

ΣΥΝΕΔΡΙΟ

Logistics SOLUTIONS VI

Εξειδικευμένο για την Βόρεια Ελλάδα



SOLUTIONS VI Ένα συνέδριο με λύσεις για τα logistics της Βορείου Ελλάδας



ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

PLANNING Achieving Excellence Together

Η επιτυχία των συνεδρίων **SOLUTIONS** συνεχίζεται και στη Θεσσαλονίκη με το **SOLUTIONS VI** που πραγματοποιήθηκε την Τετάρτη 5 Φεβρουαρίου 2019 στο Grand Palace Hotel. Το συνέδριο διοργάνωσε το **Supply Chain Institute** με την επιστημονική υποστήριξη της **Planning**. Το event ξεχώρισε για την άρτια διοργάνωση, τη μεγάλη συμμετοχή, τις 14 ενδιαφέρουσες ομιλίες που ήταν στοχευμένες στη Β. Ελλάδα και τα 3 discussion panels που απαρτίζονταν από κορυφαίους προσκεκλημένους. Το συνέδριο παρακολούθησαν **περισσότερα από 200 διευθυντικά στελέχη επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη Β. Ελλάδα**, αποδεικνύοντας για μια ακόμα φορά πως τα ελληνικά Logistics είναι ισχυρά και αναζητούν λύσεις.

Την εκδήλωση παρακολούθησαν ιδιοκτήτες και στελέχη 90 επιχειρήσεων:

AGRINO, ALFA PASTRY, ALUMIL, ATHENS ECONOMICS, BOXPHARMACY, CARGOLAND, CHEP HELLAS, CHIPITA, CITY COLLEGE, COCA COLA, DB SCHENKER, ELI FOOD LOGISTICS, DN FOOD, DOPPLER, ENERGIERS, EXALCO, EXELIXIS – HORECA, FIBRAN, GR SAMSON, GREEK AIR CARGO, HB BOBY, HELLAS TRANSPORT, INTERKLARK, INTERTRANS, ISOMAT, JUNGHEINRICH, KERAKOLL HELLAS, L'OREAL, LIDL, LOGISMOS, LOGISTIC-i, MAKT, MAM HELLAS, MANTIS, MCL MACEDONIA, MED FRIGO, METRO, MOBILE TECHNOLOGY, OKTABIT, OROSIMO SOFTWARE, PEARL, POLYECO, RAVAGO HELLAS, SARMED, SPEDEX, TOSOH, TRANSCOMBI EXPRESS SALONICA, ΑΒ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ, ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ, ΑΚΡΙΤΑΣ, ΑΝΘΕΜΙΑ, ΑΝΘΟΥΛΑΚΗΣ, ΑΡΑΜΠΑΤΖΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΖΥΜΗ», ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΑΦΟΙ ΧΑΪΤΟΓΛΟΥ, ΒΙΑΝΟΞ ΣΒΩΛΟΣ, ΒΙΚΟΣ, ΒΙΟΛΑΝΤΑ, ΒΙΟΣΕΡ, ΓΡΑΜΜΑΔΑΣ, ΔΕΛΠΑ, Ε.Ι.ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ, ΕΕΒΨ, ΕΛΒΑΚ, ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΓΑΛΑΚΤΟΚΟΜΕΙΑ, ΕΠΙΠΛΟΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ, ΕΤΒΑ ΒΙΠΕ, Ι.ΜΕΤ, Κ&Ν ΕΥΘΥΜΙΑΔΗΣ, ΚΑΛΜΠΕΡΣΟΝ, ΚΟΛΙΟΣ, ΚΡΙ ΚΡΙ, ΜΑΚΙΟΣ, ΜΑΣΟΥΤΗΣ, ΜΠΑΡΜΠΑΣΤΑΘΗΣ, ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΖΥΘΟΠΟΪΑ, ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ, ΟΡΦΕΥΣ ΒΕΪΝΟΓΛΟΥ, ΠΛΑΣΤΙΚΑ ΘΡΑΚΗΣ, ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ, ΤΕΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ, ΤΕΚΜΟΝ, ΤΕΡΝΑ, ΤΙΤΑΝ, ΦΑΕΘΩΝ, ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ, ΧΗΤΟΣ – ΖΑΓΟΡΙ, ΧΡΗΣΤΟΣ Α. ΜΥΛΩΝΑΣ





ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

- 1** Για να έχει προστιθέμενη αξία **το λιμάνι θα πρέπει να μετατραπεί σε λιμάνι προορισμού και όχι διαμετακομιστικό κέντρο**. Μόνο έτσι θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας στην Βόρεια Ελλάδα, η οποία σαφώς μπορεί να παίξει ρόλο τόσο για τα εμπορεύματα που ταξιδεύουν κυρίως από την Άπω Ανατολή προς την Ευρώπη, αλλά και για τα γεωργικά προϊόντα (δημιουργία Agrologistics hub).
- 2** Πράγματι η Βόρεια Ελλάδα υστερεί σε υποδομές όπως είναι οι ψυχόμενοι χώροι, το εξειδικευμένο στελεχιακό προσωπικό, κλπ. Όμως δεν αρκούν μόνο οι υποδομές. Ακόμα κι αν δημιουργηθούν **χρειάζεται εξωστρέφεια από ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς για να φέρουν «ΕΡΓΟ» στην περιοχή**.
- 3** **Οι οδικές μεταφορές** παίζουν και θα συνεχίσουν να παίζουν το σημαντικότερο ρόλο στην πρωτογενή μεταφορά και σαφώς στο last mile. Το τραίνο κυρίως έχει ρόλο στις συνδυασμένες μεταφορές, λόγω της μη ευελιξίας του. (Στατιστικά δείχνουν ότι και στην Ευρώπη το 75% των μεταφορών είναι οδικές και η συνδυασμένη μεταφορά – τραίνο/φορτηγό- έχει ποσοστό μόλις 5%-7%). Το θέμα είναι πως θα γίνουν οι οδικές μεταφορές ανταγωνιστικές. Οι δρόμοι (Εγνατία και όσες ολοκληρωθούν συμβάλουν προς στη σωστή κατεύθυνση), όμως ο στόλος των φορτηγών (κυρίως των ΔΑ) είναι απαρχαιωμένος. Το μεγαλύτερο έργο έχει συγκεντρωθεί στους ιδιωτικούς στόλους των φορτηγών. Παράλληλα οι άδειες φορτηγών έχουν δοθεί σε μεμονωμένους επαγγελματίες δίχως να δημιουργούνται μεγάλες μεταφορικές εταιρείες.



ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

4 Η Β.Ελλάδα έχει μεγάλη διασπορά σημείων και μικρά drop sizes. Επίσης οι επιστροφές είναι σημαντικό πρόβλημα κυρίως λόγω της αδυναμίας των μεταφορικών εταιρειών να βρουν έργο κατά την επιστροφή μειώνοντας έτσι τα συνολικά δρομολόγια που κάνουν. Και βέβαια η αστική διανομή τόσο στην πόλη της Θεσσαλονίκης, όσο και σε άλλες πόλεις παρουσιάζει προβλήματα (κυκλοφοριακό, ανύπαρκτοι χώροι στάθμευσης, κλπ). Πολλές εταιρείες (και 3PL) χρησιμοποιούν vans, προσπαθώντας να άρουν τα προβλήματα όπου είναι δυνατό και ταυτόχρονα συμπιέζουν το κόστος λόγω της απασχόλησης οδηγού χωρίς συνοδηγό. Άλλες δοκιμάζουν μοντέλα τύπου “milk run” για συμπίεση του συνολικού μεταφορικού κόστους.

5 Φαίνεται ότι οι εταιρείες αναλόγως των αναγκών τους και των ιδιοτεροτήτων τους επιλέγουν διαφορετικά μοντέλα R2M. Υπάρχουν εταιρείες που επιλέγουν direct παράδοση, καθώς και εταιρείες που δημιουργούν μικρότερα ή μεγαλύτερα (περισσότερα ή λιγότερα) hubs για άμεση εξυπηρέτηση της ζήτησης και μείωση του κόστους. Όμως και η επιλογή των χονδρεμπόρων συνεχίζει να είναι ένα από τα μοντέλα που επιλέγουν οι εταιρείες για πιο απομακρυσμένα σημεία και μικρότερους πελάτες. Διαφαίνεται ότι στο μέλλον η ταχύτητα θα έχει πρωταγωνιστικό ρόλο για τις εταιρείες σε συνδυασμό με το κόστος.

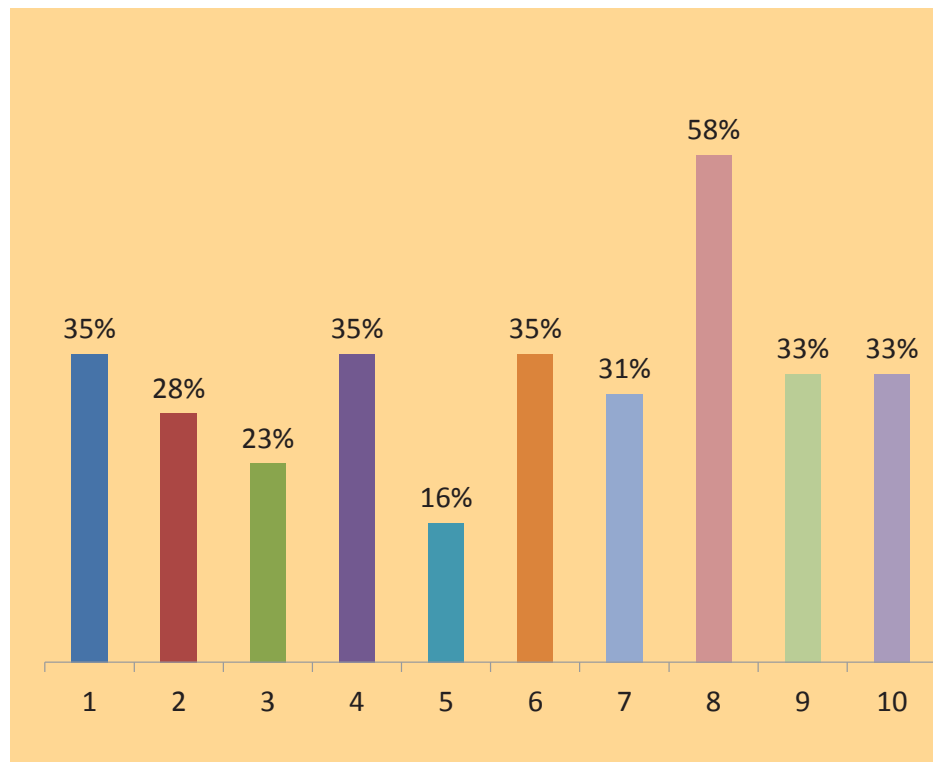
6 Στην Βόρεια Ελλάδα δεν υπάρχουν μεγάλα αποθηκευτικά κέντρα για να καλύψουν τις ανάγκες. Τα κτίρια είναι παρωχημένα σε μεγάλο βαθμό. Τα ενοίκια δεν έχουν μεγάλες διακυμάνσεις τα τελευταία χρόνια. Είναι αναγκαίο και αρκετές εταιρείες ήδη επενδύουν στην μηχανογράφηση τόσο στο επίπεδο της παραγγελιοληψίας όσο και στα WMS. Οι 3PL εταιρείες δεν παρέχουν ακόμα ολοκληρωμένες υπηρεσίες στην Βόρεια Ελλάδα για να καλύψουν τις ανάγκες, όμως **χρειάζεται μια πιο “open book” προσέγγιση** ώστε να αμβλυνθούν οι αποστάσεις μεταξύ παρόχων και εμπορικών εταιρειών.



ΟΙ ΣΥΝΕΔΡΟΙ ΤΟΥ TELENOTING ΨΗΦΙΣΑΝ:

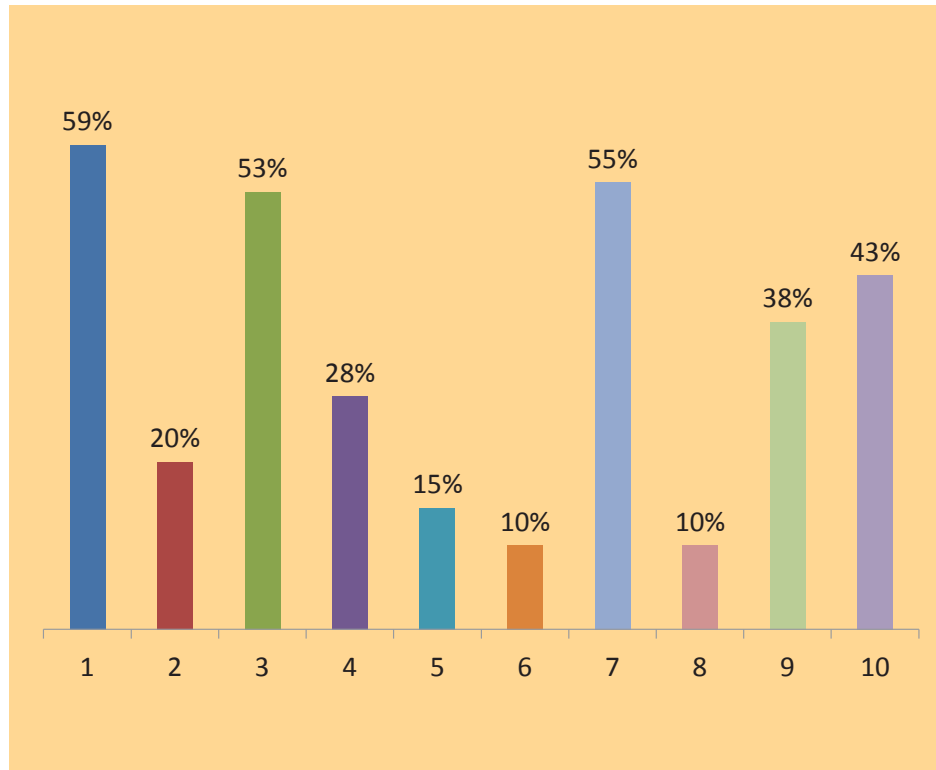
A1. Ποια είναι τα κυριότερα προβλήματα logistics των επιχειρήσεων που εδρεύουν στη Βόρεια Ελλάδα; (επιτρέπονται μέχρι 4 απαντήσεις).

1. Κερματισμένη αγορά με γεωγραφικά διάσπαρτα σημεία
2. Μικρά drop sizes σε πολλά μικρά σημεία
3. Ακριβό κόστος μεταφοράς και διανομής προς τη Νότια Ελλάδα
4. Ακριβό κόστος μεταφοράς και διανομής στους νομούς της Βόρειας Ελλάδας
5. Έλλειψη κατάλληλων χώρων αποθήκευσης ξηρού φορτίου
6. Έλλειψη κατάλληλων χώρων αποθήκευσης ψυχόμενου φορτίου
7. Έλλειψη καταρτισμένου εργατικού δυναμικού
8. Έλλειψη στελεχιακού προσωπικού μεσαίου επιπέδου (προϊστάμενοι αποθηκών, διανομής, customer service)
9. Δύσκολα reverse logistics
0. Έλλειψη 3PL παρόχων ολοκληρωμένης υπηρεσίας (μέχρι το last mile)



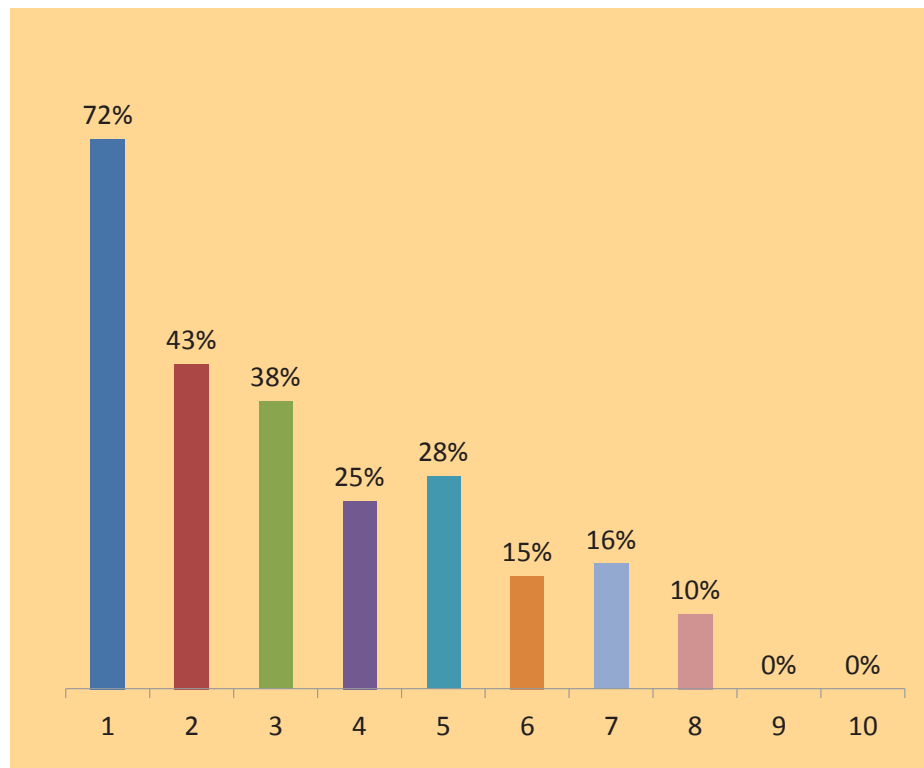
A2. Η ανάπτυξη ποιων από τις ακόλουθες υποδομές logistics και μεταφορών θα συνεισφέρει περισσότερο στη βελτίωση του έργου logistics των επιχειρήσεων της Βορείου Ελλάδας; (επιτρέπονται μέχρι 4 απαντήσεις).

1. Ανάπτυξη ΟΛΘ μετά την ιδιωτικοποίηση
2. Συμβάσεις παραχώρησης περιφερειακών λιμένων Β.Ελλάδος και ανάπτυξη τους σε logistics κόμβους
3. Αναβάθμιση σιδηροδρομικού δικτύου
4. Η λειτουργία της Εγνατίας Οδού
5. Η ανάπτυξη της Κεντρικής Οδού
6. Η λειτουργία της Ιονίας Οδού
7. Αναβάθμιση υφιστάμενων πάρκων και μετασχηματισμός τους σε logistics parks (Σίνδος)
8. Η σύμβαση παραχώρησης του πρώην Στρατοπέδου Γκόκου
9. Η δημιουργία ελεύθερων ζωνών σε λιμάνια ή επιχειρηματικά κέντρα
0. Η διαμόρφωση διαβαλκανικού Agrologistics Centre



B1. Ποια από τα παρακάτω μοντέλα εξυπηρέτησης της αγοράς της Β.Ελλάδας (RtM) εφαρμόζετε σήμερα στην επιχείρησή σας; Επιλέξτε έως και 4 απαντήσεις με βάση το τι χρησιμοποιείτε σήμερα.

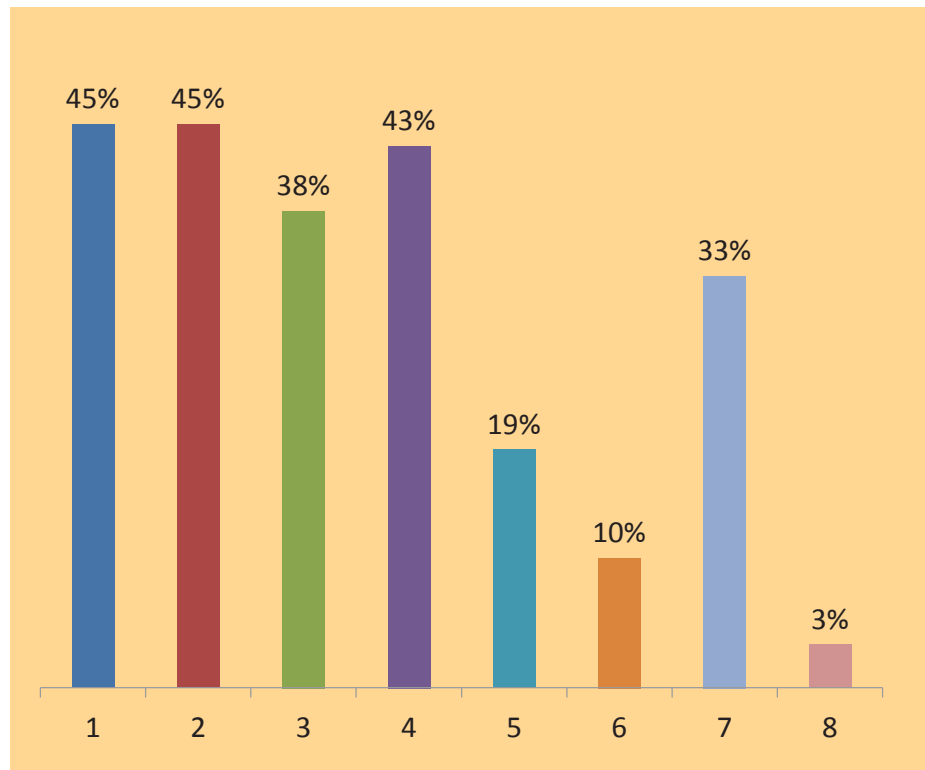
1. **Απευθείας** εξυπηρέτηση του σημείου από την αποθήκη της εταιρείας (picking για το τελικό σημείο)
2. Παράδοση των εμπορευμάτων στην **κεντρική αποθήκη** του retailer και εκείνος μετά αναλαμβάνει την εξυπηρέτηση
3. των σημείων (κεντροποίηση) Χρήση **περιφερειακών hubs** (διαχειριζόμενα από 3PL ή την ίδια την εταιρεία) στα οποία γίνεται εναπόθεση αποθέματος και η τοπική αγορά εξυπηρετείται από αυτά
4. Χρήση **ειδικών συνεργατών** που αγοράζουν το εμπόρευμα από την εταιρεία, συνήθως δεν συνεργάζονται με ανταγωνίστριες εταιρείες και αναλαμβάνουν την εξυπηρέτηση των σημείων της περιοχής ευθύνης τους
5. Χρήση **χονδρεμπόρων** που αγοράζουν το εμπόρευμα από την εταιρεία και αναλαμβάνουν την εξυπηρέτηση των σημείων που συνεργάζονται
6. Παράδοση των εμπορευμάτων σε **Cash & Carry (C&C)** καταστήματα
7. Χρήση του **e-commerce** (picking για τον τελικό καταναλωτή)
8. **Άλλο**





B2. Ποια από τα παρακάτω μοντέλα εξυπηρέτησης της αγοράς της Β. Ελλάδας (RtM) πιστεύετε ότι θα ήταν τα καταλληλότερα να χρησιμοποιείτε στην επιχείρησή σας ; Επιλέξτε έως και 4 απαντήσεις με βάση το τι θα θέλατε να χρησιμοποιείτε.

1. Απευθείας εξυπηρέτηση του σημείου από την αποθήκη της εταιρείας (picking για το τελικό σημείο)
2. Παράδοση των εμπορευμάτων στην **κεντρική αποθήκη** του retailer και εκείνος μετά αναλαμβάνει την εξυπηρέτηση των σημείων (κεντρικοποίηση)
3. Χρήση **περιφερειακών hubs** (διαχειριζόμενα από 3PL ή την ίδια την εταιρεία) στα οποία γίνεται εναπόθεση αποθέματος και η τοπική αγορά εξυπηρετείται από αυτά
4. Χρήση **ειδικών συνεργατών** που αγοράζουν το εμπόρευμα από την εταιρεία, συνήθως δεν συνεργάζονται με ανταγωνίστριες εταιρείες και αναλαμβάνουν την εξυπηρέτηση των σημείων της περιοχής ευθύνης τους
5. Χρήση **χονδρεμπόρων** που αγοράζουν το εμπόρευμα από την εταιρεία και αναλαμβάνουν την εξυπηρέτηση των σημείων που συνεργάζονται
6. Παράδοση των εμπορευμάτων σε **Cash & Carry (C&C)** καταστήματα
7. Χρήση του **e-commerce** (picking για τον τελικό καταναλωτή)
8. **Άλλο**



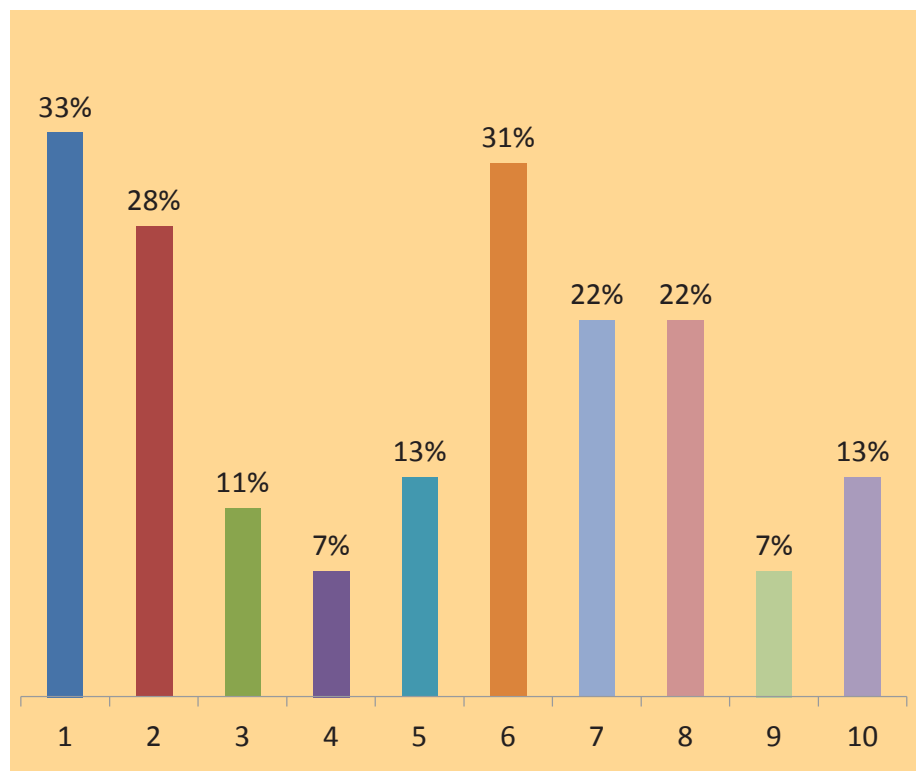
Γ1. Τι τιμή θα ήσασταν διατεθειμένοι να πληρώσετε για έναν σωστό αποθηκευτικό χώρο, είτε ξηρό (θερμοκρασία 25-35°C), είτε ψυχόμενο (θερμοκρασία 0-5°C). Επιτρέπεται 1 απάντηση στις πρώτες 5 επιλογές ξηρού χώρου και 1 απάντηση στις 5 επόμενες επιλογές ψυχόμενου χώρου

Ξηρό (€/m², μήνα)

1. 1,0 – 2,0
2. 2,0 – 2,5
3. 2,5 – 3,0
4. 3,0 – 3,5
5. 3,5 – 4,5

Ψυχόμενο (€/m², μήνα)

6. 1,5 – 3,5
7. 3,5 – 5,0
8. 5,0 – 6,5
9. 6,5 – 8,0
0. 8,0 – 10,0



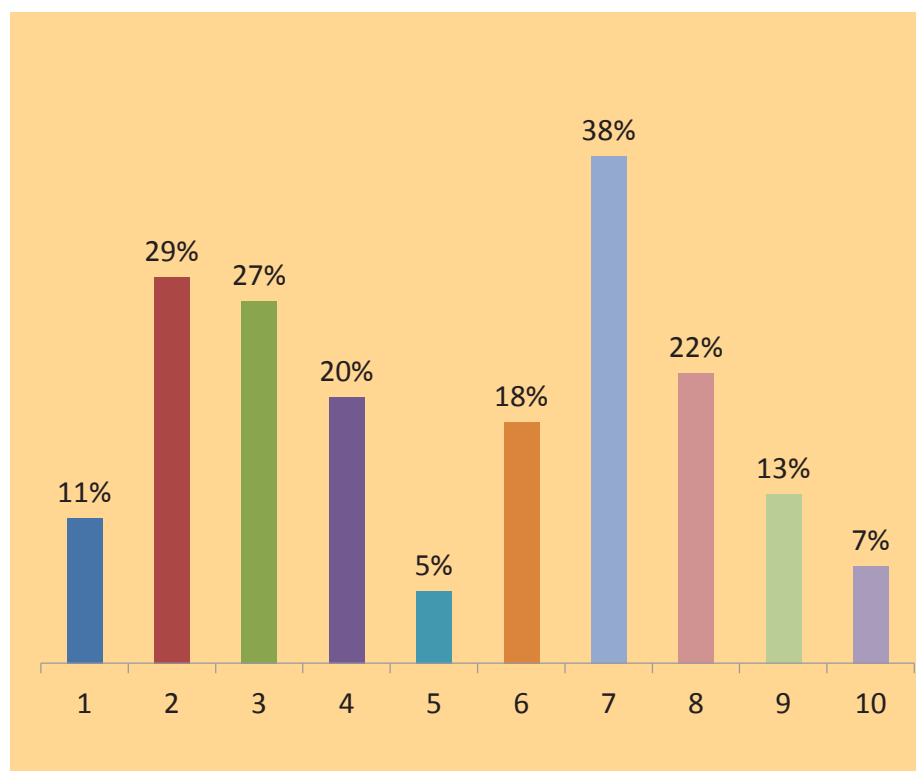
Γ2. Πως αξιολογείτε το επίπεδο παροχής 3PL υπηρεσιών στη Β.Ελλάδα, τόσο από πλευράς παροχής υπηρεσιών αποθήκευσης, όσο και από πλευράς παροχής υπηρεσιών μεταφοράς-διανομής. Επιτρέπεται 1 απάντηση στις πρώτες 5 επιλογές και 1 απάντηση στις 5 επόμενες επιλογές

Παροχή υπηρεσιών αποθήκευσης

1. ΧΑΜΗΛΟ (βαθμός 1)
2. ΜΕΤΡΙΟ (βαθμός 2)
3. ΚΑΛΟ (βαθμός 3)
4. ΥΨΗΛΟ (βαθμός 4)
5. ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΟ (βαθμός 5)

Παροχή υπηρεσιών μεταφοράς – διανομής

6. ΧΑΜΗΛΟ (βαθμός 1)
7. ΜΕΤΡΙΟ (βαθμός 2)
8. ΚΑΛΟ (βαθμός 3)
9. ΥΨΗΛΟ (βαθμός 4)
0. ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΟ (βαθμός 5)





Το συνέδριο τέθηκε υπό τη θεσμική υποστήριξη των ΕΒΕΘ, ΣΒΒΕ, ΟΦΑΕ, ΣΥΝΔΔΕ&L και ΕΕΒΨ ενώ ο πρόεδρος του ΟΦΑΕ κ. Απόστολος Κεσανίδης τίμησε το συνέδριο με την παρουσία του στο πρώτο discussion panel.

Μέγας Χορηγός ήταν η εταιρεία MANTIS ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗ,

Χρυσοί Χορηγοί ήταν οι εταιρείες: JUNGHEINRICH, I.MET, LOGISTIC-I, MOBILE TECHNOLOGY, OROSIMO SOFTWARE, TEKMON.

Χορηγοί οι εταιρείες DB SHENKER, MCL MAKEDONIA, INTERTRANS, TRANSCOMBI EXPRESS SALONICA, SARMED.

Υποστηρικτής: INTERKLARK.

Για περισσότερες πληροφορίες επικοινωνήστε με το
Supply Chain Institute: 210 6180104.