's fastest growing economies with great opportunities in a multitude of important sectors.
- To examine the participation of Greek businesses in infrastructure development.

A large group of officials and businessmen accompanied Prime Minister Kyriakos Mitsotakis to explore investment opportunities for both sides in the Asian country.

Among others and Mr. Kallinikos Kallinikos CEO of Goldair Group,

Goldair already operates in the tourism and ground handling business at Bagdogra, Udaipur, and Nagpur airports. in India with strategic plans to expand to other airports.

Κύριοι στόχοι του ανοίγματος είναι:

- Η δικτύωση με βασικούς παράγοντες της αγοράς.
- Η διερεύνηση στρατηγικών συνεργασιών για τις ελληνικές επιχειρήσεις.
- Η διασφάλιση πρόσβασης σε μία από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες οικονομίες παγκοσμίως με μεγάλες ευκαιρίες σε πληθώρα σημαντικών τομέων.
- Η εξέταση συμμετοχής των ελληνικών επιχειρήσεων στην ανάπτυξη υποδομών.

Πολυπληθής ομάδα αξιωματούχων και επιχειρηματιών συνόδευσε τον πρωθυπουργό της χώρας Κυριάκο Μητσοτάκη προκειμένου να διερευνήσει τις επενδυτικές δυνατότητες αμφοτέρων των πλευρών στην ασιατική χώρα. Μεταξύ άλλων και ο κ. Καλλίνικος Καλλίνικος διευθύνων σύμβουλος του ομίλου Goldair.

Η Goldair ήδη δραστηριοποιείται στο χώρο του τουρισμού και της επίγειας εξυπηρέτησης στα αεροδρόμια της Bagdogra, της Udaipur, και Nagpur στην Ινδία με στρατηγικό σχεδιασμό για την επέκτασή της και σε άλλα αεροδρόμια.



## «Πάνω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο η ανάπτυξη στην Ελλάδα»

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή βλέπει την μέση ετήσια οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας στα επίπεδα του 2,2% έως το 2025, πάνω από τον μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υποστηριζόμενη από την εφαρμογή του Σχεδίου ανάκαμψης και ανθεκτικότητας και από μια ανθεκτική αγορά εργασίας. Ο βασικός πληθωρισμός περιορίστηκε στο 4,2% το 2023 και εκτιμάται ότι θα μειωθεί ακόμα περισσότερο προσεχώς σε περίπου 2,1% έως το 2025, καθώς οι ευρύτερες συνθήκες στην αγορά εργασίας και η έλλειψη διαθέσιμου προσωπικού προσθέτουν ανοδική πορεία στις τιμές.

Οι εξαγωγές και οι εισαγωγές σημείωσαν πτώση 8,8% και 19,4% σε ετήσια βάση τον Οκτώβριο και ως εκ τούτου το εμπορικό έλλειμμα μειώθηκε σημαντικά κατά 32% σε ετήσια βάση στα 2,79 δισ. ευρώ. Η νέα μείωση των εξαγωγών ήταν σε μεγάλο βαθμό αναμενόμενη λόγω της αρνητικής κατάστασης στη διεθνή οικονομία και του πολέμου στο Ισραήλ.

Η επιδείνωση της κατάστασης ασφαλείας στην περιοχή του Κόλπου της Μέσης Ανατολής και της Ερυθράς Θάλασσας αρχίζει να πλήττει τις αλυσίδες εφοδιασμού και εμπορευματοκιβωτίων. Η BP ανακοίνωσε ότι σταμάτησε όλες τις αποστολές πετρελαίου, ενώ η Maersk Line απέσυρε δύο πλοία από τις δραστηριότητές της στην περιοχή.

## «Επενδύσεις που αλλάζουν τον χάρτη των logistics»

Στα ύψη βρίσκεται η ζήτηση για σύγχρονες αποθήκες logistics στην ελληνική αγορά ακινήτων, γεγονός που αποτυπώνεται από τις αυξημένες επενδύσεις που υλοποιούνται τους τελευταίους μήνες στον εν λόγω τομέα αλλά και από το μπαράζ των νέων projects που βρίσκονται στα σκαριά.

Ήδη μάλιστα μέσα σε μία δεκαετία η Ελλάδα έχει επιτύχει σημαντική βελτίωση με βάση τις επιδόσεις της στα logistics καθώς από την 72η θέση που βρισκόταν στον δείκτη Logistics Performance Index της Παγκόσμιας Τράπεζας σήμερα έχει φτάσει στη 19η θέση

### ΘΡΙΑΣΙΟ

Εντός του έτους προγραμματίζεται από την κοινοπραξία ETVA VIPE Goldair η έναρξη των εργασιών για την ανάπτυξη του εμπορευματοκιβωτίου κέντρου στο Θριάσιο Ι, μία επένδυση που θα φτάσει τα 250 εκατ. Ευρώ.

Το προσκλητήριο προς τους μεγάλους κατασκευαστικούς ομίλους αναμένεται κατά το πρώτο τρίμηνο του έτους ώστε οι υπογραφές με τον ανάδοχο να πέσουν μέσα στην άνοιξη για την κατασκευή εγκαταστάσεων συνολικής έκτασης 300.000 τ.μ.

Το masterplan του Θριασίου Εμπορευματοκιβωτίου Κέντρου ΘΕΚ κατατέθηκε προς αδειοδότηση στο υπουργείο Ανάπτυξης τον περασμένο Νοέμβριο. Την ίδια στιγμή πρόκειται να προκηρυχθεί και ο διαγωνισμός για το Logistics στη Φυλή.

Η επένδυση μάλιστα στη Φυλή θα οδηγήσει στη δημιουργία ενός από τα μεγαλύτερα κέντρα μεταφορών καθώς σ αυτό θα μετεγκατασταθούν συνολικά 391 μεταφορικές επιχειρήσεις που λειτουργούν σήμερα στον Ελαιώνα.

Το project έχει ωριμάσει και σε συνεργασία με τους συμβούλους του ΤΑΙΠΕΔ που διαμορφώνουν το business plan θα ξεκινήσει η διαδικασία ανεύρεσης του επενδυτή.

Από το Ταμείο Ανάκαμψης θα διατεθούν κονδύλια ύψους 21 εκατομμυρίων ευρώ τα οποία θα αξιοποιηθούν για να γίνει η μετεγκατάσταση για τις 391 επιχειρήσεις.

## «Above the European average growth in Greece»

The European Commission sees the average annual economic growth of Greece at levels of 2.2% to 2025 above the average for the European Union, supported by the implementation of the Plan Recovery and Resilience Plan and by a resilient labor market. Core inflation has been contained to 4.2% in 2023 and is estimated to further reduced in the near future to around 2.1% by 2025, as broader labor market conditions and a shortage of available staff add upward pressure on prices.

Exports and imports fell by 8.8% and 19.4% year-on-year in October and as a result the trade deficit narrowed significantly by 32% year-on-year to €2.79 billion. The new decline in exports was largely expected due to the negative situation in the international economy and the war in Israel.

The deteriorating security situation in the Middle East and Red Sea Gulf region is beginning to affect supply and container chains. BP has announced that it has halted all oil shipments, while Maersk Line has withdrawn two ships from its operations in the region.



## «Investments that change the map of logistics»

The demand for the demand for modern logistics warehouses in the Greek real estate market, which is reflected by the increased investments that implemented in recent months in this sector but also by the barrage of new projects that are already in the pipeline. A decade Greece has achieved significant performance-based improvement in logistics as from 72nd place in the index Logistics Performance Index of the Global Logistics Performance Index Bank today has reached the 19th place.

### THRIASIO

Within the year it is planned by by the ETVA VIPE Goldair consortium the start of work on the development of the freight centre in Thrasio I, an investment that will reach the amount of EUR 250 million.

The invitation to the major construction groups is expected in the first quarter of the year so that signatures with the contractor can be signed in the spring for the construction of facilities totalling 300,000 sqm.

The masterplan of the Thrasio Trade Centre THEK was submitted for licensing to the Ministry of Development last November. At the same time, the tender for the Logistics in Fili is to be announced. The investment in Fili will lead to the creation of one of the largest transport centres as a total of 391 transport companies currently operating in Eleonas will be relocated to it.

The project has matured and in cooperation with the consultants of the Hellenic Investment Fund who are formulating the business plan, the process of finding the investor will begin. Funds of €21 million will be made available from the Recovery Fund which will be used to relocate the 391 businesses.

## «Logistics: Η υψηλή ζήτηση με έμφαση τον Ασπρόπυργο»

**Επενδύσεις άνω των 700 εκατ. ευρώ έχουν γίνει από το 2017 μέχρι και σήμερα στον τομέα τω logistics.**

Η ζήτηση για σύγχρονες αποθήκες στην ελληνική αγορά ακινήτων βρίσκεται στα ύψη, ενώ η προσφορά διαθέσιμων και κατάλληλων χώρων είναι μηδαμινή. Ήδη αυτό το διάστημα, όπως αναφέρουν επαγγελματίες της αγοράς, αναζητούνται από τους επενδυτές συνολικά 450.000 τ.μ. νέων χώρων για ανάπτυξη «πράσινων» και σύγχρονων Logistics, την ώρα που πιο αναγκαία από ποτέ είναι η αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών και η προσαρμογή τους στα ευρωπαϊκά πρότυπα, καθώς μόλις 25 χιλιάδες τ.μ. αυτήν τη στιγμή χαρακτηρίζονται ως πράσινες αποθήκες.

Τη νέα «φουρνιά» έργων ανάπτυξης Logistics δρομολογούν το επόμενο διάστημα και οι εταιρείες επενδύσεων σε ακίνητα, αλλά και όμιλοι ανάπτυξης ακινήτων, στην ευρύτερη περιοχή της Δυτικής Αττικής με έμφαση στον Ασπρόπυργο.

## «Logistics: High demand with emphasis on Aspropyrgos»

**Investments of more than €700 million have been made since 2017 to date in the logistics.**

The demand for modern warehouses in the Greek real estate market is at an all-time high, while the supply of available and suitable space is minimal. Already this time, as market professionals report, investors are looking for a total of 450,000 sqm of new space for the development of 'green' and modern logistics, while more necessary than ever before is the upgrading of existing infrastructure and the adaptation of the existing infrastructure to the needs of the new logistics to European standards, as only 25 thousand square metres are currently classified as 'green'. which means that there is a need to adapt them to European standards.

are currently only just being designated as green warehouses. The new "batch" of logistics development projects will also be launched in the coming period by real estate investment companies and real estate development groups in the wider region of Western Attica with emphasis on Aspropyrgos.





## «Hellas logistics» Η επέκταση με αποθήκη στον Ασπρόπυργο

Η Hellas Logistics κινείται στα ίδια επίπεδα με το 2023 και ελαφρώς ανοδικά.

Είμαστε ικανοποιημένοι από την πορεία της εταιρείας η οποία αναπτύσσεται δηλώνει στο FnB Daily ο Ζακ Κισέογλου Διευθύνων Σύμβουλος της Hellas Logistics η οποία ανήκει στον όμιλο Goldair Cargo. Ο ίδιος προσθέτει πως εκτός από την Ελλάδα επεκτεινόμαστε και στο εξωτερικό μέσω ανταποκριτών σε όλη την Ευρώπη και στην Αμερική.

### ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΤΟΝ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟ

Η Hellas Logistics πρόκειται να επεκταθεί και με νέα αποθήκη στον Ασπρόπυργο. Όπως αναφέρει ο κ. Κισέογλου αυτή τη στιγμή κατασκευάζεται και θα την εγκαινιάσει η εταιρεία το δεύτερο τρίμηνο του 2024.

### ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Ο πληθωρισμός και οι αναταραχές στις εφοδιαστικές αλυσίδες όλων των συμβάντων διεθνώς είναι λογικό να μην αφήνουν ανεπηρέαστη την αγορά. Όπως σημειώνει ο κ. Κισέογλου, έχουν οδηγήσει σε μεγάλη αύξηση του κόστους τόσο των καυσίμων όσο και των κατασκευών κάτι που επηρεάζει και το κόστος μεταφοράς και αποθήκευσης προϊόντων. Χαρακτηριστικά αναφέρεται πως το κόστος κατασκευής της αποθήκης έχει αυξηθεί 40% συγκριτικά με τα επίπεδα πριν τον πόλεμο στην Ουκρανία.

Η εταιρεία διατηρεί:

- Υποκατάστημά στον Διεθνή Αερολιμένα των Σπάτων: Η εγκατάσταση αυτή στεγάζεται σε μισθωμένο γραφείο και από εκεί γίνονται οι απαραίτητες ενέργειες προκειμένου να εκτελεσθεί η οποιαδήποτε αερομεταφορά από ή προς όλο τον κόσμο.
- Υποκατάστημά στην ΒΙΠΕ Σίνδου Θεσσαλονίκης: Η εγκατάσταση αυτή είναι 1.500 τ.μ. και από εκεί γίνονται οι απαραίτητες ενέργειες προκειμένου να εκτελεσθεί κάθε είδους διεθνής μεταφορά (οδική, θαλάσσια αεροπορική).
- Αποθήκη στην περιοχή του Ασπρόπυργου από την οποία εκτελούνται οι υπηρεσίες διανομής των εμπορευμάτων της οδικής διεθνής μεταφοράς
- Υποκατάστημα στο Κερατσίνι από όπου γίνονται οι απαραίτητες ενέργειες προκειμένου να εκτελεσθεί η οποιαδήποτε θαλάσσια μεταφορά ή εκτελωνισμός στο λιμάνι του Πειραιά.
- Αποθήκη στον Ασπρόπυργο από την οποία εκτελούνται οι υπηρεσίες αποθήκευσης και διανομής των εμπορευμάτων τρίτων (υπηρεσίες 3rd Party Logistics)

### ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΕΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Η δυσκολία στην εύρεση προσωπικού δεν αποτελεί φαινόμενο μόνο στους κλάδους της τεχνολογίας της πληροφορικής και των κατασκευών. Και ο κλάδος των logistics έχει ένα αντίστοιχο σοβαρότατο πρόβλημα. Όπως χαρακτηριστικά δηλώνει ο κ. Κισέογλου "υπάρχει πρόβλημα με το προσωπικό. Στον Ασπρόπυργο αυτήν τη στιγμή η ζήτηση ανθρώπινου δυναμικού είναι μεγαλύτερη από την προσφορά. Σε όλες τις ειδικότητες αυτή η κατάσταση επικρατεί Δραστηριοποιούμαι πάνω από 20 χρόνια στον κλάδο πρώτη φορά παρατηρώ αυτό το φαινόμενο".

### Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΟ 2023

Σε ό,τι αφορά την περυσινή χρονιά η Hellas Logistics είδε τζίρο και μικτά αποτελέσματα να ενισχύονται ενώ κατάφερε να διατηρήσει την κερδοφορία της. Ο συνολικός δανεισμός της μειώθηκε στα €5.075 εκατ. (από €5,4 εκατ. το 2021), ενώ τα ταμειακά διαθέσιμα έφτασαν τα €4.08 εκατ.

**Ζακ Κισέογλου**  
Διευθύνων Σύμβουλος Hellas Logistics

## «Hellas logistics» The expansion with warehouse in Aspropyrgos

Hellas Logistics is at the same level as in 2023 and slightly up. We are satisfied with the progress of the company which is growing says to FnB Daily Zac Kiseoglou CEO of Hellas Logistics which belongs to Goldair Cargo Group. He adds that apart from Greece we are expanding abroad through correspondents throughout Europe and America.

### EXPANSION IN ASPROPYRGOS

Hellas Logistics is also going to expand with a new warehouse in Aspropyrgos. As Kiseoglou says this is currently under construction and will be inaugurate by the company in the second quarter of 2024.

### COST INCREASE

Inflation and turbulence in the supply chains of all events internationally are bound to leave the market unaffected. As Kiseoglou notes, they have led to a large increase in the cost of both fuel and construction which also affects the cost of transporting and storing products. For example, it is reported that the cost of warehouse construction has increased by 40% compared to pre-war levels in Ukraine.

The company maintains:

- A branch at Spata International Airport: this facility is housed in a rented office and from there the necessary actions are taken in order to carry out any air transport to or from all over the world.
- A branch at the VIE Sindos in Thessaloniki: This facility is 1,500 square meters and from there the necessary actions are taken in order to perform any kind of international transport (road, sea, and sea air).
- Warehouse in the Aspropyrgos area from which the distribution services of international road transport goods are carried out.
- Branch office in Keratsini from where the necessary actions are carried out in order to perform any sea transport or customs clearance at the port of Piraeus.- Warehouse in Aspropyrgos from which the storage and distribution services of third-party goods are performed (3rd Party Logistics services)

### DIFFICULTIES IN FINDING STAFF

The difficulty in finding staff is not only a phenomenon in the IT and construction sectors. The logistics sector has a similar serious problem. As Mr Kiseoglou states, 'there is a problem with staff. In Aspropyrgos at the moment the demand for human resources is greater than the supply. In all specialties this situation prevails. I have been working for over 20 years in the industry for the first time I observe this phenomenon.

### THE PICTURE IN 2023

In terms of last year, Hellas Logistics saw its turnover and gross results strengthen while it managed to maintain profitability. Its total debt decreased to €5.075 million (from €5.4 million in 2021), while cash and cash equivalents reached €4.08 million.



**Zak Kiseoglou**  
Managing Director of Hellas Logistics



## «Πόσο επηρεάζει την ελληνική οικονομία η δυσκολία των επιχειρήσεων να βρουν εργατικό δυναμικό ποιες οι αίτιες και ποιες οι διέξοδοι στο πρόβλημα »

Η δυσκολία των επιχειρήσεων να βρουν εργατικό δυναμικό μπορεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις στην ελληνική οικονομία. Αν οι επιχειρήσεις δυσκολεύονται να βρουν εργαζόμενους με τις απαιτούμενες δεξιότητες και εμπειρία, αυτό μπορεί να επηρεάσει την παραγωγικότητά τους και την ικανότητά τους να ανταπεξέλθουν στη ζήτηση των προϊόντων και υπηρεσιών τους. Επιπλέον, η έλλειψη εργατικού δυναμικού με συγκεκριμένες δεξιότητες μπορεί να εμποδίσει την ανάπτυξη ή την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών και διαδικασιών παραγωγής, που είναι σημαντικές για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων και της οικονομίας συνολικά.

Επιπλέον, η δυσκολία στην εύρεση εργατικού δυναμικού μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση των μισθών και του κόστους εργασίας για τις επιχειρήσεις, καθώς οι εργαζόμενοι που διαθέτουν απαιτούμενες δεξιότητες γίνονται πιο σπάνιοι και ανταγωνιστικοί στην αγορά εργασίας. Αυτό μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και στην οικονομία γενικότερα, καθώς οι υψηλότερες μισθολογικές δαπάνες μπορεί να επηρεάσουν τις τιμές των προϊόντων και τις δυνατότητες εξαγωγών.

Τέλος, η δυσκολία στην εύρεση εργατικού δυναμικού μπορεί να οδηγήσει σε ανεπάρκεια υπηρεσιών σε ορισμένους τομείς, όπως η υγεία και η εκπαίδευση, καθώς και σε καθυστερήσεις σε έργα υποδομής και ανάπτυξης που απαιτούν εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό. Αυτό μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην κοινωνία και την ανάπτυξη της οικονομίας. Συνολικά, η δυσκολία στην εύρεση εργατικού δυναμικού μπορεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις στην ελληνική οικονομία και να απαιτήσει πολιτικές παρεμβάσεις και πρωτοβουλίες για την αντιμετώπισή της.

Η δυσκολία των επιχειρήσεων να βρουν εργατικό δυναμικό μπορεί να οφείλεται σε διάφορους παράγοντες, όπως η αυξημένη ζήτηση για εργατικό δυναμικό σε συγκεκριμένους τομείς, η έλλειψη εξειδικευμένων δεξιοτήτων, η γήρανση του εργατικού δυναμικού σε ορισμένες χώρες, οι δημογραφικές τάσεις και άλλοι παράγοντες. Ωστόσο, υπάρχουν μερικά βήματα που μπορούν να βοηθήσουν στη βελτίωση της κατάστασης:

- **Επένδυση στην εκπαίδευση και κατάρτιση:** Οι επιχειρήσεις μπορούν να επενδύσουν σε προγράμματα κατάρτισης για τους υπαλλήλους τους ή να συνεργαστούν με εκπαιδευτικά ιδρύματα για τη δημιουργία εξειδικευμένων προγραμμάτων εκπαίδευσης.
- **Ευελξία στις προσλήψεις:** Οι επιχειρήσεις μπορούν να εξετάσουν ευέλικτες μορφές απασχόλησης, όπως η μερική απασχόληση, οι συμβάσεις εργασίας μερικής απασχόλησης ή η εργασία από απόσταση.
- **Καινοτομία στην αναζήτηση ταλέντων:** Οι επιχειρήσεις μπορούν να χρησιμοποιήσουν καινοτόμες μεθόδους αναζήτησης ταλέντων, όπως η χρήση ψηφιακών πλατφορμών, τα social media ή το networking.
- **Βελτίωση της εργασιακής εμπειρίας:** Η δημιουργία ενός ευχάριστου και επαγγελματικά εκπαιδευμένου περιβάλλοντος εργασίας μπορεί να βοηθήσει τις επιχειρήσεις να προσελκύσουν και να διατηρήσουν τα talenta.
- **Συνεργασία με τοπικές και κρατικές αρχές:** Οι επιχειρήσεις μπορούν να συνεργαστούν με τοπικές και κρατικές αρχές για την ανάπτυξη προγραμμάτων που θα προωθούν την εκπαίδευση και την απασχόληση.

Με τη συνδυασμένη εφαρμογή αυτών των μέτρων, οι επιχειρήσεις μπορούν να βελτιώσουν την ικανότητά τους να βρίσκουν και να διατηρούν εργατικό δυναμικό.

## «How much does the difficulty for businesses to find labour affect the Greek economy, what are the causes and what are the ways out of the problem?»

The difficulty for businesses to find labour can have a significant impact on the Greek economy. If firms find it difficult to find workers with the required skills and experience, this can affect their productivity and their ability to meet the demand for their products and services. In addition, the lack of a workforce with specific skills can hinder the development or adoption of new technologies and production processes that are important for improving the competitiveness of firms and the economy as a whole.

In addition, difficulty in finding labour can lead to higher wages and labour costs for firms, as workers with the required skills become scarcer and more competitive in the labour market. This can have a negative impact on the competitiveness of firms and the wider economy, as higher wage costs can affect product prices and export opportunities.

Finally, difficulties in finding labour can lead to a shortage of services in some sectors, such as health and education, and to delays in infrastructure and development projects that require skilled labour. This can have a negative impact on society and economic growth. Overall, the difficulty in finding labour can have a significant impact on the Greek economy and may require policy interventions and initiatives to address it.

The difficulty for firms to find labour may be due to a number of factors, such as increased demand for labour in specific sectors, lack of specialised skills, the ageing of the la

- **Investing in education and training:** Companies can invest in training programs for their employees or work with educational institutions to create specialized training programs.
- **Flexibility in recruitment:** Businesses can consider flexible forms of employment, such as part-time, part-time contracts or remote working.
- **Innovation in talent search:** Companies can use innovative methods of talent search, such as the use of digital platforms, social media or networking.
- **Improving the work experience:** Creating an enjoyable and professionally trained work environment can help companies attract and retain talent.
- **Engaging with local and national authorities:** Businesses can work with local and state governments to develop programs that promote training and employment.

By combining these measures, businesses can improve their ability to find and retain workbourn force in some countries, demographic trends and other factors. However, there are some steps that can help improve the situation:

## «Οι προηγμένες τεχνολογικές λύσεις στην Εφοδιαστική Αλυσίδα»

Οι προηγμένες τεχνολογικές λύσεις στην Εφοδιαστική Αλυσίδα απασχόλησαν το 13ο θεματικό εργαστήριο «Innovation Ready» του ΣΕΒ.

Ελληνικές τεχνολογίες, λύσεις και επιχειρηματικά μοντέλα που αυξάνουν την παραγωγικότητα και μειώνουν τα κόστη λειτουργίας εταιρειών με σύνθετες εφοδιαστικές ανάγκες συζητήθηκαν στο 13ο θεματικό εργαστήριο «Logistics και μεταφορές για την ασφαλέστερη και αποτελεσματικότερη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας», στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «Innovation Ready» του ΣΕΒ. Το workshop υποστηρίχθηκε από την πρόσφατη συνεργασία του ΣΕΒ με το ΕΙΤ Manufacturing. Η εκδήλωση δικτύωσης έδωσε την ευκαιρία σε 7 ελληνικές εταιρείες να συζητήσουν με 18 τεχνολογικές εταιρείες (startups) και τεχνοβλαστούς (spin-offs) από την Ελλάδα, Τουρκία, και Πορτογαλία, για τις δυνατότητες συνεργειών και συνεργασιών μεταξύ τους. Το εργαστήριο διεξήγαγε 34 κατ' ιδίαν συναντήσεις τόσο στα γραφεία του ΣΕΒ, όσο και διαμέσου τηλεδιασκέψεων. Στο workshop συμμετείχε μεταξύ άλλων και η GOLDAIR CARGO.

Στο περιθώριο των συναντήσεων, ο κ. Αντώνης Ηλιάδης, Διευθυντής του Τμήματος Νότιας Ευρώπης στη Goldair Cargo, ανέφερε: «Η συμμετοχή μου στην εκδήλωση 'Innovation Ready' ήταν πολύ ενδιαφέρουσα και εποικοδομητική. Μου έδωσε μια μοναδική ευκαιρία να ανταλλάξω ιδέες με πολλούς συνεργάτες από την Ελλάδα και το εξωτερικό σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Μου έδωσε, επίσης, την ευκαιρία και να δημιουργήσω συνεργασίες στον τομέα των Logistics & Μεταφορών, προωθώντας καινοτόμες λύσεις για τη βελτίωση της Εφοδιαστικής Αλυσίδας επιχειρηματικότητας. Τα workshops επιτρέπουν σε εκπροσώπους της βιομηχανίας και των επιχειρήσεων από όλους τους παραγωγικούς κλάδους, να συναντιούνται με εταιρείες του οικοσυστήματος καινοτομίας αλλά και ερευνητικές ομάδες για την αναζήτηση και την ένταξη τεχνολογιών στην επιχειρησιακή λειτουργία των εταιρειών τους. Το εργαστήριο υλοποιήθηκε με την υποστήριξη του ευρωπαϊκού έργου Smart Attica.

## «Advanced technological solutions in the Supply Chain»

Advanced technological solutions in the Supply Chain were the topic of the 13th "Innovation Ready" thematic workshop of SEV.

Greek technologies, solutions and business models that increase productivity and reduce the operating costs of companies with complex logistics needs were discussed at the 13th thematic workshop "Logistics and transport for safer and more efficient supply chain management", as part of SEV's "Innovation Ready" initiative. The workshop was supported by SEV's recent collaboration with EIT Manufacturing. The networking event gave the opportunity for 7 Greek companies to discuss with 18 technology startups and spin-offs from Greece, Turkey, and Portugal, the potential for synergies and collaborations between them. The workshop held 34 face-to-face meetings both at SEV's offices and through teleconferences. GOLDAIR CARGO, among others, participated in the workshop.

On the sidelines of the meetings, Mr. Antonis Iliadis, Manager of South Europe Department at Goldair cargo, said: "My participation in the 'Innovation Ready' event was very interesting and constructive. It gave me a unique opportunity to exchange ideas with many partners from Greece and abroad in a very short period. It also gave me the opportunity to create partnerships in the Logistics & Transport sector, promoting innovative solutions to improve the Supply Chain business. The workshops allow industry and business representatives from all production sectors to meet with companies in the innovation ecosystem and research teams to search for and integrate technologies into their companies' operations. The workshop was implemented with the support of the European project Smart Attica.



**Αντώνης Ηλιάδης**  
Διευθυντής του τμήματος Νότιας Ευρώπης της Goldair Cargo  
**Antonis Iliadis**  
Director of the Southern Europe division of Goldair Cargo





## «Στα ύψη τα ενοίκια στον κλάδο των Logistics»

Η έλλειψη σύγχρονου προϊόντος δίνει τον τόνο και στην εγχώρια αγορά των logistics, καθώς έτσι συντηρούνται στο ύψος τους τα μισθώματα για prime αποθηκευτικούς χώρους.

Στο τέλος 2023 κάθε τετραγωνικό μέτρο σύγχρονων αποθηκών ενοικιαζόταν προς 5,25 ευρώ τον μήνα, με προβλέψεις για ανοδική πορεία σε βάθος 12 μηνών, κι ενώ το 2020 εν μέσω πανδημίας όταν η ζήτηση είχε χτυπήσει «κόκκινο» ήταν περίπου στα 4,25 ευρώ ανά τ.μ. μηνιαίως.

Σε ό,τι αφορά τις αποδόσεις ανήλθαν στο 7%, με πρόβλεψη για περαιτέρω πτωτική τάση σε βάθος ενός έτους, όπως αναφέρεται στην έρευνα της Cushman & Wakefield.

### Επενδύσεις 60 εκατ. ευρώ.

Τα θεμελιώδη μεγέθη της αγοράς βιομηχανικών χώρων – logistics στην Ελλάδα παραμένουν ισχυρά με τον όγκο επενδύσεων να ανέρχεται σε περίπου 60 εκατ. ευρώ στο τελευταίο τρίμηνο του 2023, περίοδος κατά την οποία απορροφήθηκαν 90.000 τ.μ.

Πρόκειται για ποσό αυξημένο κατά 20% σε σύγκριση τόσο με το ίδιο τρίμηνο του 2022 όσο και με το γ' τρίμηνο του 2023.

## «Rents soar in the logistics sector»

The lack of modern product sets the tone for the domestic logistics market as well, as it keeps the rents for prime warehouses at their high level.

At the end of 2023, each square metre of modern warehouses was rented for €5.25 per month, with forecasts for an upward trend over 12 months, and in 2020 amid a pandemic when demand had hit "red" it was around €4.25 per sq m per month.

In terms of yields, they stood at 7%, with a forecast for a further downward trend over the course of a year, according to the Cushman & Wakefield survey.

### Investments of EUR 60 million.

The fundamentals of the industrial space - logistics market in Greece remain strong with investment volumes amounting to around EUR 60 million in the last quarter of 2023, a period in which 90,000 sqm was absorbed.

This is a 20% increase compared to both the same quarter of 2022 and Q3 2023.

## «Οι νέες τοποθετήσεις στον ελληνικό χάρτη των logistics και το έλλειμμα προσφοράς»

Με μέσο μίσθωμα στα 5,25 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο και prime yields στα επίπεδα του 2007, κινήθηκαν τα logistics στην Ελλάδα στο τέταρτο τρίμηνο του 2023, όπως προκύπτει από στοιχεία της Cushman Wakefield Proprius.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα yields στην αγορά των logistics έχουν περιοριστεί σημαντικά το τελευταίο διάστημα σε σύγκριση με τα χρόνια της δεκαετούς οικονομικής κρίσης καθώς θα θυμίσουμε ότι σε χρονιές όπως το 2012 το σχετικό ποσοστό είχε φτάσει και υπερέβαινε το 1,3.

Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο και με τα μισθώματα τα οποία συνεχίζουν να κινούνται ανοδικά, δεδομένης αφενός της έλλειψης διαθέσιμων χώρων αλλά και λόγω της ζήτησης για σύγχρονες εγκαταστάσεις. Να σημειωθεί ότι οι διαθέσιμοι χώροι logistics στην περίοδο αναφοράς ενισχύθηκαν κατά 90.000 τ.μ.



## «The new positions on the Greek logistics map and the supply deficit»

With an average rent of 5.25 euros per square meter and prime yields at 2007 levels, logistics in Greece moved in the fourth quarter of 2023, according to data from Cushman Wakefield Proprius.

It should be noted that yields in the logistics market have been significantly reduced in recent times compared to the years of the ten-year economic crisis as we will recall that in years such as 2012 the relevant rate had reached and exceeded 1.3.

However, the same is not the case with rents, which continue to move upwards, given both the lack of available space and the demand for modern facilities. It should be noted that available logistics space increased by 90 000 m2 in the reference period.





## «Τέσσερις τάσεις στα logistics που θα διαμορφωθούν το 2024»

Τα τελευταία χρόνια, ο κλάδος των logistics γνώρισε ραγδαίες αλλαγές λόγω των νέων τάσεων και των τεχνολογικών καινοτομιών. Ωστόσο, δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι ο ρυθμός αλλαγής θα επιβραδυνθεί. Ο τομέας των logistics αναμένεται να δει πρόσθετη ανάπτυξη και αλλαγή καθώς πλησιάζει το 2024.

Ως αποτέλεσμα αυτών των ασυνήθιστων καιρών, οι εταιρείες έχουν επανασχεδιάσει τις αλυσίδες εφοδιασμού τους για να αυξήσουν την ευελιξία και την ανθεκτικότητά τους. Τώρα είναι έτοιμοι για το επόμενο στάδιο της ανάπτυξής τους. Αλλά για να εκμεταλλευτούν πλήρως αυτές τις ευκαιρίες, οι διαδίκτυοι έμποροι πρέπει να έχουν επίγνωση των τάσεων της εφοδιαστικής. Κάνοντας αυτό θα καθορίσει τις επιδόσεις τους στο μέλλον και θα αλλάξει το πρόσωπο της γαγκόσμιας εφοδιαστικής.

### 1. Η χρήση του Generative AI

Χάρη στη γενετική τεχνητή νοημοσύνη, ο τομέας των logistics θα υποστεί έναν πολύπλευρο μετασχηματισμό. Το Generative AI έχει τη δυνατότητα να έχει επαναστατική επιρροή σε διάφορα προβλήματα. Αυτή η τεχνολογία μπορεί να αλλάξει τον τρόπο με τον οποίο προσεγγίζουμε τη μείωση των αποθεμάτων, τον εξορθολογισμό των οδών εφοδιασμού, τον εντοπισμό πιθανών κινδύνων, την πρόταση τρόπων για τον μετριασμό αυτών των κινδύνων και τη βελτίωση της κατανομής των πόρων.

Χάρη στις ανώτερες δυνατότητές του, το προσωπικό διοικητικής μέριμνας μπορεί να επικοινωνεί πιο αποτελεσματικά σε πραγματικό χρόνο χάρη στα chatbot και τους εικονικούς βοηθούς που καθοδηγούνται από τη γενετική τεχνητή νοημοσύνη. Με την ικανότητά του να εκτελεί εργασίες έντασης εργασίας, όπως η πρόβλεψη και η δημιουργία μακρών αναφορών, η γενετική τεχνητή νοημοσύνη μπορεί να αυξήσει τα πρότυπα παραγωγικότητας για τις ομάδες logistics.

Με τη γενετική τεχνητή νοημοσύνη, μπορούν να προβλεφθούν διακοπές της εφοδιαστικής αλυσίδας. Αυτό συνεπάγεται την εκτίμηση της πιθανότητας εξαιρέσεων παράδοσης και την εξέταση των αιτιών των μη εκπληρωμένων προγραμματισμένων παραδόσεων. Αναλυτές και ειδικοί στα logistics συμφωνούν ότι αυτή η τεχνολογία έχει τη δυνατότητα να ανοίξει έναν εντελώς νέο κόσμο δυνατοτήτων. Η ανθρώπινη παρέμβαση στη διαχείριση των logistics μπορεί τελικά να γίνει εκ των υστέρων.

Για παράδειγμα, με την κάλυψη 360 μοιρών, μια εφαρμογή πύργου ελέγχου μπορεί να εντοπίσει γρήγορα προβλήματα όπως αποκλίσεις διαδρομής, απρόβλεπτες καιρικές ανωμαλίες ή πιθανές παραβιάσεις των συμφωνιών επιπέδου υπηρεσιών (SLA). Αυτό δίνει τη δυνατότητα στο επιτόπιο προσωπικό και στους επιχειρησιακούς διευθυντές να τα χειρίζονται και να τα διαχειρίζονται αποτελεσματικά. Το εξήντα εννέα τοις εκατό (69%) των εταιρειών είπε ότι δεν έχουν ουσιαστική εικόνα για τα δίκτυα προμήθειας τους. Η χρήση παραγωγικών τεχνολογιών τεχνητής νοημοσύνης, όπως οι πύργοι ελέγχου και η παρακολούθηση στόλου σε πραγματικό χρόνο, μπορεί να εντοπίσει πιθανές καθυστερήσεις και να λάβει τα κατάλληλα μέτρα προτού επηρεάσουν ουσιαστικά τα κέρδη της εταιρείας.

### 2. Μείωση των εκπομπών άνθρακα

Το 2024, όλοι θα εξετάσουν το ενδεχόμενο μείωσης των εκπομπών άνθρακα, ένα ζωτικό ζήτημα για τις εταιρείες logistics. Οι αποστολές και οι μεταφορές δίνουν ολόένα και μεγαλύτερη προσοχή στο κόστος, τη χωρητικότητα, τις υπηρεσίες και — πάνω από όλα — το αποτύπωμα άνθρακα. Τα δεδομένα παρουσιάζουν μια ισχυρή αφήγηση.

Με περίπου το ένα τέταρτο όλων των εκπομπών που σχετίζονται με τις μεταφορές που παραγονται παγκοσμίως, οι Ηνωμένες Πολιτείες εξακολουθούν να είναι ο κύριος συνεισφέρων. Η βιομηχανία μεταφορών στις Ηνωμένες Πολιτείες απελευθέρωσε ένα εκπληκτικό 1,84 δισεκατομμύρια μετρικούς τόνους διοξειδίου του άνθρακα (GtCO2) το 2022. Οι αμερικανικές εταιρείες αναμένεται να ενεργήσουν πιο αποφασιστικά το 2024 για να μειώσουν τις εκπομπές άνθρακα.

Αν και δεν μειώνει τον άνθρακα τόσο γρήγορα όσο οι ΗΠΑ, η Ινδονησία ωστόσο προοδεύει. Σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα, το 10% των

Ινδονησίων πελατών είναι πρόθυμοι να πληρώσουν επιπλέον για βιώσιμα αγαθά και υπηρεσίες και το 74% επιλέγει βιώσιμες επωνυμίες. Οι επιχειρήσεις στην Ινδονησία οδηγούνται να μειώσουν τις εκπομπές άνθρακα στις λειτουργίες εφοδιαστικής τους λόγω της αυξημένης ζήτησης για βιωσιμότητα.

### 3. Asset-Light Logistics

Η αυξημένη προτίμηση των επιχειρήσεων προς ένα μοντέλο asset-light είναι μια επιτακτική τάση της εφοδιαστικής. Αυτή η στρατηγική δίνει τη δυνατότητα στις εταιρείες να βάζουν τις ανάγκες των πελατών τους πρώτα και να μειώνουν την εξάρτησή τους από τα φυσικά περιουσιακά στοιχεία για τις δραστηριότητες. Αυτό τελικά μειώνει τα λειτουργικά έξοδα σε σύγκριση με την ιδιοκτησία περιουσιακών στοιχείων. Τα αυξανόμενα έξοδα αποθήκης, τα ακριβά κόστη διαχείρισης στόλου και η πολύπλοκη αγορά εργασίας οδηγούν στην αυξανόμενη δημοτικότητα του παραδείγματος της εφοδιαστικής με ελαφρύ κόστος.

Εξήντα επτά τοις εκατό (67,5%) των επιχειρήσεων παγκοσμίως συνάπτουν επί του παρόντος συμβάσεις με τρίτους παρόχους logistics (3PL) για τις ανάγκες μεταφοράς τους. Και το 63,5% αναθέτουν τις δραστηριότητές τους στην αποθήκη στους ίδιους οργανισμούς.

Οι μέθοδοι εφοδιαστικής με ελαφρύ εξοπλισμό αποτελούν μια ευέλικτη επιλογή για τους διαδικτυακούς εμπόρους να διαχειρίζονται αποτελεσματικά τους χρόνους αιχμής αποστολής σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές. Ο χαρακτήρας έντασης κεφαλαίου και υψηλού σταθερού κόστους των παραδοσιακών στρατηγικών logistics γίνεται μια σημαντική πρόκληση για τις σύγχρονες αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις.

### 4. Τεχνικές λύσεις που βασίζονται στο cloud

Ένας σημαντικός παράγοντας που ωθεί τον ψηφιακό μετασχηματισμό των λειτουργιών logistics είναι η εμφάνιση λύσεων που βασίζονται στο cloud. Αυτές οι λύσεις ωφελούν τις επιχειρήσεις εξαλείφοντας την αναποτελεσματικότητα και μειώνοντας τους κινδύνους. Επιταχύνει επίσης τις λειτουργίες, αυξάνοντας τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας, τον έλεγχο, την επεκτασιμότητα και την ασφάλεια.

Μία από τις αξιοσημείωτες τάσεις της εφοδιαστικής που θα κορυφωθεί το 2024 είναι το πόσες επιχειρήσεις χρησιμοποιούν λύσεις που βασίζονται σε cloud για να χειριστούν τις λειτουργίες εφοδιαστικής τους. Η ανάπτυξη μιας εσωτερικής λύσης logistics σημαίνει ότι μπορείτε να έχετε προσαρμογή και απόλυτο έλεγχο των εξόδων επεξεργασίας και αποθήκευσης δεδομένων. Ωστόσο, υπάρχουν παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη. Υπάρχει ανάγκη για σημαντικές δαπάνες Ε&Α, κόστος ολοκλήρωσης, δυσκολίες χρόνου στην αξία και κόστος συντήρησης κατά τη διάρκεια της κλιμάκωσης και της τεχνολογίας.

Επιπλέον, υπάρχει μια πιο οικονομική λύση: να εξοδείτε χρήματα σε ένα σύστημα logistics που βασίζεται σε σύννεφο. Καταργεί την εγκατάσταση πολύπλοκης και ακριβής υποδομής υλικού. Μια λύση που βασίζεται σε σύννεφο παρέχει επεκτασιμότητα υποδομής για την κάλυψη της αυξανόμενης ζήτησης. Κυρίως, οι εταιρείες μπορούν να αποφύγουν την απαίτηση για πλήρη αντικατάσταση. Μπορείτε εύκολα να ενσωματώσετε αυτές τις λύσεις που βασίζονται σε σύννεφο στα τρέχοντα συστήματα logistics σας.

Όπως αυτό που ζήσαμε το 2020, οι απρόβλεπτες περιστάσεις μπορούν να προκαλέσουν την αποτυχία ακόμη και των πιο καλά σχεδιασμένων σχεδίων. Κανείς δεν μπορεί να προβλέψει το μέλλον, παρόλο που ελπίζουμε να δούμε αυτές τις τάσεις logistics να απογειώνονται το 2024. Τούτου λεχθέντος, είναι λογικό να υποθέσουμε ότι η τεχνολογία θα συνεχίσει να επηρεάζει την αντίληψη των διαδικτυακών επιχειρήσεων για τη διακοπή της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η τεχνολογία μπορεί να αλλάξει το παιχνίδι για όσους τη χρησιμοποιούν σωστά, είτε ενισχύοντας την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο, υιοθετώντας στρατηγικές παντός καναλιού είτε χρησιμοποιώντας AI και νοημοσύνη μηχανών. Επιπλέον, η καθιέρωση ικανών επενδυτικών μεθόδων και η κατανοηση της μείωσης του κινδύνου ανοίγουν το δρόμο για διαρκή επέκταση.

## «Four Trends in Logistics That Will Set to Shape 2024»

Over the past few years, the logistics industry has experienced rapid changes due to new trends and technological breakthroughs. Still, there's no indication that the rate of change will slow down. The logistics sector is expected to see additional development and change as 2024 approaches.

As a result of these extraordinary times, companies have redesigned their supply chains to increase their flexibility and resilience. They are now ready for the next stage of their development. But to take full advantage of these opportunities, online merchants must stay aware of the logistics trends. Doing this will define their performance going forward and change the face of global logistics.

### 1. The Use of Generative AI

Thanks to generative artificial intelligence, the logistics sector will undergo a multifaceted transformation. Generative AI has the potential to have a revolutionary influence on various problems. This technology can change the way we approach reducing stockouts, streamlining supply routes, identifying possible risks, proposing ways for mitigating those risks, and improving resource allocation.

Thanks to its superior capabilities, logistics staff can communicate more effectively in real-time thanks to chatbots and virtual assistants driven by generative AI. With its capability to do labor-intensive tasks such as forecasting and lengthy report generation, generative AI can raise productivity standards for logistics teams.

With generative artificial intelligence, supply chain interruptions can be predicted. This entails estimating the possibility of delivery exceptions and examining the causes of unfulfilled scheduled deliveries. Analysts and specialists in logistics agree that this technology has the potential to open up a whole new world of possibilities. Human intervention in logistics management may eventually become an afterthought.

For instance, with its 360-degree coverage, a control tower application can quickly identify concerns such as route deviations, unanticipated weather abnormalities, or potential Service Level Agreements (SLAs) breaches. This enables on-the-ground personnel and operational managers to handle and manage them effectively. Sixty-nine percent (69%) of companies said they don't have essential insight into their supply networks. Utilizing generative AI technologies like control towers and real-time fleet tracking can detect possible delays and take appropriate measures before they substantially affect company earnings.

### 2. Reducing Carbon Emissions

In 2024, everyone will consider reducing carbon emissions, a vital issue for logistics companies. Shippers and carriers are paying more and more attention to cost, capacity, service, and—above all—carbon footprint. The data presents a powerful narrative.

With about a quarter of all transportation-related emissions produced worldwide, the United States continues to be the major contributor. The transportation industry in the United States released an astounding 1.84 billion metric tons of carbon dioxide (GtCO2) in 2022. American companies are expected to act more firmly in 2024 to cut carbon emissions.

Though it is not reducing carbon as quickly as the US, Indonesia is nonetheless progressing. According to recent research, 10% of Indonesian customers are willing to pay extra for sustainable goods and services, and 74% choose sustainable brands. Businesses in Indonesia are being driven to reduce carbon emissions in their logistics operations by the increased demand for sustainability.

### 3. Asset-Light Logistics

The increased preference of businesses towards an asset-light model is a compelling logistics trend. This strategy empowers companies to put the needs of their customers first and lower their dependency on physical assets for operations. This eventually reduces operating expenses as compared to asset ownership. Rising warehouse expenses, expensive fleet management costs, and the complex labor market drive the rising popularity of the asset-light logistics paradigm. Sixty-seven point five percent (67.5%) of businesses globally currently

contract with third-party logistics (3PL) providers for their transportation needs. And 63.5% outsource their warehouse activities to the same organizations.

Asset-light logistics methods present an agile option for online merchants to manage peak shipping times across different geographical areas effectively. Traditional logistics strategies' capital-intensive and high-fixed-cost nature is becoming a significant challenge for today's expanding businesses.

### 4. Cloud-Based Tech Solutions

One major factor propelling the digital transformation of logistics operations is the emergence of cloud-based solutions. These solutions benefit enterprises by eliminating inefficiencies and reducing hazards. It also speeds up operations, increasing cost-effectiveness, control, scalability, and security.

One of the notable logistics trends that will peak in 2024 is how many businesses use cloud-based solutions to handle their logistics operations.

Developing an internal logistics solution means you can have customization and total control over data processing and storage expenses. However, there are factors to consider. There's a need for significant R&D spending, integration costs, time-to-value difficulties, and maintenance costs during scaling and expertise.

Then, there's a more cost-effective solution: spending money on a cloud-based logistics system. It does away with installing complex and expensive hardware infrastructure. A cloud-based solution provides infrastructure scalability to meet growing demand. Crucially, companies can avoid the requirement for total replacement. You can easily integrate these cloud-based solutions into your current logistics systems.

Like what we've experienced in 2020, unforeseen circumstances can cause even the most well-laid plans to fail. Nobody can foresee the future, even though we hope to see these logistics trends take off in 2024.

That said, it is reasonable to assume that technology will continue influencing online businesses' perception of supply chain disruption. Technology can change the game for those who use it properly, whether bolstering cybersecurity, adopting omnichannel strategies, or utilizing AI and machine intelligence. Furthermore, establishing competent investment methods and comprehending risk reduction pave the way for sustained expansion.





# «Έμπνευση μου, η ελεύθερη εταιρική κουλτούρα της Goldair Cargo»

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΓΙΟΒΑΣ



«My inspiration, the free  
corporate culture of  
Goldair Cargo»

DIMITRIS GIOVAS



**Goldair cargo sa**

Freight Forwarding & Logistics Services



Όταν εντάχθηκα στην Goldair Cargo στις αρχές του 2011 ένιωσα ότι "επέστρεψα στις ρίζες της οικογενείας μου" ..... όχι στο τέλος, αλλά στην αρχή!!!

Ξεκίνησα τη σταδιοδρομία μου τον Ιανουάριο του 1988 σε μια ελληνική πολύ εδραιωμένη μεταφορική εταιρεία όπου παρέμεινα για 13 χρόνια σε διάφορους ρόλους στον τομέα των αερομεταφορών και την εποχή που ένιωθα ότι η μεταφορική μου εκπαίδευση στο Δημοτικό, Γυμνάσιο & Λύκειο είχε ολοκληρωθεί αποφάσισα να μετακινηθώ σε μια άλλη ελληνική εταιρεία με κίνητρο υψηλότερους διοικητικούς ρόλους στο τμήμα αερομεταφορών ως πανεπιστημιακό "πτυχίο" ..... για άλλα 13 χρόνια.

Όταν λοιπόν δέχτηκα ένα τηλεφώνημα από τον κ. Καλλίνικο Καλλίνικο το όνομα Goldair Cargo μου έφερε μνήμες από τα παιδικά μου χρόνια καθώς η μητέρα μου εργαζόταν στην Goldair A.E. στο ιστορικό κτίριο της Goldair στην οδό Πανεπιστημίου.

Το ταξίδι μας ξεκίνησε και τα συναισθήματά μου είναι ακόμα τα ίδια όπως ήταν την πρώτη μέρα της ένταξης μου..... Αγαπώ τη δουλειά μου....

Τι μου αρέσει περισσότερο στην εταιρεία μας; Η ελευθερία να ενεργώ ως επιχειρηματίας με σχέδιο, με σκοπό, με εφικτό αποτέλεσμα, λαμβάνοντας αποφάσεις πάντα σύμφωνα με την εταιρική μας γραμμική ηθική και κουλτούρα.

Οι αεροπορικές μεταφορές είναι πάντα απαιτητικές, καθώς είναι ο πιο ακριβός τρόπος μεταφοράς και όλα πρέπει να είναι οργανωμένα, προγραμματισμένα και εκτελεσμένα σε πολύ στενά χρονικά πλαίσια.

Στο τμήμα αερομεταφορών της Goldair Cargo είμαστε υπερήφανοι για τη συνεχή εκπαίδευση και τις επιδόσεις μας σε διάφορα εμπορεύματα, όπως η αεροπορική μεταφορά πολυτελών σπορ αυτοκινήτων, αποστολές φαρμακευτικών προϊόντων υπό έλεγχο θερμοκρασίας, ευπαθή τρόφιμα, ανταλλακτικά πλοίων με στενό χρονοδιάγραμμα, αποστολές επικίνδυνων εμπορευμάτων, διπλωματικές αποστολές μαζί με το γενικό φορτίο.

Επιπλέον όλων των ανωτέρω, υπερθεματίζουμε την επιτυχημένη πορεία μας σε φορτία Έργων Τέχνης, μαζί με αρχαιότητες και εθνικά πολύτιμα αντικείμενα από Ελληνικά Μουσεία και Πινακοθήκες που χρήζουν ειδικής μεταχείρισης, οργανωμένα υπό αστυνομική συνοδεία και On Board Courier στο αεροσκάφος σε κάθε πτήση, ενώ παρακολουθούμε συνεχώς τις αποστολές κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους μέχρι την άφιξή τους στο τελικό αεροδρόμιο προορισμού.

Η ομάδα του αεροπορικού τμήματος ισχυρίζεται ότι είμαστε η "κορυφή" όσο αφορά τις αποστολές A.O.G. (Aircraft on Ground), καθώς έχουμε βάλει τις καλύτερες γνώσεις μας και πολύ προσωπικό χρόνο για να δημιουργήσουμε το AOG - Aviation Department μας, το οποίο επιλέγουν πολλές μεγάλες αεροπορικές εταιρείες όπως η Lufthansa German Airlines, η Swiss Airlines, η Aegean Airlines και αρκετές άλλες. Όταν πρόκειται για Aviation Logistics, σίγουρα ο χρόνος είναι κρίσιμος, καθώς κάθε λεπτό μετράει και καταφέραμε να είμαστε σε θέση να ενεργούμε 24/7 όταν μας το ζητούν οι πελάτες μας, χωρίς καμία αποτυχία.



Τα μέλη του αεροπορικού τμήματος μεταφορών της Goldair

Είμαι πολύ περήφανος για την ομάδα του αεροπορικού τμήματος μας, καθώς όλοι έχουμε προσαρμόσει το βασικό μας μοτίβο..... "Σεβόμαστε πάντα το φορτίο μας", δηλαδή το γεγονός ότι ενεργούμε πάντα ως μια συμπαγής ομάδα όπου ο καθένας συμπληρώνει τον άλλον και το πιο σημαντικό είναι ότι χειριζόμαστε κάθε αποστολή ως "Μοναδική" αποστολή, ακόμη και αν επαναλαμβάνεται σε τακτική βάση.

Κάθε κλήση ή μήνυμα του πελάτη, ή του συνεργάτη μας δεν είναι μια πρόσθετη εργασία για την ομάδα μας, καθώς το βλέπουμε ως πρόκληση για εμάς να παρέχουμε άριστες υπηρεσίες χωρίς αποτυχία.

Ποιο είναι το όριο στην αερομεταφορά?

Στις αεροπορικές μεταφορές το όριο είναι ο ουρανός..... απεριόριστος..... Άπειρος..... χωρίς σύνορα ..... Δεν υπάρχουν όρια, καθώς μπορείτε να πετάξετε όσο πιο ψηλά αντέχετε λαμβάνοντας πάντα υπόψη .....τον ανεφοδιασμό σας.....

Πολλοί πιστεύουν ότι ένα καλό αποτέλεσμα προέρχεται από μια σταθερή - αρμονικά δεμένη ομάδα και ένα κακό αποτέλεσμα προέρχεται από τον επικεφαλής του τμήματος, ζηλεύω τον εαυτό μου που είναι κομμάτι της ομάδας μας για τις αερομεταφορές ως προπονητής!!!

Δεν ξενάμε ποτέ ότι το τμήμα αερομεταφορών ήταν ο πρώτος και ο πρωταρχικός τομέας από την ίδρυση της εταιρείας μας το 1987 και η κύρια αποστολή μας είναι να κρατήσουμε όλη την καλή και σκληρή δουλειά από όλους τους προκατόχους και να καταφέρουμε να τοποθετήσουμε ένα επιπλέον σταθερό λιθαράκι για τις μελλοντικές γενιές μαζί με την καλύτερη φήμη στον κλάδο μας.



When I joined Goldair Cargo in the beginning of 2011 I felt that I was "back to my family's roots" ..... not in the end, but in the beginning!!!

I started my carrier in January 1988 in a Greek very well-established transport company where I stayed for 13 years in various roles in the airfreight transport field and at the time I felt that my transport education in Primary, High & Lyceum School was completed I decided to move to another Greek company with the motivation to higher management roles in Airfreight division as a university "degree" ..... for another 13 years.

So, when I received a call from Mr. Kallinikos Kallinikos the name Goldair Cargo brought me memories from my childhood years as my mother was working in Goldair S.A. at "Panepistimiou Historical Goldair's" building.

Our trip started and my feelings are still as it was on my first day of joying.... Loving my job....

What I like most about our company? Freedom to act as a businessman with a plan, with a purpose, with an achievable result, taking decisions always according to our corporate line of ethics and culture.

Air transportation is always demanding as it's the most expensive mode of transport and everything must be organized, planned, and executed in a very tight time frame.

At Goldair Cargo Airfreight division we are proud for our continual education and performance in different commodities such as air transportation of Luxury sport cars, Pharmaceuticals under temperature control shipments, Perishable Foodstuff, Ship's Spares and Ship Stores with tight transit time, Dangerous Goods Shipments, Diplomatic Shipments along with General Cargo.

A part of all above, we overbid our successful interfere with Fine Art, along with Antiquities and National Treasured items from Greek Museums and Galleries which needs special treatment, organized

under police escort and courier on board on each flight, while we monitor shipments continuously during their trip up to their final destination airport.

Our airfreight team claims that we are the "top" when it comes to A.O.G. (Aircraft on Ground) shipments, as we have put our best knowledge and a lot of personal time to create our AOG - Aviation Department which is honored by many major airlines such as Lufthansa German Airlines, Swiss Airlines, Aegean Airlines, and many others. When it comes to Aviation Logistics, definitely time is critical as every minute counts and we managed to be able to act 24/7 when requested by our customers without fail.

I am so proud, for our airfreight team as we have all adapted our main moto..... "We always respect our cargo" thus the fact that we always act as a solid team where each one completes others and most important is that we handle every shipment as a "Unique" shipment even if it's repeated on regular basis.

Every customer's, partner call or message is not an additional job for our team as we see it as a challenge for us to provide an excellent service without fail.

What is the limit in airfreight business??

In airfreight the limit is the sky..... boundless ..... Infinite ..... no borders ..... no limits as you may drive your figures as high as you can fly.... taking in consideration always your refueling.....

As many people say that a good result comes from a solid team work and a bad result is coming from the head of the department I envy myself being a part of our air freight team as a coach!!!

We never forget that airfreight division was the first and the primary sector since founded our company in 1987 and our main mission is to keep all the good and hard work from all predecessors and manage to place an additional solid stone for future generations along with the best fame in our industry.



The members of Goldair's air transport division



Dimitris Giovas  
Airfreight Manager





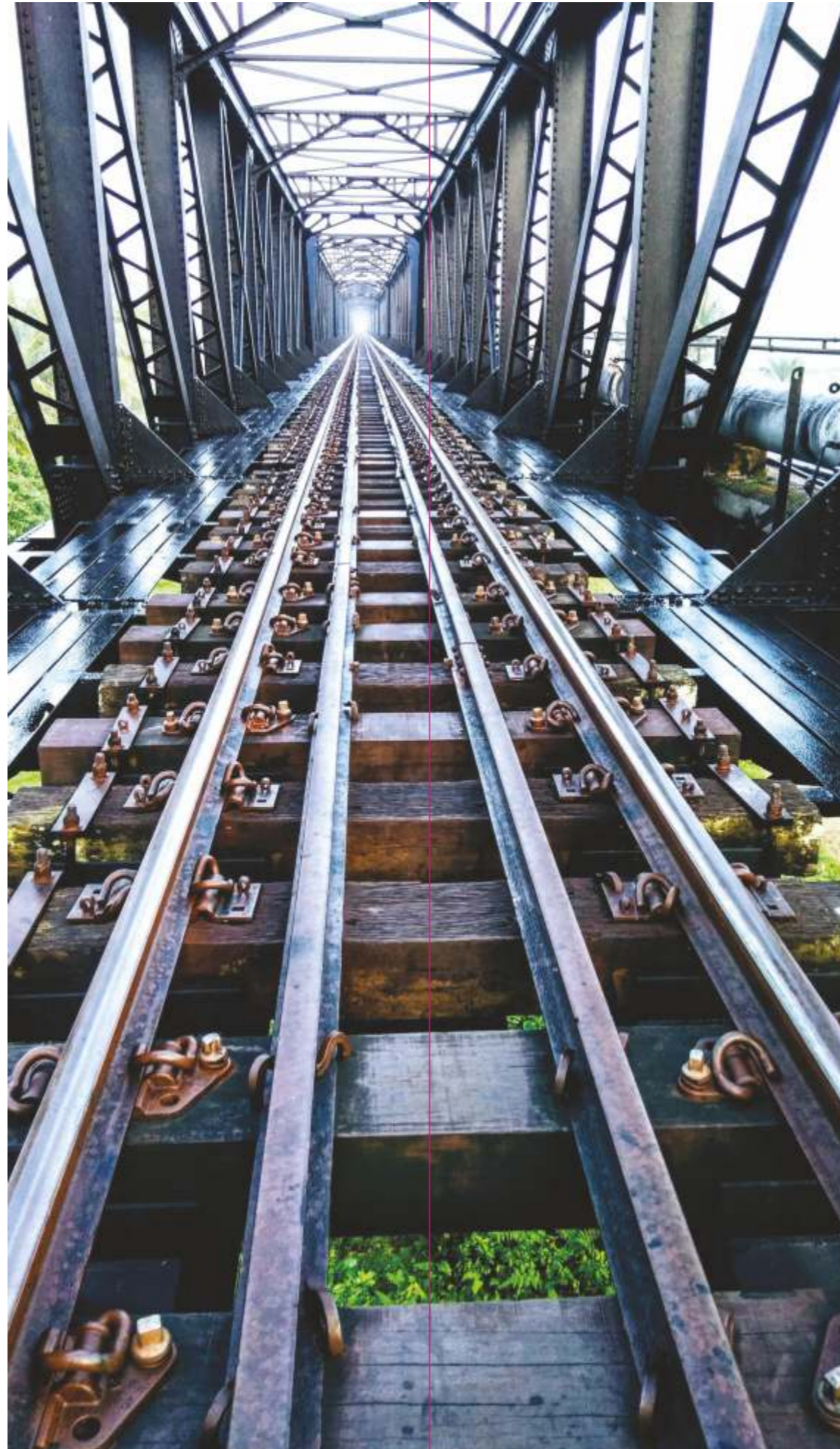
## «Θα καταφέρει η Ελλάδα να εξελιχθεί σε διαμετακομιστικό κόμβο της ΝΑ Ευρώπης;»

Αυτοκινητόδρομους έχουμε. Αεροδρόμια έχουμε. Λιμάνια έχουμε. Τι δεν έχουμε; Σύγχρονο σιδηρόδρομο και εμπορευματικά κέντρα, οπότε κρίσιμοι κρίκοι της εφοδιαστικής αλυσίδας «λείπουν» ή υπολείπονται σε ανταγωνιστικότητα. Εδώ και έναν χρόνο, εξαιτίας της γεωπολιτικής κρίσης που διανύουμε, οι παγκόσμιες εμπορευματικές ροές αναζητούν «ασφαλείς», αλλά και «αποδοτικούς» εμπορευματικούς διαδρόμους. Μπορεί η Ελλάδα, με τα επιμέρους χαρακτηριστικά της (μικρή εσωτερική αγορά, ιδιαίτερα γεωγραφική θέση) να διαδραματίσει πιο ενεργό ρόλο; Γιατί να «χάνονται» φορτία σε ανταγωνιστικά λιμάνια της Αιγύπτου, του Ισραήλ, της Μάλτας, της Τουρκίας, της Ιταλίας, της Σλοβενίας, κ.ά.; Επίσης, γιατί τα λιμάνια της Ελλάδας να χρησιμοποιούνται, κυρίως, για τη μεταφόρτωση φορτίων (από ένα μεγαλύτερο πλοίο σε ένα μικρότερο) και όχι για κάτι περισσότερο, όπως αποθήκευση, συναρμολόγηση, κ.ά.;

Η ιδιωτική πρωτοβουλία, σε συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία (Μεταφορών και Ναυτιλίας) επιδεικνύει πρόθεση για τη μετεξέλιξη των συνδυασμένων και εμπορευματικών μεταφορών, μέσω της δημιουργίας σύγχρονων εμπορευματικών κέντρων και της απευθείας πρόσβασης σε λιμενικές, σιδηροδρομικές και οδικές υποδομές, με στόχο να «αποδείξει» στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες ότι η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει μία εναλλακτική οδό. Πως διαμορφώνεται το «παζλ» των εμπορευματικών μεταφορών Το «παζλ» της επόμενης ημέρας στις συνδυασμένες μεταφορές της Ελλάδας έχει αρχίσει να σχηματίζεται, καθώς λιμενικοί διαχειριστές, σιδηροδρομικές εταιρείες, εταιρείες logistics, αλλά και funds συγκροτούν «συμμαχίες». Στην Αττική, το επίκεντρο είναι το λιμάνι του Πειραιά και η ευρύτερη περιοχή, κυρίως, του Ασπροπύργου. Η Cosco και ο ΟΛΠ έχουν επικεντρωθεί στην ανάπτυξη των προβλητών I, II και III, έχοντας υλοποιήσει παρακείμενες αποθήκες, σε συνδυασμό με τη μελλοντική δημιουργία ενός νέου logistics center. Στο εν λόγω logistics center, ΟΛΠ και Cosco σχεδιάζουν να κατασκευαστούν αποθήκες 45.000 τ.μ., οι οποίες θα εξυπηρετούνται από υπόγειο κλειστή οδική σύνδεση του εμπορικού λιμανιού με την περιοχή του ΟΔΔΥ, επεκτείνοντας χωροταξικά την ελεύθερη ζώνη. Το έργο αυτό σχεδιάζεται να λειτουργεί συμπληρωματικά στους χώρους logistics που διαθέτει ήδη ο ΟΛΠ, όπως τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων που στεγάζει την κόκκινη αποθήκη της θυγατρικής της Cosco, Piraeus Consolidation & Distribution Center (PCDC).

Με τα δύο κέντρα logistics, ο ΟΛΠ πρόκειται να αποκτήσει πρόσθετο ζωτικό χώρο, ώστε να μπορεί να φιλοξενεί την αύξηση των φορτίων από τους προβλήτες I, II και III και το car terminal. Η κινεζική πλευρά, στο σιδηροδρομικό σκέλος, συνεργάζεται με την Pearl, η οποία έχει αναλάβει τη σιδηροδρομική μεταφορά των φορτίων της από το λιμάνι του Ικονίου στην κεντρική Ευρώπη. Αντίστοιχα, ένας άλλος «πόλος» είναι η κοινοπραξία ETBA ΒΙΠΕ – Goldair, η οποία θα εκμεταλλευτεί το εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο (ΘΕΚ). Το έργο του Θριασίου αφορά σε ένα εμπορευματικό κέντρο 240 χιλιάδων τ.μ., σε συνολική έκταση 2.000 στρεμμάτων. Με αποθήκες ξηρού και ψυχόμενου φορτίου, χώρους γραφείων, χώρους τελωνείου και στάθμευσης αυτοκινήτων και φορτηγών. Δίπλα από το ΘΕΚ, θα λειτουργήσει το Θριάσιο II ή αλλιώς, ο Εμπορευματικός Σιδηροδρομικός Σταθμός και Σταθμός Διαλογής (ΕΣΣΔΙ), τον οποίο διεκδικεί η κοινοπραξία της Hellenic Train με την Damco του ομίλου Κοπελούζου. Επίσης, στον Ασπρόπυργο, η HIG Capital, σχεδιάζει την κατασκευή ενός μεγάλου logistics center, το οποίο θα διαθέτει και σταθμό εξυπηρέτησης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ύψους 245 εκατ. ευρώ, στις εγκαταστάσεις της Χαλυβουργίας Ελλάδας, με προοπτική ολοκλήρωσης ίσως το 2025.

Η HIG Capital διατείνεται ότι φιλοδοξεί να «πρωταγωνιστήσει» στην επόμενη ημέρα των εμπορευματικών μεταφορών της Ελλάδας, έχοντας εξαγοράσει την Makios Logistics και καταθέσει προσφορά για το 80% της «Ορφεύς Βεϊνόγλου». Ακόμη, στον Ασπρόπυργο είναι σε εξέλιξη ή πρόκειται να δρομολογηθούν κι άλλες επενδύσεις, όπως της ΠΑΕΓΑΕ, ενώ έντονη παρουσία διαθέτουν και εταιρείες διαχείρισης ακινήτων. Επίσης, η αγορά αναμένει φέτος την προκήρυξη του μεγάλου διαγωνισμού για τη μετεγκατάσταση των διαμεταφορέων από τον Ελαιώνα στη Φυλή. Βορειότερα και στη Θεσσαλονίκη, η οποία διαθέτει ίσως τον πιο οργανωμένο υποδοχέα, στη Σίνδο, τα βλέμματα στρέφονται στο εμπορευματικό κέντρο, στο πρώην στρατόπεδο Γκόνου. Το έργο αξιοποίησης του Γκόνου (αποτελεί έκταση 672 στρεμμάτων) έχει ενταχθεί στο πρόγραμμα «Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας», με απόφαση της αντίστοιχης Κυβερνητικής Επιτροπής, η οποία όρισε το ΤΑΙΠΕΔ φορέα ωρίμανσης για την επίτευξη των σχετικών διαδικασιών, ενώ κάτοχος του ακινήτου είναι η ΓΑΙΑΟΣΕ. Ο Γκόνος φαίνεται ότι ενδιαφέρει τον ΟΛΘ, ο οποίος επεκτείνει την παρουσία του στα Βαλκάνια, μέσω σιδηροδρομικών συνδέσεων και κερασιών λιμένων στη Σόφια και το Νις της Σερβίας. Τέλος, τον δικό τους ρόλο διεκδικούν και τα υπό ιδιωτικοποίηση λιμάνια της Ηγουμενίτσας, του Βόλου, της Καβάλας και του Ηρακλείου, αλλά και το κρατικό λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, τα οποία αναμένουν και την τυχόν δημιουργία της Ανατολικής Σιδηροδρομικής Εγνατίας.



## «Will Greece manage to become a transit hub of SE Europe?»

We have motorways. We have airports. We have ports. What don't we have? Modern rail and freight centers, so critical links in the supply chain are "missing" or lacking in competitiveness. For the past year, due to the geopolitical crisis we are experiencing, global freight flows have been looking for "safe" but "efficient" freight corridors. Can Greece, with its individual characteristics (small internal market, specific geographical location), play a more active role? Why should cargo be 'lost' to competing ports in Egypt, Israel, Malta, Turkey, Italy, Slovenia, etc.? Also, why should the ports of Greece be used mainly for transshipment of cargo (from a larger ship to a smaller one) and not for something more, such as storage, assembly, etc.?

The private initiative, in cooperation with the relevant ministries (Transport and Shipping), demonstrates the intention to develop intermodal and freight transport, through the creation of modern freight centres and direct access to port, rail and road infrastructures, with the aim of "proving" to global supply chains that Greece can be an alternative route. How the "puzzle" of freight transport is taking shape The "puzzle" of the next day in Greece's intermodal transport is beginning to take shape, as port operators, rail companies, logistics companies and funds form "alliances". In Attica, the focus is on the port of Piraeus and the wider area, particularly Aspropyrgos. Cosco and PPA have focused on the development of berths I, II and III, having implemented adjacent warehouses, together with the future creation of a new logistics centre. At this logistics center, PPA and Cosco plan to build 45,000 sqm of warehouses, which will be served by an underground closed road connection between the commercial port and the ODI area, extending the free zone spatially. This project is planned to complement the logistics facilities already available to the PPA, such as the container terminal housing the red warehouse of Cosco's subsidiary, Piraeus Consolidation & Distribution Center (PCDC).

With the two logistics centres, the PPA is to gain additional living space to accommodate the increase in cargo from Piers I, II and III and the car terminal. The Chinese side, on the rail leg, is working with Pearl, which has taken over the rail transport of its cargo from the port of Iconium to central Europe. Similarly, another "pole" is the ETVA VIPE – Goldair consortium, which will operate the freight centre at Thriasio (THEK). The Thriasio project involves a 240 thousand square metre freight centre on a total area of 2,000 hectares. With dry and refrigerated cargo warehouses, office space, customs and car and truck parking areas. Next to the THEK, the Thriasio II or the Commercial Railway Station and Screening Station (ESSSDI), which is claimed by the joint venture between Hellenic Train and Damco of the Kopelouzos Group. Also in Aspropyrgos, HIG Capital, is planning to build a large logistics center, which will also feature a logistics centre, which will be part of the HIG Capital's joint venture with the Coalco Co. a EUR 245 million container ship service station at the premises of Chalyvourgia Hellas, with a view to completion perhaps in 2025. Furthermore, other investments are underway or about to be launched in Aspropyrgos, such as those of PAEGAE, while real estate management companies are also strongly present. The market also expects this year the announcement of the major tender for the relocation of transit operators from Elaionas to Fili. Further north and in Thessaloniki, which has perhaps the most organized host, in Sindos, attention is turning to the freight centre in the former Gonou camp. The Gonou development project (which covers an area of 672 hectares) has been included in the "Strategic Significance Contracts" programme, following a decision of the relevant Government Committee, which appointed TAIPED as the maturity body to speed up the relevant procedures, while the owner of the property is GAIAOSE. Gonos appears to be of interest to PPA, which is expanding its presence in the Balkans through rail connections and land ports in Sofia and Nis in Serbia. Finally, the privatised ports of Igoumenitsa, Volos, Kavala, and Heraklion, as well as the state-owned port of Alexandroupolis, which are also awaiting the possible creation of the Eastern Railway Egnatia, are also claiming their role.



# «Πώς επηρεάζουν οι γεωπολιτικοί κίνδυνοι την παγκόσμια οικονομία»

Οι γεωπολιτικοί κίνδυνοι που δημιουργούνται από τις εκλογές, την πόλωση και τις συγκρούσεις εντός και μεταξύ των κρατών έχουν αναπόφευκτες επιπτώσεις στην οικονομία, τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και για μεμονωμένες χώρες. Φέτος, περισσότερο από ποτέ, η διαχείριση αυτών των κινδύνων και η θωράκιση των θεσμών που προάγουν τη σταθερότητα είναι ουσιαστικής σημασίας.

Ο πόλεμος στην Ουκρανία και η σύγκρουση μεταξύ του Ισραήλ και της Χαμάς στη Μέση Ανατολή - που περιπλέκεται περαιτέρω από τις πυραυλικές επιθέσεις των Χούτι σε πλοία στην Ερυθρά Θάλασσα - αναδεικνύουν το βαθμό στον οποίο οι γεωπολιτικές εξελίξεις αποτελούν βασικό παράγοντα που θα καθορίσει τις παγκόσμιες οικονομικές επιδόσεις το 2024.

Οι εκλογές σε όλο τον κόσμο είναι επίσης πιθανό να έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην κατεύθυνση της παγκόσμιας οικονομίας. Με τουλάχιστον 64 χώρες να προσέρχονται στις κάλπες, η επίδραση αυτή θα φανεί όχι μόνο μέσω πιθανών αλλαγών στις εμπορικές και επενδυτικές πολιτικές, αλλά και μέσω της αυξημένης αβεβαιότητας και της πολιτικής πόλωσης.

## Πώς επηρεάζει η γεωπολιτική τις οικονομικές επιδόσεις;

Ο όρος γεωπολιτική υποδηλώνει ένα ευρύ αναλυτικό πλαίσιο στις διεθνείς σχέσεις, που περιλαμβάνει διάφορα φαινόμενα όπως η πολιτική αστάθεια, οι εντάσεις και οι στρατιωτικές συγκρούσεις μεταξύ χωρών, οι τρομοκρατικές απειλές ή τα γεωγραφικά γεγονότα που μπορούν να έχουν περιφερειακές ή παγκόσμιες επιπτώσεις.

Η παγκόσμια οικονομία μπορεί να επηρεαστεί από τα γεωπολιτικά γεγονότα τόσο άμεσα όσο και έμμεσα μέσω των χρηματοπιστωτικών, εμπορικών και εμπορευματικών καναλιών και των τιμών των εμπορευμάτων.

Όσον αφορά τις χρηματοπιστωτικές αγορές, αυτό συμβαίνει τόσο μέσω άμεσων ελέγχων κεφαλαίων ή χρηματοπιστωτικών κυρώσεων όσο και έμμεσα μέσω αυξημένης αβεβαιότητας, υψηλότερων ασφαλιστικών κινδύνων ή εκτινάξεων των τιμών των περιουσιακών στοιχείων (Catalán et al, 2023).

Από την πλευρά του εμπορίου, οι αυξημένοι περιορισμοί λόγω των εντάσεων μεταξύ των χωρών μπορούν να διαταράξουν τις εμπορικές ροές και να προκαλέσουν προβλήματα στην αλυσίδα εφοδιασμού ακόμη και σε τρίτες χώρες. Οι περιορισμοί μπορούν επίσης να επηρεάσουν τις τιμές των βασικών εμπορευμάτων και να οδηγήσουν σε ελλείψεις βασικών πόρων, όπως το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο, επηρεάζοντας τη βιομηχανική παραγωγή παγκοσμίως.

Συνολικά και αλληλοενισχυόμενα, η παγκόσμια οικονομία μπορεί να αντιμετωπίσει υψηλότερο πληθωρισμό, χαμηλότερη ανάπτυξη και σημαντικές απώλειες στην ευημερία σε περιόδους γεωπολιτικών εντάσεων (Góes and Bekkers, 2022).

Ο όρος γεωπολιτική χρησιμοποιείται επίσης στο πλαίσιο των εσωτερικών πολιτικών υποθέσεων, οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν τις εγχώριες και παγκόσμιες χρηματοπιστωτικές αγορές. Υπό αυτή την έννοια, οι κυβερνήσεις μπορούν να επηρεάσουν την οικονομική δραστηριότητα μέσω διαφόρων δημοσιονομικών πολιτικών (φόροι και δαπάνες), καθώς και οικονομικών και στρατηγικών αποφάσεων που βασίζονται σε διαφορετικές προτεραιότητες, ανάλογα με τον πολιτικό τους προσανατολισμό.

Περαιτέρω, ο αυξανόμενος λαϊκισμός θέτει σημαντικές απειλές για τη μακροπρόθεσμη σταθερότητα και τις οικονομικές επιδόσεις. Οι λαϊκιστικές κυβερνήσεις συχνά εφαρμόζουν πολιτικές που μπορεί να αποφέρουν βραχυπρόθεσμα οφέλη εις βάρος της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας. Τέτοιες πολιτικές περιλαμβάνουν τον εμπορικό προστατευτισμό ή την αύξηση των κρατικών δαπανών (δημοσιονομική επέκταση), οι οποίες μπορούν να διαταράξουν τις παγκόσμιες εμπορικές ροές, να αυξήσουν τη μεταβλητότητα των αγορών και να εμποδίσουν τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη.

Πράγματι, μια πρόσφατη μελέτη που καλύπτει ένα δείγμα 60 χωρών μεταξύ 1990 και 2020 δείχνει ότι οι χώρες εμφανίζουν σημαντικά χαμηλότερη αύξηση της παραγωγής και του πραγματικού κατά κεφαλήν ΑΕΠ μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα υπό λαϊκιστικές κυβερνήσεις (Funke et al, 2023).

Με τη σειρά τους, οι οικονομικές πολιτικές και τα αποτελέσματα έχουν βαθύτατο αντίκτυπο στην πολιτική - διαμορφώνουν την κοινή γνώμη και τη συμπεριφορά των ψηφοφόρων και επηρεάζουν την ισορροπία δυνάμεων.

Συνήθως, οι καλές οικονομικές επιδόσεις - όπως η ισχυρή οικονομική ανάπτυξη, η χαμηλή ανεργία και ο σταθερός πληθωρισμός - τείνουν να ευνοούν τους ενεργούς ηγέτες και τα πολιτικά κόμματα. Αντίθετα, η έρευνα δείχνει ότι τα κακά οικονομικά αποτελέσματα, όπως η υψηλή ανεργία και ο υψηλός πληθωρισμός, μπορούν να οδηγήσουν σε λαϊκή δυσάρεσκεια και να αυξήσουν την προσέλευση των ψηφοφόρων κατά την περίοδο των εκλογών (Burden and Wichowsky, 2014- Marx et al, 2022- Frank and Martínez, 2023).

Επιπλέον, ορισμένες μελέτες δείχνουν ότι οι οικονομικές υφέσεις



## «How are geopolitical risks affecting the world economy»

Geopolitical risks posed by elections, polarisation and conflicts within and between states have inevitable knock-on effects on the economy, both globally and for individual countries. This year more than ever, managing these risks and shoring up institutions that promote stability are essential.

The war in Ukraine and the conflict between Israel and Hamas in the Middle East – further complicated by Houthi missile attacks on ships in the Red Sea – highlight the extent to which geopolitical developments are a key determinant of global economic performance in 2024.

Elections around the world are also likely to have a significant impact on the direction of the global economy. With at least 64 countries going to the polls, this effect will be seen not only through potential changes in trade and investment policies but also by increased uncertainty and political polarisation.

### How does geopolitics affect economic performance?

The term geopolitics denotes a broad analytical framework in international relations, encompassing different phenomena such as political instability, tensions and military conflicts between countries, terrorist threats or geographical events that can have regional or global impacts.

The global economy can be affected by geopolitical events both directly and indirectly through financial, trade and commodity price channels.

In terms of financial markets, this happens both through direct capital controls or financial sanctions, and indirectly through increased uncertainty, higher risk premia or asset price surges (Catalán et al, 2023).

On the trade side, increased restrictions due to tensions between countries can disrupt trade flows and cause supply chain problems even in third-party countries. Restrictions can also affect commodity prices and lead to shortages of key resources such as oil and gas, affecting industrial production worldwide.

Taken together and mutually reinforcing each other, the global economy can experience higher inflation, lower growth and significant welfare losses in times of geopolitical tension (Góes and Bekkers, 2022).

The term geopolitics is also used in the context of internal political affairs, which can influence domestic and global financial markets. In this sense, governments can influence economic activity through various fiscal policies (taxes and spending), and economic and strategic decisions based on different priorities, depending on their political orientation.

Further, rising populism poses significant threats to long-term

stability and economic performance. Populist governments often implement policies that can bring short-term benefits at the expense of long-term sustainability. Such policies include trade protectionism or increased government spending (fiscal expansion), which can disrupt global trade flows, increase market volatility and hinder long-term growth.

Indeed, a recent study covering a sample of 60 countries between 1990 and 2020 shows that countries experience significantly lower output and real GDP per capita growth in the medium and long term under populist governments (Funke et al, 2023).

In turn, economic policies and outcomes have a profound impact on politics – shaping public opinion and voter behaviour, and affecting the balance of power.

Typically, good economic performance – such as strong economic growth, low unemployment and stable inflation – tend to favour incumbent leaders and political parties. Conversely, research shows that bad economic outcomes, including high unemployment and high inflation, can lead to popular discontent and increase the voter turnout at election time (Burden and Wichowsky, 2014; Marx et al, 2022; Frank and Martínez, 2023).

In addition, some studies show that economic recessions cause political landscapes to reshuffle (Giuliani and Massari, 2019). They can also pave the way for populist and non-mainstream political parties (Hernández and Kriesi, 2016).

### How can we measure geopolitical risks and what does this tell us?

Measuring geopolitical risks is an important but arduous task. One method is the geopolitical risk index (GPR), which is constructed using the frequency of articles in leading newspapers that discuss adverse geopolitical events such as wars, terrorism and tensions among political organisations (Caldara and Iacoviello, 2022).

As a continuous measure of risk, higher GPR values indicate higher intensity of adverse events, increased probability of negative events in the future, and greater expected intensity of future negative events.

Related empirical studies show that higher GPR values are associated with higher oil prices (Mignon and Saadaoui, 2024), lower firm- and country-level investment (Wang et al, 2023), higher inflation, lower economic activity and lower trade (Caldara et al, 2022), more volatile capital flows (Kaya and Erden, 2023) and lower levels of private sector credit in emerging markets (Lu et al, 2020).

Based on studies on the evolution of the GPR and the UK-specific index since 1985 three observations stand out:

First, the global and UK-specific indices are highly correlated.

Second, the index captures well-known historical events associated with wars, terrorism and other international conflicts such as the First Gulf War, the 11 September 2001 attacks on the United States, and Russia's invasion of Ukraine.

Third, the index has recently spiked with the renewed conflict between Israel and Hamas from October 2023. Although the index has eased slightly in the following months, it remains in the top 5% of the historical series.

While the GPR is useful for tracking how geopolitical risks develop over time and for empirical research, it has certain limitations as a risk measure:

First, the index is not forward-looking and has limited predictive power for the potential evolution of risks.

Second, being an aggregate measure of geopolitical risks, the index fails to distinguish between the different risks, each with distinct probabilities of occurrence and impacts.

Third, the index is unable to capture the complexity, sources and persistence of risks. As a result, risk analysts typically complement GPR indices with qualitative analysis, expert consultation, probability-based assessments and scenario analysis to provide more dynamic and tailored risk assessments.

What are the major risks facing the global economy today?

Many of the significant geopolitical risks that the world faces in 2024 come from existing conflicts and tensions.

Experts have identified the elections in the United States (amid increasing polarisation and declining trust in the country's political







προκαλούν ανακατατάξεις στα πολιτικά τοπία (Giuliani and Massari, 2019). Μπορούν επίσης να ανοίξουν το δρόμο για λαϊκιστικά και μη κυρίαρχα πολιτικά κόμματα (Hernández and Kriesi, 2016).

### Πώς μπορούμε να μετρήσουμε τους γεωπολιτικούς κινδύνους και τι μας λέει αυτό;

Η μέτρηση των γεωπολιτικών κινδύνων είναι ένα σημαντικό αλλά επίπονο έργο. Μια μέθοδος είναι ο δείκτης γεωπολιτικού κινδύνου (GPR), ο οποίος κατασκευάζεται με βάση τη συχνότητα των άρθρων σε κορυφαίες εφημερίδες που συζητούν δυσμενή γεωπολιτικά γεγονότα, όπως οι πόλεμοι, η τρομοκρατία και οι εντάσεις μεταξύ πολιτικών οργανώσεων (Caldara and Iacoviello, 2022).

Ως συνεχές μέτρο κινδύνου, οι υψηλότερες τιμές του GPR υποδηλώνουν μεγαλύτερη ένταση των δυσμενών γεγονότων, αυξημένη πιθανότητα αρνητικών γεγονότων στο μέλλον και μεγαλύτερη αναμενόμενη ένταση των μελλοντικών αρνητικών γεγονότων.

Σχετικές εμπειρικές μελέτες δείχνουν ότι οι υψηλότερες τιμές GPR συνδέονται με υψηλότερες τιμές πετρελαίου (Mignon and Saadaoui, 2024), χαμηλότερες επενδύσεις σε επίπεδο επιχείρησης και χώρας (Wang et al, 2023), υψηλότερο πληθωρισμό, χαμηλότερη οικονομική δραστηριότητα και χαμηλότερο εμπόριο (Caldara et al, 2022), πιο ασταθείς ροές κεφαλαίων (Kaya and Erden, 2023) και χαμηλότερα επίπεδα πιστώσεων του ιδιωτικού τομέα στις αναδυόμενες αγορές (Lu et al, 2020).

Βάση μελετών στην εξέλιξη του GPR και του ειδικού δείκτη για το Ηνωμένο Βασίλειο από το 1985 τρεις παρατηρήσεις ξεχωρίζουν: Πρώτον, ο παγκόσμιος και ο ειδικός δείκτης για το Ηνωμένο Βασίλειο συσχετίζονται σε μεγάλο βαθμό.

Δεύτερον, ο δείκτης αποτυπώνει γνωστά ιστορικά γεγονότα που συνδέονται με πολέμους, τρομοκρατία και άλλες διεθνείς συγκρούσεις, όπως ο πρώτος πόλεμος του Κόλπου, οι επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες και η εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία.

Τρίτον, ο δείκτης αυξήθηκε πρόσφατα με την αναζωπύρωση της σύγκρουσης μεταξύ του Ισραήλ και της Χαμάς από τον Οκτώβριο του 2023. Παρόλο που ο δείκτης υποχώρησε ελαφρώς τους επόμενους μήνες, παραμένει στο κορυφαίο 5% της ιστορικής σειράς.

Ενώ ο δείκτης GPR είναι χρήσιμος για την παρακολούθηση της εξέλιξης των γεωπολιτικών κινδύνων με την πάροδο του χρόνου και για την εμπειρική έρευνα, έχει ορισμένους περιορισμούς ως μέτρο κινδύνου:

Πρώτον, ο δείκτης δεν είναι εμπροσθοβαρής και έχει περιορισμένη προβλεπτική ικανότητα για την πιθανή εξέλιξη των κινδύνων.

Δεύτερον, ως συνολικό μέτρο των γεωπολιτικών κινδύνων, ο δείκτης αδυνατεί να κάνει διάκριση μεταξύ των διαφόρων κινδύνων, καθέναν από τους οποίους έχει ξεχωριστές πιθανότητες εμφάνισης και επιπτώσεις.

Τρίτον, ο δείκτης δεν είναι σε θέση να αποτυπώσει την πολυπλοκότητα, τις πηγές και την επιμονή των κινδύνων. Ως αποτέλεσμα, οι αναλυτές κινδύνων συνήθως συμπληρώνουν τους δείκτες GPR με ποιοτική ανάλυση, διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες, εκτιμήσεις βάσει πιθανοτήτων και ανάλυση σεναρίων για να παρέχουν πιο δυναμικές και προσαρμοσμένες εκτιμήσεις κινδύνων.

Ποιοι είναι οι σημαντικότεροι κίνδυνοι που αντιμετωπίζει σήμερα η παγκόσμια οικονομία;

Πολλοί από τους σημαντικούς γεωπολιτικούς κινδύνους που αντιμετωπίζει ο κόσμος το 2024 προέρχονται από τις υφιστάμενες συγκρούσεις και εντάσεις.

Οι ειδικοί έχουν εντοπίσει ως κορυφαίες τις εκλογές στις Ηνωμένες Πολιτείες (εν μέσω αυξανόμενης πόλωσης και μειωμένης εμπιστοσύνης στο πολιτικό σύστημα της χώρας), μια πιθανή κλιμάκωση της σύγκρουσης Ισραήλ-Χαμάς σε μια ευρύτερη ανάφλεξη στη Μέση Ανατολή και μια περαιτέρω εμπάθνηση του πολέμου Ρωσίας-Ουκρανίας (Bremmer and Kupchan, 2024).

Σε σχέση με την κρίση στη Μέση Ανατολή, έχει προταθεί ένα σενάριο κεντρικής περίπτωσης μιας περιορισμένης στρατιωτικής σύγκρουσης (Bremmer and Kupchan, 2024).

Ωστόσο, η πιθανότητα ενός μεγαλύτερου περιφερειακού πολέμου έχει αυξηθεί λόγω των επιθέσεων των Χούθι σε πλοία στην Ερυθρά Θάλασσα. Επιπλέον, αν και λιγότερο πιθανό, υπάρχει ο κίνδυνος ο περιφερειακός πόλεμος να οδηγήσει σε ενέργειες κατά ή από το Ιράν που θα μπορούσαν να διαταράξουν σημαντικά τον ιρανικό και τον παγκόσμιο εφοδιασμό με πετρέλαιο.

Περαιτέρω, η κρίση στη Μέση Ανατολή θα μπορούσε να έχει σημαντικό αντίκτυπο στις παγκόσμιες αγορές, ακόμη και χωρίς να διαταράξει τις προμήθειες πετρελαίου. Δεδομένου ότι περίπου το 12% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου διέρχεται από την Ερυθρά Θάλασσα, οι επιθέσεις των Χούθι είναι πιθανό να διατηρήσουν αυξημένα τα ποσοστά ασφάλισης εμπορευμάτων, να προκαλέσουν μεγαλύτερα εμπορικά ταξίδια, να διαταράξουν τις αλυσίδες εφοδιασμού και να αυξήσουν τις πληθωριστικές πιέσεις.

Ταυτόχρονα, η κατάσταση στην Ουκρανία γίνεται όλο και πιο δύσκολη, καθώς έχει αυξηθεί η πιθανότητα μιας de facto διχοτόμησης της χώρας (Bremmer and Kupchan, 2024).

Η Ρωσία διαθέτει υλικό πλεονέκτημα και οι οικονομικές και στρατιωτικές της δυνατότητες έχουν ενισχυθεί. Η Ουκρανία, από την άλλη πλευρά, παλεύει με ελλείψεις ανθρώπινου δυναμικού και πρέπει να ενισχύσει την αμυντική παραγωγή.

Επιπλέον, η πολιτική και οικονομική στήριξη από τις Ηνωμένες Πολιτείες εξασθενεί, ενώ η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) επηρεάζεται από δημοσιονομικούς περιορισμούς και έλλειψη πολιτικής συναίνεσης. Πέρα από τις πολιτικές επιπτώσεις – όπως η ζημία στην αξιοπιστία του ΝΑΤΟ και των Ηνωμένων Πολιτειών –, μια διχοτομημένη Ουκρανία θα συνεχίσει να θέτει προκλήσεις για την παγκόσμια οικονομία, ιδίως μέσω περαιτέρω διαταραχών στις αγορές πετρελαίου και τροφίμων. Εκτός από αυτούς τους μεγάλους κινδύνους που προκαλούν οι συγκρούσεις, ο κόσμος αντιμετωπίζει και άλλους που προκαλούνται από τα ανεξέλεγκτα και ισχυρότερα εργαλεία τεχνητής νοημοσύνης (AI), τον αυξημένο προστατευτισμό, ο οποίος διαταράσσει το εμπόριο κρίσιμων ορυκτών, και την αποτυχία αντιμετώπισης των ευπαθειών των μακροοικονομικών και χρηματοπιστωτικών αγορών.

Η αυξημένη συνεργασία μεταξύ κρατών-απατεώνων – όπως το Ιράν, η Βόρεια Κορέα και η Ρωσία – και οι ανατροπές στο κινεζικό μοντέλο ανάπτυξης επιφέρουν επίσης διεθνείς κινδύνους (Bremmer and Kupchan, 2024).

Τέλος, η εκτίμηση των ερευνητών για τους παγκόσμιους κινδύνους υποδεικνύει υψηλή πιθανότητα υποδεέστερης αύξησης του παγκόσμιου ΑΕΠ λόγω της αυστηρότερης νομισματικής πολιτικής (Bremmer and Kupchan, 2024). Γενικότερα, η πιθανότητα μιας βαθύτερης οικονομικής συρρίκνωσης, η οποία θα προκύψει από τη νομισματική υπερσφύζηση, τους χρηματοπιστωτικούς κλυδωνισμούς και τις υψηλότερες τιμές της ενέργειας λόγω των αυξημένων γεωπολιτικών κινδύνων έχει αυξηθεί ελαφρώς με την

system); a possible escalation of the Israel-Hamas conflict into a wider conflagration in the Middle East; and a further deepening of the Russia-Ukraine war as top of the list (Bremmer and Kupchan, 2024). In relation to the crisis in the Middle East, a central-case scenario of a limited military conflict has been suggested (Bremmer and Kupchan, 2024).

But the likelihood of a larger regional war has increased due to the Houthis attacks on ships in the Red Sea. In addition, although less likely, there is a risk that the regional war could result in actions against or by Iran that could significantly disrupt Iranian and global oil supplies.

Further, the crisis in the Middle East could have a significant impact on global markets, even without disrupting oil supplies. Given that approximately 12% of global maritime trade passes through the Red Sea, the Houthi attacks are likely to keep freight insurance rates elevated, cause longer trade journeys, disrupt supply chains and increase inflationary pressures.

At the same time, the situation in Ukraine is becoming increasingly challenging as the likelihood of a de facto partitioning of the country has increased (Bremmer and Kupchan, 2024).

Russia holds material advantage and its economic and military capabilities have strengthened. Ukraine, on the other hand, grapples with manpower shortages and needs to enhance defence production. What's more, political and economic support from the United States is weakening, while the European Union (EU) is affected by fiscal limitations and a lack of political consensus. Political implications – such as damage to the credibility of NATO and the United States – aside, a partitioned Ukraine would continue to pose challenges to the global economy, particularly through further disruptions to oil and food markets.

Outside these major risks posed by conflicts, the world is facing others posed by unregulated and more powerful artificial intelligence (AI) tools, increased protectionism, which disrupts the trade of critical minerals, and the failure to address macroeconomic and financial market vulnerabilities.

Increased cooperation among rogue states – such as Iran, North Korea and Russia – and the setbacks to the Chinese growth model also bring international risks (Bremmer and Kupchan, 2024).

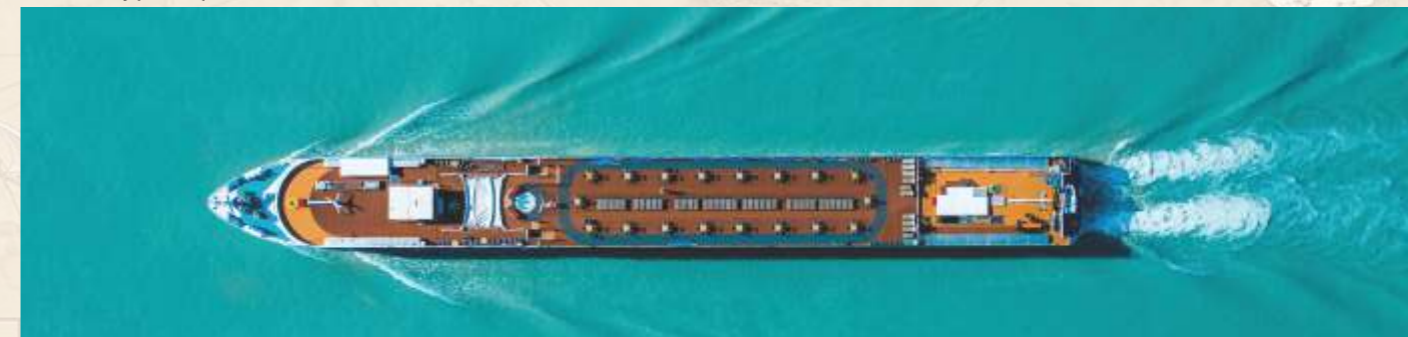
Lastly, researchers' assessment of global risks indicates a high probability of sub-par global GDP growth due to tighter monetary policies (Bremmer and Kupchan, 2024). More generally, the probability of a deeper economic contraction, resulting from monetary overtightening, financial shocks and higher energy prices due to heightened geopolitical risks has slightly increased with the escalation of conflicts in the last quarter of 2023.

### How might elections and political risks affect the economy?

Over half of the world's population will vote in general or local elections worldwide this year. Unsurprisingly, therefore, elections will be a key political theme in 2024.

Some elections, such as those in Indonesia, Mexico and Türkiye, may have limited local or regional effects. Others, such as those in India and Russia, will not produce surprising outcomes.

Others still could have significant foreign policy implications. For example, the result of the recent elections in Taiwan could affect relations between China and the United States, while those in Iran could affect the trajectory of the Israel-Hamas conflict and lead to commodity price spillovers.



The upcoming European elections are also crucial as they will determine the composition of the EU parliament at a time when far right parties are on the rise and the bloc is becoming increasingly polarised.

The US elections are likely to have the greatest impact on the world's political and economic outlook. The return of former president Donald Trump could affect the global economy in three main ways.

The first is through increased pressure on the Federal Reserve – the US central bank – and unconventional fiscal policies (tax and public spending). Although Trump pushing for interest rate cuts could harm the disinflationary process, his unconventional tax cuts could put even more pressure on fiscal balances through higher deficits.

In addition, his proposed policy of imposing 10% tariffs on all imported goods could further disrupt supply chains and have a significant impact on US GDP and household wellbeing, particularly if trade partners retaliate (Lee, 2023).

Finally, Trump's position on foreign policy and security issues, particularly regarding NATO, could alter global power dynamics. And regardless of the election outcome, the US political system is becoming increasingly dysfunctional, and citizens' trust in political and social institutions has reached historically low levels.

### Do we need a new macroeconomic framework?

Although the threats posed by geopolitical events are very real, there are also some positive outcomes to consider:

First, major economies have shown resilience despite experiencing one of the most aggressive monetary policy tightening episodes in decades.

Second, the Chinese economy may recover more quickly than previously anticipated.

Third, despite the risks posed by belated government regulation, developments in AI have the potential to unlock new innovations and bring significant productivity gains.

Fourth, developments in the Middle East have not yet led to a surge in oil prices.

All in all, the impact of geopolitical risks may not be as severe as anticipated.

Nevertheless, given the potential risks, is there a need for reform of the established macroeconomic framework to address global challenges more effectively?

The existing consensus on the macroeconomic framework includes free movement of goods and capital, rule-based fiscal policies, independent central banks with a focus on inflation targeting, public institutions that prioritise maintaining financial stability, and international institutions for financial supervision and increased cooperation between countries.

Abandoning this framework may not be desirable, as the global economy has greatly benefited from a private sector-based model, and the evolution of these institutions is based on internationally agreed laws and agreements.

But incremental reforms that could strengthen the international consensus are necessary due to the increased likelihood of geopolitical risks, the fragmentation of global markets and the climate-related risks that the global economy faces. These include designing central bank mandates and fiscal rules to respond to shocks more flexibly, revamping international institutions such as the World Trade Organization's dispute settlement mechanism, and improving the process of consensus-building.





κλιμάκωση των συγκρούσεων το τελευταίο τρίμηνο του 2023.

### Πώς μπορεί να επηρεάσουν οι εκλογές και οι πολιτικοί κίνδυνοι την οικονομία;

Πάνω από το ήμισυ του παγκόσμιου πληθυσμού θα ψηφίσει σε γενικές ή τοπικές εκλογές παγκοσμίως φέτος. Επομένως, δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι οι εκλογές θα αποτελέσουν βασικό πολιτικό θέμα το 2024.

Ορισμένες εκλογές, όπως αυτές στην Ινδονησία, το Μεξικό και την Τουρκία, ενδέχεται να έχουν περιορισμένες τοπικές ή περιφερειακές επιπτώσεις. Άλλες, όπως αυτές στην Ινδία και τη Ρωσία, δεν θα φέρουν εκπληκτικά αποτελέσματα.

Άλλες πάλι θα μπορούσαν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην εξωτερική πολιτική. Για παράδειγμα, το αποτέλεσμα των πρόσφατων εκλογών στην Ταϊβάν θα μπορούσε να επηρεάσει τις σχέσεις μεταξύ της Κίνας και των Ηνωμένων Πολιτειών, ενώ εκείνες στο Ιράν θα μπορούσαν να επηρεάσουν την πορεία της σύγκρουσης Ισραήλ-Χαμάς και να οδηγήσουν σε δευτερογενείς επιπτώσεις στις τιμές των εμπορευμάτων.

Οι επερχόμενες ευρωπαϊκές εκλογές είναι επίσης κρίσιμες, καθώς θα καθορίσουν τη σύνθεση του κοινοβουλίου της ΕΕ σε μια εποχή που τα ακροδεξιά κόμματα βρίσκονται σε άνοδο και το μπλοκ γίνεται όλο και πιο πολωμένο.

Οι εκλογές στις ΗΠΑ είναι πιθανό να έχουν τον μεγαλύτερο αντίκτυπο στις παγκόσμιες πολιτικές και οικονομικές προοπτικές. Η επιστροφή του πρώην προέδρου Ντόναλντ Τραμπ θα μπορούσε να επηρεάσει την παγκόσμια οικονομία με τρεις βασικούς τρόπους.

Ο πρώτος είναι μέσω της αυξημένης πίεσης στην Ομοσπονδιακή Τράπεζα των ΗΠΑ -την κεντρική τράπεζα των ΗΠΑ- και των μη συμβατικών δημοσιονομικών πολιτικών (φόροι και δημόσιες δαπάνες). Παρόλο που ο Τραμπ πιέζοντας για μειώσεις των επιτοκίων θα μπορούσε να βλάψει την αποπληθωριστική διαδικασία, οι αντισυμβατικές φορολογικές περικοπές του θα μπορούσαν να ασκήσουν ακόμη μεγαλύτερη πίεση στις δημοσιονομικές ισορροπίες μέσω υψηλότερων ελλειμμάτων.

Επιπλέον, η προτεινόμενη πολιτική του για την επιβολή δασμών 10% σε όλα τα εισαγόμενα αγαθά θα μπορούσε να διαταράξει περαιτέρω τις αλυσίδες εφοδιασμού και να έχει σημαντικό αντίκτυπο στο ΑΕΠ των ΗΠΑ και την ευημερία των νοικοκυριών, ιδίως εάν οι εμπορικοί εταίροι προβούν σε αντίποινα (Lee, 2023).

Τέλος, η θέση του Τραμπ σε θέματα εξωτερικής πολιτικής και ασφάλειας, ιδίως όσον αφορά το ΝΑΤΟ, θα μπορούσε να μεταβάλει τη δυναμική της παγκόσμιας ισχύος. Και ανεξάρτητα από το

αποτέλεσμα των εκλογών, το πολιτικό σύστημα των ΗΠΑ γίνεται όλο και πιο δυσλειτουργικό και η εμπιστοσύνη των πολιτών στους πολιτικούς και κοινωνικούς θεσμούς έχει φθάσει σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα.

### Χρειαζόμαστε ένα νέο μακροοικονομικό πλαίσιο;

Παρόλο που οι απειλές που δημιουργούνται από τα γεωπολιτικά γεγονότα είναι πολύ πραγματικές, υπάρχουν επίσης ορισμένα θετικά αποτελέσματα που πρέπει να ληφθούν υπόψη:

Πρώτον, οι μεγάλες οικονομίες επέδειξαν ανθεκτικότητα παρά το γεγονός ότι βίωσαν ένα από τα πιο επιθετικά επεισόδια σύσφιξης της νομισματικής πολιτικής των τελευταίων δεκαετιών.

Δεύτερον, η κινεζική οικονομία μπορεί να ανακάμψει ταχύτερα από ό,τι αναμενόταν προηγουμένως.

Τρίτον, παρά τους κινδύνους που εγκυμονούν οι καθυστερημένες κυβερνητικές ρυθμίσεις, οι εξελίξεις στον τομέα της τεχνητής νοημοσύνης έχουν τη δυνατότητα να ξεκλειδώσουν νέες καινοτομίες και να επιφέρουν σημαντικά κέρδη παραγωγικότητας.

Τέταρτον, οι εξελίξεις στη Μέση Ανατολή δεν έχουν ακόμη οδηγήσει σε εκτίναξη των τιμών του πετρελαίου.

Συνολικά, ο αντίκτυπος των γεωπολιτικών κινδύνων μπορεί να μην είναι τόσο σοβαρός όσο αναμενόταν.

Παρ' όλα αυτά, δεδομένων των δυνητικών κινδύνων, υπάρχει ανάγκη μεταρρύθμισης του καθιερωμένου μακροοικονομικού πλαισίου για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των παγκόσμιων προκλήσεων;

Η υφιστάμενη συναίνεση σχετικά με το μακροοικονομικό πλαίσιο περιλαμβάνει την ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών και κεφαλαίων, δημοσιονομικές πολιτικές βάσει κανόνων, ανεξάρτητες κεντρικές τράπεζες με έμφαση στη στόχευση του πληθωρισμού, δημοσίους θεσμούς που δίνουν προτεραιότητα στη διατήρηση της χρηματοπιστωτικής σταθερότητας, καθώς και διεθνείς θεσμούς για τη χρηματοπιστωτική εποπτεία και την αυξημένη συνεργασία μεταξύ των χωρών.

Η εγκατάλειψη αυτού του πλαισίου μπορεί να μην είναι επιθυμητή, καθώς η παγκόσμια οικονομία έχει επωφεληθεί σε μεγάλο βαθμό από ένα μοντέλο που βασίζεται στον ιδιωτικό τομέα και η εξέλιξη αυτών των θεσμών βασίζεται σε διεθνώς συμφωνημένους νόμους και συμφωνίες.

Όμως, οι σταδιακές μεταρρυθμίσεις που θα μπορούσαν να ενισχύσουν τη διεθνή συναίνεση είναι απαραίτητες λόγω της αυξημένης πιθανότητας γεωπολιτικών κινδύνων, του κατακερματισμού των παγκόσμιων αγορών και των κινδύνων που σχετίζονται με το κλίμα, τους οποίους αντιμετωπίζει η παγκόσμια οικονομία. Σε αυτές περιλαμβάνονται ο σχεδιασμός των εντολών των κεντρικών τραπεζών και των δημοσιονομικών κανόνων ώστε να ανταποκρίνονται με μεγαλύτερη ευελιξία στους κλυδωνισμούς, η αναμόρφωση των διεθνών θεσμών, όπως ο μηχανισμός επίλυσης διαφορών του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, και η βελτίωση της διαδικασίας οικοδόμησης συναίνεσης.



**By choosing to work with us  
you are choosing to work  
with the global market**



## ΣΕΒ:

«Οι επιπτώσεις της κρίσης στην Ερυθρά Θάλασσα, στο Διεθνές Εμπόριο και την Εφοδιαστική Αλυσίδα»



Νάνσυ Καλαϊτζή  
κατά την ομιλία της στο ΣΕΒ

Η GOLDAIR CARGO συμμετείχε στην εκδήλωση που διοργάνωσε ο ΣΕΒ στα γραφεία του στις 26/2/2024 με θέμα τις εντεινόμενες επιπτώσεις που επιφέρει η κρίση στην Ερυθρά Θάλασσα, στο Διεθνές Εμπόριο και την Εφοδιαστική Αλυσίδα. Η εκδήλωση διοργανώθηκε με την υποστήριξη του ΕΒΕΑ και των Περιφερειακών Βιομηχανικών Συνδέσμων ΣΒΑΠ, ΣΒΘΣΕ, ΣΘΕΒ, ΣΕΒΠΕ&ΔΕ και ΣΒΣΕ. Την εκδήλωση παρακολούθησαν πάνω από 100 επιχειρήσεις και θεσμικοί φορείς.

Ο κ. Καλλίνικος Καλλίνικος, Πρόεδρος της Επιτροπής Εφοδιαστικής Αλυσίδας του ΣΕΒ και Εκτελεστικός Αντιπρόεδρος του Ομίλου Goldair, στην παρέμβασή του τόνισε τη σημασία της κρίσης, στην προσπάθεια της χώρας μας να καταστεί ένας διαμετακομιστικός κόμβος.

Η κα. Νάνσυ Καλαϊτζή, Διευθύντρια Θαλασσιών Μεταφορών της Goldair Cargo, στην παρουσίασή της αναφέρθηκε στις βασικές επιπτώσεις της κρίσης της Ερυθράς Θάλασσας αφορούν, κυρίως, τις εισαγωγές από Ασία και τις εξαγωγές προς Ασία και τις χώρες του Κόλπου. Οι βασικές επιπτώσεις της κρίσης αφορούν την διάρκεια του ταξιδιού και, κατά συνέπεια, τα ναύλα εισαγωγής και εξαγωγής. Η διάρκεια του ταξιδιού εισαγωγής αυξήθηκε έως και 2,8 φορές, ενώ του ταξιδιού εισαγωγής έως και 2 φορές. Συνέπεια της αύξησης του ταξιδιού η αύξηση των ναύλων. Τα ναύλα εισαγωγής αυξήθηκαν 200%-300% ενώ τα ναύλα εξαγωγής αυξήθηκαν 300%-1400% (σε ορισμένες διαδρομές). Σε σύγκριση με την περίοδο του COVID είναι χαρακτηριστική η ταχύτατη αύξηση των ναύλων στις πρώτες 50 ημέρες (218% έναντι 156%). Οι συνέπειες στην εφοδιαστική αλυσίδα ήταν η μείωση ή/και διακοπή εισαγωγών και εξαγωγών και η αναζήτηση άλλων προμηθευτών από τους εισαγωγείς (από Ευρώπη, Τουρκία κ.λπ.). Οι εναλλακτικές λύσεις είναι, κυρίως, η αεροπορική μεταφορά, η συνδυαστική μεταφορά και η μεταφορά με τρένο από την Κίνα. Συμφωνα με την κ. Καλαϊτζή, σήμερα η κατάσταση έχει σταθεροποιηθεί στις νέες καταστάσεις, οι ναυτιλιακές έχουν οργανώσει τα εναλλακτικά δρομολόγια και έχουν προσθέσει νέα πλοία, εμφανίζεται σταδιακά το – αναμενόμενο- πρόβλημα της έλλειψης διαθέσιμων εμπορευματοκιβωτίων.

Στην εκδήλωση συμμετείχαν και εξέφρασαν τις απόψεις τους για τις επιπτώσεις της κρίσης της Ερυθράς Θάλασσας και οι:

1. Ο κ. Πάνος Λώλος, Πρόεδρος της Επιτροπής Εξωστρέφειας του ΣΕΒ και Γενικός Διευθυντής του κλάδου χαλκού της ΕΛΒΑΛΧΑΛΚΟΡ
2. Ο Δρ. Αθανάσιος Καρλής, Deputy Manager Marketing του ΟΛΠ Α.Ε
3. Ο κ. Ανδρέας Λουκάκης, Managing Director στη VIEXAL S.A.
4. Ο κ. Αλέξανδρος Κατραούζος, Διευθύνων Σύμβουλος της ΝΕΟΤΕΧ
5. Ο κ. Αλέξανδρος Ανδρεούλης, Regional Logistics Manager στην INTERSPORT
6. Ο κ. Πάυλος Πασχόπουλος, Διευθυντής Κλάδου Διεθνούς Εμπορίας στον Όμιλο TITAN
7. Ο κ. Γιώργος Σπίγκος, Διευθυντής Εξαγωγών στην UNI-PHARMA
8. Ο κ. Θρασύβουλος Παγουλάτος, Γενικός Διευθυντής Αγορών στην METRO ΑΕΒΕ
9. Η κα. Luisa Santos Αναπληρώτρια Γενική Διευθύντρια της Συνομοσπονδίας Ευρωπαϊκών Επιχειρήσεων BusinessEurope
10. Ο κ. Keaton Fitzpatrick, Αναλυτής Λειτουργικού Κινδύνου της BMI Fitch Solutions

## SEV:

### «The Impact of the Crisis in the Red Sea, International Trade and the Supply Chain»

GOLDAIR CARGO participated in the event organized by SEV at its offices on 26/2/2024 on the subject of the growing impact of the crisis in the Red Sea, International Trade and the Supply Chain. The event was organized with the support of the SBCEA and the Regional Industrial Associations SBA, SBAI, SBAE, SBAPE&DE and SBAE. The event was attended by more than 100 enterprises and institutions.

Mr. Kallinikos Kallinikos, Chairman of the Supply Chain Committee of SEV and Executive Vice President of the Goldair Group, in his speech stressed the importance of the crisis in our country's efforts to become a transit hub.

Ms. Nancy Kalaitzi, Director of Maritime Transport of Goldair Cargo, in her presentation, referred to the main effects of the Red Sea crisis mainly on imports from Asia and exports to Asia and the Gulf countries. The main impacts of the crisis relate to the duration of the voyage and, consequently, import and export freight rates. The duration of the import voyage increased up to 2.8 times, while the import voyage increased up to 2 times. The consequence of the increase in travel time is an increase in freight rates. Import tariffs increased by 200%-300% while export tariffs increased by 300%-1400% (on some routes). Compared to the COVID period, the rapid increase in fares in the first 50 days (218% compared to 156%) is typical. The consequences for the supply chain were a reduction and/or cessation of imports and exports and the search for other suppliers by importers (from Europe, Turkey, etc.). The alternatives are mainly air transport, intermodal transport and rail transport from China. According to Ms. Kalitzi, today the situation has stabilized in the new situations, shipping companies have organized alternative routes and added new ships, the – expected – problem of lack of available containers is gradually appearing.

The event was attended by the following participants who expressed their views on the impact of the Red Sea crisis:

1. Mr. Panos Lolos, Chairman of the SEV Committee on Extroversion and General Manager of the Copper Division of ELVALHALKOR
2. Dr. Athanasios Karlis, Deputy Manager Marketing of PPAS.A.
3. Mr. Andreas Loukakis, Managing Director at VIEXAL S.A.
4. Mr. Alexandros Katraouzos, Managing Director of NEOTEX
5. Mr. Alexandros Andreoulis, Regional Logistics Manager at INTERSPORT
6. Mr. Pavlos Pashopoulos, Director of International Marketing at TITAN Group
7. Mr. George Spigos, Export Manager at UNI-PHARMA
8. Mr. Thrasylvoulos Pagoulatos, General Manager of Purchasing at METRO SA
9. Ms. Luisa Santos Deputy Director General of the Confederation of European Businesses BusinessEurope
10. Mr. Keaton Fitzpatrick, Operational Risk Analyst at BMI Fitch Solutions



Nancy Kalaitzi  
in her speech at the CEV





### «Goldair Cargo participated in November 2023 at the 5th annual OceanX network conference held in Kuala Lumpur, Malaysia»

Στο συνέδριο συμμετείχαν πάνω από 100 σύνεδροι από δεκάδες χώρες του κόσμου, και κατά τη διάρκεια του συνεδρίου πραγματοποιήθηκαν σημαντικές συζητήσεις για το μέλλον του κλάδου της διαμεταφοράς.

### «Η Goldair Cargo συμμετείχε τον Νοέμβριο του 2023 στο 5ο ετήσιο συνέδριο του δικτύου OceanX που έγινε στην Kuala Lumpur της Μαλαισίας»

The conference was attended by over 100 delegates from dozens of countries around the world, and during the conference there were important discussions about the future of the transit industry.

### «Μεταφορά των μεγαλύτερων μετασχηματιστών απο την Goldair Cargo»

Στα μέσα του 2023 ολοκληρώθηκε με απόλυτη επιτυχία η μεταφορά από την GoldairCargo σε συνεργασία με την RAILCARGOLOGISTICS - GOLDAIRτων μεγαλύτερων, σε βάρος, μετασχηματιστών που μετακινήθηκαν ποτέ στην Ελλάδα. Δυο μετασχηματιστές 200 τόνων βάρους ο κάθε ένας, της Κινέζικης εταιρείας CHINTENERGY, παραδόθηκαν σε εργοτάξιο της Κοζάνης. Κατά την πολύμηνη διαδικασία της μεταφοράς προέκυψαν και αντιμετωπίστηκαν με επιτυχία δεκάδες ζητήματα, λόγω του μεγάλου βάρους των μετασχηματιστών και της έλλειψης των απαραίτητων υποδομών σε πολλά σημεία της διαδρομής.

### «Transportation of the largest transformers byGoldair Cargo»

In mid-2023, Goldair Cargo, in cooperation with RAIL CARGO LOGISTICS - GOLDAIR, successfully completed the transport of the largest transformers ever moved in Greece. Two transformers weighing 200 tons each, of the Chinese company CHINT ENERGY, were delivered to a construction site in Kozani. During the month-long process of transportation, dozens of issues arose and were successfully addressed, due to the heavy weight of the transformers and the lack of the necessary infrastructure at many points along the route.



**Rail Cargo Logistics Goldair**  
Member of **ÖBB**

**Leading the future of  
Rail Forwarding & Logistics**



## «Ο πραγματικός ρόλος της τεχνητής νοημοσύνης στα Logistics»

Ο κλάδος των logistics υφίσταται έναν βαθύ μετασχηματισμό τα τελευταία χρόνια, λόγω των διαταραχών του κλάδου και της άνοδος των τεχνολογιών αιχμής. Μεταξύ αυτών, η τεχνητή νοημοσύνη (AI) έχει αναδειχθεί ως μια δύναμη που αλλάζει το παιχνίδι, φέρνοντας επανάσταση στον τρόπο με τον οποίο οι εταιρείες διαχειρίζονται και βελτιστοποιούν τις αλυσίδες εφοδιασμού τους. Η ικανότητα της τεχνητής νοημοσύνης να επεξεργάζεται τεράστιες ποσότητες δεδομένων, να λαμβάνει έξυπνες αποφάσεις και να προβλέπει αποτελέσματα, την έχει καταστήσει κρίσιμο εργαλείο στον τομέα της εφοδιαστικής. Δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι η τεχνητή νοημοσύνη και η μηχανική μάθηση (ML) θα είναι η τεχνολογία που πιθανότατα θα εφαρμοστεί έως το 2025.

Αν και η τεχνητή νοημοσύνη έχει ποικίλες εφαρμογές και πλεονεκτήματα στα logistics, πολλές εταιρείες εξακολουθούν να αποτυγχάνουν να αξιοποιήσουν πραγματικά τις δυνατότητες της τεχνητής νοημοσύνης στους οργανισμούς τους καθώς χάνουν το πιο ζωτικό μέρος του ψηφιακού μετασχηματισμού τους: μια αλλαγή νοοτροπίας και συμπεριφοράς.

### Τεχνητή Νοημοσύνη η Εφαρμογή της στον Αυτοματισμό Αποθήκης και Ρομποτικής

Η ενοποίηση της τεχνητής νοημοσύνης και της ρομποτικής οδήγησε σε σημαντική πρόοδο στον αυτοματισμό της αποθήκης. Τα ρομπότ που λειτουργούν με AI μπορούν αποτελεσματικά να ταξινομούν, να επιλέγουν, να συσκευάζουν και να οργανώνουν το απόθεμα, επιταχύνοντας τη διαδικασία εκπλήρωσης των παραγγελιών. Η νοημοσύνη είναι πραγματικά «τεχνητή» όπου οι εργαζόμενοι στην αποθήκη μπορούν να αντικατασταθούν από ρομπότ για πολλές από τις εργασίες που εκτελούνται. Επιπλέον, οι αισθητήρες και οι κάμερες που βασίζονται σε τεχνητή νοημοσύνη επιτρέπουν την παρακολούθηση και την παρακολούθηση του αποθέματος σε πραγματικό χρόνο, επιτρέποντας καλύτερη διαχείριση του αποθέματος και μειωμένες απώλειες. Αυτό δημιουργεί μια πληθώρα νέων δεδομένων σε πραγματικό χρόνο στην αποθήκη που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για προγνωστικές αναλύσεις και βελτιωμένους ελέγχους των διαδικασιών της αποθήκης. Ως αποτέλεσμα, ο αυτοματισμός αποθηκών που τροφοδοτείται από την τεχνητή νοημοσύνη έχει μετατρέψει τις παραδοσιακές αποθήκες σε αποδοτικά κέντρα διανομής υψηλής τεχνολογίας που μπορούν να συμβαδίσουν με την ταχύτητα εκπλήρωσης που απαιτείται στο σημερινό καταναλωτικό περιβάλλον και να συμβάλουν στη βελτίωση της εμπειρίας του πελάτη.

Η αυτοματοποίηση των αποθηκών είναι ιδιαίτερα σημαντική σε μια εποχή που υπάρχει έλλειψη εργαζομένων σε αποθήκες, απειλή απεργιών των συνδικάτων καθώς και διαρκώς αυξανόμενο κόστος ανθρώπινης εργασίας. "Πολλές εταιρείες, που προσπαθούν να βρουν εργαζομένους στο χαμηλότερο ποσοστό ανεργίας στις ΗΠΑ από το 1969, βλέπουν την αυτοματοποίηση ως μια γρήγορη λύση." Και έτσι η ανάγκη εφαρμογής αυτής της τεχνητής νοημοσύνης σε συνδυασμό με τη ρομποτική δεν είναι πλέον ευκαιρία, αλλά μάλλον αναγκαιότητα. Το 2024, τα ρομπότ θα χρησιμοποιηθούν από λιγότερους από τους μισούς μεσαίους έως μεγάλους χειριστές αποθηκών και κέντρων εκπλήρωσης στις ΗΠΑ.

### Η μεταφορά παραμένει επικεντρωμένη στον άνθρωπο

Στην μεταφορά εμπορευμάτων η ιστορία είναι λίγο διαφορετική. Ο



## «The True Role Of AI In Logistics»

The logistics industry has been undergoing a profound transformation these past few years, driven by industry disruptions and the rise of cutting-edge technologies. Among these, artificial intelligence (AI) has emerged as a game-changing force, revolutionizing the way companies manage and optimize their supply chains. AI's ability to process vast amounts of data, make intelligent decisions and predict outcomes has made it a critical tool in the logistics sector. It comes as no surprise that AI and machine learning (ML) will be the technology most likely to be implemented by 2025.

Although AI has diverse applications and advantages in logistics, many companies still fail to truly leverage the potential of AI in their organizations as they miss the most vital part of their digital transformation: a change in mindset and behavior.

### True Artificial Intelligence: Implement Warehouse Automation And Robotics

The integration of AI and robotics has led to significant advancements in warehouse automation. AI-powered robots can efficiently sort, pick, pack and organize inventory, speeding up the order fulfillment process. The intelligence is truly "artificial" where warehouse workers can be replaced by robots for many of the tasks performed. Additionally, AI-driven sensors and cameras enable real-time tracking and monitoring of inventory, allowing for better inventory management and reduced losses. This creates an abundance of new, real-time data in the warehouse that can be used for predictive analytics and improved controls of the warehouse processes. As a result, warehouse automation powered by AI has transformed traditional warehouses into efficient, high-tech distribution centers that can keep up with the speed of fulfillment needed in today's consumer environment and help improve the customer experience.

The automation of warehouses is especially important at a time when there is a shortage of warehouse workers, the threat of union strikes as well as an ever-increasing cost of human labor. "Many companies, scrambling to find workers amid the lowest U.S. unemployment rate since 1969, see automation as a quick fix." And so the need to apply this AI in combination with robotics is no longer an opportunity but rather a necessity. In 2024, robots will be used by just under half of medium to large operators of warehouses and fulfillment centers in the U.S.

### Transportation Remains A Human Central Function

In Transportation, the story is a little different. The human remains at the center of the transportation process. Many folks though are wondering if AI and specifically ChatGPT will take over their jobs. When asking ChatGPT about the role of AI and ChatGPT in Transportation, it replied: "It is important to note that while ChatGPT can provide valuable assistance and support in the freight industry, human expertise and oversight remain crucial."

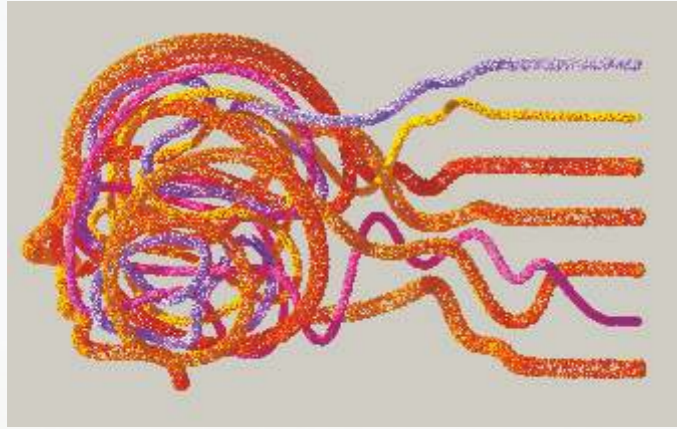
I personally refer to AI as "Augmented" Intelligence when it comes to transportation as AI helps the human be more efficient, handle more volume, do their job faster and have better quality outcomes. And at the end of the day, the person will like their job better, which helps companies with talent attraction and retention that are vital. So companies should apply AI to assist transportation personnel in their daily operations.

### Use Visibility As A Key Candidate To Apply AI

Visibility in the supply chain helps with risk management and promotes effective communication and collaboration among stakeholders and remains a vital area for companies to invest in. Logistics operations are susceptible to various risks, such as natural disasters, labor shortages, geopolitical issues and unforeseen disruptions. AI's predictive capabilities empower companies to anticipate potential risks and devise contingency plans proactively.

The share amounts of data being collected on these platforms make it a





Αναλύοντας ιστορικά δεδομένα και πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο, τα συστήματα με τεχνητή νοημοσύνη μπορούν να προβλέψουν τα πρότυπα ζήτησης, τις διακυμάνσεις των αποθεμάτων και τις πιθανές διακοπές που επιτρέπουν τη βελτιστοποίηση των επιπέδων αποθέματος, την ελαχιστοποίηση των αποθεμάτων και τον εξορθολογισμό των λειτουργιών της εφοδιαστικής αλυσίδας. Με την ακριβή πρόβλεψη της ζήτησης, οι επιχειρήσεις μπορούν να διασφαλίσουν ότι τα σωστά προϊόντα βρίσκονται στο σωστό μέρος και χρόνο, οδηγώντας σε βελτιωμένη απόδοση και ικανοποίηση των πελατών. Αυτά τα προγνωστικά αναλυτικά στοιχεία θα συνεχίσουν να εξελίσσονται σε προδιαγραφικά αναλυτικά στοιχεία και θα οδηγήσουν τελικά στην αυτοματοποίηση μεγαλύτερων τμημάτων των ροών εργασίας.

### Είναι όμως οι εταιρείες έτοιμες να χρησιμοποιήσουν πλήρως την τεχνητή νοημοσύνη;

Αν και η τεχνολογία έχει κάνει τεράστια άλματα τα τελευταία χρόνια, η τεχνολογία από μόνη της δεν μπορεί να διορθώσει τα προβλήματα της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ο ψηφιακός μετασχηματισμός απαιτεί τρία κρίσιμα συστατικά: το σωστό ψηφιακό ταλέντο, προσαρμοσμένα επιχειρηματικά μοντέλα και διαδικασίες και το σωστό συνδυασμό τεχνολογίας. Οι περισσότερες εταιρείες επί του παρόντος δεν έχουν το επίπεδο ψηφιακής ωριμότητας, το κατάλληλο ταλέντο ή τη νοοτροπία για να επωφεληθούν πλήρως από αυτό που έχει να προσφέρει η τεχνητή νοημοσύνη. Οι εταιρείες πρέπει να αλλάξουν τη συμπεριφορά τους από το να κοιτάζουν στον καθρέφτη πίσω στο τι έχει συμβεί και να αρχίσουν να ανυπομονούν να χρησιμοποιούν πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο και προβλέψεις. Πρέπει να εμπιστεύονται τα δεδομένα που τους επιτρέπουν αυτές τις ιδέες για τις οποίες μπορούν να λάβουν στιγμιαίες αποφάσεις και στη συνέχεια να τις εκτελέσουν. Μόνο τότε θα συμβεί πραγματική αλλαγή και μπορεί να επιτευχθεί ο ψηφιακός μετασχηματισμός.



άνθρωπος παραμένει στο επίκεντρο της διαδικασίας μεταφοράς. Ωστόσο, πολλοί άνθρωποι αναρωτιούνται εάν το AI και συγκεκριμένα το ChatGPT θα αναλάβει τις δουλιές τους. Όταν ρώτησε το ChatGPT για το ρόλο του AI και του ChatGPT στις Μεταφορές, απάντησε: "Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ενώ το ChatGPT μπορεί να προσφέρει πολύτιμη βοήθεια και υποστήριξη στον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών, η ανθρώπινη τεχνογνωσία και η επίβλεψη παραμένου ζωτικής σημασίας".

Προσωπικά αναφέρομαι στην τεχνητή νοημοσύνη ως «Ευαυξημένη» νοημοσύνη όσον αφορά τη μεταφορά, καθώς η τεχνητή νοημοσύνη βοηθά τον άνθρωπο να είναι πιο αποτελεσματικός, να χειρίζεται περισσότερο όγκο, να κάνει τη δουλειά του πιο γρήγορα και να έχει καλύτερα ποιοτικά αποτελέσματα. Και στο τέλος της ημέρας, στο άτομο θα αρέσει περισσότερο η δουλειά του, κάτι που βοηθά τις εταιρείες με την προσέλκυση και τη διατήρηση ταλέντων που είναι ζωτικής σημασίας. Έτσι, οι εταιρείες θα πρέπει να εφαρμόζουν τεχνητή νοημοσύνη για να βοηθήσουν το μεταφορικό προσωπικό στις καθημερινές του λειτουργίες.

### Χρησιμοποιήστε την ορατότητα ως βασικό υποψήφιο για να εφαρμόσετε AI

Η ορατότητα στην αλυσίδα εφοδιασμού βοηθά στη διαχείριση κινδύνων και προωθεί την αποτελεσματική επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερομένων και παραμένει ζωτικός τομέας για επενδύσεις στις εταιρείες. Οι λειτουργίες logistics είναι επιρρεπείς σε διάφορους κινδύνους, όπως φυσικές καταστροφές, ελλείψεις εργατικού δυναμικού, γεωπολιτικά ζητήματα και απρόβλεπτες διακοπές. Οι προγνωστικές ικανότητες της τεχνητής νοημοσύνης δίνουν τη δυνατότητα στις εταιρείες να προβλέπουν πιθανούς κινδύνους και να σχεδιάζουν σχέδια έκτακτης ανάγκης προληπτικά.

Τα μερίδια δεδομένων που συλλέγονται σε αυτές τις πλατφόρμες το καθιστούν κύριο υποψήφιο για τη χρήση τεχνητής νοημοσύνης. Η τεχνητή νοημοσύνη χρησιμοποιείται για τη βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων, τη δημιουργία δεδομένων μέσω του Generative AI όταν δεν είναι διαθέσιμα πραγματικά δεδομένα και παρέχει πολύτιμες πληροφορίες μέσω προβλέψεων (όπως ETA ή χρόνου παραμονής) ή προβλέψεων (διαθέσιμη χωρητικότητα στοιχείων ή σε λιμάνια). Με την εφαρμογή της προβολής σε πραγματικό χρόνο, οι εταιρείες μπορούν να μοιράζονται πληροφορίες, ενημερώσεις και προβλέψεις με προμηθευτές, πελάτες και συνεργάτες. Η διαφανής επικοινωνία βοηθά στην οικοδόμηση εμπιστοσύνης, ενισχύει τη συνεργασία και επιτρέπει την έγκαιρη λήψη αποφάσεων. Τέτοιες συλλογικές προσπάθειες ενισχύουν την ανθεκτικότητα και την ευελιξία της εφοδιαστικής αλυσίδας.

### Βελτιώστε την αποτελεσματικότητα των Logistics μέσω του Predictive Analytics

Μία από τις πιο σημαντικές συνεισφορές της τεχνητής νοημοσύνης στα logistics είναι η ισχυρή εφαρμογή της στην προγνωστική ανάλυση που τροφοδοτείται από την εκρηκτική ανάπτυξη των δεδομένων. Μέχρι το 2025, θα δημιουργηθούν 181 zetabyte δεδομένων που ισοδυναμούν με 200 δισεκατομμύρια iPhone 14. Σε συνδυασμό με μια εκθετικά αυξανόμενη υπολογιστική ισχύ, μπορούν να δημιουργηθούν μεγαλύτερα μοντέλα ικανά να κάνουν πιο σύνθετες εργασίες.



prime candidate to use AI. AI is being used to improve data quality, generate data through Generative AI when real data is not available and provide valuable insights through predictions (like an ETA or dwell times) or forecasts (available capacity of assets or at ports). By implementing real-time visibility, companies can share information, updates and forecasts with suppliers, customers and partners. Transparent communication helps build trust, enhances collaboration, and enables timely decision-making. Such collaborative efforts enhance the resilience and agility of the supply chain.

### Enhance Logistics Efficiency Through Predictive Analytics

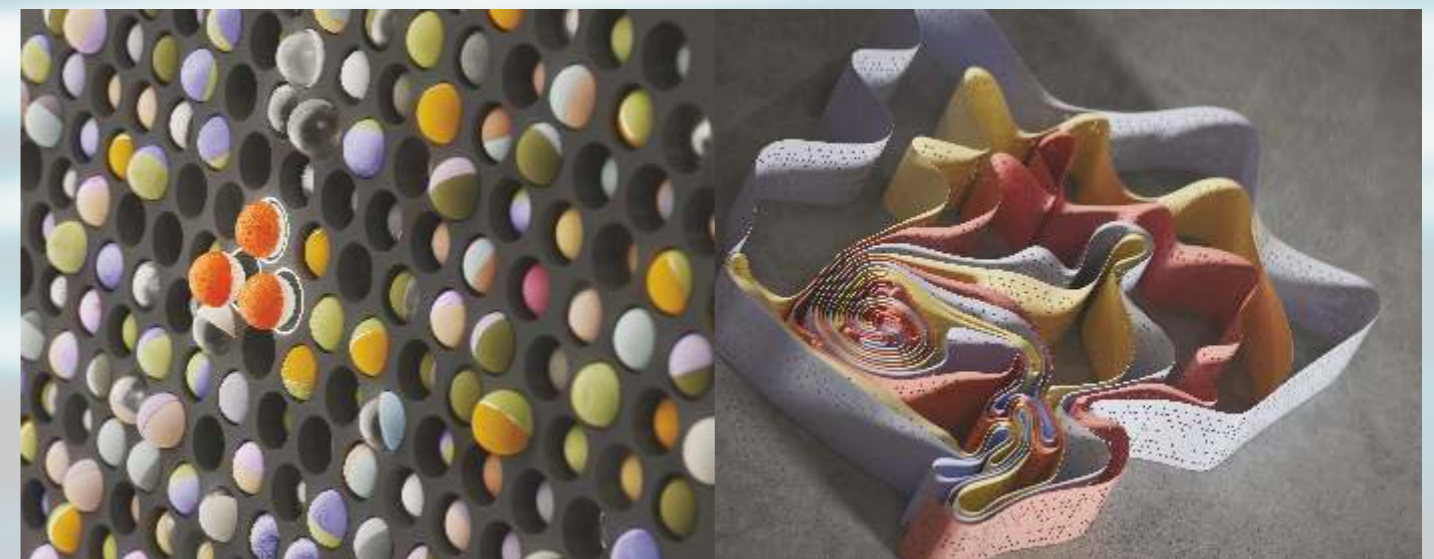
One of the most significant contributions of AI in logistics is its powerful application in predictive analytics fueled by explosive growth in data. By 2025, 181 zetabytes of data will be created which is the equivalent of 200 billion iPhone 14s. Combined with an exponentially increasing computing power, larger models capable of doing more complex tasks can be created.

By analyzing historical data and real-time information, AI-powered systems can anticipate demand patterns, inventory fluctuations and potential disruptions which enables optimization of inventory levels,

minimize stockouts and streamline supply chain operations. By accurately forecasting demand, businesses can ensure that the right products are at the right place and time, leading to improved efficiency and customer satisfaction. This predictive analytics will continue to evolve into prescriptive analytics and will ultimately lead to the automation of larger parts of workflows.

### But Are Companies Ready To Fully Utilize AI?

Although technology has made huge leaps in recent years, technology alone cannot fix the supply chain problems. Digital transformation requires three critical ingredients: the right digital talent, adjusted business models and processes, and the right mix of technology. Most companies currently do not have the level of digital maturity, the right talent or the mindset to take full advantage of what AI has to offer. Companies need to change their behaviors from looking in the rear-view mirror to what has happened and start looking forward to using real-time and predictive insights. They need to trust the data that allows them these insights on which they can make instantaneous decisions and then execute them. Only then will real change happen and can digital transformation be achieved.





## «Διαφορετικότητα και Ένταξη»

**Γιατί είναι σημαντική η πολυμορφία και η ένταξη;  
Πώς οι μεγάλες εταιρείες αντιμετωπίζουν αυτά τα σημαντικά ζητήματα.**

Στον απόηχο των κοινωνικών και πολιτικών γεγονότων του 2020, πολλές επιχειρήσεις επαναλαμβάνουν τη δέσμευσή τους για ποικιλομορφία και ένταξη (D&I) στον εργασιακό χώρο.

Για πολλούς μάλιστα και ηγέτες, το σημείο εκκίνησης μπορεί να είναι η περιέργεια γύρω από την επιχειρηματική υπόθεση της Δ&Α όμως η ηθική υπόθεση για τη Δ&Α είναι πολύ πιο σημαντική.

Τι είναι η πολυμορφία και η ένταξη στον εργασιακό χώρο;

Είμαστε όλοι διαφορετικοί. Και μερικές φορές, αυτές οι διαφορές μπορεί να οδηγήσουν σε διακρίσεις -είτε άμεσα είτε έμμεσα- ή σε λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση από τους συναδέλφους μας. Εκτός από την αποκάλυπτη παρενόχληση, οι διακρίσεις περιλαμβάνουν επίσης πράγματα όπως οι καθημερινές μικροεπιθέσεις.

Ένα τυπικό παράδειγμα διάκρισης θα ήταν μια γυναίκα που κάνει προαγωγή υπέρ ενός άνδρα. Αλλά άλλα παραδείγματα περιλαμβάνουν ένα κτίριο που δεν είναι προσβάσιμο σε αναπηρικό αμαξίδιο

Οι ανισότητες συχνά συνδέονται μεταξύ τους σε διάφορους τομείς, όπως η φυλή, το φύλο και η τάξη. Όταν ένα άτομο, ή μια ομάδα ατόμων, κατέχει περισσότερα από ένα χαρακτηριστικά - μια έγχρωμη γυναίκα, για παράδειγμα - αυτό είναι γνωστό ως διατομικότητα.

Ποια είναι λοιπόν η διαφορά μεταξύ της διαφορετικότητας και της ένταξης;

Η ποικιλομορφία είναι η αναγνώριση των διαφορών μεταξύ των εργαζομένων, των ταυτοτήτων και του ιστορικού τους. Η ένταξη είναι η ολόψυχη εκτίμηση και αγκαλιάζοντας αυτές τις διαφορές και πιστεύοντας ότι αποτελούν όφελος για την επιχείρηση.

Η ένταξη είναι η εκτίμηση και αποδοχή αυτών των διαφορών και η πεποίθηση ότι αποτελούν όφελος για την επιχείρηση.

Γιατί είναι σημαντική η πολυμορφία και η ένταξη;

Είναι σαφές ότι υπάρχει κοινωνική και ηθική επιχειρηματολογία για την πολυμορφία και την ένταξη, καθώς και επιχειρηματική επιχειρηματολογία. Σε έναν πραγματικά χωρίς αποκλεισμούς οργανισμό, οι άνθρωποι μπορούν να συνεργάζονται αποτελεσματικά χωρίς φόβο ή δυσφορία. Και όταν οι οργανισμοί προσαρμόζονται προληπτικά στις διαφορετικές ανάγκες, όλοι μπορούν να ευδοκιμήσουν επαγγελματικά.

Οι πιο προοδευτικές εταιρείες τείνουν να διαπιστώνουν ότι προσελκύουν και προσλαμβάνουν τα καλύτερα talenta.

Το 47% της λεγόμενης "ξύπνιας" γενιάς δηλώνει ότι αναζητά ενεργά εργοδότες χωρίς αποκλεισμούς.<sup>1</sup> Μια παρόμοια ιστορία φαίνεται να διαφαίνεται και για τη γενιά Z, η οποία τείνει να ρωτά για τις δεσμεύσεις Δ&I μιας εταιρείας στις συνεντεύξεις.

Για να διατηρήσουν μακροπρόθεσμα διαφορετικούς εργαζόμενους, οι εταιρείες πρέπει να καλλιεργήσουν μια πραγματική αίσθηση του ανήκειν και να επικεντρωθούν στη βελτίωση της εμπειρίας των εργαζομένων.

Ενισχύοντας τη φήμη της εταιρείας

Με την D&I ως μέρος της επιχειρηματικής στρατηγικής, οι εταιρείες μπορούν να βελτιώσουν τη φήμη τους τόσο στους πελάτες, τους πελάτες, τους προμηθευτές όσο και στους υποψήφιους εργαζόμενους.

Οι πιο ποικιλόμορφες ομάδες μπορούν να βοηθήσουν την επιχείρησή σας παραεί πιο δημιουργικά αποτελέσματα - αυτό υπό την προϋπόθεση ότι οι εργαζόμενοι αισθάνονται άνετα να μοιράζονται τις ιδέες τους χωρίς συζητηθούν ή θα καταρριφθούν.

Όταν δεν αισθανόμαστε ότι ανήκουμε, αυτό μπορεί να επηρεάσει την αίσθηση της ευημερίας μας και να μας κάνει πιο πιθανό να σκεφτούμε να αλλάξουμε δουλειά.

Οι ποικιλόμορφοι οργανισμοί επωφελούνται από τον πλούτο των ιδεών, των εμπειριών και των τρόπων εργασίας. Η εταιρική κουλτούρα ενισχύεται όταν όλα τα υπόβαθρα είναι ευπρόσδεκτα

Η ηθική υπόθεση για τη Δ&Α μιλάει από μόνη της όταν αναγνωρίζουμε ότι όλοι οι εργαζόμενοι αξίζουν ένα ασφαλές, υποστηρικτικό περιβάλλον για να εργαστούν. Ένα μέρος όπου μπορούν να αναπτυχθούν επαγγελματικά, να έχουν φωνή και να έχουν ένα φόρουμ για να μοιραστούν αυτή τη φωνή.

Η προφορική αποδοχή από τα ανώτερα ενδιαφερόμενα μέρη είναι σημαντική, αλλά οι επίσημες πολιτικές και διαδικασίες είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση ισχυρών στρατηγικών για την ποικιλομορφία και την ένταξη. Οι οργανισμοί θα πρέπει να τις επανεξετάζουν τακτικά και να βρίσκουν τρόπους για την επιβολή τους. Μόνο όταν οι υποεκπροσωπούμενοι εργαζόμενοι αισθάνονται την αίσθηση της ασφάλειας και του ανήκειν θα είναι σε θέση να συνεισφέρουν πλήρως τις ιδέες και τη δημιουργικότητά τους στην επιχείρηση.

Οι οργανισμοί πρέπει να βρουν τρόπους να ακούνε τις εμπειρίες των εργαζομένων τους. Οι εργαζόμενοι πρέπει να γνωρίζουν ότι η φωνή τους έχει σημασία. Αν η καθημερινή και αμφίδρομη επιχειρησιακή επικοινωνία αποτελεί πρόκληση, μπορεί να δώσει στους ανθρώπους εναλλακτικούς τρόπους να θέσουν ζητήματα.

Οι ηγέτες των επιχειρήσεων έχουν απομακρυνθεί από την ιδέα ότι μπορούμε απλώς να αντιμετωπίσουμε όλους το ίδιο. Αντί να περιμένουμε από τους εργαζόμενους να ταιριάζουν στον οργανισμό, η πρόκλησή μας είναι να κάνουμε τον οργανισμό να ταιριάζει σε αυτούς.

Το οργανωτικό πλαίσιο - παίζει τεράστιο ρόλο στην επιτυχία και τη βιωσιμότητα των πρωτοβουλιών Δ&I.

Το κλειδί είναι να θεωρήσετε την πολυμορφία και την ένταξη ως μια πλήρη αναθεώρηση του τρόπου σκέψης και λειτουργίας της εταιρείας και όχι απλώς μια εργασία για το τμήμα ανθρώπινου δυναμικού.

Πρέπει να είμαστε αυθεντικοί, διαφανείς και υπεύθυνοι. Να σκεφτούμε σαν Millennial ή Generation Z-er και επικεντρωθούμε στη μεγιστοποίηση της σύνδεσης στην εργασία.

Η ποικιλομορφία και η ένταξη έχουν σημασία για την κουλτούρα στο χώρο εργασίας

Η κουλτούρα του χώρου εργασίας - η ατμόσφαιρα του εργασιακού περιβάλλοντος - διαμορφώνεται από τους ανθρώπους του. Μια εταιρεία στην οποία όλοι αισθάνονται ότι εκτιμώνται και συμπεριλαμβάνονται θα δημιουργήσει μια ισχυρότερη κουλτούρα που θα έχει θετικό αντίκτυπο σε όλα, από την πρόσληψη προσωπικού μέχρι τη δέσμευση και την παραγωγικότητα.



## «Diversity and inclusion»

**Why is diversity and inclusion important?**

How large companies are addressing these important issues

In the wake of the social and political events of 2020, many companies are reiterating their commitment to diversity and inclusion (D&I) in the workplace.

For many managers and leaders, the starting point may be curiosity around the business case for D&I but the ethical case for D&I is far more important.

What is diversity and inclusion in the workplace?

We are all different. And sometimes, those differences can lead to discrimination - either directly or indirectly - or less favourable treatment from our colleagues mas. In addition to overt harassment, discrimination also includes things like everyday petty assaults.

A typical example of discrimination would be a woman losing a promotion in favour of a man. But other examples include a building that is not wheelchair accessible

Inequalities are often linked across different areas, such as race, gender and class. When a person, or group of people, possesses more than one characteristic - a woman of color, for example - this is known as intersectionality.

So what is the difference between diversity and inclusion?

Diversity is the recognition of differences between employees, their identities and backgrounds. Inclusion is wholeheartedly valuing and embracing these differences and believing they are a benefit to the business.

Inclusion is appreciating and embracing these differences and believing they are a benefit to the business.

Why is diversity and inclusion important?

Clearly there is a social and ethical argument for diversity and inclusion, as well as a business argument. In a truly inclusive organisation, people can work together effectively without fear or discomfort. And when organizations proactively adapt to diverse needs, everyone can thrive professionally.

The most progressive companies tend to find that they attract and hire the best talent.

47% of the so-called "woke" generation say they actively seek out inclusive employers.<sup>1</sup> A similar story seems to emerge for Generation Z, which tends to ask about a company's D&I commitments in interviews.

To retain diverse employees in the long term, companies need to foster a true sense of belonging and focus on improving the employee experience.

Enhancing the company's reputation

With D&I as part of a business strategy, companies can improve their reputation with customers, clients, suppliers and prospective employees alike.

More diverse teams can help your business produce more creative results - this is provided that employees feel comfortable sharing their ideas without being debated or shot down.

When we don't feel like we belong, it can affect our sense of wellbeing and make us more likely to consider changing jobs.

Diverse organisations benefit from a wealth of ideas, experiences and ways of working. Company culture is enhanced when all backgrounds are welcome

The ethical case for D&I speaks for itself when we recognise that all employees deserve a safe, supportive environment to work in. A place where they can grow professionally, have a voice and have a forum to share that voice.

Verbal buy-in from senior stakeholders is important, but formal policies and procedures are essential to ensure strong diversity and inclusion strategies. Organisations should review them regularly and find ways to enforce them. Only when underrepresented employees feel a sense of security and belonging will they be able to fully contribute their ideas and creativity to the business.

Organisations need to find ways to listen to the experiences of their employees. Employees need to know that their voice matters. If daily and two-way business communication is challenging, it can give people alternative ways to raise issues.

Business leaders have moved away from the idea that we can just treat everyone the same. Instead of expecting employees to fit into the organization, our challenge is to make the organization fit them.

The organisational context - plays a huge role in the success and sustainability of D&I initiatives.

The key is to view diversity and inclusion as a complete overhaul of the way the company thinks and operates, not just a task for the HR department.

We need to be authentic, transparent and accountable. Think like a Millennial or Generation Z-er and focus on maximizing connection at work.

Diversity and inclusion matter for workplace culture

The culture of the workplace - the atmosphere of the work environment - is shaped by its people. A company in which everyone feels valued and included will create a stronger culture that will have a positive impact on everything from recruitment to engagement and productivity.







## Coaching: Stress Management



Η Goldair cargo αναγνωρίζοντας τις δυσκολίες διαχείρισης του χρόνου και του άγχους που επιβάλλουν οι εργασιακοί ρυθμοί εταιρείες σήμερα, πρωτοστατεί για μια ακόμα φορά. Έχοντας το αίσθημα της φροντίδας για τους ανθρώπους της ο όμιλος Goldair διοργάνωσε σεμινάρια διαχείρισης χρόνου και άγχους, τα οποία έλαβαν μέρος σε μια νέα και διαμορφωμένη αίθουσα. Ο ενθουσιασμός των εργαζομένων εκφράστηκε με τον καλύτερο τρόπο καθώς η συμμετοχή ήταν αθρόα και η ζήτηση για περαιτέρω σεμινάρια ανοικτή στο μέλλον. Ο life coacher Θανάσης Μπομπής με την μεγάλη του εμπειρία συνεπήρε το κοινό του. Ο διάλογος που διεξήχθη αλλά και το πλήθος των ερωτήσεων και απαντήσεων συνέβαλαν καταλυτικά στην μεγαλύτερη κατανόηση με σκοπό την αυτοβελτίωση, με τον κ. Μπομπή να στέκεται σε βασικά βήματα που μπορούν να εφαρμοστούν τόσο στον εργασιακό βίο, όσο και στην προσωπική ζωή. "Η διαχείριση του χρόνου και του άγχους είναι ζωτικής σημασίας δεξιότητες για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των απαιτήσεων της σύγχρονης ζωής" ανέφερε χαρακτηριστικά, δίνοντας παράλληλα ορισμένες στρατηγικές για τη διαχείριση και των δύο.

Μερικές από αυτές είναι οι παρακάτω:

- Ιεράρχηση των καθηκόντων
- Βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη στοχοθεσία
- Οριοθέτηση του χρόνου που καταναλώνουμε για κάθε υπόθεση
- Αποφυγή της κατασπατάλησης του εαυτού μας και ο τρόπος να λέμε ΟΧΙ
- Η δημιουργία ευνοϊκού περιβάλλοντος για συγκέντρωση
- Διαχείριση της τελειομανίας
- Τεχνικές μείωσης του άγχους μεταξύ δουλειάς και ζωής
- Προσπάθεια να μένουμε οργανωμένοι

Αφιερώνουμε χρόνο στα χόμπι μας η ότι άλλο μας κάνει να νιώθουμε χαρούμενοι.

Το αποτέλεσμα πάντα είναι συνυφασμένο με την δική μας προσπάθεια και επανάληψη των βημάτων προκειμένου, να οδηγηθούμε σε μεγαλύτερη παραγωγικότητα, ικανοποίηση και συνολική ευημερία.

Goldair cargo, recognizing the difficulties of time management and stress imposed by the work rhythms in companies today, is once again leading the way.

With a sense of caring for its people, the Goldair group organized time and stress management seminars, which took place in a new and remodeled hall.

The enthusiasm of the employees was expressed in the best way as the participation was overwhelming and the demand for further seminars was open in the future.

Life coach Thanasis Bobis with his vast experience captivated the audience.

The dialogue that took place and the multitude of questions and answers contributed catalytically to greater understanding for self-improvement, with Mr. Bobis standing on key steps that can be applied in both work life and personal life.

"Time management and stress management are vital skills for effectively coping with the demands of modern life," he said, while giving some strategies for managing both.

Some of them are the following:

- Prioritising tasks
- Short and long-term target setting
- Short-term and long-term planning, short term and long-term planning
- Avoiding wasting ourselves and the way to say NO
- Creating a conducive environment for concentration
- managing perfectionism
- Techniques to reduce stress between work and life
- Trying to stay organized

Spending time on our hobbies or whatever makes us feel happy. The outcome is always intertwined with our own effort and repetition of steps in order to, lead to greater productivity, satisfaction and overall well-being.





## «Δίπλα στον άνθρωπο»

Ο Όμιλος Goldair πιστός στις αξίες του και το 2023 συμμετείχε σε αποστολές βοήθειας συγκεντρώνοντας τρόφιμα, εμφιαλωμένα νερά, είδη υγιεινής, φάρμακα, παιδικές τροφές κ.α. είδη πρώτης ανάγκης, καλύπτοντας παράλληλα τα έξοδα μεταφοράς. Συμμετείχε επίσης στο πρόγραμμα make a wish εκπληρώνοντας την ευχή της μικρής Κατερίνας.



«Αποστολή βοήθειας στην Ουκρανία»

«Προς στήριξη των πληγέντων της πλημμύρας Ντάνιελ έγινε αποστολή 491 παλετών ευρωπαϊκών - κυρίως εμφιαλωμένων νερών σε Λάρισα, Βόλο και Τρίκαλα με 16 πλήρη φορτηγά»



«Ανθρωπιστική βοήθεια προς την Τουρκία και την Συρία μέσω του Ερυθρού Σταυρού»



«Το ολοκληρωμένο δωμάτιο της μικρής Κατερίνας»

«Δέσμευση του Ομίλου Goldair είναι πως θα συνεχίσει σταθερά να βρίσκεται κοντά σε όλους όσους το έχουν ανάγκη»

## «Next to people»

Goldair Group, true to its values, participated in 2023 in aid missions collecting food, bottled water, sanitary items, medicines, baby food, etc., while covering the transportation costs. She also participated in the make a wish program fulfilling the wish of little Katerina.



«In support of those affected by the Daniel flooding, 491 pallets of europallets - mainly bottled water - were sent to Larissa, Volos and Trikala with 16 full trucks»



«Sending aid to Ukraine»



«Humanitarian aid to Turkey and Syria through the Red Cross humanitarian organization»



«The completed room of little Katerina»

«Goldair Group's commitment is that it will continue to be close to all those who need it»



## «Ο όμιλος GOLDAIR υποδέχεται την Νέα Χρονιά»

Για μια ακόμα χρονιά διοργανώθηκε με μεγάλη επιτυχία η ετήσια εκδήλωση για την κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας του ομίλου GOLDAIR CARGO.

Φέτος η επιλογή του κέντρου CABARET αποδείχθηκε εξαιρετική καθώς οι συμμετέχοντες εκφράστηκαν με ενθουσιασμό για την άσπρη οργάνωση.

Τόσο τα λόγια της Προέδρου Ρεγγίνας Γκολεμνί που ευχήθηκε σε όλους ολόψυχα μια καλή χρονιά με αισιοδοξία και ανοδική πορεία, όσο και του CEO κ. Καλλίνικου Καλλινίκου για την προοπτική του ομίλου αλλά και την απέραντη στήριξη στο προσωπικό των εταιρειών συγκίνησαν και ενθάρρυναν την συναδελφσύνη, την αφοσίωση και ανέδειξαν το προσωποκεντρικό προφίλ του ομίλου.

Ένας οικογενειακός όμιλος που στηρίζει και αγκαλιάζει τις οικογένειες των εργαζομένων του, υπερασπιζόμενος την Ισότητα και τη συμπερίληψη σε όλους τους τομείς.

Πολλά φλουριά για το σύνολο των εταιρειών στους τυχερούς της χρονιάς, αλλά και πολλά πλούσια δώρα χορηγίες των πελατών μας μοιράστηκαν μετά από κλήρωση.



## «GOLDAIR group welcomes the New Year»

For another year, the annual event for the cutting of the New Year's cake of the GOLDAIR CARGO Group was organized with great success. This year the choice of the CABARET centre proved to be excellent as the participants expressed their enthusiasm for the excellent organization.

So the words of the President Regina Golemni who wished everyone whole heartedly a Happy New Year with optimism and upward trend, as well as the CEO Mr. Kallinikos Kallinikos for the perspective of the group and the immense support to the staff of the companies touched and encouraged the collegiality, loyalty and highlighted the person-centered profile of the group.

A family group that supports and embraces the families of its employees, defending equality and inclusion in all areas.

A lot of lottery tickets for all the companies to the lucky winners of the Year, but also many rich prizes sponsored by our customers. were distributed after a draw.







**MEDLOG s.a.**  
MEDITERRANEAN LOGISTICS

Advanced Logistics  
for Advanced Clients



***Goldair cargo s.a.***

Freight Forwarding & Logistics Services

We are proud that we 've succeeded  
the establishment of our company  
among the tops  
of the transport and logistics sector

ΠΗΓΕΣ:  
Business stories Magazine by  
Sunday's Proto Thema Newspaper  
<https://www.politica.gr>  
<https://zhenhub.com>  
<https://www.economicsobservatory.com>  
[www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)  
<https://www.metaforespess.gr>  
<https://www.forbes.com>  
<https://constructionmag.gr>  
[www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr)  
[www.newmoney.gr](http://www.newmoney.gr)



# GOLDAIR CARGO GROUP

***Goldair cargo s.a.***

Freight Forwarding & Logistics Services



Freight Forwarding Services

**MEDLOG s.a.**  
MEDITERRANEAN LOGISTICS

Logistics Services

**Rail Cargo Logistics Goldair**  
Member of OBB

Logistics Services

THRIASIO  
LOGISTICS  
CENTRE®

