

Metron Logistics:Χρυσός Χορηγός στη γιορτή των 20 χρόνων της Ελληνικής Εταιρείας Logistics

Σε μια ιδιαίτερα μεγάλοπρεπη βραδιά πραγματοποιήθηκε, σε κεντρικό ξενοδοχείο των Αθηνών, η γιορτή των 20 χρόνων της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, με τη χρυσή χορηγία της Metron Logistics.

Ο μεγαλύτερος και πλέον δραστήριος Επιστημονικός Μη Κερδοσκοπικός Οργανισμός των ελληνικών Logistics γιόρτασε τα εικοστά του γενέθλια και τίμησε τους ανθρώπους που έχουν συνεισφέρει με την προσφορά τους στην ανάπτυξη των ελληνικών logistics στη χώρα μας.

Μεταξύ αυτών τιμήθηκε και η Metron Logistics, για τη συνδρομή της στην ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα. Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε ο Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος της Metron Logistics, Θεόδωρος Σκαμάγκος «Η ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Η δυναμική που παρουσιάζουν τα ελληνικά Logistics είναι τέτοια που με τη σωστή εκμετάλλευση των συγκυριών, τις κατάλληλες επενδύσεις και τις απαραίτητες αποφάσεις μπορούν να βοηθήσουν ουσιαστικά στην ενίσχυση της εθνικής οικονομίας. Αυτό άλλωστε φαίνεται και από τη συμμετοχή τους στο ποσοστό του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, 10,8%, αλλά και από τις επενδύσεις που προσελκύουν. Ας μην ξεχνάμε ότι τα τελευταία δύσκολα χρόνια της κρίσης, ο μόνος κλάδος στον οποίο επενδύουν πολυεθνικοί κολοσσοί είναι τα Logistics».

Η συνέπεια στις υπηρεσίες, η ποιότητα, καθώς και οι ανταγωνιστικές τιμές, κατατάσσουν τη Metron Logistics στην πρώτη δεκάδα των μεγαλύτερων εταιρειών του κλάδου στη χώρα μας.

Αποστολή της Metron Logistics είναι η βέλτιστη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας των συνεργατών της μέσω άρτια καταρτισμένου ανθρώπινου δυναμικού, προηγμένων μεθόδων λειτουργίας και χρήσης τεχνολογιών αιχμής.

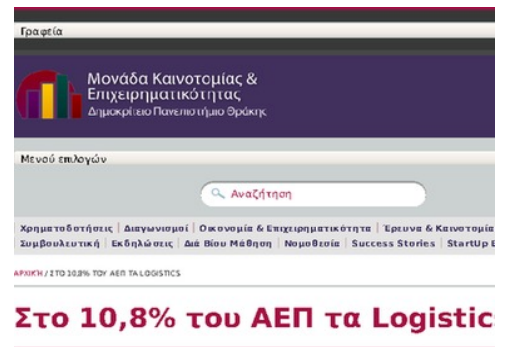
Tags

[logisticsmetron logistics](#)

Site: <http://epixeireite.duth.gr/>

Publication date: 18/12/2014 12:36

<http://epixeireite.duth.gr/?q=node%2F16590>



Στο 10,8% του ΑΕΠ τα Logistics

Στο 10,8% του ΑΕΠ ανέρχεται ο κλάδος των Logistics, σύμφωνα με έρευνα της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL), που παρουσιάστηκε το Σάββατο στην Αθήνα, κατά την διάρκεια της εκδήλωσης για τα 20 χρόνια από την ίδρυση του φορέα.

Αναλυτικά:

<http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=659830>

Επιχειρηματικότητα

Alexa ranking (Greece): 9437
Alexa ranking (Cyprus): 0
Alexa ranking (UK): 0

http://www.xrimatistirio.gr/index_news.asp?id=43899&ekdosi=5288&datalist_=epixe

Πάνω από 200 μέλη στην εκδήλωση για τα 20 χρόνια της EEL

Πάνω από 200 μέλη στην εκδήλωση για τα 20 χρόνια της EEL

Ημερομηνία δημοσίευσης 18/12/2014

Με τη συμμετοχή 200 και πλέον μελών της Ελληνικής Εταιρείας Logistics εορτάστηκαν τα 20 χρόνια του Οργανισμού των ελλήνων Logisticians. Η αντιπρόεδρος διοικητικού, Ειρήνη Χάδιαρη Γκιάλα, στην έναρξη της εκδήλωσης ανέφερε, «1994-2014: 20 χρόνια μιας ιστορίας που ξεκίνησε σαν όραμα και έγινε πραγματικότητα με δράσεις και έργο χάρις στην αγάπη κάποιων ανθρώπων που κρατάει μέχρι σήμερα». Ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου, Σωτήρης Τριχάς, κατά το χαιρετισμό του ανέφερε: «Όταν πρωτοήρθα στην Ελληνική Εταιρεία Logistics, το 1997 ως απλό μέλος, ποτέ δεν φανταζόμουν ότι θα έφτανε κάποια μέρα που θα συμμετείχα στην εκπροσώπηση ενός ολόκληρου κλάδου απέναντι στην κυβέρνηση και σε φορείς, με ότι αυτό συνεπάγεται. Κορύφωση όλων των δράσεων ήταν η ψήφιση του νόμου για την ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα και η διαμόρφωση συγκεκριμένης Εθνικής Στρατηγικής, τα οποία στηρίχθηκαν κατά βάση στο δικό μας Master Plan».

ΤΡΑΙΝΟΣΕ: Διαμετακομιστικός κόμβος η Ελλάδα

Διευρύνεται η πελατειακή βάση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενώ ενισχύεται ολοένα και περισσότερο το εμπορευματικό της έργο, μετατρέποντας την Ελλάδα σταδιακά σε διαμετακομιστικό κόμβο και πύλη εισόδου φορτίου της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Καταλυτικής σημασίας υπήρξε η ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης με το λιμάνι του Νέου Ικονίου, τον περασμένο Απρίλιο, που άνοιξε την «πόρτα» για την εξυπηρέτηση μεταφοράς εμπορευμάτων από και προς τις χώρες της Ευρώπης αλλά και της Εγγύς Ανατολής.

Σύμφωνα με τις έως τώρα εκτιμήσεις, τα έσοδα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από εμπορευματικό έργο υπολογίζεται ότι θα φτάσουν τα 22 εκατ. ευρώ το 2014 (από 16 εκατ. ευρώ το 2013), ενώ το 2015 εκτιμάται ότι θα αγγίξουν τα 30 εκατ. ευρώ.

Στις 26 Απριλίου δρομολογήθηκε η πρώτη αμαξοστοιχία με εμπορευματοκιβώτια από το λιμάνι του Πειραιά προς την Ουγγαρία (Gyor). Μέχρι προχθές είχαν δρομολογηθεί 61 αμαξοστοιχίες με προορισμό την Ουγγαρία, τη Βουδαπέστη, τη Σλοβακία και την Τσεχία.

Τα φορτία που έχουν μεταφερθεί είναι των εταιρειών Huawei, Sony και Hewlett Packard, ενώ κάθε αμαξοστοιχία διακινεί περίπου 31 εμπορευματοκιβώτια. Στον προγραμματισμό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με βάση τη ζήτηση που υπάρχει, είναι η δρομολόγηση τουλάχιστον τριών τρένων την εβδομάδα με περαιτέρω αυξητική τάση.

Οι δύο συνεργάτες Cosco και ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχουν επικεντρωθεί αυτή τη στιγμή στη σύναψη συμφωνιών με αυτοκινητοβιομηχανίες της Ασίας αλλά και της Κεντρικής Ευρώπης, ώστε να επιστρέφουν τα βαγόνια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ γεμάτα εμπορεύματα, τα οποία θα κατευθύνονται στη συνέχεια προς την Ασία.

Κάτι τέτοιο θα ενισχύσει το φορτίο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία δεν θα επιστρέφει στην Ελλάδα με άδεια βαγόνια, παρέχοντάς της παράλληλα τη δυνατότητα μείωσης των τιμών της.

Προς το παρόν οι δύο εταιρείες έχουν βάλει στο μάτι αυτοκινητοβιομηχανίες όπως είναι η Hyundai και η KIA Motors από την Ασία αλλά και τις BMW και Skoda από την ευρωπαϊκή πλευρά, προκειμένου να πετύχουν τη μεταφορά φορτίων από και προς την Κεντρική Ευρώπη.

Στο μεταξύ σε εξέλιξη βρίσκονται διαπραγματεύσεις με τις Dell, LG ακόμη και την Apple για τη δημιουργία νέων συμφωνιών ή την επέκταση των υφιστάμενων.

Η Διοίκηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκτιμά ότι το φορτίο των αυτοκινητοβιομηχανιών, σε περίπτωση που κλείσουν οι πολυπόθητες συμφωνίες, θα είναι το 10πλάσιο αυτού που διακινεί σήμερα η ΗΡ.

Εχουν ήδη πραγματοποιηθεί τα πρώτα δρομολόγια με τρένα που επέστρεψαν από την Κεντρική Ευρώπη έμφορτα, ενώ στόχος της εταιρείας είναι η επέκταση αυτής της δραστηριότητας.

Μετά την ολοκλήρωση της σύνδεσης του σιδηροδρομικού δικτύου με το λιμάνι του Ικονίου και την παράδοση της συγκεκριμένης γραμμής προς εκμετάλλευση, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προχώρησε στις απαιτούμενες διαδικασίες για την εξασφάλιση της σιδηροδρομικής μεταφοράς UTI (Μονάδων Διατροφικών Μεταφορών) από το λιμάνι του Ικονίου προς την Κεντρική Ευρώπη.

Site: <http://www.sofokleousin.gr/>

Publication date: 17/12/2014 15:44

Alexa ranking (Greece): 669

Alexa ranking (Cyprus): 0

Alexa ranking (UK): 0

<http://www.sofokleousin.gr/archives/204124.html>



Η Metron Logistics χρυσός Χορηγός στη γιορτή της EEL

Σε μια ιδιαίτερα μεγάλοπρεπη βραδιά πραγματοποιήθηκε, σε κεντρικό ξενοδοχείο των Αθηνών, η γιορτή των 20 χρόνων της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, με τη χρυσή χορηγία της Metron Logistics.

Ο μεγαλύτερος και πλέον δραστήριος Επιστημονικός Μη Κερδοσκοπικός Οργανισμός των ελληνικών Logistics γιόρτασε τα εικοστά του γενέθλια και τίμησε τους ανθρώπους που έχουν συνεισφέρει με την προσφορά τους στην ανάπτυξη των ελληνικών logistics στη χώρα μας.

Μεταξύ αυτών τιμήθηκε και η Metron Logistics, για τη συνδρομή της στην ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα. Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε ο Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος της Metron Logistics, κ. Θεόδωρος Σκαμάγκος «Η ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Η δυναμική που παρουσιάζουν τα ελληνικά Logistics είναι τέτοια που με τη σωστή εκμετάλλευση των συγκυριών, τις κατάλληλες επενδύσεις και τις απαραίτητες αποφάσεις μπορούν να βοηθήσουν ουσιαστικά στην ενίσχυση της εθνικής οικονομίας. Αυτό άλλωστε φαίνεται και από τη συμμετοχή τους στο ποσοστό του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, 10,8%, αλλά και από τις επενδύσεις που προσελκύουν. Ας μην ξεχνάμε ότι τα τελευταία δύσκολα χρόνια της κρίσης, ο μόνος κλάδος στον οποίο επενδύουν πολυεθνικοί κολοσσοί είναι τα Logistics».

Η συνέπεια στις υπηρεσίες, η ποιότητα, καθώς και οι ανταγωνιστικές τιμές, κατατάσσουν τη Metron Logistics στην πρώτη δεκάδα των μεγαλύτερων εταιρειών του κλάδου στη χώρα μας.

Αποστολή της Metron Logistics είναι η βέλτιστη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας των συνεργατών της μέσω άρτια καταρτισμένου ανθρώπινου δυναμικού, προηγμένων μεθόδων λειτουργίας και χρήσης τεχνολογιών αιχμής

Site: <http://www.palo.gr/?fclid=5>

Publication date: 17/12/2014 01:20

Alexa ranking (Greece): 192

Alexa ranking (Cyprus): 1295

Alexa ranking (UK): 52171

<http://www.palo.gr/logistics/ta-apotelesmata-tis-ereynas-eel-syspal-gia-ton-klado-logistics>



Τα αποτελέσματα της Έρευνας EEL-ΣΥΣΠΑΛ για τον κλάδο logistics - [Supply-chain.gr]



Κατά τη διάρκεια της εορταστικής εκδήλωσης για τα 20 χρόνια της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, πραγματοποιήθηκε και η επίσημη παρουσίαση των αποτελεσμάτων της 3ης Πανελλήνιας Έρευνας για την Εφοδιαστική Αλυσίδα στη χώρα μας, που πραγματοποιήσε η Ελληνική Εταιρεία Logistics σε συνεργασία με το...

Site: <http://www.palo.gr/?fclid=5>

Publication date: 16/12/2014 12:55

Alexa ranking (Greece): 192

Alexa ranking (Cyprus): 1295

Alexa ranking (UK): 52171

<http://www.palo.gr/logistics/i-ellada-katexei-tin-44i-thesi-stin-pagkosmia-agora-logistics>



Η Ελλάδα κατέχει την 44η θέση στην παγκόσμια αγορά logistics. 20 χρόνια EEL - [Metaforespress.gr]

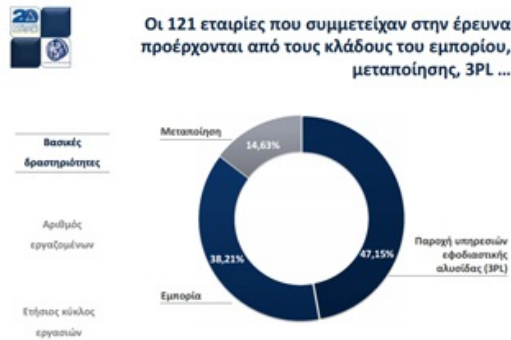


Με τη συμμετοχή 200 και πλέον μελών της Ελληνικής Εταιρείας Logistics εορτάστηκαν τα 20 χρόνια του Οργανισμού των Ελλήνων Logisticians. Η Αντιπρόεδρος Διοικητικού κα Ειρήνη Χάδλαρη Γκιάλα, ήταν η οικοδεσπότης της εκδήλωσης, κατά την έναρξη της οποίας ανέφερε, "1994-2014: 20 χρόνια μιας ιστορίας...

<http://www.supply-chain.gr/articles.php?artic=4768>



Τα αποτελέσματα της Έρευνας EEL-ΣΥΣΠΑΛ για τον κλάδο logistics



Κατά τη διάρκεια της εορταστικής εκδήλωσης για τα 20 χρόνια της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, πραγματοποιήθηκε και η επίσημη παρουσίαση των αποτελεσμάτων της 3^{ης} Πανελλήνιας Έρευνας για την Εφοδιαστική Αλυσίδα στη χώρα μας, που πραγματοποιήσε η Ελληνική Εταιρεία Logistics σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας, του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων και του ΣΕΒ.

Η παρουσίαση έγινε από τον Δρ. Βασίλη Ζεϊμπέκη, Μέλος ΔΣ της EEL, ο οποίος αναφέρθηκε στην υφιστάμενη κατάσταση καθώς και τις μελλοντικές τάσεις (2014-2020).

Αναλυτικότερα, η Ελλάδα κατέχει την 44η θέση στην παγκόσμια αγορά logistics σύμφωνα με τον δείκτη της Παγκόσμιας Τράπεζας (LPI) αλλά υπάρχουν περαιτέρω περιθώρια βελτίωσης. Σημαντικό στοιχείο που καταδεικνύει τη σημασία του κλάδου αποτελεί το γεγονός ότι το ποσοστό συνεισφοράς των logistics στο ΑΕΠ της Ελλάδας, ανέρχεται στο 10,8%.

Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας, οι εταιρίες του κλάδου τα επόμενα χρόνια θα επικεντρωθούν στη δημιουργία συνεργειών για τη μείωση του λειτουργικού κόστους και την αύξηση της εξυπηρέτησης των πελατών. Παράλληλα θα εστιάσουν σε φιλοπεριβαλλοντικές πρακτικές (υπολογισμός ανθρακικού αποτυπώματος) καθώς και σε αναδυόμενες τεχνολογίες (cloud computing, big data analysis) για την περαιτέρω βελτίωση της απόδοσης και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

<http://www.supply-chain.gr/articles.php?artic=4767>



Με συγκίνηση και μηνύματα για το μέλλον του κλάδου η γιορτή των 20 χρόνων στην EEL



Με τη συμμετοχή 200 και πλέον μελών της Ελληνικής Εταιρείας Logistics εορτάστηκαν τα 20 χρόνια του Οργανισμού των ελλήνων Logisticians σε μια μεγαλοπρεπή και ιδιαίτερα συγκινητική βραδιά.

Η Αντιπρόεδρος Διοικητικού και Ειρήνη Χάδιαρη Γκιάλα, ήταν η οικοδεσπότης της εκδήλωσης, κατά την έναρξη της οποίας ανέφερε, «1994-2014: 20 χρόνια μιας ιστορίας που ξεκίνησε σαν όραμα και έγινε πραγματικότητα με δράσεις και έργο χάρις στην αγάπη κάποιων ανθρώπων που κρατάει μέχρι σήμερα».

Ο Πρόεδρος του ΔΣ κ. Σωτήρης Τριχάς κατά το χαιρετισμό του ανέφερε «Όταν πρωτοήρθα στην Ελληνική Εταιρεία Logistics, το 1997 ως απλό μέλος, ποτέ δεν φανταζόμουν ότι θα έφτανε κάποια μέρα που θα συμμετείχα στην εκπροσώπηση ενός ολόκληρου κλάδου απέναντι στην κυβέρνηση και σε φορείς, με ότι αυτό συνεπάγεται. Κορύφωση όλων των δράσεων ήταν η ψήφιση του νόμου για την ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα και η διαμόρφωση συγκεκριμένης Εθνικής Στρατηγικής, τα οποία στηρίχθηκαν κατά βάση στο δικό μας Master Plan».

Ιδιαίτερα συγκινημένοι ήταν ο κ. Ευάγγελος Αγγελετόπουλος, εμπνευστής και ένας εκ των ιδρυτών της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, ο οποίος κατά τη διάρκεια της ομιλίας του εξιστόρησε τον τρόπο με τον οποίο η ιδέα του για τη δημιουργία ενός επιστημονικού σωματείου σχετικά με τη μοντέρνα επιστήμη της εφοδιαστικής αλυσίδας πήρε σάρκα και οστά.

Χαιρετισμό απηύθυνε κι ο κ. Hans-Peter Hadorn, Πρόεδρος του EFIP (European Federation of Inland Ports), ο οποίος παραβρέθηκε στη μεγάλη βραδιά των ελληνικών logistics τιμώντας τα 20 χρόνια του μεγάλου αυτού Οργανισμού.

Στη γιορτή της Ελληνικής Εταιρείας Logistics συμμετείχαν εκτός άλλων, εκπρόσωποι φορέων και ο τ. Υπουργός Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας, βουλευτής Β' Αθηνών, κ. Κωστής Χατζηδάκης ο οποίος μετά από σύντομο χαιρετισμό απένειμε τιμητικές πλακέτες στους διατελέσαντες Προέδρους ΔΣ που παραβρέθηκαν στη μεγάλη βραδιά των Logistics. Ιδιαίτερα συγκινημένοι οι Πρόεδροι κκ. Βαγγέλης Αγγελετόπουλος, Ιωάννης Κονταράτος, Κωνσταντίνος Αλεξόπουλος και Σωτήρης Τριχάς ευχαρίστησαν την οικογένεια της Ελληνικής Εταιρείας Logistics για τη μεγάλη αυτή τιμή.

Ακολούθως οι Πρόεδροι της EEL βράβευσαν για τη συνεισφορά τους, τα ιδρυτικά μέλη της EEL, καθώς επίσης τους Αντιπροέδρους και μέλη των μέχρι σήμερα Διοικητικών Συμβουλίων.

Η τιμητική διαδικασία ολοκληρώθηκε με την απονομή πλακετών στους χορηγούς για την πολύτιμη και έμπρακτη υποστήριξή τους στην επιτυχή διοργάνωση της επετειακής εκδήλωσης.



Η Ελλάδα κατέχει την 44η θέση στην παγκόσμια αγορά logistics. 20 χρόνια EEL

Με τη συμμετοχή 200 και πλέον μελών της Ελληνικής Εταιρείας Logistics εορτάστηκαν τα 20 χρόνια του Οργανισμού των Ελλήνων Logisticians. Η Αντιπρόεδρος Διοικητικού κα Ειρήνη Χάδιαρη Γκιάλα, ήταν η οικοδεσπότης της εκδήλωσης, κατά την έναρξη της οποίας ανέφερε, «1994-2014: 20 χρόνια μιας ιστορίας που ξεκίνησε σαν όραμα και έγινε πραγματικότητα με δράσεις και έργο χάρις στην αγάπη κάποιων ανθρώπων που κρατάει μέχρι σήμερα».

Ο Πρόεδρος του ΔΣ κ. Σωτήρης Τριχάς κατά το χαιρετισμό του ανέφερε «Όταν πρωτοήρθα στην Ελληνική Εταιρεία Logistics, το 1997 ως απλό μέλος, ποτέ δεν φανταζόμουν ότι θα έφτανε κάποια μέρα που θα συμμετείχα στην εκπροσώπηση ενός ολόκληρου κλάδου απέναντι στην κυβέρνηση και σε φορείς, με ότι αυτό συνεπάγεται. **Κορύφωση όλων των δράσεων ήταν η ψήφιση του νόμου για την ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα** και η διαμόρφωση συγκεκριμένης Εθνικής Στρατηγικής, τα οποία στηρίχθηκαν κατά βάση στο δικό μας Master Plan».

Ιδιαίτερα συγκινημένος ήταν ο κ. Ευάγγελος Αγγελετόπουλος, εμπνευστής και ένας εκ των ιδρυτών της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, ο οποίος κατά τη διάρκεια της ομιλίας του εξιστόρησε τον τρόπο με τον οποίο η ιδέα του για τη δημιουργία ενός επιστημονικού σωματείου σχετικά με τη μοντέρνα επιστήμη της εφοδιαστικής αλυσίδας πήρε σάρκα και οστά.

Χαιρετισμό απηύθυνε κι ο κ. Hans-Peter Hadorn, Πρόεδρος του EFIP (European Federation of Inland Ports), ο οποίος παραβρέθηκε στη μεγάλη βραδιά των ελληνικών logistics τιμώντας τα 20 χρόνια του μεγάλου αυτού Οργανισμού.

Στη γιορτή της Ελληνικής Εταιρείας Logistics συμμετείχαν εκτός άλλων, εκπρόσωποι φορέων και ο τ. Υπουργός Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας, βουλευτής Β' Αθηνών, κ. Κωστής Χατζηδάκης ο οποίος μετά από σύντομο χαιρετισμό απένειμε τιμητικές πλακέτες στους διατελέσαντες Προέδρους ΔΣ που παραβρέθηκαν στη μεγάλη βραδιά των Logistics. Ιδιαίτερα συγκινημένοι οι Πρόεδροι κκ. Βαγγέλης Αγγελετόπουλος, Ιωάννης Κονταράτος, Κωνσταντίνος Αλεξόπουλος και Σωτήρης Τριχάς ευχαρίστησαν την οικογένεια της Ελληνικής Εταιρείας Logistics για τη μεγάλη αυτή τιμή.



Ακολούθως οι Πρόεδροι της EEL βράβευσαν για τη συνεισφορά τους, τα ιδρυτικά μέλη της EEL, καθώς επίσης τους Αντιπροέδρους και μέλη των μέχρι σήμερα Διοικητικών Συμβουλίων. Η τιμητική διαδικασία ολοκληρώθηκε με την απονομή πλακετών στους χορηγούς για την πολύτιμη και έμπρακτη υποστήριξή τους στην επιτυχή διοργάνωση της επετειακής εκδήλωσης.

Στη συνέχεια έγινε η επίσημη παρουσίαση των αποτελεσμάτων της **3ης Πανελλήνιας Έρευνας για την Εφοδιαστική Αλυσίδα στη χώρα μας**, που πραγματοποίησε η Ελληνική Εταιρεία Logistics σε

Alexa ranking (Greece): 15355

Alexa ranking (Cyprus): 0

Alexa ranking (UK): 0

<http://www.metaforespress.gr/logistics/item/9856-i-ellada-katexei-tin-44i-thesi-stin-p>



συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας, του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων και του ΣΕΒ. Η παρουσίαση έγινε από τον Δρ. Βασίλη Ζεϊμπέκη, Μέλος ΔΣ της EEL, ο οποίος αναφέρθηκε στην υφιστάμενη κατάσταση καθώς και τις μελλοντικές τάσεις (2014-2020).

Η Ελλάδα κατέχει την 44η θέση στην παγκόσμια αγορά logistics

Συγκεκριμένα, η Ελλάδα κατέχει την 44η θέση στην παγκόσμια αγορά logistics σύμφωνα με τον δείκτη της Παγκόσμιας Τράπεζας (LPI) αλλά υπάρχουν περαιτέρω περιθώρια βελτίωσης. Σημαντικό στοιχείο που καταδεικνύει τη σημασία του κλάδου αποτελεί το γεγονός ότι το **ποσοστό συνεισφοράς των logistics στο ΑΕΠ της Ελλάδας, ανέρχεται στο 10,8%.**

Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας, οι εταιρίες του κλάδου τα επόμενα χρόνια θα επικεντρωθούν στη δημιουργία συνεργειών για τη μείωση του λειτουργικού κόστους και την αύξηση της εξυπηρέτησης των πελατών. Παράλληλα θα εστιάσουν σε φιλοπεριβαλλοντικές πρακτικές (υπολογισμός ανθρακικού αποτυπώματος) καθώς και σε αναδυόμενες τεχνολογίες (cloud computing, big data analysis) για την περαιτέρω βελτίωση της απόδοσης και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Η βραδιά ολοκληρώθηκε με την παράθεση επίσημου δείπνου, ενώ όσοι παραβρέθηκαν έλαβαν την πολυτελή επετειακή έκδοση «20 Χρόνια Ελληνική Εταιρεία Logistics» στην οποία περιλαμβάνεται η ιστορία της EEL μέσα από τις διηγήσεις των ανθρώπων που διετέλεσαν Πρόεδροι του Οργανισμού από τη γέννησή του το 1992, μέχρι σήμερα.



<http://north-news.gr/%CF%83%CF%84%CE%B1-20-%CE%B4%CE%B9%CF%83->

%CE

Στα 20 δισ. ευρώ ανέρχεται η αγορά των logistics

Η Ελλάδα κατέχει την 44η θέση στην παγκόσμια αγορά logistics σύμφωνα με τον δείκτη της Παγκόσμιας Τράπεζας (LPI) όμως υπάρχουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης, τονίζεται σε έρευνα της Ελληνικής Εταιρίας Logistics(EEL).

Σημαντικό στοιχείο, που καταδεικνύει τη σημασία του κλάδου, σημειώνει η EEL, αποτελεί το γεγονός ότι το ποσοστό συνεισφοράς των logistics στο ΑΕΠ της Ελλάδας, ανέρχεται στο 10,8% (13% στην Ε.Ε.) ή αλλιώς περί τα 20 δισ. ευρώ.

Ο κλάδος εμπορίας, μεταποίησης και παροχής υπηρεσιών φτάνει τα 13,3 δισ. ευρώ (7,2% του ΑΕΠ) και ο κλάδος της ποντοπόρου ναυτιλίας τα 6,5 δισ. ευρώ (3,6% του ΑΕΠ).

«Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας, οι εταιρίες του κλάδου τα επόμενα χρόνια θα επικεντρωθούν στη δημιουργία συνεργειών για τη μείωση του λειτουργικού κόστους και την αύξηση της εξυπηρέτησης των πελατών. Παράλληλα θα εστιάσουν σε περιβαλλοντικές πρακτικές (υπολογισμός ανθρακικού αποτυπώματος) καθώς και σε αναδυόμενες τεχνολογίες (cloud computing, big data analysis) για την βελτίωση της απόδοσης και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών» σημειώνεται.

Βασικά προβλήματα, που διαπιστώνονται, είναι η έλλειψη στις υποδομές, η ανάγκη για βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών και οι χρονοβόρες διαδικασίες των δημοσίων φορέων.

Επίσης, επιβεβαιώνεται ότι οι οδικές μεταφορές αποτελούν το κυρίαρχο μέσο με 81%, όμως ο μεν στόλος των 1,3 εκατ. ΙΧ είναι γερασμένος και μικρού μεγέθους, η δε αγορά των 36.500 δημοσίας χρήσεως οχημάτων είναι κατακερματισμένη.

Ακόμη, η έρευνα σημειώνει ότι η μείωση του αποθέματος των εταιρειών έφτασε το 27,5% από το 2009, υπογραμμίζει ότι οι αποθηκευτικοί χώροι είναι μικρής έκτασης και παρατηρεί ότι η χρήση τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών είναι ιδιαίτερα έντονη στις εταιρίες 3PL.

Διαβάστε επίσης..



- Τέλος η υποχρεωτική εγγραφή στα επιμελητήρια



- Ευκαιρίες για τις ελληνικές επιχειρήσεις στη Ζάμπια



Site: <http://north-news.gr/>

Publication date: 16/12/2014 08:48

<http://north-news.gr/%CF%83%CF%84%CE%B1-20-%CE%B4%CE%B9%CF%83->



- Με 400 συνέδρους το Παγκόσμιο Συνέδριο Βαμβακιού

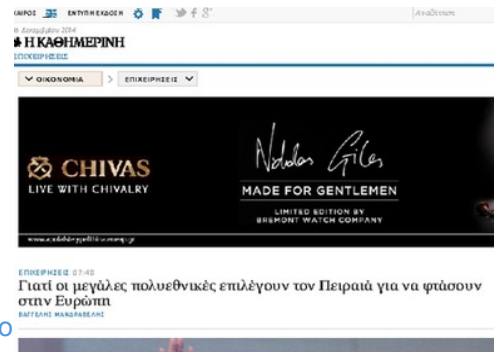


- Στα 4,22 δισ. ευρώ οι οφειλές του δημοσίου σε τρίτους



Αναρτήθηκε σε: Οικονομία

Tags: Loistics



Γιατί οι μεγάλες πολυεθνικές επιλέγουν τον Πειραιά για να φτάσουν στην Ευρώπη

Κάθε εβδομάδα, τρεις ή τέσσερις συρμοί της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθένας από τους οποίους σέρνει 38 βαγόνια, ξεκινούν από τον Πειραιά μεταφέροντας ισάριθμα εμπορευματοκιβώτια. Προορισμός τους είναι η Νίτρα της Σλοβακίας όπου η ιαπωνική Sony παράγει τηλεοράσεις για τις ανάγκες της ευρωπαϊκής ηπείρου. Κάθε εμπορευματοκιβώτιο περιέχει υλικά επεξεργασίας και συναρμολόγησης των περίπου 3 εκατ. συσκευών τηλεόρασης που πωλούνται από την ιαπωνική εταιρεία στις χώρες της ευρωπαϊκής ηπείρου.

Σύμφωνα με τον γενικό διευθυντή της Sony Hellas, κ. Γιάννη Γρατσώνη, το συγκεκριμένο μεταφορικό έργο έχει πάψει προ πολλού να έχει πιλοτικό χαρακτήρα. Πλέον για τη Sony καλύπτει τις βασικές ανάγκες τροφοδοσίας του εργοστασίου της στη Νίτρα και όπως σημειώνει, «η δυναμικότητα του κάθε συρμού περιορίζεται μόνον από τη σιδηροδρομική υποδομή». Ο ίδιος αναφέρει ότι σε ορισμένες γειτονικές χώρες, η υποδομή, π.χ. γέφυρες και τούνελ, δεν μπορούν ν' αντέξουν μεγαλύτερους συρμούς τρένων ή και μεγαλύτερα κοντέινερ. Η ανάγκη ωστόσο αναβάθμισης της σιδηροδρομικής υποδομής κρίνεται αναγκαία για τη Sony, καθώς όπως αναφέρει ο κ. Γρατσώνης, οι ανάγκες της εταιρείας για μεταφορά εμπορευμάτων από τον Πειραιά στη Νίτρα θα αυξάνεται, καθώς μεταβάλλονται οι ανάγκες των καταναλωτών. «Μέχρι τώρα η ζήτηση εστιαζόταν σε τηλεοράσεις με οθόνη μικρότερη των 40 ιντσών», λέει. «Πλέον», προσθέτει, «η ζήτηση αυξάνεται για συσκευές με μεγαλύτερη οθόνη, απαιτείται δηλαδή μεγαλύτερο μεταφορικό έργο...».

Σύμφωνα με το στέλεχος της εταιρείας, η Sony επωφελείται κυρίως από τη μείωση του χρόνου που επιφέρει η χρήση της νέας γραμμής μεταφοράς αγαθών σε συνεργασία με την Cosco και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. «Το μεγαλύτερο όφελος της Sony είναι οι 10 ημέρες που κερδίζει, απ' ό,τι η προηγούμενη διαδρομή», σημειώνοντας τέλος ότι είναι απαραίτητη η αναβάθμιση της γραμμής μεταφοράς αγαθών που αξιοποιεί ως πύλη τον Πειραιά.

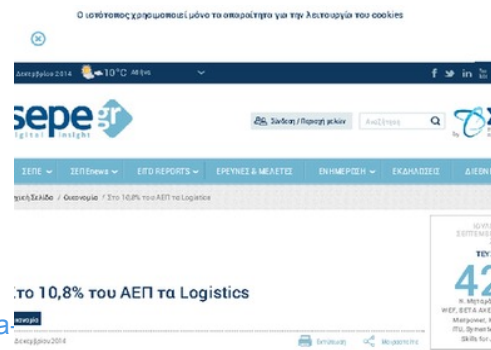
Την ίδια αναγκαιότητα υπογράμμισε χθες και ο Κινέζος πρωθυπουργός Λι Κετσιάνγκ. Ο τελευταίος σε άρθρο του που δημοσιεύεται στο πρακτορείο Ταγκιούνγκ της Σερβίας, έκανε λόγο για ανάγκη αναβάθμισης της «Νότιας Οδού» στην επικοινωνία Ασίας - Ευρώπης. Πρόκειται για τον άξονα επικοινωνίας της Ασίας με την Κεντρική Ευρώπη στην οποία κεντρικό ρόλο διαδραματίζει το λιμάνι του Πειραιά. «Με κόμβο το λιμάνι του Πειραιά, στην Ελλάδα και το σιδηροδρομικό δίκτυο Βελιγραδίου - Βουδαπέστης, η αποκαλούμενη «Νότια Οδός» μπορεί να αποτελέσει τη θαλάσσια και χερσαία, ταχεία γραμμή επικοινωνίας της Κίνας με την Ευρώπη» ανέφερε χαρακτηριστικά.

Το άρθρο γράφτηκε με αφορμή την επίσκεψη του Κινέζου πρωθυπουργού στο Βελιγράδι και τη συμμετοχή του στην τρίτη σύνοδο κορυφής Κίνας - Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (CEE), που θα πραγματοποιηθεί στη γειτόνα χώρα. Ο κ. Λι Κετσιάνγκ στο άρθρο του αναφέρεται σε πακέτο επενδύσεων 10 δισ. ευρώ που απευθύνεται σε 16 χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και στόχο έχει την αναβάθμιση της επικοινωνίας Ασίας - Ευρώπης. Από αυτά, ήδη τα δύο δισ. ευρώ έχουν επενδυθεί, και στο πλαίσιο αυτό, ο Κινέζος πρωθυπουργός θα εγκαινιάσει σήμερα μια νέα γέφυρα στο νέο Βελιγράδι, πάνω από τον ποταμό Δούναβη. Ακόμη αναφέρεται στην αναγκαιότητα αναβάθμισης της σιδηροδρομικής υποδομής μεταξύ Βελιγραδίου και Βουδαπέστης. Τέλος, ο Κινέζος πρωθυπουργός σημείωσε ότι οι εμπορικές συναλλαγές της χώρας του με τις 16 χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης που συμμετέχουν στη Σύνοδο (CEE) έφτασε τα 55 δισ. δολάρια, και ότι στόχος είναι να φτάσουν σύντομα τα 100 δισ. δολάρια.

Site: <http://www.sepe.gr/>

Publication date: 16/12/2014 07:15

<http://www.sepe.gr/gr/EconomyFinance/ecofin-article/1201235/sto-108-toy-aep-ta>



Στο 10,8% του ΑΕΠ τα Logistics

Οικονομία 16 Δεκεμβρίου 2014 Στο 10,8% του ΑΕΠ ανέρχεται ο κλάδος των Logistics, σύμφωνα με έρευνα της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL), που παρουσιάστηκε το Σάββατο στην Αθήνα, κατά την διάρκεια της εκδήλωσης για τα 20 χρόνια από την ίδρυση του φορέα.

Στο 10,8% του ΑΕΠ τα Logistics Ο κλάδος προσεγγίζει τα 20 δις. ευρώ

Στο 10,8% του ΑΕΠ ανέρχεται ο κλάδος των Logistics, σύμφωνα με έρευνα της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL), που παρουσιάστηκε το Σάββατο στην Αθήνα, κατά την διάρκεια της εκδήλωσης για τα 20 χρόνια από την ίδρυση του φορέα.

Ειδικότερα, όπως αναφέρει η EEL, η Ελλάδα κατέχει την 44η θέση στην παγκόσμια αγορά logistics σύμφωνα με τον δείκτη της Παγκόσμιας Τράπεζας (LPI) όμως υπάρχουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης.

Σημαντικό στοιχείο, που καταδεικνύει τη σημασία του κλάδου, σημειώνει η EEL, αποτελεί το γεγονός ότι το ποσοστό συνεισφοράς των logistics στο ΑΕΠ της Ελλάδας, ανέρχεται στο 10,8% (13% στην Ε.Ε.) ή αλλιώς περί τα 20 δις. ευρώ.

Ο κλάδος εμπορίας, μεταποίησης και παροχής υπηρεσιών φτάνει τα 13,3 δις. ευρώ (7,2% του ΑΕΠ) και ο κλάδος της ποντοπόρου ναυτιλίας τα 6,5 δις. ευρώ (3,6% του ΑΕΠ).

«Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας, οι εταιρίες του κλάδου τα επόμενα χρόνια θα επικεντρωθούν στη δημιουργία συνεργειών για τη μείωση του λειτουργικού κόστους και την αύξηση της εξυπηρέτησης των πελατών. Παράλληλα θα εστιάσουν σε φιλοπεριβαλλοντικές πρακτικές (υπολογισμός ανθρακικού αποτυπώματος) καθώς και σε αναδυόμενες τεχνολογίες (cloud computing, big data analysis) για την περαιτέρω βελτίωση της απόδοσης και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών» σημειώνεται.

Βασικά προβλήματα, που διαπιστώνονται, είναι η έλλειψη στις υποδομές, η ανάγκη για βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών και οι χρονοβόρες διαδικασίες των δημοσίων φορέων.

Επίσης, επιβεβαιώνεται ότι οι οδικές μεταφορές αποτελούν το κυρίαρχο μέσο με 81%, όμως ο μεν στόλος των 1,3 εκατ. ΙΧ είναι γηρασμένος και μικρού μεγέθους, η δε αγορά των 36.500 δημοσίας χρήσεως οχημάτων είναι κατακερματισμένη.

Όπως αναφέρεται στην έρευνα, οι οδικές μεταφορές παρουσιάζουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης, λόγω υψηλού κόστους, ποιότητας υπηρεσιών και προβληματικής δομής της αγοράς. Οι προτάσεις βελτίωσης είναι η εντατικοποίηση των ελέγχων για την αποφυγή του αθέμιτου ανταγωνισμού και η απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης, μεταβίβασης αδειών και ίδρυσης νέας εταιρίας.

Επίσης, μεταξύ άλλων, στην έρευνα αναφέρεται ότι υπάρχουν σημαντικές προοπτικές τόσο για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών όσο και για την ανάθεση των logistics σε τρίτους.

Ακόμη, η έρευνα σημειώνει ότι η μείωση του αποθέματος των εταιρειών έφτασε το 27,5% από το 2009, υπογραμμίζει ότι οι αποθηκευτικοί χώροι είναι μικρής έκτασης και παρατηρεί ότι η χρήση τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών είναι ιδιαίτερα έντονη στις εταιρίες 3PL.

Επιστημονικός συνεργάτης της 3ης Πανελλήνιας Έρευνας για τα Logistics ήταν το Εργαστήριο Συστημάτων Σχεδιασμού, Παραγωγής και Λειτουργιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου.

Site: <http://www.palo.gr/?fclid=5>

Publication date: 15/12/2014 23:22

Alexa ranking (Greece): 192

Alexa ranking (Cyprus): 1295

Alexa ranking (UK): 52171

<http://www.palo.gr/markets/elliniki-etaireia-logistics-20-xronia-drasewn/12058778/>



Ελληνική Εταιρεία Logistics: 20 χρόνια δράσεων - [Businessnews.gr]



Με τη συμμετοχή 200 και πλέον μελών της Ελληνικής Εταιρείας Logistics εορτάστηκαν τα 20 χρόνια του Οργανισμού των Ελλήνων Logisticians, ενώ παράλληλα παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα της 3ης Πανελλήνιας Έρευνας για την Εφοδιαστική Αλυσίδα, που πραγματοποιήσε η EEL. Η Αντιπρόεδρος Διοικητικού Ειρήνη...

Αυτός ο ιστότοπος χρησιμοποιεί cookies για να βελτιώσει την παροχή των υπηρεσιών. Με τη

Μηχανοδηγοί ΤΡΑΙΝΟ

η δημοκρατική φωνή των Μηχανοδηγών

e-mail: mixonodigos@gmail.com

Δευτέρα, 15 Δεκεμβρίου 2014

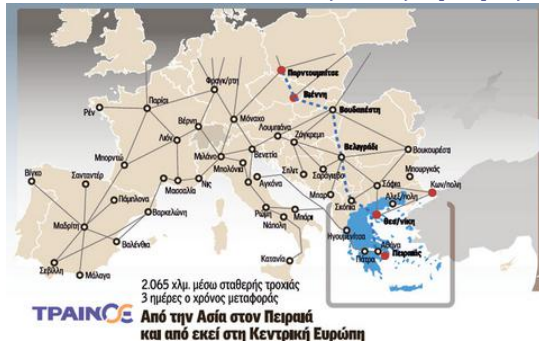
Μέσω Ελλάδας οι εξαγωγές Ουγγαρίας, Τσεχίας και Σλοβ



Της Μαρίας Μόσχου και του Γιώργου Μανέττα

Νέες προοπτικές για την ελληνική οικονομία και τον ρόλο που μπορεί να έχει στην παγκόσμια διακίνηση εμπορευμάτων δημιουργούνται από την περαιτέρω αξιοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου και τις επενδύσεις ύψους 230 ευρώ που δρομολογεί η Cosco στο λιμάνι του Πειραιά, μετά το «πράσινο φως» στον Φιλικό Διακανονισμό με τον ΟΛΠ. Καθοριστικό ρόλο στη μετατροπή της χώρας σε διεθνές διαμετακομιστικό κόμβο αναμένεται να παίξει και η υλοποίηση του

Μέσω Ελλάδας οι εξαγωγές Ουγγαρίας, Τσεχίας και Σλοβακίας



Της Μαρίας Μόσχου και του Γιώργου Μανέττα

Νέες προοπτικές για την ελληνική οικονομία και τον ρόλο που μπορεί να έχει στην παγκόσμια διακίνηση εμπορευμάτων δημιουργούνται από την περαιτέρω αξιοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου και τις επενδύσεις ύψους 230 ευρώ που δρομολογεί η Cosco στο λιμάνι του Πειραιά, μετά το «πράσινο φως» στον Φιλικό Διακανονισμό με τον ΟΛΠ. Καθοριστικό ρόλο στη μετατροπή της χώρας σε διεθνές διαμετακομιστικό κόμβο αναμένεται να παίξει και η υλοποίηση του

εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο, που έχει προσελκύσει τα βλέμματα κορυφαίων επενδυτών από την Ελλάδα και το εξωτερικό.

Ενα νέο τοπίο διαμορφώνεται σταδιακά στην εφοδιαστική αλυσίδα, δημιουργώντας νέα δεδομένα για την ελληνική οικονομία. Την ώρα που η χώρα δίνει «μάχη» να βγει από την κρίση και να επιστρέψει σε τροχιά ανάπτυξης, συντελείται μια μικρή επανάσταση στην αναβάθμιση των μεταφορικών υποδομών. Στην πρώτη γραμμή βρίσκεται το λιμάνι του Πειραιά, το οποίο με τη βοήθεια των Κινέζων της Cosco «γυρίζει σελίδα» και μετατρέπεται σε ένα σύγχρονο λιμάνι, ικανό να φιλοξενήσει τις μεγαλύτερες εταιρείες μεταφοράς εμπορευμάτων από την Ασία προς την Ευρώπη και αντίστροφα. Ταυτόχρονα, «ατμομηχανή» της ανάπτυξης αποτελεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία αξιοποιεί το σιδηροδρομικό δίκτυο, προσελκύοντας πολυεθνικούς κολοσσούς από τον χώρο των ηλεκτρονικών και της αυτοκινητοβιομηχανίας που «τροχοδρομούν» πάνω στις ελληνικές ράγες. Περαιτέρω ώθηση στα σχέδια μετατροπής της Ελλάδας σε πύλη εισόδου και εξόδου προϊόντων θα δώσει η κατασκευή του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο αλλά και η υιοθέτηση νέας νομοθεσίας για τον κλάδο των logistics. Δεν είναι τυχαίο ότι στελέχη της αγοράς εκτιμούν ότι ο κλάδος των logistics μπορεί να εξελιχθεί σε πιο δυνατό «μοχλό» στήριξης ακόμα και από αυτόν του τουρισμού.

Δύο τρένα

Η Ουγγαρία, η Τσεχία και η Σλοβακία δείχνουν την εμπιστοσύνη τους στους ελληνικούς σιδηρόδρομους και ήδη από την προηγούμενη εβδομάδα ξεκίνησε η πιλοτική εφαρμογή της μεταφοράς προϊόντων μέσω του ελληνικού δικτύου προς τον Πειραιά. Μάλιστα, δύο από τα συνολικά δέκα τρένα που φεύγουν από τον Πειραιά με κατεύθυνση την Κεντρική Ευρώπη επιστρέφουν «γεμάτα» προϊόντα που εξάγουν οι χώρες αυτές. Έτσι η χώρα μας και το λιμάνι του Πειραιά παίζει πλέον διπλό ρόλο, κερδίζοντας ακόμα μεγαλύτερο κομμάτι στην παγκόσμια διακίνηση εμπορευμάτων.

Αυτή τη στιγμή η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εξυπηρετεί 40 τρένα τον μήνα και συνολικά 500 τρένα τον χρόνο. Από την αύξηση του εμπορευματικού έργου αναμένεται αύξηση των εσόδων από τα περίπου 16 εκατ. ευρώ το 2013 σε περίπου 22 εκατ. ευρώ το 2014 και σε 30 εκατ. ευρώ το 2015 (σχεδόν διπλασιασμός των εσόδων).

«Τροχοδρομούν» νέα deals

Οι αυτοκινητοβιομηχανίες της Ασίας αλλά και της Κεντρικής Ευρώπης έχουν μπει στο στόχαστρο της Cosco και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με σκοπό την επέκταση της συμφωνίας μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω του ελληνικού σιδηρόδρομου και του λιμανιού του Πειραιά. Στο ίδιο πλαίσιο σύντομα αναμένονται και νέες συμφωνίες με εταιρείες ηλεκτρονικών όπως η LG, η Dell αλλά και η Apple.

Στόχος είναι οι δύο εταιρείες να διαπραγματευτούν τη μεταφορά των μεγάλων φορτίων των αυτοκινητοβιομηχανιών τόσο από την Ασία προς την Κεντρική Ευρώπη, προσελκύοντας KIA Motors και Hyundai, όσο και αντίστροφα προσελκύοντας BMW, Skoda κ.α.

Με τον τρόπο αυτό η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα εξασφάλιζε την επιστροφή γεμάτων τρένων από Κεντρική Ευρώπη, πετυχαίνοντας ακόμα πιο δελεαστικές τιμές για τις εταιρείες που θα μεταφέρουν τα εμπορεύματά τους με τον σιδηρόδρομο.

Οι αυτοκινητοβιομηχανίες θα είναι οι μεγαλύτεροι «πελάτες» της ελληνικής σιδηροδρομικής



εταιρείας που βρίσκεται σε διαδικασία αποκρτικοποίησης και η οποία έχει ήδη ξεκινήσει την υλοποίηση του μεγάλου deal με την HP, τη ZTE και τη Huawei. Στελέχη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εκτιμούν ότι μόλις οι συμφωνίες κλείσουν με τις αυτοκινητοβιομηχανίες το φορτίο που θα μεταφέρεται θα είναι 10πλάσιο από αυτό της HP!

Οι συζητήσεις με τη διοίκηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι σε προχωρημένο στάδιο με δεκάδες εταιρείες, ενώ οι δύο ασιατικές αυτοκινητοβιομηχανίες βλέπουν «θετικά» τον μειωμένο χρόνο αλλά και κόστος μεταφοράς.

Σήμερα ο μεγαλύτερος πελάτης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς το εξωτερικό είναι η Sony, η οποία θα μεταφέρει τρία τρένα την εβδομάδα από το Ικόνιο στην Τσεχία.

Ιδιωτικοποιήσεις

Δύο διαγωνισμοί για το Θυρίσιο Πεδίο

Με δύο διαγωνισμούς αναμένεται να ολοκληρωθεί η κατασκευή του μεγαλύτερου κέντρου logistics της χώρας στο Θυρίσιο Πεδίο που αναμένεται να αλλάξει τα δεδομένα στην μεταφορά των εμπορευμάτων δίνοντας για πρώτη φορά τη δυνατότητα διαχείρισης και αποθήκευσης από τις εταιρείες. Στο τέλος του χρόνου οι επτά ενδιαφερόμενοι που έχουν καταθέσει μη δεσμευτική προσφορά θα κληθούν από την ΓΑΙΑΟΣΕ να καταθέσουν δεσμευτικούς φακέλους προκειμένου να υπάρξουν ανάδοχοι των δύο διαγωνισμών. Ο πρώτος διαγωνισμός θα αφορά την κατασκευή του εμπορευματικού έργου ενώ ο δεύτερος τη διαχείρισης της σιδηροδρομικής λειτουργίας του κέντρου.

Στόχος της διοίκησης της ΓΑΙΑΟΣΕ είναι να μην προχωρήσει η κατάτμηση του έργου, αν και αποτελούσε μία από τις αρχικές λύσεις, καθώς σε μια τέτοια περίπτωση υπάρχει ο κίνδυνος το έργο να περιοριστεί σε πολύ λιγότερα στρέμματα από τη συνολική έκταση των 588 στρεμμάτων που έχει προβλεφθεί για την επέκταση του εμπορευματικού κέντρου.

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) έχει δεσμεύσει πόρους για την χρηματοδότηση των κέντρων διαλογής του ΟΣΕ στο Θυρίσιο, υπό την προϋπόθεση να αναπτυχθεί το τμήμα των αποθηκών από ιδιώτες επενδυτές.

Το έργο προβλέπει σημαντικές επενδύσεις που μπορεί να φτάσουν τα 250 εκατ. ευρώ ενώ μη δεσμευτικές προτάσεις για την ανάπτυξη του εμπορευματικού κέντρου έχουν καταθέσει οι Goldair, Foodlink, Redeplan, Cosco, Sarmed (Ελληνικές Αποθήκες Σαραντίτης), MedLog και η Eurobank Properties. Από τις ανωτέρω εταιρείες άλλες εκδήλωσαν ενδιαφέρον τόσο για το εμπορευματικό κέντρο (αποθήκες) όσο και το σιδηροδρομικό terminal κι άλλες μόνο για το εμπορευματικό.

imerisia.gr

Site: <http://www.sofokleousin.gr/>

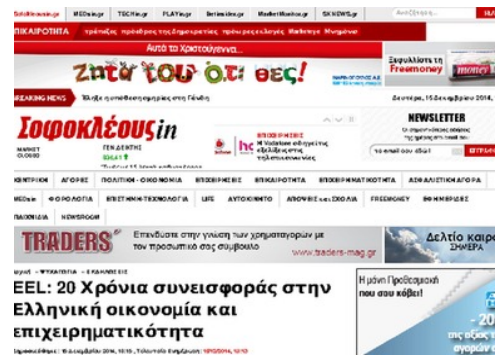
Publication date: 15/12/2014 18:18

Alexa ranking (Greece): 669

Alexa ranking (Cyprus): 0

Alexa ranking (UK): 0

<http://www.sofokleousin.gr/archives/203777.html>



ΕΕΛ: 20 Χρόνια συνεισφοράς στην Ελληνική οικονομία και επιχειρηματικότητα

Με τη συμμετοχή 200 και πλέον μελών της Ελληνικής Εταιρείας Logistics εορτάστηκαν τα 20 χρόνια του Οργανισμού των ελλήνων Logisticians σε μια μεγαλοπρεπή και ιδιαίτερα συγκινητική βραδιά. Η Αντιπρόεδρος Διοικητικού κα Ειρήνη Χάδιαρη Γκιάλα, ήταν η οικοδεσπότης της εκδήλωσης, κατά την έναρξη της οποίας ανέφερε, «1994-2014:



<http://www.businessnews.gr/article/9090/elliniki-etaireia-logistics-20-hronia-draseon>

Ελληνική Εταιρεία Logistics: 20 χρόνια δράσεων



Ελληνική Εταιρεία Logistics: 20 χρόνια δράσεων

15 Δεκεμβρίου 2014
Η εικόνα στην αγορά
Επιχειρήσεις

Παρουσίασε την 3η Πανελλήνια Έρευνα για την Εφοδιαστική Αλυσίδα



<http://www.newslog.gr/art/2315989/pws-i-ellada-tha-entaxthei-stin--elit--tis-diethnou>

Πώς η Ελλάδα θα ενταχθεί στην «ελίτ» της διεθνούς εφοδιαστικής αλυσίδας

Σχετικά θέματα **Βαρίδι στο κόστος μεταφορών η υστέρηση στις υποδομές** 04/12 13:03 **Στην Ελλάδα σιωπούν για το τεράστιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημά της** 29/10 20:10

Από την έντυπη έκδοση

Η βελτίωση των υποδομών, η άρση των γραφειοκρατικών αγκυλώσεων και οι συνέργειες των κατακερματισμένων μικρών εταιρικών σχημάτων είναι οι προϋποθέσεις που μπορούν να μετατρέψουν την αγορά των logistics σε δυναμικό μοχλό ανάπτυξης της Ελλάδας.

Σύμφωνα με την 3η πανελλαδική έρευνα της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL), η οποία πραγματοποιήθηκε με στόχο να υποστηρίξει την εξωστρέφεια και την ανάπτυξη των ελληνικών επιχειρήσεων στην ευρύτερη περιοχή (Βαλκάνια, Μέση Ανατολή και Βόρεια Αφρική), η Ελλάδα παρουσιάζει μέτριες επιδόσεις στην παγκόσμια αγορά logistics και βρίσκεται στην 44η θέση με βάση το δείκτη LPI, πάνω από τη Βουλγαρία και κάτω από τη Ρουμανία και την Τουρκία, που βρίσκονται στην 40ή και την 30ή θέση αντίστοιχα.

ΦΑΝΗΣ ΖΩΗΣ - fzois@naftemporiki.gr

Ολόκληρο το άρθρο στη «Ναυτεμπορική». ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Site: <http://www.naftemporiki.gr/>

Publication date: 15/12/2014 13:11

Alexa ranking (Greece): 48

Alexa ranking (Cyprus): 0

Alexa ranking (UK): 23709

<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/891188/pos-i-ellada-tha-entaxthei-stin-elit-t>



Πώς η Ελλάδα θα ενταχθεί στην «ελίτ» της διεθνούς εφοδιαστικής αλυσίδας

Από την έντυπη έκδοση

Η βελτίωση των υποδομών, η άρση των γραφειοκρατικών αγκυλώσεων και οι συνέργειες των κατακερματισμένων μικρών εταιρικών σχημάτων είναι οι προϋποθέσεις που μπορούν να μετατρέψουν την αγορά των logistics σε δυναμικό μοχλό ανάπτυξης της Ελλάδας.

Σύμφωνα με την 3η πανελλαδική έρευνα της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL), η οποία πραγματοποιήθηκε με στόχο να υποστηρίξει την εξωστρέφεια και την ανάπτυξη των ελληνικών επιχειρήσεων στην ευρύτερη περιοχή (Βαλκάνια, Μέση Ανατολή και Βόρεια Αφρική), η Ελλάδα παρουσιάζει μέτριες επιδόσεις στην παγκόσμια αγορά logistics και βρίσκεται στην 44η θέση με βάση το δείκτη LPI, πάνω από τη Βουλγαρία και κάτω από τη Ρουμανία και την Τουρκία, που βρίσκονται στην 40ή και την 30ή θέση αντίστοιχα.

ΦΑΝΗΣ ΖΩΗΣ - fzois@naftemporiki.gr



Σ. ΤΡΙΧΑΣ/ ΠΡΟΕΔΡΟΣ EEL: ΤΟ ΝΕΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΒΑΖΕΙ ΤΑ LOGISTICS ΣΕ ΣΩΣΤΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ

Πατήστε εδώ αν επιθυμείτε την αφαίρεση του άρθρου
Δημοσιεύθηκε από [safokleousin](#) την 15-12-2014, 11:12

[http://www.blog.gr/articles/581729/S-Trixas-Proedros-EEL-To-neo-sxedio-nomou-b](http://www.blog.gr/articles/581729/S-Trixas-Proedros-EEL-To-neo-sxedio-nomou-bazei-ta-logistics-se-sosti-katevynση)

Σ. Τριχας/ Προεδρος EEL: Το νέο σχέδιο νομου βαζει τα logistics σε σωστη κατευθυνση

Την ιστορική διαδρομή την Ελληνικής Εταιρείας Logistics, EEL παρουσίασε ο Πρόεδρος της Σωτήρης Τριχάς στον εορτασμό των 20 ετών, τονίζοντας ότι η επιστήμη της εφοδιαστικής αλυσίδας μπορεί να αλλάξει την λειτουργία μίας επιχείρησης. και να συνεισφέρει στην ελληνική οικονομία.

Όπως χαρακτηριστικά τόνισε «όταν στις αρχές του έτους διαμορφώναμε ως ΔΣ τις δράσεις του 2014, ο προβληματισμός και παράλληλα η επιθυμία μας, ήταν το ποιος θα ήταν ο καλύτερος τρόπος να αναδείξουμε την επέτειο των 20 ετών της EEL.

Σήμερα, τα Ελληνικά Logistics με το νέο σχέδιο νόμου που κατέθηκε επί υπουργίας Κωστής Χατζηδάκη και το οποίο αποτελεί νόμο του κράτους από τον Οκτώβριο του 2014, έχουν αναβαθμιστεί, βρίσκονται προς την σωστή κατεύθυνση λειτουργίας κάτω από το σωστό πλαίσιο.

Κατά την ομιλία του ο Σ. Τριχάς έδωσε το λόγο σε νυν μέλη της EEL αλλά και στους πρωτεργάτες του εγχειρήματος Sole Athena Chapter κατάφεραν να στήσουν και να εδραιώσουν την σημερινή EEL.

Τέλος, ευχα...

Διαβάστε τη συνέχεια [εδώ](#)

Αυτός ο ιστότοπος χρησιμοποιεί cookie για να διευκολύνει την παροχή των υπηρεσιών.

Μηχανοδηγοί ΤΡΑΙΝΟ

η δημοκρατική φωνή των Μηχανοδηγών

e-mail: mixonodigos@gmail.com

Δευτέρα, 15 Δεκεμβρίου 2014

Κυριαρχούν με 81,03% οι οδικές μεταφορές στην Ελλάδα. Στο 0,46% ο σιδηρόδρομος

Την κυριαρχία των οδικών μέσων στις εμπορευματικές μεταφορές της Ελλάδας καταδεικνύει η 3η Πανελλήνια Έρευνα για τα Logistics, η οποία παρουσιάστηκε, στην εκδήλωση, για το εορτασμό των 20 χρόνων της Ελληνικής Εταιρείας Logistics.

Της Βάσως Βεγιάζη

Σε αυτήν αναφέρεται ότι οι οδικές μεταφορές αποτελούν το κυρίαρχο μεταφορικό μέσο, με μερίδιο αγοράς 81,03%. Ακολουθούν οι θαλάσσιες μεταφορές με 18,5%, οι σιδηροδρομικές με 0,46% και οι αεροπορικές με 0,02%.

Κυριαρχούν με 81,03% οι οδικές μεταφορές στην Ελλάδα. Στο 0,46% ο σιδηρόδρομος

Την κυριαρχία των οδικών μέσων στις εμπορευματικές μεταφορές της Ελλάδας καταδεικνύει η 3η Πανελλήνια Έρευνα για τα Logistics, η οποία παρουσιάστηκε, στην εκδήλωση, για τον εορτασμό των 20 χρόνων της Ελληνικής Εταιρείας Logistics.

Της Βάσως Βεγιάζη

Σε αυτήν αναφέρεται ότι οι οδικές μεταφορές αποτελούν το κυρίαρχο μεταφορικό μέσο, έχοντας μερίδιο αγοράς 81,03%. Ακολουθούν οι θαλάσσιες μεταφορές με 18,5%, οι σιδηροδρομικές με 0,46% και οι αεροπορικές με 0,02%.

Σύμφωνα με την μελέτη, οι οδικές μεταφορές προτιμούνται, εξαιτίας της δυνατότητας κάλυψης μικρών αποστάσεων μεταξύ βασικών πόλεων, της γεωμορφολογίας της χώρας και της ευελιξίας – αξιοπιστίας που προσφέρουν.

Όσον αφορά τον στόλο οχημάτων, υπάρχουν 1,3 εκατ. Ι.Χ. φορτηγά (τα περισσότερα γηρασμένα και μικρού μεγέθους) και 36.500 Δ.Χ., έχοντας, ως χαρακτηριστικό, τον κατακερματισμό της αγοράς. Οι οδικές μεταφορές παρουσιάζουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης, δεδομένου ότι η απελευθέρωση των αδειών Δ.Χ. δεν έχει επιφέρει ακόμα τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, σύμφωνα με την 3η Πανελλήνια Έρευνα για τα Logistics, η Ελλάδα βρίσκεται στην 29η θέση στην ΕΕ, σε όγκους μεταφοράς εμπορευμάτων, μέσω σιδηροδρόμου.

Αν και το μερίδιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ανέρχεται στο 0,46%, εντούτοις οι προοπτικές είναι θετικές, εξαιτίας:

-Της νέας υπηρεσίας Cargo Shuttle (iCS) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ,

-Των συμφωνιών με κορυφαίες διεθνείς εταιρίες, για μεταφορά από Πειραιά, προς χώρες της Ν.Α. Ευρώπης,

-Της ανάπτυξης του Θριασίου Πεδίου και του πρώην στρατοπέδου Γκόνου,

-Την ολοκλήρωση των έργων τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης.

Αντίστοιχα, οι θαλάσσιες μεταφορές, με μερίδιο 18,5%, ευνοούνται από την γεωμορφολογία και την «παράδοση» της χώρας, τη διασύνδεση της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ελλάδα και με όλες σχεδόν τις χώρες της ευρω-μεσογειακής λεκάνης.

Οι προοπτικές διαγράφονται θετικές, δεδομένης της έμφασης σε δραστηριότητες προστιθέμενης αξίας, της εκμετάλλευσης του Θριασίου πεδίου, τις προγραμματισμένες επενδύσεις, ύψους 230 εκατ. ευρώ, της Cosco στον Πειραιά και της ενίσχυσης της διαμετακομιστικής δραστηριότητας.

Στις θαλάσσιες μεταφορές, με στοιχεία του 2012, η Ελλάδα βρισκόταν στην 13η θέση σε 36 χώρες της Ευρώπης στις εμπορευματικές θαλάσσιες μεταφορές, με 90 εκατ. τόνους εμπορευμάτων.

metaforespres

Site: <http://www.sofokleousin.gr/>

Publication date: 15/12/2014 09:03

Alexa ranking (Greece): 669

Alexa ranking (Cyprus): 0

Alexa ranking (UK): 0

<http://www.sofokleousin.gr/archives/203601.html>



Σ. Τριχάς/ Πρόεδρος EEL: Το νέο σχέδιο νόμου βάζει τα logistics σε σωστή κατεύθυνση

Την ιστορική διαδρομή την Ελληνικής Εταιρείας Logistics, EEL παρουσίασε ο Πρόεδρος της Σωτήρης Τριχάς στον εορτασμό των 20 ετών, τονίζοντας ότι η επιστήμη της εφοδιαστικής αλυσίδας μπορεί να αλλάξει την λειτουργία μίας επιχείρησης. και να συνεισφέρει στην ελληνική οικονομία.

Όπως χαρακτηριστικά τόνισε «όταν στις αρχές του έτους διαμορφώναμε ως ΔΣ τις δράσεις του 2014, ο προβληματισμός και παράλληλα η επιθυμία μας, ήταν το ποιος θα ήταν ο καλύτερος τρόπος να αναδείξουμε την επέτειο των 20 ετών της EEL.

Σήμερα, τα Ελληνικά Logistics με το νέο σχέδιο νόμου που καττέθηκε επί υπουργίας Κωστής Χατζηδάκη και το οποίο αποτελεί νόμο του κράτους από τον Οκτώβριο του 2014, έχουν αναβαθμιστεί, βρίσκονται προς την σωστή κατεύθυνση λειτουργίας κάτω από το σωστό πλαίσιο.

Κατά την ομιλία του ο Σ. Τριχάς έδωσε το λόγο σε νυν μέλη της EEL αλλά και στους πρωτεργάτες του εγχειρήματος Sole Athena Chapter κατάφεραν να στήσουν και να εδραιώσουν την σημερινή EEL.

Τέλος, ευχαρίστησε όλους όσους έχουν ασχοληθεί και συμβάλει, αφήνοντας το στίγμα τους στο κλάδο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η έννοια των Logistics είναι συνυφασμένη με την θεμελιώδη οργάνωση της ανθρώπινης κοινωνίας..

ΕΛ. Ε



Logistics: Μοχλός ανάπτυξης με αξία 20 δισ. ευρώ

Σημαντικά περιθώρια «βελτίωσης» έχει ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα. Προϋπόθεση για να γίνει αυτό είναι η ενίσχυση των υποδομών, η αύξηση του μεγέθους των εταιρειών του κλάδου, αλλά και η ανάπτυξη συνεργειών.

Εν δυνάμει μοχλό ανάπτυξης της χώρας αποτελεί ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας. Βασικές προϋποθέσεις για την εκπλήρωση του ρόλου αυτού αποτελούν οι βελτιώσεις σε κρίσιμες υποδομές, η αύξηση των συνεργειών, αλλά και η ενίσχυση του μεγέθους των εταιρειών του κλάδου, που σήμερα, κατά βάση, αποτελείται από μεγάλο αριθμό μικρών εταιρειών.

Αυτά είναι τα βασικά συμπεράσματα της 3ης Πανελλαδικής έρευνας που διενεργήθηκε για λογαριασμό της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL) από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου με την υποστήριξη των υπουργείων ΥΠΟΜΕΔΙ και Ανάπτυξης, καθώς και του ΣΕΒ.

Σε καλύτερη θέση η γειτονική Τουρκία

Ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας παράγει το 10,8% του ελληνικού ΑΕΠ με συνολική αξία που προσεγγίζει τα 20 δισ. ευρώ. Εξ' αυτών τα 13,3 δισ. ευρώ προέρχονται από: εμπορία, μεταποίηση και παροχή υπηρεσιών logistics, ενώ η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας αποτιμάται στα 6,5 δισ. ευρώ. Ωστόσο η χώρα μας παρουσιάζει μάλλον μέτριες επιδόσεις σε σχέση με τις χώρες που κυριαρχούν στον συγκεκριμένο κλάδο, καθώς καταλαμβάνει την 44η θέση του δείκτη Logistics Performance Index (LPI). Σε σύγκριση με τις γειτονικές, ανταγωνιστικές χώρες η Ελλάδα υπολείπεται συγκρινόμενη με την Τουρκία και την Ρουμανία, που καταλαμβάνουν τις θέσεις 30 και 40 αντίστοιχα, αλλά υπερτερεί έναντι της Βουλγαρίας η οποία καταλαμβάνει την 50 θέση.

Τα προβλήματα

Κυρίαρχο συμπέρασμα είναι ότι η χώρα πρέπει να «τρέξει» την ολοκλήρωση των υποδομών της αλλά και να βελτιώσει το θεσμικό πλαίσιο που σε πολλές περιπτώσεις αποτελεί τον κύριο λόγο για μια σειρά στρεβλώσεων.

Τα βασικά προβλήματα του κλάδου της εφοδιαστικής στην Ελλάδα εντοπίζονται:

- στις ελλείψεις υποδομές
- στην ανταγωνιστικότητα και ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών που χρήζει βελτίωσης, αλλά και
- στις χρονοβόρες διαδικασίες δημόσιων φορέων

Χωρίς αντίπαλο «παίζει» η οδική μεταφορά

Στην Ελλάδα η οδική μεταφορά εξακολουθεί να αποτελεί το κυρίαρχο μέσο μεταφοράς κατέχοντας ποσοστό 81%, οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν το 18,5% ενώ μικρότερο του 1% είναι το μερίδιο που κατέχουν αθροιστικά οι αεροπορικές και σιδηροδρομικές μεταφορές.

Βασικοί λόγοι για την κυριαρχία της οδικής μεταφοράς αποτελούν οι μικρές αποστάσεις μεταξύ των βασικών πόλεων, η γεωμορφολογία της χώρας αλλά και το δίπτυχο ευελιξίας και αξιοπιστίας που προσφέρει. Την ίδια, όμως, στιγμή βασικά προβλήματα αποτελούν ο γερασμένος στόλος οχημάτων, αλλά και η κατακερματισμένη αγορά.

Παρότι σήμερα η συμμετοχή της σιδηροδρομικής μεταφοράς είναι ελάχιστη εν τούτοις οι μελλοντικές προοπτικές είναι πολύ καλές. Η προοπτική αυτή καταγράφεται **στην συμφωνία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την Cosco**, στη νέα υπηρεσία cargo shuttle που προσφέρει η εταιρεία, στις συμφωνίες με πολυεθνικές για μεταφορά από Πειραιά προς την Ν.Α. Ευρώπη, στην ανάπτυξη του Θριασίου Πεδίου και του πρώην Στρατοπέδου Γκόνου, αλλά και στην ολοκλήρωση σιδηροδρομικού δικτύου έως το 2017.

Τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης

Σε ό,τι αφορά τον κλάδο της θαλάσσιας μεταφοράς αυτή ευνοείται από την γεωμορφολογία της χώρας αλλά και τις μεγάλες προοπτικές που έχουν οι λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Μοχλοί ανάπτυξης για την θαλάσσια μεταφορά αποτελούν:

- η διασύνδεση της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ελλάδα και με όλες σχεδόν τις χώρες της ευρω-μεσογειακής λεκάνης
- το σημαντικό μερίδιο εμπορευματικών ροών από Ασιατικές χώρες καθώς και



-οι εύρωστες ναυτιλιακές εταιρίες

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας της EEL η Ελλάδα κατέχει την 13η θέση σε 36 χώρες της Ευρώπης σε εμπορευματικές θαλάσσιες μεταφορές με 90 εκατ. τόνους εμπορευμάτων.

Οι δύο βασικοί λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης αποτελούν βασικούς μοχλούς περαιτέρω ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών.

Στην περίπτωση του λιμανιού του Πειραιά, που το 2012 ήταν **το ταχύτερα αναπτυσσόμενο λιμάνι παγκοσμίως** ενώ το 2013 κατέλαβε την 10η θέση παγκοσμίως, έμφαση δίνεται στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων προστιθέμενης αξίας αλλά και στην εκμετάλλευση του Θριάσιου Πεδίου

Αντίστοιχα, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης δίνεται έμφαση στη διαμετακομιστική δραστηριότητα όπου σημειώνεται υπερτετραπλάσια αξία από τη μεταφόρτωση, ανά TEU. Η δυναμικότητα διαχείρισης φορτίων του λιμένα, είναι της τάξης 600-800 χιλ. TEUs ανά έτος και υπολογίζεται ότι η δυνατότητα συνολικού οικονομικού οφέλους για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας είναι της τάξης των 1,5 – 2 δισ. ευρώ.

Το αύριο ανήκει στις συνέργειες

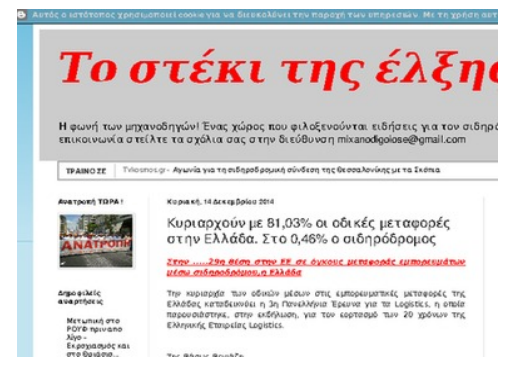
Το μέλλον του κλάδου των Logistics βρίσκεται στις συνεργασίες αλλά και στην αύξηση της διεξόδου, όπως καταγράφεται σαφώς και στην έρευνα της EEL. Προς το παρόν το outsourcing υπηρεσιών Logistics στην Ελλάδα παραμένει σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα. Ενδεικτικά μόλις το 20% των μεταφερόμενων τόνων μεταφέρθηκε με εξ ολοκλήρου ανάθεση σε τρίτους και σχεδόν το 30% ενδοεπιχειρησιακά, όταν ο μέσος όρος στην Ευρώπη αγγίζει το 80%.

Οι ελληνικές εταιρείες εμφανίζονται έτοιμες να προχωρήσουν σε συνέργειες ενώ κάποιες το έχουν ήδη πράξει. Κατά κύριο οι συνέργειες που παρουσιάζουν το μεγαλύτερο ενδιαφέρον είναι:

- ο κοινός στόλος οχημάτων
- η δημιουργία κοινοπραξιών για την ανάληψη έργων logistics
- η χρήση Urban Consolidation Center
- η χρήση κοινών πληροφορικών συστημάτων.

Οι εταιρείες που συμμετείχαν στην έρευνα δήλωσαν ότι οι αναμένουν σημαντικά οφέλη από τις συνέργειες, τα οποία κατά κύριο λόγο εντοπίζονται σε **μείωση του λειτουργικού κόστους, στο βελτιωμένο customer service**, στη μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος και του αριθμού οχημάτων. Την ίδια όμως στιγμή καταγράφηκαν και τα εμπόδια που αφορούν στη δυσκολία ανεύρεσης συνεργατών αλλά και σε λόγους που σχετίζονται με την διαδικαστική πολυπλοκότητα και την εμπιστευτικότητα.

Να σημειωθεί τέλος ότι η οικονομική κρίση των τελευταίων ετών έχει αποτυπωθεί και στις εταιρείες του κλάδου της εφοδιαστικής που ανέφεραν μείωση του αποθέματος κατά 27,5% στα 14,5 δισ. ευρώ, σε σχέση με το 2009, αλλά και μείωση του κύκλου εργασιών σε ποσοστό άνω του 60%.



Κυριαρχούν με 81,03% οι οδικές μεταφορές στην Ελλάδα. Στο 0,46% ο σιδηρόδρομος

Στην29η θέση στην ΕΕ σε όγκους μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω σιδηροδρόμου, η Ελλάδα

Την κυριαρχία των οδικών μέσων στις εμπορευματικές μεταφορές της Ελλάδας καταδεικνύει η 3η Πανελλήνια Έρευνα για τα Logistics, η οποία παρουσιάστηκε, στην εκδήλωση, για τον εορτασμό των 20 χρόνων της Ελληνικής Εταιρείας Logistics.

Της Βάσως Βεγιάζη

Σε αυτήν αναφέρεται ότι οι οδικές μεταφορές αποτελούν το κυρίαρχο μεταφορικό μέσο, έχοντας μερίδιο αγοράς 81,03%. Ακολουθούν οι θαλάσσιες μεταφορές με 18,5%, οι σιδηροδρομικές με 0,46% και οι αεροπορικές με 0,02%.

Σύμφωνα με την μελέτη, οι οδικές μεταφορές προτιμούνται, εξαιτίας της δυνατότητας κάλυψης μικρών αποστάσεων μεταξύ βασικών πόλεων, της γεωμορφολογίας της χώρας και της ευελιξίας – αξιοπιστίας που προσφέρουν.

Όσον αφορά τον στόλο οχημάτων, υπάρχουν 1,3 εκατ. Ι.Χ. φορτηγά (τα περισσότερα γηρασμένα και μικρού μεγέθους) και 36.500 Δ.Χ., έχοντας, ως χαρακτηριστικό, τον κατακερματισμό της αγοράς. Οι οδικές μεταφορές παρουσιάζουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης, δεδομένου ότι η απελευθέρωση των αδειών Δ.Χ. δεν έχει επιφέρει ακόμα τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, σύμφωνα με την 3η Πανελλήνια Έρευνα για τα Logistics, η Ελλάδα βρίσκεται στην 29η θέση στην ΕΕ, σε όγκους μεταφοράς εμπορευμάτων, μέσω σιδηροδρόμου. Αν και το μερίδιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ανέρχεται στο 0,46%, εντούτοις οι προοπτικές είναι θετικές, εξαιτίας:

-Της νέας υπηρεσίας Cargo Shuttle (ICS) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ,

-Των συμφωνιών με κορυφαίες διεθνείς εταιρίες, για μεταφορά από Πειραιά, προς χώρες της Ν.Α. Ευρώπης,

-Της ανάπτυξης του Θριασίου Πεδίου και του πρώην στρατοπέδου Γκόνου,

-Την ολοκλήρωση των έργων τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης.

Αντίστοιχα, οι θαλάσσιες μεταφορές, με μερίδιο 18,5%, ευνοούνται από την γεωμορφολογία και την «παράδοση» της χώρας, τη διασύνδεση της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ελλάδα και με όλες σχεδόν τις χώρες της ευρω-μεσογειακής λεκάνης.

Οι προοπτικές διαγράφονται θετικές, δεδομένης της έμφασης σε δραστηριότητες προστιθέμενης αξίας, της εκμετάλλευσης του Θριασίου πεδίου, τις προγραμματισμένες επενδύσεις, ύψους 230 εκατ. ευρώ, της Cosco στον Πειραιά και της ενίσχυσης της διαμετακομιστικής δραστηριότητας.

Στις θαλάσσιες μεταφορές, με στοιχεία του 2012, η Ελλάδα βρισκόταν στην 13η θέση σε 36 χώρες της Ευρώπης στις εμπορευματικές θαλάσσιες μεταφορές, με 90 εκατ. τόνους εμπορευμάτων.

metaforespess.gr

Site: <http://www.palo.gr/?fclid=5>

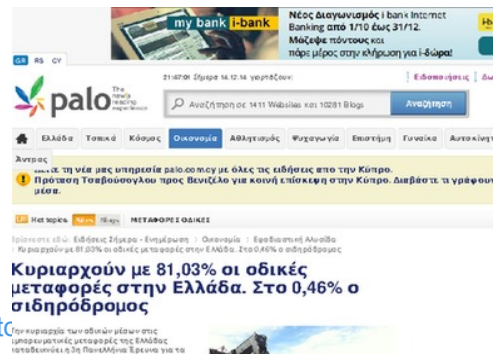
Publication date: 14/12/2014 21:46

Alexa ranking (Greece): 192

Alexa ranking (Cyprus): 1295

Alexa ranking (UK): 52171

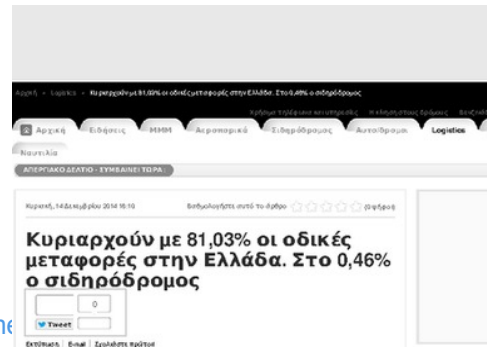
<http://www.palo.gr/logistics/kyriarxoyn-me-81-03-oi-odikes-metafores-stin-ellada-stc>



Κυριαρχούν με 81,03% οι οδικές μεταφορές στην Ελλάδα. Στο 0,46% ο σιδηρόδρομος - [Metaforespres.gr]



Την κυριαρχία των οδικών μέσων στις εμπορευματικές μεταφορές της Ελλάδας καταδεικνύει η 3η Πανελλήνια Έρευνα για τα Logistics, η οποία παρουσιάστηκε, στην εκδήλωση, για τον εορτασμό των 20 χρόνων της Ελληνικής Εταιρείας Logistics. Της Βάσως Βεγιάζη Σε αυτήν αναφέρεται ότι οι οδικές μεταφορές...



Κυριαρχούν με 81,03% οι οδικές μεταφορές στην Ελλάδα. Στο 0,46% ο σιδηρόδρομος

Την κυριαρχία των οδικών μέσων στις εμπορευματικές μεταφορές της Ελλάδας καταδεικνύει η **3η Πανελλήνια Έρευνα για τα Logistics**, η οποία παρουσιάστηκε, στην εκδήλωση, για τον εορτασμό των 20 χρόνων της Ελληνικής Εταιρείας Logistics.

Της Βάσως Βεγιάζη

Σε αυτήν αναφέρεται ότι οι οδικές μεταφορές αποτελούν το κυρίαρχο μεταφορικό μέσο, έχοντας μερίδιο αγοράς **81,03%**. Ακολουθούν οι θαλάσσιες μεταφορές με **18,5%**, οι σιδηροδρομικές με **0,46%** και οι αεροπορικές με **0,02%**.

Σύμφωνα με την μελέτη, οι οδικές μεταφορές προτιμούνται, εξαιτίας της δυνατότητας κάλυψης μικρών αποστάσεων μεταξύ βασικών πόλεων, της γεωμορφολογίας της χώρας και της ευελιξίας - αξιοπιστίας που προσφέρουν.

Όσον αφορά τον στόλο οχημάτων, υπάρχουν 1,3 εκατ. Ι.Χ. φορτηγά (τα περισσότερα γηρασμένα και μικρού μεγέθους) και 36.500 Δ.Χ., έχοντας, ως χαρακτηριστικό, τον κατακερματισμό της αγοράς. Οι οδικές μεταφορές παρουσιάζουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης, δεδομένου ότι η απελευθέρωση των αδειών Δ.Χ. δεν έχει επιφέρει ακόμα τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, σύμφωνα με την 3η Πανελλήνια Έρευνα για τα Logistics, η Ελλάδα βρίσκεται στην 29η θέση στην ΕΕ, σε όγκους μεταφοράς εμπορευμάτων, μέσω σιδηροδρόμου.



Αν και το μερίδιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ανέρχεται στο 0,46%, εντούτοις οι **προοπτικές είναι θετικές**, εξαιτίας:

- Της νέας υπηρεσίας Cargo Shuttle (ICS) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ,
- Των συμφωνιών με κορυφαίες διεθνείς εταιρίες, για μεταφορά από Πειραιά, προς χώρες της Ν.Α. Ευρώπης,
- Της ανάπτυξης του Θριασίου Πεδίου και του πρώην στρατοπέδου Γκόνου,
- Την ολοκλήρωση των έργων τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης.

Αντίστοιχα, οι θαλάσσιες μεταφορές, με μερίδιο 18,5%, ευνοούνται από την γεωμορφολογία και την «παράδοση» της χώρας, τη διασύνδεση της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ελλάδα και με όλες σχεδόν τις χώρες της ευρω-μεσογειακής λεκάνης.

Site: <http://www.metaforespress.gr/>

Publication date: 14/12/2014 16:45

Alexa ranking (Greece): 15355

Alexa ranking (Cyprus): 0

Alexa ranking (UK): 0

<http://www.metaforespress.gr/logistics/item/9843-kyriarxohn-me-81-03-oi-odikes-m>



Οι προοπτικές διαγράφονται θετικές, δεδομένης της έμφασης σε δραστηριότητες προστιθέμενης αξίας, της εκμετάλλευσης του Θριασίου πεδίου, τις προγραμματισμένες επενδύσεις, ύψους 230 εκατ. ευρώ, της **Cosco στον Πειραιά** και της ενίσχυσης της διαμετακομιστικής δραστηριότητας.

Στις θαλάσσιες μεταφορές, με στοιχεία του 2012, η Ελλάδα βρισκόταν στην 13η θέση σε 36 χώρες της Ευρώπης στις εμπορευματικές θαλάσσιες μεταφορές, με 90 εκατ. τόνους εμπορευμάτων.

Ολόκληρη η έκθεση στο **επισυναπτόμενο** αρχείο.



Φ. Δαούσης/EEL: Σε δύο άξονες το Master Plan για τα Logistics

Για την γεωγραφική θέση της Ελλάδας ως διακρομετακομιστικό κόμβο των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, αλλά και τα οφέλη στην οικονομία της χώρας μέσα από την ενδυνάμωση όλου του συστήματος εμπορευματικών ροών, την προσέλκυση διερχόμενου φορτίου μιλιά σε συνέντευξη του στο Sofokleousin.gr ο Φώτης Δαούσης - Αντιπρόεδρος Οικονομικών EEL, EMEA Commercial Director - GLOBE WILLIAMS INTERNATIONAL εν όψει της σημερινής διοργάνωσης της EEL για την επέτειο των 20 ετών χορηγός, της οποίας είναι το Sofokleousin.gr, θέτοντας τους στόχους για τα ελληνικά logistics τα επόμενα χρόνια.

Συνέντευξη στην Ελενα Ερμείδου

- Ποια είναι τα ελληνικά logistics μιλήστε λίγο για την πορεία τους μέχρι σήμερα

Ανοίγεται ένα τεράστιο θέμα με ιστορία χιλιετηρίδων από τότε που το εμπόριο έδινε ώθηση στην ανάπτυξη των πόλεων-κρατών, όπου κύριο μέλημα ήταν η βελτιστοποίηση της απόδοσης κάθε εμπορικής αποστολής. Στα χρόνια του Μεγάλου Αλεξάνδρου, του ανήσυχου και ευφυούς πνεύματος, με το σωστό εφοδιασμό του εκστρατευτικού σώματος κατόρθωσε να μεταφέρει τον ελληνικό πολιτισμό σε όλο τον τότε γνωστό κόσμο. Αλλά ας έρθουμε στις μέρες μας. Τα logistics ανέλαβαν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους τα χρόνια της ευημερίας και ανέλαβαν, επίσης, να βοηθήσουν τις επιχειρήσεις αλλά και την ίδια τη χώρα τα τελευταία δύσκολα χρόνια. Τις επιχειρήσεις μέσω βελτιστοποίησης της χρήσης των διαθέσιμων πόρων κατά μήκος της εφοδιαστικής τους αλυσίδας, και της χώρας, αναπτύσσοντας το προφίλ της σε σημαντικό κόμβο εξυπηρέτησης των εμπορευματικών ροών σε παγκόσμια κλίμακα. Με γνώμονα την συνεισφορά του κλάδου στο ΑΕΠ, σε ποσοστό μεγαλύτερο του 10%, τα logistics είναι τόσο σημαντικά όσο ο τουρισμός και έχουν προοπτική ισχυρής αναπτυξιακής δυναμικής για τα επόμενα χρόνια.

- Μιλήστε μας λίγο και τα γερμανικά logistics τα οποία κατέχουν κυρίαρχο ρόλο στην παγκόσμια αγορά

Η επιτυχία των γερμανικών logistics οφείλεται κυρίως στον στρατηγικό σχεδιασμό τους -σε επίπεδο χώρας- με γνώμονα την εκμετάλλευση της γεωγραφικής της θέσης στο κέντρο της Ευρώπης, στη δημιουργία των κατάλληλων υποδομών/δικτύων για τη διασύνδεση της με τον υπόλοιπο κόσμο και στην παροχή υπηρεσιών με υψηλές προδιαγραφές. Η γνωστή συνταγή επιτυχίας η οποία εφαρμόζεται τα τελευταία χρόνια και στη χώρα μας με τη συνεισφορά της Ελληνικής Εταιρείας Logistics όσον αφορά στην εκπόνηση του Κυρίου Σχεδίου Δράσης της Αγοράς των Εμπορευματικών Μεταφορών και των Logistics της Ελλάδας (Master Plan) το 2009, της επικαιροποίησής του το 2012, πάνω στο οποίο βασίστηκε ο σχεδιασμός του πρόσφατου νόμου περί Εφοδιαστικής.

- Και από εδώ και πέρα τι ενέργειες πρέπει να γίνουν στην Ελληνική πραγματικότητα;

Δύο είναι οι άξονες στους οποίους, σύμφωνα με το Master Plan, πρέπει να

επικεντρωθεί η Ελλάδα:

1. Στην ενδυνάμωση όλου του συστήματος Εμπορευματικών ροών και στην προσέλκυση διερχόμενου φορτίου
2. Στην ανάδειξη της Ελλάδας σε Διαμετακομιστικό Κόμβο των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης

Για να κατανοήσουμε την ευκαιρία που έχει -για άλλη μια φορά- η Ελλάδα και που δεν πρέπει να αφήσει ανεκμετάλλευτη, ας μας επιτραπεί να παρομοιάσουμε τις παγκόσμιες εμπορευματικές ροές ως ένα ποτάμι που πάντα ξεπερνά τα εμπόδια για να βρει τον βέλτιστο δρόμο προς τη θάλασσα. Έτσι και οι εμπορευματικές ροές βρίσκουν τη βέλτιστη οδό προς τις αγορές μέσω χωρών που προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας. Εάν λάβουμε υπόψη τις εξελίξεις στις αραβικές χώρες, τη γεωστρατηγική θέση των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης στον παγκόσμιο χάρτη, που μειώνουν το μεταφορικό χρόνο των φορτίων από και προς Άπω Ανατολή κατά περισσότερο από τέσσερις ημέρες, έχοντας ως συνέπεια και τη σημαντική μείωση του κόστους καυσίμων, σε συνδυασμό με το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών που προσφέρονται, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι έχει δημιουργηθεί μια ακόμα μεγάλη ευκαιρία για την συνεισφορά στην ανάπτυξη της χώρας μας, ευκαιρία που, είναι αυτονόητο, δεν πρέπει να πάει χαμένη.

- Η χρηματοδότηση του κλάδου πόσο σημαντικό ρόλο παίζει;

Όσο πιο γρήγορα δημιουργηθούν οι κατάλληλες υποδομές, τόσο πιο γρήγορα θα αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών logistics διεθνώς με συνέπεια την ανάπτυξη του κλάδου. Συνεπώς, η -

Publication date: 13/12/2014 16:41

Alexa ranking (Cyprus): 0

Alexa ranking (UK): 0

<http://www.sofokleousin.gr/archives/203510.html>



- Ποιους στόχους θα θέτατε για τα Ελληνικά logistics για τα επόμενα 5-10 χρόνια;

Ανάπτυξη υποδομών για βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών. Είναι σε όλους γνωστή η αλματώδης ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά με την έλευση της Cosco. Με την εμπρόθεσμη ολοκλήρωση των προγραμματισμένων επενδύσεων, η δυναμικότητα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων θα φτάσει σε περισσότερα από 7,5 εκατομμύρια τη το χρόνο καθιστώντας το λιμάνι του Πειραιά ανάμεσα στα πέντε πρώτα λιμάνια της Ευρώπης. Καθώς, όμως, το λιμάνι αποτελεί έναν από τους κρίκους που συνθέτουν την εφοδιαστική αλυσίδα της χώρας, ακόμα ένα στοιχείμα πρέπει να κερδηθεί, αυτό της γρήγορης μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων στην ενδοχώρα ώστε να δημιουργηθούν οι συνθήκες για την παροχή περαιτέρω υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας στο διερχόμενο φορτίο.

Η δημιουργία προπτυχιακού προγράμματος στα logistics θα δημιουργήσει το απαραίτητο επιστημονικό κεφάλαιο για τη βέλτιστη διαχείριση των υποδομών ενισχύοντας ταυτόχρονα τη διάχυση της στρατηγικής logistics σε όλα τα παραγωγικά επίπεδα.

Site: <http://www.sofokleousin.gr/>

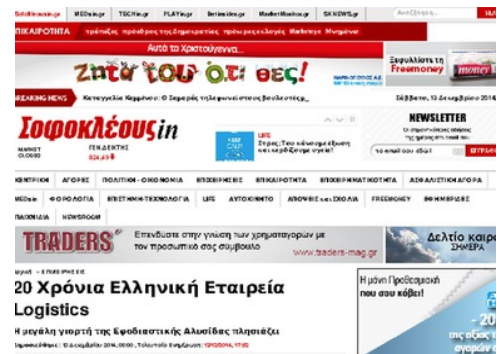
Publication date: 13/12/2014 08:18

Alexa ranking (Greece): 669

Alexa ranking (Cyprus): 0

Alexa ranking (UK): 0

<http://www.sofokleousin.gr/archives/203412.html>



20 Χρόνια Ελληνική Εταιρεία Logistics

Η Ελληνική Εταιρεία Logistics γιορτάζει τα 20 χρόνια της ιστορίας της με μια μεγάλη επετειακή εκδήλωση που θα διεξαχθεί το Σάββατο, 13 Δεκεμβρίου 2014, στο ξενοδοχείο Μεγάλη Βρετανία, στις 8:00 μμ. με χορηγό επικοινωνίας το Sofokleousin.gr

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της τρίτης Πανελλήνιας Έρευνας για τα Logistics στην Ελλάδα που εκπόνησε η Ελληνική Εταιρεία Logistics σε συνεργασία με το Παν. Αιγαίου, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας, του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων και του ΣΕΒ. Μέσα από τα συμπεράσματα της έρευνας αυτής αποδεικνύεται η καθοριστική σημασία των Logistics στην ορθή λειτουργία των σύγχρονων επιχειρήσεων σε όλους τους κλάδους που συνθέτουν την Εθνική οικονομία.

Κατά τη διάρκεια του εορτασμού των 20 ετών της Ελληνικής Εταιρείας Logistics θα απονεμηθούν επετειακές, τιμητικές και αναμνηστικές πλακέτες σε όσους συνέβαλαν με το έργο τους στην ανάπτυξη της επιστήμης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στη χώρα μας. Παράλληλα, θα προσφερθεί η πολυτελής επετειακή έκδοση «20 Χρόνια Ελληνική Εταιρεία Logistics» στην οποία περιλαμβάνεται η ιστορία της EEL μέσα από τις διηγήσεις των ανθρώπων που διετέλεσαν Πρόεδροι του Οργανισμού από τη γέννησή του το 1994, μέχρι σήμερα. Η έκδοση αυτή περιλαμβάνει σημαντικές στιγμές, καθώς και πλούσιο φωτογραφικό υλικό των δράσεων της EEL, όπως αυτές έχουν καταγραφεί στην ιστορική πορεία του μεγαλύτερου Συνδέσμου της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στη χώρα μας.

Στην εκδήλωση αναμένεται να παραβρεθούν σημαντικές προσωπικότητες της ελληνικής εφοδιαστικής αλυσίδας, εκπρόσωποι αντίστοιχων συνδέσμων Ευρωπαϊκών χωρών, στελέχη της αγοράς, πολιτικοί και δημοσιογράφοι.

Η 13η Δεκεμβρίου είναι μια ιστορική βραδιά για την EEL, η οποία μέσα από την πορεία της έχει καταφέρει ως επιστημονικός Μη Κερδοσκοπικός Οργανισμός να κάνει γνωστά και απαραίτητα τα LOGISTICS στον κόσμο των επιχειρήσεων και κυρίως να τα αναδείξει ως έναν κλάδο που συνδράμει στην ενίσχυση της οικονομίας και της επιχειρηματικότητας.

Χρυσοί Χορηγοί της εκδήλωσης είναι οι εταιρείες: Cosco, Jungheinrich, Medfrigo, Metron Logistics, Orphee Beinoglou, Toyota Material Handling, ΠΑΕΓΑΕ.

Αργυροί Χορηγοί είναι οι: DB Schenker, Ernst & Young, Goldair Cargo, Hartsas, Medlog, PTL, SAP, Sarmed, Synergy, Tramscombi Express, Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ).

Χορηγοί Επικοινωνίας: Καθημερινή, Star Κεντρικής Ελλάδας, Logistics & Management, Retail Business, Businessnews.gr, Metaforespress.gr, Σοφοκλέους.in.gr, Supply-Chain.gr



<http://www.intelecto.gr/20-%cf%87%cf%81%cf%8c%ce%bd%ce%b9%ce%b1-%ce>

20 Χρόνια Ελληνική Εταιρεία Logistics: Η μεγάλη γιορτή της Εφοδιαστικής Αλυσίδας πλησιάζει

Η Ελληνική Εταιρεία Logistics γιορτάζει τα 20 χρόνια της ιστορίας της με μια μεγάλη επετειακή εκδήλωση που θα διεξαχθεί το Σάββατο, 13 Δεκεμβρίου 2014, στο ξενοδοχείο Μεγάλη Βρετανία, στις 8:00 μμ.

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της τρίτης **Πανελλήνιας Έρευνας για τα Logistics στην Ελλάδα που εκπόνησε η Ελληνική Εταιρεία Logistics σε συνεργασία με το Παν. Αιγαίου**, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας, του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων και του ΣΕΒ. Μέσα από τα συμπεράσματα της έρευνας αυτής αποδεικνύεται η καθοριστική σημασία των Logistics στην ορθή λειτουργία των σύγχρονων επιχειρήσεων σε όλους τους κλάδους που συνθέτουν την Εθνική οικονομία.

Κατά τη διάρκεια του εορτασμού των 20 ετών της Ελληνικής Εταιρείας Logistics **θα απονεμηθούν επετειακές, τιμητικές και αναμνηστικές πλακέτες σε όσους συνέβαλαν με το έργο τους στην ανάπτυξη της επιστήμης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στη χώρα μας**. Παράλληλα, θα προσφερθεί η πολυτελής **επετειακή έκδοση «20 Χρόνια Ελληνική Εταιρεία Logistics» στην οποία περιλαμβάνεται η ιστορία της EEL μέσα από τις διηγήσεις των ανθρώπων που διετέλεσαν Πρόεδροι του Οργανισμού από τη γέννησή του το 1994, μέχρι σήμερα**. Η έκδοση αυτή περιλαμβάνει σημαντικές στιγμές, καθώς και πλούσιο φωτογραφικό υλικό των δράσεων της EEL, όπως αυτές έχουν καταγραφεί στην ιστορική πορεία του μεγαλύτερου Συνδέσμου της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στη χώρα μας.

Στην εκδήλωση αναμένεται να παραβρεθούν σημαντικές προσωπικότητες της ελληνικής εφοδιαστικής αλυσίδας, εκπρόσωποι αντίστοιχων συνδέσμων Ευρωπαϊκών χωρών, στελέχη της αγοράς, πολιτικοί και δημοσιογράφοι.

Η 13η Δεκεμβρίου είναι μια ιστορική βραδιά για την EEL, η οποία μέσα από την πορεία της έχει καταφέρει ως επιστημονικός Μη Κερδοσκοπικός Οργανισμός να κάνει γνωστά και απαραίτητα τα LOGISTICS στον κόσμο των επιχειρήσεων και κυρίως να τα αναδείξει ως έναν κλάδο που συνδράμει στην ενίσχυση της οικονομίας και της επιχειρηματικότητας.

Χρυσοί Χορηγοί της εκδήλωσης είναι οι εταιρείες: Cosco, Jungheinrich, Medfrigo, Metron Logistics, Orphee Beinoglou, Toyota Material Handling, ΠΑΕΓΑΕ.

Αργυροί Χορηγοί είναι οι: DB Schenker, Ernst & Young, Goldair Cargo, Hartsas, Medlog, PTL, SAP, Sarmed, Synergy, Tramscombi Express, Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ).

Χορηγοί Επικοινωνίας: Καθημερινή, Star Κεντρικής Ελλάδας, Logistics & Management, Retail Business, Businessnews.gr, Metaforespress.gr, Σοφοκλέουςin.gr, Supply-Chain.gr

<http://www.supply-chain.gr/articles.php?artic=4752>



20 χρόνια Ελληνική Εταιρεία Logistics - Η μεγάλη γιορτή της Εφοδιαστικής Αλυσίδας πλησιάζει



Η Ελληνική Εταιρεία Logistics γιορτάζει τα 20 χρόνια της ιστορίας της με μια μεγάλη επετειακή εκδήλωση που θα διεξαχθεί το Σάββατο, 13 Δεκεμβρίου 2014, στο ξενοδοχείο Μεγάλη Βρετανία, στις 8:00 μμ.

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της τρίτης Πανελλήνιας Έρευνας για τα Logistics στην Ελλάδα που εκπόνησε η Ελληνική Εταιρεία Logistics σε συνεργασία με το Παν. Αιγαίου, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας, του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων και του ΣΕΒ. Μέσα από τα συμπεράσματα της έρευνας αυτής αποδεικνύεται η

καθοριστική σημασία των Logistics στην ορθή λειτουργία των σύγχρονων επιχειρήσεων σε όλους τους κλάδους που συνθέτουν την Εθνική οικονομία.

Κατά τη διάρκεια του εορτασμού των 20 ετών της Ελληνικής Εταιρείας Logistics θα απονεμηθούν επετειακές, τιμητικές και αναμνηστικές πλακέτες σε όσους συνέβαλαν με το έργο τους στην ανάδειξη της επιστήμης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στη χώρα μας. Παράλληλα, θα προσφερθεί η πολυτελής επετειακή έκδοση «20 Χρόνια Ελληνική Εταιρεία Logistics» στην οποία περιλαμβάνεται η ιστορία της EEL μέσα από τις διηγήσεις των ανθρώπων που διετέλεσαν Πρόεδροι του Οργανισμού από τη γέννησή του το 1994, μέχρι σήμερα. Η έκδοση αυτή περιλαμβάνει σημαντικές στιγμές, καθώς και πλούσιο φωτογραφικό υλικό των δράσεων της EEL, όπως αυτές έχουν καταγραφεί στην ιστορική πορεία του μεγαλύτερου Συνδέσμου της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στη χώρα μας.

Στην εκδήλωση αναμένεται να παραβρεθούν σημαντικές προσωπικότητες της ελληνικής εφοδιαστικής αλυσίδας, εκπρόσωποι αντίστοιχων συνδέσμων Ευρωπαϊκών χωρών, στελέχη της αγοράς, πολιτικοί και δημοσιογράφοι.

Η 13η Δεκεμβρίου είναι μια ιστορική βραδιά για την EEL, η οποία μέσα από την πορεία της έχει καταφέρει ως επιστημονικός Μη Κερδοσκοπικός Οργανισμός να κάνει γνωστά και απαραίτητα τα LOGISTICS στον κόσμο των επιχειρήσεων και κυρίως να τα αναδείξει ως έναν κλάδο που συνδράμει στην ενίσχυση της οικονομίας και της επιχειρηματικότητας.

Χρυσόι Χορηγοί της εκδήλωσης είναι οι εταιρείες: Cosco, Jungheinrich, Medfrigo, Metron Logistics, Orphee Beinoglou, Toyota Material Handling, ΠΑΕΓΑΕ. Αργυροί Χορηγοί είναι οι: DB Schenker, Ernst & Young, Goldair Cargo, Hartsas, Medlog, PTL, SAP, Sarmed, Synergy, Tramscombi Express, Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ).

Μεταξύ των χορηγών επικοινωνίας είναι και η ιστοσελίδα [supply-chain.gr](http://www.supply-chain.gr)

Site: <http://www.marketingweek.gr/>

Publication date: 08/12/2014 12:33

Alexa ranking (Greece): 1319

Alexa ranking (Cyprus): 0

Alexa ranking (UK): 0

<http://www.marketingweek.gr/default.asp?pid=9&cID=1&la=1&arId=52888>



Η Ελληνική Εταιρεία Logistics γιορτάζει τα 20 χρόνια της

Η Ελληνική Εταιρεία Logistics γιορτάζει τα 20 χρόνια της με επετειακή εκδήλωση το Σάββατο 13 Δεκεμβρίου στο ξενοδοχείο Μεγάλη Βρετανία.

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της τρίτης Πανελλήνιας Έρευνας για τα Logistics στην Ελλάδα που εκπόνησε η Ελληνική Εταιρεία Logistics σε συνεργασία με το Παν. Αιγαίου, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας, του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων και του ΣΕΒ. Μέσα από τα συμπεράσματα της έρευνας αποδεικνύεται η καθοριστική σημασία των Logistics στην ορθή λειτουργία των σύγχρονων επιχειρήσεων. Επίσης, θα απονεμηθούν επετειακές, τιμητικές και αναμνηστικές πλακέτες σε όσους συνέβαλαν στην ανάπτυξη της επιστήμης της εφοδιαστικής αλυσίδας στη χώρα μας. Χρυσοί Χορηγοί της εκδήλωσης είναι οι Cosco, Jungheinrich, Medfrigo, Metron Logistics, Orphee Beinoglou, Toyota Material Handling, ΠΑΕΓΑΕ και Αργυροί Χορηγοί οι DB Schenker, Ernst & Young, Goldair Cargo, Hartsas, Medlog, PTL, SAP, Sarmed, Synergy, Tramscombi Express, Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ).

Marketing Week Online([8 Δεκεμβρίου 2014](#))



<http://www.news.gr/oikonomia/epiheirhseis/article/196217/logistics-ti-tha-ferei-thn-is>

Logistics : Τι θα φέρει την ισορροπία και την αύξηση του τζίρου

Η οικονομική ύφεση και τα μέτρα δημοσιονομικής εξυγίανσης, που περιόρισαν σημαντικά την κατανάλωση, την παραγωγή και συνεπώς το εξαγωγικό και εισαγωγικό εμπόριο, είχαν ως άμεση συνέπεια το σημαντικό περιορισμό του μεταφορικού έργου και των υπηρεσιών logistics.

Αυτό αναφέρει σε έκθεσή της η Infobank - Hellastat, προσθέτοντας ότι "η υποχώρηση είναι εμφανής και από την κάμψη του δείκτη κύκλου εργασιών που καταρτίζει η ΕΛΣΤΑΤ για την αποθήκευση και τις υποστηρικτικές δραστηριότητες: ο εν λόγω δείκτης το 2013 μειώθηκε κατά 7%, σημειώνοντας επιτάχυνση του ρυθμού κάμψης σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Αντιθέτως, το πρώτο εξάμηνο της φετινής χρονιάς έγιναν εμφανείς οι πρώτες ενδείξεις ανάκαμψης, καθώς παρατηρήθηκε αύξηση 3,7% σε σχέση με το αντίστοιχο περσινό διάστημα.

Η πτώση της αγοράς ξεκίνησε από το 2009, όταν και εκδηλώθηκε σημαντική μείωση στο εισαγωγικό εμπόριο λόγω της φθίνουσας κατανάλωσης. Η αξία των εισαγωγών τα τελευταία 5 χρόνια εμφάνισε υποχώρηση 10%, γεγονός που μεταφράστηκε σε χαμηλότερη ζήτηση για υπηρεσίες διαχείρισης.

Οι εταιρείες, που βιώνουν μεγαλύτερα προβλήματα, είναι αυτές που συνεργάζονται με πελάτες από τους κλάδους οικιακών συσκευών, ειδών ένδυσης / υπόδησης, αυτοκινήτων και οικοδομικών υλικών. Αντιθέτως, οι εταιρείες που μεταφέρουν και διαχειρίζονται τρόφιμα, φάρμακα και προϊόντα που έχουν να κάνουν με την πράσινη τεχνολογία επηρεάστηκαν λιγότερο".

Σύμφωνα με το Διευθύνοντα Σύμβουλο της Infobank Hellastat, Χρυσόστομο Κάτση, "Η βελτίωση των μακροοικονομικών συνθηκών της χώρας και η αναμενόμενη –έστω και οριακή– άνοδος του ΑΕΠ το 2014, μετά από 6 χρόνια συνεχούς ύφεσης, δημιουργεί προσδοκίες για ομαλοποίηση της αγοράς. Ο κλάδος θα ευνοηθεί από την οικονομική ανάπτυξη των ασιατικών χωρών, ενώ θα αναζητούν πύλες εισόδου για τα προϊόντα τους στην ευρωπαϊκή αγορά, με την προϋπόθεση, όμως, ότι η Ελλάδα θα αυξήσει σημαντικά την ανασυναρμολόγηση ή μεταποίηση των διερχόμενων φορτίων, ώστε να λαμβάνει μέρος της υπεραξίας τους".

Χρηματοοικονομική ανάλυση του κλάδου

Στη μελέτη της IBHS αναλύονται οι οικονομικές καταστάσεις 246 επιχειρήσεων. Τα βασικά συμπεράσματα συνοψίζονται στα εξής:

- Ο Κύκλος Εργασιών το 2013 εμφάνισε άνοδο 1,8%, στα €1,04 δις., λόγω κυρίως της εισόδου στην αγορά ορισμένων νέων επιχειρήσεων (εξαριουμένων αυτών, προκύπτει οριακή κάμψη).
- Τα ΚΠΤΦΑ αυξήθηκαν κατά 12,8%, στα €68,81 εκ. Τα προ φόρων κέρδη διαμορφώθηκαν €2,53 εκ., έναντι ζημιών €1,62 εκ. το 2012.
- Το περιθώριο ΚΠΤΦΑ αυξήθηκε στο 7,3%, ενώ το περιθώριο ΚΠΦ ανέκαμψε στο 2,1%.
- Η κεφαλαιακή μόχλευση βελτιώθηκε οριακά σε 1,6 προς 1.
- Οι Απαιτήσεις την τελευταία τριετία εισπράττονται κάθε 4 μήνες.
- Η αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων (RoE) αυξήθηκε στο 9%, έναντι 7% το προηγούμενο έτος.

- Ο Κύκλος Εργασιών το 2013 εμφάνισε άνοδο 1,8%, στα €1,04 δισ., λόγω κυρίως της εισόδου στην αγορά ορισμένων νέων επιχειρήσεων (εξαριουμένων αυτών, προκύπτει οριακή κάμψη).

Site: <http://www.toxrima.gr/>

Publication date: 05/12/2014 12:48

<http://www.toxrima.gr/metrafores-logistics-anakamptoun-to-proto-examino/>

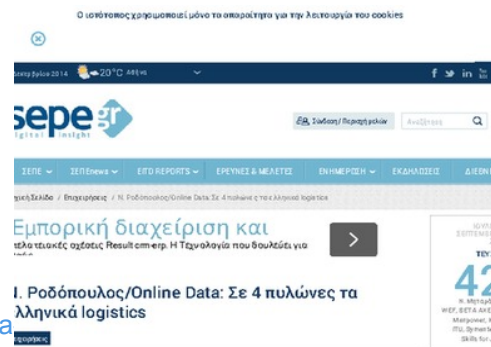


- Τα ΚΠΤΦΑ αυξήθηκαν κατά 12,8%, στα €68,81 εκ. Τα προ φόρων κέρδη διαμορφώθηκαν €2,53 εκ., έναντι ζημιών €1,62 εκ. το 2012.
- Το περιθώριο ΚΠΤΦΑ αυξήθηκε στο 7,3%, ενώ το περιθώριο ΚΠΦ ανέκαμψε στο 2,1%.
- Η κεφαλαιακή μόχλευση βελτιώθηκε οριακά σε 1,6 προς 1.
- Οι Απαιτήσεις την τελευταία τριετία εισπράττονται κάθε 4 μήνες.
- Η αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων (RoE) αυξήθηκε στο 9%, έναντι 7% το προηγούμενο έτος.

Site: <http://www.sepe.gr/>

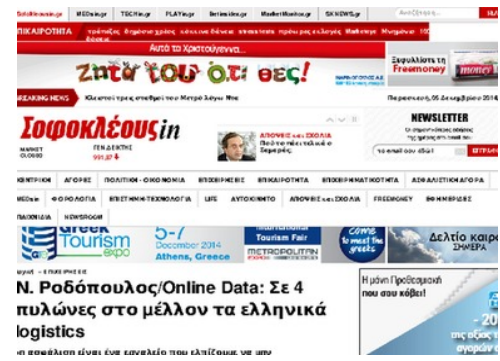
Publication date: 05/12/2014 10:57

<http://www.sepe.gr/gr/Business/bussiness-article/1086383/n-rodopoylosonline-data>



N. Ροδόπουλος/Online Data: Σε 4 πυλώνες τα ελληνικά logistics

Επιχειρήσεις 05 Δεκεμβρίου 2014 Για τα ελληνικά logistics και τις δράσεις της EEL στην ανάδειξη τους μιλά στο Sofokleousin.gr, ο Νικόλαος Ροδόπουλος Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος της Online DATA, μέλος του ΣΕΠΕ, του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου και πρωτεργάτης στην EEL, εν όψει του εορτασμού των 20 ετών της EEL, τονίζοντας



Ν. Ροδόπουλος/Online Data: Σε 4 πυλώνες στο μέλλον τα ελληνικά logistics

Για τα ελληνικά logistics και τις δράσεις της EEL στην ανάδειξη τους μιλά στο Sofokleousin.gr, ο Νικόλαος Ροδόπουλος Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος της Online DATA, μέλος του ΣΕΠΕ, του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου και πρωτεργάτης στην EEL, εν όψει του εορτασμού των 20 ετών της EEL, τονίζοντας την αξία του ασφαλιστικού συμβούλου και των καλύψεων στην εύρυθμη λειτουργία τους. Παράλληλα θέτει τους στόχους για την πληροφορική καθώς logistics και τεχνολογία πάνε μαζί, και τους στόχους για τα ελληνικά logistics στα επόμενα χρόνια.

Συνέντευξη στην Ελενα Ερμείδου

- Ποια είναι τα ελληνικά logistics ; μιλήστε λίγο για την πορεία τους μέχρι σήμερα

Από άποψη επιστήμης τα Logistics είναι παγκόσμια. Η εφαρμογή της επιστήμης είναι άλλο θέμα. Στη χώρα μας όπως όλα σχεδόν, έτσι και τα Logistics ξεκίνησαν λάθος. Ακόμα και σήμερα ο όρος Logistics είναι απόλυτα συνυφασμένος με τον χώρο των αποθηκών και των διανομών, που στην πραγματικότητα αποτελούν έναν μόνο τομέα εφαρμογής. Ένας πολύ καλός φίλος μου, ο αείμνηστος Leo Lambert, χαριτολογώντας ανέφερε ότι «Logistics είναι αυτό που είναι γραμμένο στο πλευρό μιας νταλίκας».

Η «έκρηξη» της επιστήμης ξεκίνησε το 1993, όταν με την πλήρη ένταξή μας στην ΕΕ, τα σύνορα για τη διακίνηση των εμπορευμάτων απελευθερώθηκαν. Μια άναρχη κατάσταση διαμορφώθηκε με μεθόδους διοίκησης και ανάπτυξης «video club». Την εποχή εκείνη βρέθηκε μια παρέα ανθρώπων με πρωτεργάτη τον Βαγγέλη Αγγελετόπουλο, οι οποίοι με μεράκι και μόχθο δημιούργησαν την Ελληνική Εταιρία Logistics (1994). Από τότε μέχρι σήμερα το νερό έχει μπει στο αυλάκι και η επιστήμη έχει εδραιωθεί στη συνείδηση του επιχειρηματικού κόσμου. Αποκορύφωμα και μεγάλη επιτυχία της EEL ήταν η δημιουργία του νόμου περί εφοδιαστικής αλυσίδας που λύνει βασικά ζητήματα.

Όμως όσο και εάν η «άγνωστη» λέξη logistics αποτελεί πλέον βιωματικό όρο, η εφαρμογή της επιστήμης έχει μείνει αρκετά πίσω. Η έννοια της εφοδιαστικής αλυσίδας ως «αξία» βρίσκεται παντού. Ιδιαίτερα κρίσιμη η επιστήμη της πληροφορικής, η οποία ασχολείται με τη διακίνηση της πληροφορίας και εάν αυτό το μεταφέρουμε σε άλλο επίπεδο, ασχολείται με τη διακίνηση των ιδεών, της γνώσης, της κουλτούρας και του χρόνου.

Σημειώστε ότι **το επόμενο τραπεζικό logistics σύστημα θα είναι αυτό που θα δημιουργήσει «τράπεζα χρόνου» και η διαχείρισή της θα είναι ένας από τους κρισιμότερους τομείς των logistics.**

- Και από εδώ και πέρα τι ενέργειες πρέπει να γίνουν στην Ελληνική πραγματικότητα;

Η ψήφιση του νομοσχεδίου περί εφοδιαστικής αλυσίδας είναι το πρώτο βήμα. Τα Logistics και η Πληροφορική είναι βασικοί παράγοντες – εργαλεία – για αυτό που όλοι ονομάζουν ανάπτυξη. Απαιτείται πλέον ένα πλαίσιο που θα υποστηρίξει την εφαρμογή συστημάτων που θα βοηθήσουν την επιχειρηματική κοινότητα να διαδραματίσει τον ρόλο που της αρμόζει. Σε συνθήκες ύφεσης και με ένα περιβάλλον που είναι αρνητικό τόσο στην προσέλκυση επενδύσεων, όσο και στην ανάπτυξη των υπαρχόντων υποδομών, η εφαρμογή σύγχρονων εργαλείων είναι μονόδρομος.

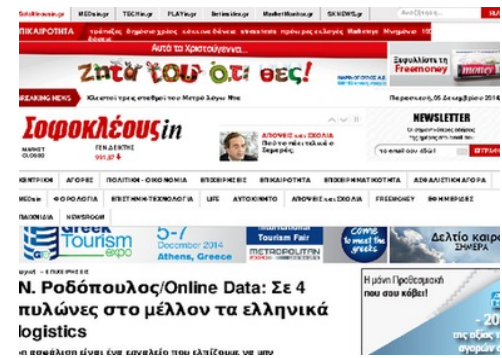
Μην ξεχνάμε ότι τόσο η Πληροφορική, όσο και τα Logistics είναι επιστήμες που δεν εφαρμόζονται μόνο για την κερδοφορία των επιχειρήσεων. Με επίκεντρο τον πολίτη και με ανθρωποκεντρική προσέγγιση, η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής είναι σημαντικό στοίχημα.

Συμπερασματικά και χαριτολογώντας, ο άνθρωπος για να βελτιώσει την ποιότητα ζωής του, χρειάζεται τον τεχνοκράτη του.

- Πώς βλέπουν τα ελληνικά logistics το θεσμό της ασφάλισης;

Η δουλειά του ασφαλιστή είναι να βοηθήσει τις επιχειρήσεις και να τις προστατέψει από το ρίσκο και τους κινδύνους. **Η ασφάλιση είναι ένα «κόστος» το οποίο πολλές φορές επιδέχεται υποβάθμιση. Η πραγματική αξία της ασφάλισης θα φανεί μόνο όταν το «κακό» θα συμβεί.**

Επειδή στα 26 χρόνια που βρίσκομαι στον κλάδο των Μεταφορών, Αποθηκείσεων και Διανομών, έχω δει πολλά, θεωρώ ότι **ο επιχειρηματικός κόσμος πρέπει να αντιμετωπίζει με ιδιαίτερη σοβαρότητα το θεσμό της ασφάλισης.**



Κατά την προσωπική μου άποψη, **η ασφάλιση είναι ένα εργαλείο που ελπίζουμε να μην χρησιμοποιηθεί ποτέ αλλά πρέπει να υπάρχει στην εργαλειοθήκη μας**. Σήμερα επειδή οι νέες γενιές αναλαμβάνουν θέσεις σε διοικητικό επίπεδο, **εργαλεία όπως η ασφάλιση λαμβάνουν την πραγματική τους υπόσταση**.

- **Είναι τα πακέτα προσαρμοσμένα στις σημερινές ανάγκες του κλάδου;**

Χωρίς να είμαι ειδικός, **θεωρώ ότι η σημερινή υποδομή των ασφαλιστικών συμβούλων είναι σοβαρή και ουσιαστική. Η ασφάλιση δεν είναι κάτι που «ψωνίζεις» από το ράφι. Οι δυνατότητες είναι πολλές και η προσωποποιημένη – εξειδικευμένη – λύση καλύπτει κάθε ανάγκη**.

Συμπερασματικά υπάρχουν λύσεις για τις σημερινές ανάγκες της σύγχρονης επιχείρησης, κύριο συστατικό επιτυχίας **η ύπαρξη συμβούλων που θα αναλύσουν και θα προσδιορίσουν τις «ανάγκες»**

- **Ποιος υποκλάδος των logistics πιστεύετε έχει το υψηλότερο ρίσκο ;**

Επειδή η ερώτηση κατευθύνεται στην αγορά των μεταφορών και των αποθηκείσεων, μπορώ να πω **δεν υπάρχει κλάδος που μπορεί να χαρακτηριστεί υψηλότερου κινδύνου**. Οι παράγοντες υψηλού κινδύνου είναι μεταβλητές και κατά περίπτωση. Τι είδος εμπορεύματα μεταφέρω ή αποθηκεύω, με τι αξία κτλ.; **Εάν σήμερα ρωτήσουμε έναν επιχειρηματία 3PL σίγουρα δεν θα μπορέσει να μας δώσει μια σαφή απάντηση**.

- **Νέα τεχνολογία και logistics: Πάνε μαζί αυτά ;**

Η πληροφορική και οι νέες τεχνολογίες αποτελούν αναπόσπαστο εργαλείο για την εφαρμογή των logistics. Μην ξεχνάμε ότι έχουμε περάσει σε μια νέα εποχή. Αυτό πρέπει να γίνει απόλυτα κατανοητό. Η νέα εποχή δημιουργεί νέους κανόνες, νέες συμπεριφορές και κυρίως νέα κουλτούρα. Τα Logistics δεν μπορούν να μείνουν πίσω, περνούν και αυτά σε νέα φάση. Η εξέλιξη όχι απλώς συνηγορεί αλλά αξιώνει το κοινό ταξίδι των Logistics και της Πληροφορικής. Μην ξεχνάμε ότι και οι δύο επιστήμες ξεκίνησαν (και εν πολλοίς παραμένουν) ως Engineering.

Χαρακτηριστικά αναφέρω πως είναι **αδύνατο μια αποθήκη στην εποχή μας να λειτουργήσει χωρίς την ύπαρξη της πληροφορικής, (WMS, TMS, POD κ.λπ.)**

Όπως προείπα η νέα τεχνολογία αντιπροσωπεύει την εφαρμογή των logistics στη διακίνηση της πληροφορίας. Την δεκαετία του 2000 η πληροφορική εστίαζε την προσοχή της όχι στην ίδια την πληροφορία αλλά στη ταχύτητα διακίνησης και απόκτησής της. Στη δεκαετία που διανύουμε, σημαντικότεροι και ουσιαστικότεροι παράγοντες εμπλέκονται στη διακίνηση της πληροφορίας. **Η ασφάλεια, η διαθεσιμότητα και η ποιότητα της πληροφορίας αποτελούν τους σημαντικότερους παράγοντες**.

- **Ποιους στόχους θα θέτατε για την πληροφορική για τα επόμενα 5-10 χρόνια;**

Ένας από τους κυρίαρχους στόχους της ΕΕ και της στρατηγικής του Europe 2020, είναι η ενδυνάμωση και υποστήριξη της έρευνας, της ανάπτυξης και της καινοτομίας. Η Ελλάδα εδώ και πολλές δεκαετίες έχει χάσει (επί της ουσίας) το τρένο της τεχνολογίας. Όσο και εάν θέλουμε να διαφοροποιήσουμε την εικόνα (για λόγους εσωτερικής «κατανάλωσης») η πραγματικότητα και οι αριθμοί είναι αμείλικτοι.

Η δημιουργία, στήριξη και υλοποίηση μιας νέας στρατηγικής είναι πλέον μονόδρομος. Δεν δύναται η Ελλάδα να απουσιάζει από την Ευρωπαϊκή Στρατηγική 2020.

- **Η δημιουργία μιας εθνικής επιτροπής για την Πληροφορική και την Σύγχρονη Τεχνολογία, είναι υποχρεωτική. Η ύπαρξη της επιτροπής πρέπει να είναι θεσμοθετημένη με νόμο, ώστε να μην έχει προσωρινή λειτουργία και το έργο της να υλοποιείται με ορίζοντα και βάθος χρόνου. Η Εθνική Επιτροπή Πληροφορικής και Υποδομών Τεχνολογίας (ΕΕΠΥΤ) θα δημιουργήσει άξονες οι οποίοι είναι κρίσιμοι τόσο στην Εθνική Οικονομία, όσο και στη Δημόσια Διοίκηση. Κάθε άξονας θα καταγράψει τις αναγκαίες υποδομές και βάση στρατηγικού σχεδίου θα προχωρήσει στον σχεδιασμό και υλοποίηση.**

Η κοινότητα της «πληροφορικής και της νέας τεχνολογίας» στην Ελλάδα είναι μια από τις ελάχιστες ανταγωνιστικές δυνάμεις στον Ευρωπαϊκό χώρο. Θα είναι κρίμα να χαθούν τόσες προσπάθειες, επενδύσεις, αλλά κυρίως εξαιρετικοί επιστήμονες. Η καθολική εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογιών



πληροφορικής είναι η μοναδική διέξοδος οργάνωσης και εξόδου από την κρίση ενός πολυδαίδαλου και ασυστημικού (Μη δόκιμος όρος που περιγράφει την επί της ουσίας έλλειψη συστήματος και διαδικασιών) Δημόσιου Τομέα.

Ένα Master Plan Έρευνας και Ανάπτυξης σε συνάρτηση με την πρωτοβουλία της Ελληνικής Εταιρίας Logistics είναι επιβεβλημένο. Υπάρχουν λύσεις. Το έχει αποδείξει η ύπαρξη και συνύπαρξη σπουδαίων (ιδιωτικών) προσπαθειών που όχι μόνο δεν μπλέκουν στα γρανάζια της γραφειοκρατίας αλλά αντιθέτα με όραμα και εξωστρέφεια δημιουργούν και αναπτύσσουν. Πρέπει να γίνει σαφές ότι οι «δυναμείς» και η «δυναμική» που υπάρχουν απαιτούν απλά αξιοποίηση.

Είναι σκόπιμο να αναλογισθούμε τις ευθύνες που έχουμε ως ενεργοί πολίτες, τόσο στην υποστήριξη και αναβάθμιση των δομών και λειτουργιών της πατρίδας μας, όσο και στη δημιουργία ενός νέου και ελπιδοφόρου «περιβάλλοντος» μακράς πνοής. **Το «ανάθεμα» και η συνεχής αρνητική κριτική δεν παράγουν λύσεις. Η δημιουργία λύσεων είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη και την πρόοδο.**

Όλοι εμείς που έχουμε εργαστεί με πάθος, όραμα και στόχους, οφείλουμε σήμερα να ορθώσουμε με σθένος και αποφασιστικότητα την οντότητά μας θέτοντας τις βάσεις για μια σύγχρονη Ελλάδα.

- Το πλαίσιο των logistics μήπως θεωρείται πλέον παρωχημένο :

Τα Logistics και οι νέες τεχνολογίες δεν μπορούν να θεωρηθούν παρωχημένα αλλά ως μοναδικός παράγοντας αναβάθμισης των θεσμών και των δομών. Σήμερα που ψάχνουμε ίχνη φωτός μέσα σε βαθύ σκότος, τα εργαλεία είναι αυτά που θα υποστηρίξουν μεγάλες ιδέες και βέβαια την ανάπτυξη.

Η Ελληνική Εταιρία Logistics εδώ και χρόνια έχει παρουσιάσει μια σημαντική εργασία «Material Plan για την Ελλάδα». Εάν η προσέγγιση αυτή είχε ληφθεί (στο ελάχιστο) υπόψη των αρμοδίων, σήμερα θα είχαμε ένα διαφορετικό περιβάλλον, τόσο στο Δημόσιο τομέα όσο και στον Ιδιωτικό.

Η ανάπτυξη δεν μπορεί να έρθει μόνη της, θέλει δομές και μέτρα υποστήριξης. τα Logistics με τα προηγμένα συστήματα Πληροφορικής που ενέχουν είναι ο παράγοντας που εάν εφαρμοστεί σωστά μπορεί να εγγυηθεί το αποτέλεσμα.

- Ποιους στόχους θα θέτατε για τα Ελληνικά logistics για τα επόμενα 5-10 χρόνια;

Περισσότερα Logistics. Περισσότερη Υπευθυνότητα. Περισσότερη Υποστήριξη.

Τα επόμενα χρόνια είναι ιδιαίτερα κρίσιμα. Το σημερινό διαμορφωμένο περιβάλλον δεν είναι προσωρινό, είναι το περιβάλλον που θα λειτουργήσουμε. Η επιστήμη των Logistics πρέπει να εισαχθεί σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Κυρίαρχα όμως σημεία που πρέπει να ενδυναμωθούν είναι:

- **Η εκπαίδευση**
- **Η αλλαγή των δομών**
- **Η εφαρμογή των logistics σε όλη τη διοικητική μέριμνα**
- **Η τήρηση ενός master plan (EEL)**

Αυτή τη χρονιά η EEL κλείνει 20 χρόνια συνεισφοράς στην ανάπτυξη της επιστήμης στην Ελλάδα. Εάν ένας τέτοιος επιστημονικός οργανισμός αξιοποιηθεί σωστά, τότε η Ελλάδα μπορεί να αλλάξει και πρέπει.

Site: <http://www.sofokleousin.gr/>

Publication date: 04/12/2014 09:56

Alexa ranking (Greece): 669

Alexa ranking (Cyprus): 0

Alexa ranking (UK): 0

<http://www.sofokleousin.gr/archives/201886.html>



20 Χρόνια Ελληνική Εταιρεία Logistics

Η Ελληνική Εταιρεία Logistics γιορτάζει τα 20 χρόνια της ιστορίας της με μια μεγάλη επετειακή εκδήλωση που θα διεξαχθεί το Σάββατο, 13 Δεκεμβρίου 2014, στο ξενοδοχείο Μεγάλη Βρετανία, στις 8:00 μμ και χορηγός της οποίας είναι το Sofokleousin.gr.

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της τρίτης Πανελλήνιας Έρευνας για τα Logistics στην Ελλάδα που εκπόνησε η Ελληνική Εταιρεία Logistics σε συνεργασία με το Παν. Αιγαίου, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας, του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων και του ΣΕΒ. Μέσα από τα συμπεράσματα της έρευνας αυτής αποδεικνύεται η καθοριστική σημασία των Logistics στην ορθή λειτουργία των σύγχρονων επιχειρήσεων σε όλους τους κλάδους που συνθέτουν την Εθνική οικονομία.

Κατά τον εορτασμό των 20 ετών της Ελληνικής Εταιρείας Logistics θα απονεμηθούν επετειακές, τιμητικές και αναμνηστικές πλακέτες σε όσους συνέβαλαν με το έργο τους στην ανάδειξη της επιστήμης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στη χώρα μας. Παράλληλα, θα προσφερθεί η πολυτελής επετειακή έκδοση «20 Χρόνια Ελληνική Εταιρεία Logistics» στην οποία περιλαμβάνεται η ιστορία της EEL μέσα από τις διηγήσεις των ανθρώπων που διετέλεσαν Πρόεδροι του Οργανισμού από τη γέννησή του το 1994, μέχρι σήμερα. Η έκδοση αυτή περιλαμβάνει σημαντικές στιγμές, καθώς και πλούσιο φωτογραφικό υλικό των δράσεων της EEL, όπως αυτές έχουν καταγραφεί στην ιστορική πορεία του μεγαλύτερου Συνδέσμου της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στη χώρα μας.

Στην εκδήλωση αναμένεται να παραβρεθούν σημαντικές προσωπικότητες της ελληνικής εφοδιαστικής αλυσίδας, εκπρόσωποι αντίστοιχων συνδέσμων Ευρωπαϊκών χωρών, στελέχη της αγοράς, πολιτικοί και δημοσιογράφοι.

Η 13η Δεκεμβρίου είναι μια ιστορική βραδιά για την EEL, η οποία μέσα από την πορεία της έχει καταφέρει ως επιστημονικός Μη Κερδοσκοπικός Οργανισμός να κάνει γνωστά και απαραίτητα τα LOGISTICS στον κόσμο των επιχειρήσεων και κυρίως να τα αναδείξει ως έναν κλάδο που συνδράμει στην ενίσχυση της οικονομίας και της επιχειρηματικότητας.

Χρυσοί Χορηγοί της εκδήλωσης είναι οι εταιρείες: Cosco, Jungheinrich, Medfrigo, Metron Logistics, Orphee Beinoglou, Toyota Material Handling, ΠΑΕΓΑΕ.

Αργυροί Χορηγοί είναι οι: DB Schenker, Ernst & Young, Goldair Cargo, Hartsas, Medlog, PTL, SAP, Sarmed, Synergy, Tramscombi Express, Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ).

Χορηγοί Επικοινωνίας: Καθημερινή, Star Κεντρικής Ελλάδας, Logistics & Management, Retail Business, Businessnews.gr, Metaforespress.gr, Σοφοκλέουςin.gr, Supply-Chain.gr



Μεταφορές: Το... transit δεν αφήνει κέρδος για την Ελλάδα

Έμφαση στην μεταποίηση και την ανασυρμολόγηση προϊόντων πρέπει να δώσει η Ελλάδα ώστε να αποκομίσει τα μεγαλύτερα δυνατά οφέλη από την αύξηση των διερχόμενων φορτίων. Βελτιώνονται οι προοπτικές για τον κλάδο.

Μικρά παραμένουν, ακόμη και σήμερα, τα οφέλη που αποκομίζει η χώρα μας από την διέλευση σημαντικών όγκων εμπορικών φορτίων, που προέρχονται από τις χώρες της Ασίας και έχουν ως προορισμό την Ευρώπη.

Η παρουσία της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά **αναβάθμισε τη σημασία της Ελλάδας** ως κόμβου διαμετακόμισης, χωρίς, όμως, το διερχόμενο φορτίο, στην συντριπτική του πλειοψηφία, να υφίσταται κάπου είδους μεταποίηση επί ελληνικού εδάφους. Χαρακτηριστικό είναι ότι το 80% των φορτίων, που φτάνουν στον Πειραιά για λογαριασμό της Cosco, μεταφορτώνεται προκειμένου να κατευθυνθεί σε άλλους προορισμούς, ενώ μόνο το 20% εισέρχεται στην ελληνική αγορά.

Το αποτέλεσμα της κατάστασης αυτής είναι ότι, προς το παρόν, η Ελλάδα **συνεχίζει να αποκομίζει σχετικά μικρά οφέλη**, καθώς τα εν λόγω εμπορεύματα χρησιμοποιούν τις ελληνικές υποδομές, χωρίς όμως να αφήνουν ένα μέρος της υπεραξίας τους στη χώρα.

Μελέτη της Infobank Hellastat για τον κλάδο των logistics επισημαίνει ότι η Ελλάδα θα πρέπει να δώσει έμφαση στην **ανάπτυξη δραστηριοτήτων ανασυρμολόγησης και μεταποίησης** των διερχόμενων φορτίων, προκειμένου να ευνοηθεί από την άνοδο που αναμένεται ότι θα έχουν οι ασιατικές οικονομίες, οι οποίες θα συνεχίσουν να αναζητούν πύλες για την είσοδο των προϊόντων τους στην Ευρώπη.

Η ίδια η μελέτη της Infobank Hellastat διαβλέπει ομαλοποίηση στην αγορά των μεταφορών και των 3PL providers (σ.σ. εταιρείες που παρέχουν όλο το εύρος των υπηρεσιών logistics) από την βελτίωση των μακροοικονομικών συνθηκών της χώρας. Η οικονομική ύφεση οδήγησε σε σημαντικό περιορισμό της κατανάλωσης, της παραγωγής και του εμπορίου εισαγωγικού και εξαγωγικού. Η εξέλιξη αυτή είχε ως αποτέλεσμα να υποχωρήσει **η ζήτηση για υπηρεσίες διακίνησης**, αποθήκευσης και γενικότερης διαχείρισης των εισαγόμενων προϊόντων.

Άμεση αρνητική συνέπεια αποτέλεσε ο σημαντικός περιορισμός του μεταφορικού έργου και των υπηρεσιών logistics, καθώς τα αποθέματα και οι ποσότητες ανά παράδοση των εταιρειών-πελατών μειώθηκαν αισθητά.

Οι επιπτώσεις ανάλογες με την δραστηριότητα

Πρέπει, όμως, να σημειωθεί ότι οι επιπτώσεις της ύφεσης στον τομέα των logistics **διαφοροποιούνται ανάλογα με την κατηγορία πελατών** που συνεργάζεται κάθε επιχείρηση. Τα μεγαλύτερα προβλήματα αντιμετώπισαν και συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν εταιρείες οι οποίες είχαν συνεργάτες που αποφάσισαν να αποσυρθούν από τους κλάδους τους ή αντιμετωπίζουν σημαντικά μειωμένη ζήτηση, με συνέπεια να μειώνουν τα αποθέματά τους.

Τέτοιες είναι οι επιχειρήσεις λιανικής πώλησης ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών συσκευών, ειδών ένδυσης /υπόδησης, αυτοκινήτων και οικοδομικών υλικών. Συνέπεια της κατάστασης αυτής είναι πολλοί αποθηκευτικοί χώροι να μένουν **μερικώς κενοί και ανεκμετάλλευτοι**, με αποτέλεσμα να αναζητούνται νέοι τρόποι λειτουργίας αποθήκης.

Μικρότερη ήταν η επίπτωση της ύφεσης στις εταιρείες που μεταφέρουν και διαχειρίζονται τρόφιμα, φάρμακα και προϊόντα που έχουν σχέση με την πράσινη τεχνολογία. Η οικονομική ύφεση που εκδηλώθηκε από τα τέλη του 2008, σε συνδυασμό με τα μέτρα δημοσιονομικής εξυγίανσης, περιόρισαν σημαντικά την κατανάλωση, την παραγωγή και συνεπώς το εξαγωγικό και εισαγωγικό εμπόριο. Επίσης πρόβλημα για τον κλάδο παραμένει το χαμηλό ποσοστό χρήσης των υπηρεσιών logistics στη χώρας **φτάνοντας μόλις στο 23%** ενώ την ίδια στιγμή στην Ευρώπη ανέρχεται στο 49%.

Νέα ήθη στην αγορά

Βέβαια, σημαντικά είναι και τα προβλήματα ρευστότητας, τόσο λόγω της δυσκολίας της είσπραξης, όσο και λόγω των δυσχερειών που υπάρχουν στην δανειοδότηση. Μάλιστα η κατάσταση αυτή έχει οδηγήσει σε νέα ήθη στον κλάδο, αφού δεν είναι λίγες οι φορές που φορές η είσπραξη τοις μετρητοίς τίθεται ως προϋπόθεση για την πραγματοποίηση των παραδόσεων. Μεταξύ των κινήσεων που κάνουν οι εταιρείες του κλάδου των logistics για την μείωση των λειτουργικών τους εξόδων και οι προσπάθειες που εστιάζονται

Site: <http://www.euro2day.gr/>

Publication date: 04/12/2014 09:09

Alexa ranking (Greece): 205

Alexa ranking (Cyprus): 553

Alexa ranking (UK): 39005

<http://www.euro2day.gr/news/economy/article/1280989/metafores-to-transit-den-af>



στην μείωση του κόστους ενοικίασης επαγγελματικών χώρων.

Οι περιοχές κοντά στην Αθήνα, κατά μήκος των δύο εθνικών οδών, εξακολουθούν να είναι οι πλέον δημοφιλείς για την αναζήτηση αποθηκευτικών χώρων για ενοικίαση. Το κόστος ενοικίασης τέτοιων χώρων **είναι από 1 έως 5 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο**, ανάλογα με την περιοχή και τα ειδικά χαρακτηριστικά του χώρου. Τέλος να σημειώσουμε ότι πολύ διαφορετικά, σε σχέση με παλιότερα, είναι τα χαρακτηριστικά της ζήτησης χώρων, καθώς πλέον οι περισσότερες εταιρείες στρέφουν την αναζήτησή τους σε υφιστάμενους χώρους, μικρότερου εμβαδού, όπου η διαθεσιμότητα καταγράφεται σαφώς αυξημένη.

Alexa ranking (Greece): 9437
Alexa ranking (Cyprus): 0
Alexa ranking (UK): 0

http://www.xrimatistirio.gr/index_news.asp?id=43300&ekdosi=5276&datalist_=epixe

The screenshot shows the top section of the website. At the top right, there is a small box with the text "Ενν. Δε. 100" and "Ετήσιος 9 Όγκος 9 Τεύχος 1". Below this, the main header features the logo "xrimatistirio.gr" and the tagline "Η ελίτ της ημερήσιας οικονομικής εφημερίδας". A navigation bar contains links: "home page", "ΕΥΡΩ ΔΕΛΤΑ", "ΕΣΡΕΣ", "Χρηματοοικονομικά", "Αγορά", and "Εξωτερικά". Below the navigation bar, a yellow banner contains the title "Εορταστική εκδήλωση για τα 20 χρόνια της Ελληνικής Εταιρείας Logistics" and a short paragraph about the event. At the bottom of the banner, it says "Παχειρήσεις". To the right of the banner, there is a small image of a person's head with gears inside.

Εορταστική εκδήλωση για τα 20 χρόνια της Ελληνικής Εταιρείας Logistics

Εορταστική εκδήλωση για τα 20 χρόνια της Ελληνικής Εταιρείας Logistics

Ημερομηνία δημοσίευσης 04/12/2014

Η Ελληνική Εταιρεία Logistics γιορτάζει τα 20 χρόνια της ιστορίας της με μια μεγάλη επετειακή εκδήλωση που θα διεξαχθεί το Σάββατο, 13 Δεκεμβρίου, στο ξενοδοχείο Μεγάλη Βρετανία. Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της τρίτης Πανελλήνιας Έρευνας για τα Logistics στην Ελλάδα που εκπόνησε η Ελληνική Εταιρεία Logistics σε συνεργασία με το Παν. Αιγαίου, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας, του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων και του ΣΕΒ.

Site: <http://www.dou.gr/>

Publication date: 03/12/2014 21:44

Alexa ranking (Greece): 1311

Alexa ranking (Cyprus): 0

Alexa ranking (UK): 0

<http://www.dou.gr/article.php?a=10167534>



Συνεργασία του e-learning του Πανεπιστημίου Αθηνών με την ελληνική εταιρεία Logistics

ΓΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΞ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ Το E-Learning του Κέντρου Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης και Επιμόρφωσης του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών προχώρησε σε συνεργασία με την Ελληνική Εταιρεία Logistics για την από κοινού ανάπτυξη και διάθεση του Επιμορφωτικού Προγράμματος εξ Αποστάσεως Εκπαίδευσης στο αντικείμενο «Διοίκηση Εφοδιαστικής Αλυσίδας». Κατηγορία: Ελλάδα

[Δείτε όλο το άρθρο](#)

<http://www.eduadvisor.gr/index.php/2011-10-11-10-49-30-368/12453-synergasia-to>

Συνεργασία του E-Learning του Πανεπιστημίου Αθηνών με την Ελληνική Εταιρεία Logistics



Το E-Learning του Κέντρου Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης και Επιμόρφωσης του **Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών** προχώρησε σε **συνεργασία** με την **Ελληνική Εταιρεία Logistics** για την από κοινού ανάπτυξη και διάθεση του Επιμορφωτικού Προγράμματος εξ Αποστάσεως Εκπαίδευσης στο αντικείμενο «**Διοίκηση Εφοδιαστικής Αλυσίδας**».

Η δημιουργία του Προγράμματος προέκυψε από την **ανάγκη** που υπάρχει στην αγορά για **εξειδικευμένα στελέχη** στον τομέα αυτό.

Το Πρόγραμμα καλύπτει θέματα που αφορούν στον προγραμματισμό και στη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας σε επιχειρήσεις και οργανισμούς.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται:

- στο στρατηγικό ρόλο και τη σπουδαιότητα των **λειτουργιών της εφοδιαστικής αλυσίδας** σε επιχειρήσεις/οργανισμούς και το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον
- στην αξιολόγηση και βελτιστοποίηση του επιπέδου εξυπηρέτησης, των **διαδικασιών πρόβλεψης ζήτησης**, του **ελέγχου αποθεμάτων**, της **αποθήκευσης** και της **μεταφοράς εμπορευμάτων**
- στη χρήση ποσοτικών μεθόδων για την επίλυση πρακτικών εφαρμογών/προβλημάτων στη **Διοίκηση της Εφοδιαστικής Αλυσίδας (ΔΕΑ)**
- στην εισαγωγή και τα οφέλη υιοθέτησης **προηγμένων και αναδυόμενων τεχνολογιών και πληροφοριακών συστημάτων** στη ΔΕΑ
- στις **σύγχρονες τάσεις και προοπτικές** στη ΔΕΑ στην Ελλάδα και σε περιβάλλον διεθνούς εμπορίου



Με την ολοκλήρωση του Προγράμματος, οι συμμετέχοντες θα έχουν αποκτήσει δεξιότητες και θα είναι σε θέση να:

- κατανοούν τις βασικές έννοιες και αρχές με έμφαση σε θέματα προγραμματισμού και εκτέλεσης λειτουργιών της Διοίκησης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας
- επιλέγουν και εφαρμόζουν τα κατάλληλα εργαλεία και τεχνικές για να σχεδιάζουν, εκτελούν και ελέγχουν την αποδοτικότητα των λειτουργιών της Διοίκησης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας
- κατανοούν νέες τεχνολογίες (e-logistics), πληροφοριακά συστήματα και τεχνολογικές εφαρμογές για αλυσίδες εφοδιασμού
- λαμβάνουν στρατηγικές αποφάσεις αναφορικά με την ανάθεση λειτουργιών Εφοδιαστικής Διαχείρισης σε τρίτους

Η παρακολούθηση πραγματοποιείται μέσω διαδικτυακής εκπαιδευτικής πλατφόρμας και περιλαμβάνει καθημερινή εκπαιδευτική υποστήριξη προσαρμοσμένη στις Αρχές Εκπαίδευσης Ενηλίκων.

Το διδακτικό υλικό είναι προσαρμοσμένο στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις απαιτήσεις της εξ αποστάσεως εκπαίδευσης, ενώ **περιλαμβάνει πληθώρα παραδειγμάτων, εφαρμογών, λυμένων ασκήσεων και μελετών περίπτωσης για την καλύτερη εξοικείωση και κατανόηση εννοιών και μεθόδων στο ευρύτερο γνωστικό αντικείμενο των logistics και της Διοίκησης Εφοδιαστικής Αλυσίδας.**

Site: <http://www.eduadvisor.gr/>

Publication date: 03/12/2014 11:29



<http://www.eduadvisor.gr/index.php/2011-10-11-10-49-30-368/12453-synergasia-to>

Η επιτυχής ολοκλήρωση του οδηγεί στη χορήγηση **Πιστοποιητικού Επιμόρφωσης**.

Προθεσμία Υποβολής Αιτήσεων: 13/2/2015 – Έναρξη Μαθημάτων: 16/2/2015

Για πληροφορίες σχετικά με το Πρόγραμμα επισκεφθείτε την ιστοσελίδα

http://elearn.elke.uoa.gr/efod_alysida.php?catID=all&prID=458

Επίσης μπορείτε να επικοινωνήσετε με τη Γραμματεία των Προγραμμάτων στα τηλέφωνα 210.36.89.354 και 210.36.89.381, ή να στείλετε e-mail στη διεύθυνση: Αυτή η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου προστατεύεται από τους αυτοματισμούς αποστολέων ανεπιθύμητων μηνυμάτων. Χρειάζεται να ενεργοποιήσετε τη JavaScript για να μπορέσετε να τη δείτε..

Δείτε περισσότερα Δελτία Τύπου: <http://www.eduadvisor.gr/index.php/arhra/features/deltia-typou-ekpaidetika>

<http://www.tsantiri.gr/politiki/to-limani-tou-peiraia-ginetai-xana-protagonistis/>

«Το λιμάνι του Πειραιά γίνεται ξανά πρωταγωνιστής»



«Το υπουργείο Ναυτιλίας έχει συντονίσει σε μεγάλο βαθμό συμφωνίες και επενδύσεις στην ευρύτερη δικαιοδοσία του μεγιστοποιώντας τα εθνικά οφέλη και αποφέροντας εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ έσοδα» τόνισε ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, προσθέτοντας επίσης ότι «δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας, καθιστώντας ξανά το λιμάνι του Πειραιά πρωταγωνιστή και τα περιφερειακά λιμάνια κλειδιά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και του εμπορίου».

Ο κ. Βαρβιτσιώτης μιλώντας στο επενδυτικό φόρουμ της Capital Link στη Νέα Υόρκη τόνισε ότι «οι νέες συμφωνίες και η δυναμική των ελληνικών λιμανιών αποδεικνύουν την επιστροφή της ελληνικής οικονομίας σταδιακά στην ανάκαμψη». Ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου έδωσε μια ολοκληρωμένη εικόνα για τις πρωτοβουλίες και τις εξελίξεις στον τομέα των επενδύσεων που αφορούν τις αρμοδιότητες του υπουργείου και ειδικότερα για τα λιμάνια. Όπως είπε, «συγκεκριμένα, επιτεύχθηκε ή υλοποιείται με σταθερά βήματα η ολοκλήρωση του Φιλικού Διακανονισμού ΟΛΠ- COSCO. Υπογράφηκε η οριστική συμφωνία για νέες επενδύσεις ύψους 230 εκατ. ευρώ στο λιμάνι του Πειραιά. Σύμφωνα με το επιχειρηματικό της σχέδιο, περιλαμβάνονται επενδύσεις ύψους 230 εκατ. ευρώ. Αξίζει να σημειωθεί ότι με την επένδυση αυτή δημιουργούνται 700 νέες θέσεις εργασίας στον Πειραιά και 1.500 έμμεσες».

Στη συνέχεια, ο κ. Βαρβιτσιώτης τόνισε ότι «το λιμάνι του Πειραιά μπορεί να αναδειχθεί σε λιμάνι ορόσημο της Μεσογείου για το διαμετακομιστικό εμπόριο και να συμβάλει τα μέγιστα στην ανάπτυξη νέων θέσεων εργασίας. Η επιτυχημένη παρουσία της Cosco στην Ελλάδα και η ενίσχυση της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων από και προς τον Πειραιά είναι μοναδική!». Ακολούθως, υπογράμμισε ότι «το 2008, η κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά ήταν κοντά στα 400.000 TEUs, στο τέλος του 2013 είχε ξεπεράσει τα 3.000.000, ενώ αυτή τη χρονιά αγγίζουμε νέο ρεκόρ κοντά στα 3.500.000 TEUs, όταν η διακίνηση στα υπόλοιπα ανταγωνιστικά μεσογειακά λιμάνια αυξήθηκε μόνο κατά 20% κατά την ίδια περίοδο. Έτσι, τα ελληνικά λιμάνια διαχείρισης κοντέινερ απορρόφησαν περίπου το 6% της μεσογειακής διακίνησης το 2013 από 2% την περίοδο 2008-2010. Το 2015 θα μπορούν να διακινούνται από τον Πειραιά 4,7 εκατ. εμπορευματοκιβώρια (TEUs) προσφέροντας στην ελληνική οικονομία έσοδα της τάξης των 900 εκατ. ευρώ, που θα οδηγήσουν σε προστιθέμενη αξία της τάξης του 0,4% του ΑΕΠ, ενώ θα δημιουργήσει περίπου 9.000 νέες θέσεις εργασίας. Το 2006 το λιμάνι του Πειραιά ήταν στην 11η θέση της Μεσογείου, πλέον έχει αναρριχηθεί στην 3η και στοχεύουμε να γίνει το νούμερο 1».

Ο κ. Βαρβιτσιώτης ανέφερε, επίσης, ότι «εκτός από το άμεσο όφελος της αυξημένης διακίνησης κοντέινερ, σημαντική αναμένεται να είναι η μακροπρόθεσμη επίδραση στην ανάπτυξη δικτύου επιχειρήσεων γύρω από το λιμάνι του Πειραιά. Μέχρι το 2018 η προστιθέμενη αξία θα αυξηθεί κατά 1,1 δισ. ευρώ για τις επιχειρήσεις που είναι άμεσα συνδεδεμένες με τη ναυτιλία και κατά 2,1 δισ. για το ευρύτερο δίκτυο επιχειρήσεων -κυρίως αποθήκευσης (logistics) και βιομηχανικών- που συγκεντρώνονται στην περιοχή λόγω της αυξημένης δραστηριότητας. Παράλληλα, αναμένεται έμμεση επίδραση της τάξης των 1,9 δισ. ευρώ λόγω αυξημένης παραγωγής των κλάδων εκτός του συγκεκριμένου δικτύου – κυρίως προμηθευτών».

Ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου είπε ότι «συνυπολογίζοντας τις άνω επιδράσεις από την επέκταση του δικτύου επιχειρήσεων γύρω από τον Πειραιά, η συνολική αύξηση στην προστιθέμενη αξία αγγίζει τα 5,1 δισ. ευρώ μέχρι το 2018 ή 2,5% του ΑΕΠ δημιουργώντας περίπου 125.000 νέες θέσεις εργασίας. Στο λιμάνι

<http://www.tsantiri.gr/politiki/to-limani-tou-peiraia-ginetai-xana-protagonistis/>

του Πειραιά τον τελευταίο χρόνο έχουν συναφθεί διεθνείς συνεργασίες με παγκόσμιους κολοσσούς όπως η HP, η SONY, η ZTE και η Huawei, που μετατρέπουν το λιμάνι του Πειραιά σε διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο και βασική πύλη εισόδου για διεθνή προϊόντα στην Ευρώπη. Παράλληλα, υπάρχει διασύνδεση του Λιμανιού του Πειραιά με τον σιδηρόδρομο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Σε αυτό το πλαίσιο εγκαινιάστηκε το τραίνο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που θα μεταφέρει προϊόντα στην υπόλοιπη Ευρώπη, μία εξέλιξη που ενισχύει ακόμη περισσότερο τις δυνατότητες ανάπτυξης του λιμανιού του Πειραιά και του ρόλου τους ως διαμετακομιστικό κέντρο».

Ο κ. Βαρβιτσιώτης στάθηκε «στη δυναμική της ελληνικής ναυτιλίας και στην θετική πορεία των μεγεθών μέσα στη φετινή χρονιά, όπως επιβεβαιώθηκαν άλλωστε και από την τελευταία έκθεση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου», υπογραμμίζοντας ότι «από την αρχή της κρίσης ο ελληνικός στόλος διατήρησε την ανταγωνιστικότητα του, κυριαρχώντας τόσο σε ευρωπαϊκό πεδίο όσο και σε παγκόσμιο. Καταλαβαίνεται τι σημασία έχει αυτό για τη χώρα μας, όταν το 90% του διεθνούς εμπορίου εξυπηρετείται από τις θαλάσσιες μεταφορές και η ελληνική ναυτιλία είναι κυρίαρχη σε αυτό τον τομέα».

Ακολουθώντας, ανέφερε ότι «η ναυτιλία δεν φοβήθηκε την κρίση επενδύοντας σε νέα πλοία στην καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα διατηρώντας τα πλεονεκτήματά τους» σημείωσε ο κ. Βαρβιτσιώτης και συμπλήρωσε ότι «χωρίς καμία αμφιβολία, η ναυτιλία έχει αναγνωριστεί ως ένα μη-διαπραγματεύσιμο, ιστορικό, εθνικό, οικονομικό και στρατηγικό πλεονέκτημα, το οποίο πρέπει να παραμείνει ανταγωνιστικό».

Αναφορά έκανε και στη σημασία του φορολογικού πλαισίου για τη ναυτιλία, ώστε, όπως είπε, «να διαφυλαχθεί η βιώσιμη ανάπτυξη της, που συνεπάγεται θετικά οφέλη για την Εθνική Οικονομία, που αποτέλεσε άλλωστε σταθερή πολιτική του προτεραιότητας κατά την Ελληνική Προεδρία στην ΕΕ, το προηγούμενο εξάμηνο. Η Ευρώπη οφείλει να υπερασπιστεί την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας της και να διατηρήσει εδώ εταιρείες και κεφάλαια προς όφελος των πολιτών της. Με την Διακήρυξη των Αθηνών που υιοθετήθηκε χαράξαμε αυτή την προτεραιότητα για τα επόμενα χρόνια», σημείωσε σχετικά.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης τόνισε ότι «η Ελλάδα αλλάζει στο πλαίσιο μιας συνολικής στρατηγικής για την οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία νέων κερδοφόρων επενδύσεων, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των λιμανιών». Ταυτόχρονα, υπογράμμισε ότι «η συνεχιζόμενη διεθνής ανταγωνιστικότητα διαδικασίας υποβολής προσφορών για την απόκτηση των μετοχών του κεφαλαίου των μεγάλων ελληνικών λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, θα ενισχύσει τη θέση και το ρόλο των ελληνικών λιμανιών και τις δυνατότητες ανάπτυξής τους ως κόμβοι και διαμετακομιστικά κέντρα για την Ανατολική Μεσόγειο, τα Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη».

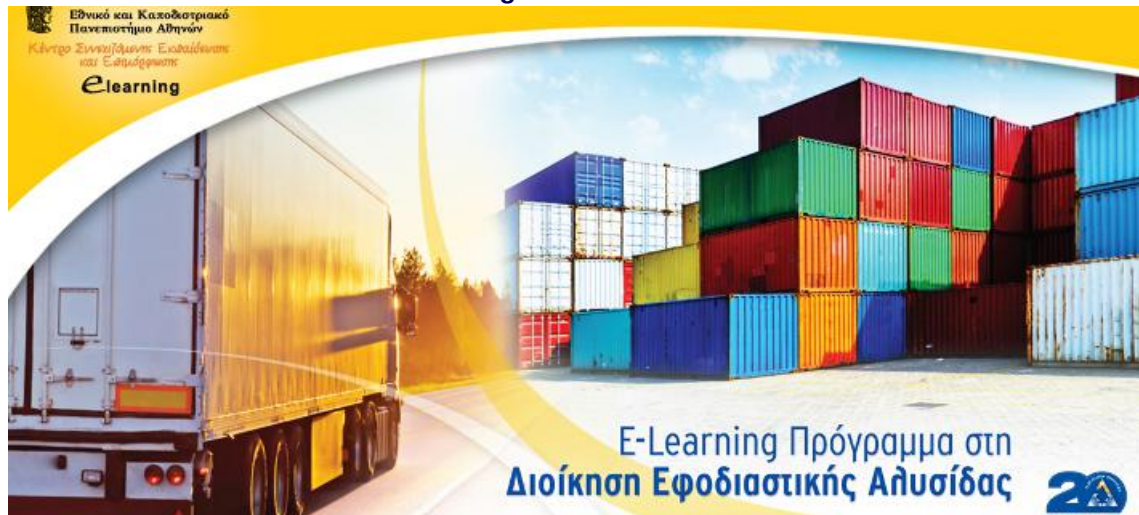
Σε άλλο σημείο της ομιλίας του, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου έδωσε έμφαση στην ανάπτυξη του κλάδου του θαλάσσιου τουρισμού και συγκεκριμένα στο γιώτινγκ και την κρουαζιέρα. «Ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να αποτελέσει την πηγή ανάπτυξης για τη χώρα, εύκολα, γρήγορα, χωρίς μεγάλες επενδύσεις, χωρίς να χρειάζεται όλη αυτή η γραφειοκρατική διαδικασία για την κατασκευή ενός ξενοδοχείου, τις πολεοδομικές ρυθμίσεις, τις παρεκκλίσεις και όλα τα σχετικά. Το μεγάλο στοίχημα για τη χώρα είναι η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου για τις επισκέψεις κρουαζιερόπλοιων αλλά και η ανάδειξη νέων προορισμών για την κρουαζιέρα, ο εμπλουτισμός δηλαδή του τουριστικού προϊόντος. «Αλλωστε, υπάρχουν ακόμη πολλοί αναξιοποίητοι θησαυροί της χώρας», τόνισε, προσθέτοντας ότι «ακόμη και σήμερα, αν έρθετε στο λιμάνι του Πειραιά θα δείτε ότι φιλοξενούμε τουλάχιστον τρία μεγάλα κρουαζιερόπλοια». Επίσης, είπε ότι «η προσπάθεια για την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου πρέπει να προχωρήσει, μία εξέλιξη που θα αποφέρει ανεκτίμητα οφέλη για την εθνική οικονομία. Σε αυτή την κατεύθυνση, κατασκευάζονται λιμάνια – προορισμοί για την κρουαζιέρα σε νέους τόπους, ώστε να προσφερθούν πολλαπλές δυνατότητες που θα προκαλέσουν το ενδιαφέρον της κρουαζιέρας, αλλά και επιμήκυνση του χρόνου της τουριστικής περιόδου».

Αναφορά έκανε και «στη βιομηχανία του γιώτινγκ που έχει ακόμη πολλές δυνατότητες ανάπτυξης, αφού βρίσκεται πολύ χαμηλότερα από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Για το γιώτινγκ ολοκληρώσαμε ένα νόμο μετά από χρόνια παλινωδιών γύρω από αυτό θέμα και ήδη βλέπουμε τα αποτελέσματα τους, καθώς φέτος είχαμε σημαντική αύξηση στις επισκέψεις στις ελληνικές θάλασσες mega yachts και ευρύτερα σκαφών αναψυχής».



http://www.tsantiri.gr/ellada/sunergasia_tou_e-learning_tou_panepistimiou_athinon

Συνεργασία του e-learning του Πανεπιστημίου Αθηνών με την ελληνική εταιρεία Logistics



Το E-Learning του Κέντρου Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης και Επιμόρφωσης του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών προχώρησε σε συνεργασία με την Ελληνική Εταιρεία Logistics για την από κοινού ανάπτυξη και διάθεση του Επιμορφωτικού Προγράμματος εξ Αποστάσεως Εκπαίδευσης στο αντικείμενο «Διοίκηση Εφοδιαστικής Αλυσίδας».

Η δημιουργία του Προγράμματος προέκυψε από την ανάγκη που υπάρχει στην αγορά για εξειδικευμένα στελέχη στον τομέα αυτό.

Το Πρόγραμμα καλύπτει θέματα που αφορούν στον προγραμματισμό και στη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας σε επιχειρήσεις και οργανισμούς.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται:

- στο στρατηγικό ρόλο και τη σπουδαιότητα των λειτουργιών της εφοδιαστικής αλυσίδας σε επιχειρήσεις/οργανισμούς και το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον
- στην αξιολόγηση και βελτιστοποίηση του επιπέδου εξυπηρέτησης, των διαδικασιών πρόβλεψης ζήτησης, του ελέγχου αποθεμάτων, της αποθήκευσης και της μεταφοράς εμπορευμάτων
- στη χρήση ποσοτικών μεθόδων για την επίλυση πρακτικών εφαρμογών/προβλημάτων στη Διοίκηση της Εφοδιαστικής Αλυσίδας (ΔΕΑ)
- στην εισαγωγή και τα οφέλη υιοθέτησης προηγμένων και αναδυόμενων τεχνολογιών και πληροφοριακών συστημάτων στη ΔΕΑ
- στις σύγχρονες τάσεις και προοπτικές στη ΔΕΑ στην Ελλάδα και σε περιβάλλον διεθνούς εμπορίου

Με την ολοκλήρωση του Προγράμματος, οι συμμετέχοντες θα έχουν αποκτήσει δεξιότητες και θα είναι σε θέση να:

- κατανοούν τις βασικές έννοιες και αρχές με έμφαση σε θέματα προγραμματισμού και εκτέλεσης λειτουργιών της Διοίκησης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας
- επιλέγουν και εφαρμόζουν τα κατάλληλα εργαλεία και τεχνικές για να σχεδιάζουν, εκτελούν και ελέγχουν την αποδοτικότητα των λειτουργιών της Διοίκησης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας
- κατανοούν νέες τεχνολογίες (e-logistics), πληροφοριακά συστήματα και τεχνολογικές εφαρμογές για αλυσίδες εφοδιασμού
- λαμβάνουν στρατηγικές αποφάσεις αναφορικά με την ανάθεση λειτουργιών Εφοδιαστικής Διαχείρισης σε τρίτους

Η παρακολούθηση πραγματοποιείται μέσω διαδικτυακής εκπαιδευτικής πλατφόρμας και περιλαμβάνει καθημερινή εκπαιδευτική υποστήριξη προσαρμοσμένη στις Αρχές Εκπαίδευσης Ενηλίκων.

Το διδακτικό υλικό είναι προσαρμοσμένο στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις απαιτήσεις της εξ αποστάσεως εκπαίδευσης, ενώ περιλαμβάνει πληθώρα παραδειγμάτων, εφαρμογών, λυμένων ασκήσεων

Site: <http://www.tsantiri.gr/>

Publication date: 03/12/2014 00:48

http://www.tsantiri.gr/ellada/sunergasia_tou_e-learning_tou_panepistimiou_athinon



και μελετών περίπτωσης για την καλύτερη εξοικείωση και κατανόηση εννοιών και μεθόδων στο ευρύτερο γνωστικό αντικείμενο των logistics και της Διοίκησης Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

Η επιτυχής ολοκλήρωση του οδηγεί στη χορήγηση Πιστοποιητικού Επιμόρφωσης.

Προθεσμία Υποβολής Αιτήσεων: 13/2/2015 – Έναρξη Μαθημάτων: 16/2/2015

Πηγή: iefimerida.gr



Ευφυή συστήματα μεταφορών από το ΕΜΠ

Το **Ερευνητικό Πανεπιστημιακό Ινστιτούτο Συστημάτων Επικοινωνιών και Υπολογιστών (ΕΠΙΣΕΥ) του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (ΕΜΠ)** προωθεί την ανάπτυξη των ευφυών συστημάτων μεταφορών.

Στο πλαίσιο αυτό, διεξήχθη **για πρώτη φορά, εκτός Βρυξελλών, στην Αθήνα, η συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ERTICO-ITS Europe.**

Η ERTICO-ITS Europe είναι ένας μη κερδοσκοπικός πανευρωπαϊκός Οργανισμός, με περισσότερα από 120 μέλη (εταιρείες, δημόσιοι φορείς, ερευνητικά ινστιτούτα και πανεπιστήμια), που εμπλέκονται άμεσα στην ανάπτυξη και προώθηση των **Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) στην Ευρώπη**. Από πλευράς **Ελλάδος, στην ERTICO συμμετέχουν το ΕΠΙΣΕΥ/ΕΜΠ** (που είναι και μέλος στο ΔΣ), **το ΕΚΕΤΑ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ.**

Πριν από τη συνεδρίαση του **Διοικητικού Συμβουλίου της ERTICO**, την προηγούμενη εβδομάδα, πραγματοποιήθηκε κοινή συνάντηση των μελών του με θεσμικούς φορείς και εταιρείες, που δραστηριοποιούνται στον χώρο των ευφυών συστημάτων μεταφορών στην Ελλάδα.

Στη συνάντηση παραβρέθηκε και ο **γενικός γραμματέας Μεταφορών του υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων Νίκος Σταθόπουλος**, ο οποίος παρουσίασε τις βασικές στρατηγικές της **Ελλάδας** σε θέματα **Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών.**

Ο διευθύνων σύμβουλος της **ERTICO Χέρμαν Μέγιερ**, παρουσίασε τις δραστηριότητες της **ERTICO**, τις ευκαιρίες συνεργασίας με ελληνικούς φορείς και εταιρείες, καθώς και τη δυνατότητα της **ERTICO** να λειτουργήσει σαν πλατφόρμα συνεργασίας και ανταλλαγής πληροφοριών.

Ο διευθυντής του **ΕΠΙΣΕΥ, καθηγητής Ιωάννης Βασιλείου** παρουσίασε τις δραστηριότητές του **ΕΠΙΣΕΥ** σε θέματα μεταφορών, τόσο ανθρώπων όσο και φορτίων.

Ο **δρ. Άγγελος Αμδίτης, διευθυντής έρευνας του ΕΠΙΣΕΥ και πρόεδρος της ITS Hellas**, παρουσίασε την κατάσταση στην Ελλάδα σε θέματα Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών, τις νέες πρωτοβουλίες και τις δραστηριότητες των ελληνικών φορέων και εταιρειών.

Μεταξύ άλλων, τέτοιες τεχνολογίες αναπτύσσουν η εταιρεία Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ Α.Ε.) και η εταιρεία Αττικές Διαδρομές Α.Ε.

Η **ITS Hellas - «Ελληνικός Οργανισμός Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών»** είναι μία Μη Κερδοσκοπική Εταιρεία Αστικής Ευθύνης που ιδρύθηκε το 2008 με στόχο την ανάπτυξη ελληνικών τεχνολογικών λύσεων, υποδομής και υπηρεσιών Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών στη χώρα μας. Αριθμεί 32 μέλη από το δημόσιο τομέα (υπουργεία, δημόσιοι οργανισμοί, Τοπική αυτοδιοίκηση), τον ιδιωτικό τομέα (βιομηχανίες, μικρομεσαίες επιχειρήσεις, πάροχοι υπηρεσιών) και τη ακαδημαϊκή κοινότητα (Ερευνητικά Ινστιτούτα, Πανεπιστήμια).

Το **ΕΠΙΣΕΥ είναι μη κερδοσκοπικό Ακαδημαϊκό Ίδρυμα Έρευνας**, το οποίο ιδρύθηκε το 1989 από το υπουργείο Παιδείας, με σκοπό να διεξάγει έρευνα και δραστηριότητες ανάπτυξης, σε όλους τους τομείς τηλεπικοινωνιών, συστημάτων υπολογιστών και τεχνικών. Ασχολείται με μεγάλο εύρος τομέων, όπως οι πομποδέκτες, τα ραντάρ, οι ηλεκτρομαγνητικοί αισθητήρες, η δορυφορική και ασύρματη επικοινωνία, τα νευρωνικά δίκτυα, η τηλεματική και οι εφαρμογές Πολυμέσων, οι εφαρμογές μεταφορών, συστημάτων ελέγχου, ρομποτικής, βιοϊατρικής μηχανικής, ηλεκτρικής ενέργειας κ.α.

Η ερευνητική ομάδα **I-SENSE του ΕΠΙΣΕΥ, υπο την καθοδήγηση του δρ. Άγγελου Αμδίτη**, δραστηριοποιείται σε όλα τα θέματα των μεταφορών ανθρώπων και φορτίων, με έμφαση στην αυτοματοποίηση του συστήματος μεταφορών, την ηλεκτροκίνηση, την διαλειτουργικότητα μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς, την ενεργητική ασφάλεια, το eCall, την εφοδιαστική αλυσίδα και τις «έξυπνες» πόλεις.

Πηγή: ΑΠΕ/ΜΠΕ

Site: <http://www.nooz.gr/>

Publication date: 03/12/2014 00:00

Alexa ranking (Greece): 138

Alexa ranking (Cyprus): 1581

Alexa ranking (UK): 29725

<http://www.nooz.gr/article/anaptuksi-eufuon-sustimaton-metaforon-apo-to-emp>



Συνεργασία του e-learning του Πανεπιστημίου Αθηνών με την ελληνική εταιρεία Logistics

Το E-Learning του Κέντρου Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης και Επιμόρφωσης του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών προχώρησε σε συνεργασία με την Ελληνική Εταιρεία Logistics για την από κοινού ανάπτυξη και διάθεση του Επιμορφωτικού Προγράμματος εξ Αποστάσεως Εκπαίδευσης στο αντικείμενο «Διοίκηση Εφοδιαστικής Αλυσίδας».

Η δημιουργία του Προγράμματος προέκυψε από την ανάγκη που υπάρχει στην αγορά για εξειδικευμένα στελέχη στον τομέα αυτό.

Το Πρόγραμμα καλύπτει θέματα που αφορούν στον προγραμματισμό και στη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας σε επιχειρήσεις και οργανισμούς.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται:

Με την ολοκλήρωση του Προγράμματος, οι συμμετέχοντες θα έχουν αποκτήσει δεξιότητες και θα είναι σε θέση να:

Η παρακολούθηση πραγματοποιείται μέσω διαδικτυακής εκπαιδευτικής πλατφόρμας και περιλαμβάνει καθημερινή εκπαιδευτική υποστήριξη προσαρμοσμένη στις Αρχές Εκπαίδευσης Ενηλίκων.

Το διδακτικό υλικό είναι προσαρμοσμένο στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις απαιτήσεις της εξ αποστάσεως εκπαίδευσης, ενώ περιλαμβάνει πληθώρα παραδειγμάτων, εφαρμογών, λυμένων ασκήσεων και μελετών περίπτωσης για την καλύτερη εξοικείωση και κατανόηση εννοιών και μεθόδων στο ευρύτερο γνωστικό αντικείμενο των logistics και της Διοίκησης Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

Η επιτυχής ολοκλήρωση του οδηγεί στη χορήγηση Πιστοποιητικού Επιμόρφωσης.

Προθεσμία Υποβολής Αιτήσεων: 13/2/2015 – Έναρξη Μαθημάτων: 16/2/2015

Site: <http://www.universitypress.gr/>

Publication date: 02/12/2014 16:13

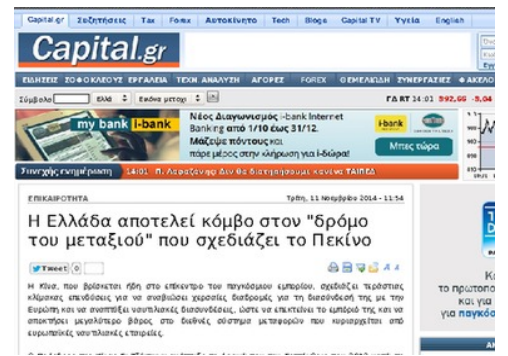
<http://www.universitypress.gr/%cf%83%cf%85%ce%bd%ce%b5%cf%81%ce%b3%>



Συνεργασία του e-learning του ΕΚΠΑ με την Ελληνική Εταιρεία Logistics

Το E-Learning του Κέντρου Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης και Επαγγελματικής Εξέλιξης του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών προχώρησε σε συνεργασία

The post [Συνεργασία του e-learning του ΕΚΠΑ με την Ελληνική Εταιρεία Logistics](#) appeared first on [University Press](#).



Η Ελλάδα αποτελεί κόμβο στον "δρόμο του μεταξιού" που σχεδιάζει το Πεκίνο

Η Κίνα, που βρίσκεται ήδη στο επίκεντρο του παγκόσμιου εμπορίου, σχεδιάζει τεράστιες κλίμακες επενδύσεις για να αναβιώσει χερσαίες διαδρομές για τη διασύνδεσή της με την Ευρώπη και να αναπτύξει ναυτιλιακές διασυνδέσεις, ώστε να επεκτείνει το εμπόριό της και να αποκτήσει μεγαλύτερο βάρος στο διεθνές σύστημα μεταφορών που κυριαρχείται από ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες.

Ο Πρόεδρος της Κίνας Σι Τζίνπινγκ ανέπτυξε το όραμά του τον Σεπτέμβριο του 2013 κατά τη διάρκεια επίσκεψής του στο Καζακστάν και το περασμένο Σάββατο εξήγγειλε τη δημιουργία ενός «Ταμείου για τον Δρόμο του Μεταξιού» με αρχικό ποσό ύψους 40 δισ. δολαρίων, το οποίο θα επενδύσει σε υποδομές και στη βιομηχανική και χρηματοπιστωτική συνεργασία, με στόχο να «σπάσει τη δυσκολία διασυνδέσεων» στην Ασία.

Ο σύγχρονος δρόμος του μεταξιού θα ξεκινά από τον σιδηροδρομικό σταθμό της κινεζικής πόλης Τσονγκ-κινγκ που έχει πληθυσμό 30 εκατομμυρίων και όπου έχουν εργοστάσια εταιρείες, όπως η Hewlett Packard και η Apple. Το 2011 υπήρξε η πρώτη απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση από την κινεζική πόλη προς το Ντούισμπουργκ της Γερμανίας. Σύμφωνα με χάρτη που δημοσίευσε το κρατικό πρακτορείο ειδήσεων Xinhua, προβλέπονται δύο διαδρομές για το εμπόριο: Μία ηπειρωτική διαδρομή που θα περνά μέσα από το Καζακστάν, το Κιργιστάν και το Ιράν με προορισμό τη Βιέννη και μία θαλάσσια διαδρομή από τα κινεζικά λιμάνια προς το λιμάνι της βελγικής Αντβέρπ. Η θαλάσσια διαδρομή θα συνδέει τα κινεζικά λιμάνια του Φουτζού και του Γκουάνγκτζου με λιμάνια στην Ινδονησία, τη Σρι Λάνκα, την Κένυα και την Ελλάδα.

Λίγες λεπτομέρειες είναι γνωστές, αλλά το Xinhua ανέφερε ότι το σχέδιο θα επικεντρωθεί στην οικονομική ζώνη του δρόμου του μεταξιού της Κίνας και στην πρωτοβουλία για τον ναυτιλιακό δρόμο του μεταξιού του 21ου αιώνα, με την κατασκευή δρόμων, σιδηροδρόμων, λιμανιών και αεροδρομίων κατά μήκος της κεντρικής και νότιας Ασίας. Πηγή προβληματισμού μπορεί να αποτελέσει το ενδεχόμενο να δημιουργηθούν προβλήματα και αναστάτωση στη νότια κινεζική θάλασσα, όπου η Κίνα βρίσκεται σε διαμάχη με αρκετές χώρες για τα εδαφικά της δικαιώματα. Μία άλλη πηγή προβληματισμού είναι ότι οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς εμπορευμάτων είναι ευρωπαϊκές.

Σύμφωνα με υπολογισμούς του πρακτορείου Ρόιτερς, κρατικές κινεζικές εταιρείες έχουν επενδύσει ήδη τουλάχιστον 5 δισ. δολάρια σε υποδομές μεταφορών την περασμένη 10ετία κατά μήκος διαδρομών που διασχίζουν την κεντρική Ασία και φθάνουν κοντά στη Σρι Λάνκα και την Ερυθρά Θάλασσα. Εταιρείες, όπως η China Merchants Holdings, η China Railway Construction, η Cosco Pacific και η China Communications Construction έχουν κατασκευάσει ή διαχειρίζονται περίπου 10 λιμάνια και έχουν κάνει επενδύσεις σε τουλάχιστον πέντε σιδηροδρομικά προγράμματα στο Κιργιστάν, την Κένυα και αλλού. Η σιδηροδρομική γραμμή από το Τσονγκ-κινγκ στο Ντούισμπουργκ και από άλλες κινεζικές πόλεις προς την Ευρώπη είναι ζημιογόνες και επιδοτούνται από τις περιφερειακές κυβερνήσεις στην Κίνα για να ενισχύσουν τη ζήτηση, σύμφωνα με Κινέζους αξιωματούχους των σιδηροδρόμων. Αλλά ούτε το κόστος ούτε οι πολιτικοί κίνδυνοι κάποιων διαδρομών φαίνεται να είναι σημαντικοί για τις εμπλεκόμενες κινεζικές εταιρείες.

Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ

Site: <http://www.newsit.gr/>

Publication date: 11/11/2014 13:47

Alexa ranking (Greece): 9

Alexa ranking (Cyprus): 180

Alexa ranking (UK): 5900



http://www.newsit.gr/default.php?pname=Article&art_id=346470&catid=13

Άλλος ένας κολοσσός επιλέγει την Ελλάδα για επενδύσεις

Η Ελλάδα έχει τεράστιες προοπτικές στη ναυτιλία και τα logistics. Μετά την Cosco άλλος ένας γίγαντας, ο ιταλοελβετικός όμιλος MSC, επέλεξε τον Πειραιά για να δημιουργήσει το κέντρο πληροφοριών και υπηρεσιών του.

Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα, σύμφωνα με τον αρχικό σχεδιασμό, να προσληφθούν 150 εργαζόμενοι, οι οποίοι πολλοί σύντομα θα φθάσουν τους 250, ενώ σε βάθος χρόνου μπορεί να ανέλθουν στους 500.

Σκοπός της εταιρείας που θα ονομάζεται Shared Services Documentation Center - SSDC, είναι η συγκέντρωση, επεξεργασία και διανομή στο παγκόσμιο δίκτυο των πρακτόρων του ομίλου πληροφοριών και υπηρεσιών σχετικών με όλες τις δραστηριότητές του.

Πριν από την κίνηση αυτή, η MSC είχε μετατρέψει το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων στο Νέο Ικόνιο σε home port (βάση) για μέρος του στόλου της, καθιστώντας το λιμάνι σε βάση για τις δραστηριότητές της στην Ανατολική Μεσόγειο. Σήμερα, η MSC είναι ο μεγαλύτερος πελάτης του λιμανιού στον Πειραιά, διακινώντας ένα εκατομμύριο τευ (εμπορευματοκιβώτια) από τις εγκαταστάσεις της Cosco και άλλα 600.000 τευ από τις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ.

Σημαντική είναι η παρουσία της και στον τομέα της κρουαζιέρας, όπου με ένα στόλο δεκατριών κρουαζιερόπλοιων αποτελεί την τέταρτη μεγαλύτερη εταιρεία του χώρου με μερίδιο 6,3%, ενώ ετοιμάζεται να προσθέσει ακόμη πέντε το επόμενο διάστημα.

Η MSC ιδρύθηκε το 1970, ενώ πρόσφατα ο Ντιέγκο Απόντε, γιος του ιδρυτή της εταιρείας Τζιανλουίτζι Απόντε ανέλαβε τα ηνία του ομίλου.

✎ **Θανάσης Λυρτσογιάννης**

Στη μελέτη τονίζεται ότι «η ανάπτυξη της χώρας τα προηγούμενα χρόνια στηρίχθηκε σε ένα μη βιώσιμο οικονομικό υπόδειγμα» με υπέρμετρη κατανάλωση και δανεισμό και αναγνωρίζεται ότι «σήμερα, η Ελλάδα

βρίσκεται κοντά σε μια νέα υγιέστερη ισορροπία, κυρίως στα πεδία της δημόσιονομικής προσαρμογής, του εξωτερικού ισοζυγίου και της αξιοπιστίας της χώρας, έχοντας προχωρήσει σε μεγάλο βαθμό τις αναγκαίες δομικές και διαρθρωτικές μεταβολές».

Σε αυτή τη φάση, σύμφωνα με την έρευνα, υπάρχουν σε σχέση και με το νέο διεθνές περιβάλλον (άνοδος των BRICS, νέες οικονομικές τάσεις, κ.α.) συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας (καταρτισμένο εργατικό δυναμικό, στρατηγική θέση, αναξιοποίητοι φυσικοί πόροι, πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, διασπορά, κ.α.) που εάν αξιοποιηθούν σωστά μπορούν να οδηγήσουν σε μια ανάπτυξη με ενισχυμένα τα χαρακτηριστικά της εξωστρέφειας, της καινοτομίας και της αύξησης των επενδύσεων και των εξαγωγών.

Το ΕΣΠΑ και η ΕΤΕΠ

Οι πόροι χρηματοδότησης αυτής της ανάπτυξης μπορούν να προέλθουν από τον αναπτυξιακό νόμο, το ΕΣΠΑ και την ΕΤΕΠ, αλλά και από ιδιωτικά κεφάλαια και συνέργειες, καθώς σημαντική κρίνεται η αύξηση της εσωτερικής αποταμίευσης, ώστε να ενισχυθεί η ρευστότητα για επενδύσεις και η επιστροφή πόρων από το εξωτερικό.

Μεταξύ των προϋποθέσεων για την ανάπτυξη, όπως αναφέρεται στη μελέτη, είναι οι διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις σε διάφορους τομείς (δημόσια διοίκηση, εκπαίδευση, δικαιοσύνη, γραφειοκρατία, φορολογία) ώστε να καταστεί πιο ανταγωνιστική η οικονομία και να διαμορφωθεί ένα πιο πρόσφορο επενδυτικό περιβάλλον, που να ενισχύει την προσέλκυση άμεσων ξένων επενδύσεων, την αύξηση των εξαγωγών, κ.α.

Αναπτυξιακή προσπάθεια

Στους κυριότερους τομείς που θα μπορούσαν να σηκώσουν το βάρος της αναπτυξιακής προσπάθειας για την αλλαγή του αναπτυξιακού μοντέλου συγκαταλέγονται ο τουρισμός, η ναυτιλία, η αγροτική οικονομία, η ενέργεια, οι νέες τεχνολογίες, η εγχώρια φαρμακοβιομηχανία, οι μεταφορές, τα logistics, κ.α.

Τέλος, αναφέρεται η σημασία της ενεργοποίησης ενδοκλαδικών και διακλαδικών συνεργειών που μπορούν να οδηγήσουν σε δημιουργία υψηλότερης προστιθέμενης αξίας δραστηριότητες με πολλαπλασιαστικές επιδράσεις σε άλλους τομείς, π.χ. μεταξύ γεωργίας και αλιείας, τουρισμού και υγείας, κατασκευών και ενέργειας, μεταφορών και ναυτιλίας, κ.α.

<http://www.theseanation.gr/%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%B1%CE%BD%CE%>

Να σημειωθεί ότι το ελληνικό κι όχι μόνο εμπόριο, αγκάλιασε την προσπάθεια της PCT S.A. και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, οπότε εναπομένει όπως αναφέρθηκε να απαντηθεί ο τρόπος που το σιδηροδρομικό δίκτυο θα ανταποκριθεί, αλλά και ο τύπος των διασυνδέσεων, είτε με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, είτε με λιμάνια που έχουν πρόσωπο στη Μ. Θάλασσα και με δεδομένο ότι οι συνδέσεις αυτές έχουν προφανή στρατηγική σημασία.



ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΑ LOGISTICS ΥΠΕΡΨΗΦΙΣΤΗΚΕ...



Υπερψηφίστηκε και επί των άρθρων, στο Γ' Θερινό Τμήμα της Βουλής, το νομοσχέδιο για τα ζητήματα της Εφοδιαστικής (logistics), ακολουθούμενο από αρκετές τροπολογίες.

Οι βασικότερες των τροπολογιών που υπερψηφίστηκαν είναι οι εξής:...

-Δίνεται δικαίωμα σύνταξης γήρατος από τον ΟΓΑ σε όσους συμπληρώσουν 40 έτη ασφάλισης σε οποιονδήποτε φορέα, καθώς και το 62ο έτος της ηλικίας τους. Η κυβέρνηση έκανε δεκτές, επίσης, τροπολογίες βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, οι οποίες δίνουν το δικαίωμα αναγνώρισης πλασματικών χρόνων εργασίας, κάτι που ισχύει και για άλλες κατηγορίες εργαζομένων. Οι σχετικές ρυθμίσεις υπερψηφίστηκαν από τα παρόντα κόμματα, με εξαίρεση το ΚΚΕ που δήλωσε «παρών», καθώς, όπως ανέφερε ο αγορητής του, Χρ. Κατσώτης, «τα πλασματικά χρόνια δεν απαντούν στα αιτήματα του αγροτικού κινήματος για σύνταξη στα εξήντα για τους αγρότες και στα πενήντα πέντε για την αγρότισσα».

-Δίνεται η δυνατότητα ψηφιακής εγγραφής των ανέργων στα μητρώα ανέργων του ΟΑΕΔ. Η τροπολογία ψηφίστηκε απ' όλα τα παρόντα κόμματα, πλην του ΚΚΕ που δήλωσε «παρών». Ιδιαίτερα υπερήφανος για τη ρύθμιση αυτή εμφανίστηκε ο υπουργός Εργασίας, Γιάννης Βρούτσης, ο οποίος τόνισε πως «από τους 1.039.242 εγγεγραμμένους ανέργους, οι 899.242 που είναι ο μέσος όρος ανέργων του έτους, δεν θα ξαναπατήσουν το κατώφλι του ΟΑΕΔ. Και αν κάποιος κάνει τον υπολογισμό, στην τετράμηνη παρουσία της αναγκαιότητας των ανέργων για να βεβαιώσουν και να θεωρήσουν την κάρτα της ανεργίας, αυτό αποτυπώνεται σε 3.596.968 λιγότερες επαφές πολιτών με τον ΟΑΕΔ».

«Πρόκειται για μία μεγάλη διαρθρωτική αλλαγή, που φτάνει στα όρια του να την πει κάποιος "μεταρρύθμιση", υπό την έννοια ότι πρωτοτυπούμε και σε επίπεδο Ευρώπης» ανέφερε ο υπουργός Εργασίας.

«Ο άνεργος έχει άπλετο χρόνο, αλλά δεν μπορεί να κινηθεί γιατί δεν έχει να πληρώσει εισιτήριο στα μέσα μαζικής μεταφοράς, και απαιτεί να κυκλοφορεί ελεύθερα με την κάρτα ανεργίας» σημείωσε ο Χρ. Κατσώτης (ΚΚΕ) απαντώντας στον υπουργό.

-Τα Προεδρικά Διατάγματα που ορίζουν τις τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές των τουριστικών καταλυμάτων, θεωρούνται ως καταργηθέντα από την έναρξη ισχύος του ν. 4276/2014 (δηλαδή την 30η Ιουλίου του 2014) και όχι μετά την έκδοση των νέων διαταγμάτων. Την τροπολογία αυτή του υπουργείου Τουρισμού καταψήφισε το ΚΚΕ, ενώ ο ΣΥΡΙΖΑ δήλωσε «παρών».

-Παρατείνονται μέχρι το τέλος του χρόνου οι συμβάσεις θεραπευτών ιατρών με τον ΕΟΠΥΥ που λήγουν στις 30 του τρέχοντος μήνα, ενώ με απόφαση του διοικητή της οικείας Υγειονομικής Περιφέρειας, μπορούν να ανανεώνονται οι τρίμηνες μετακινήσεις προσωπικού για νοσοκομεία κάθε είδους. Η τροπολογία υπερψηφίστηκε με δύο «παρών» εκ μέρους του ΣΥΡΙΖΑ και του ΚΚΕ.

-Δίνεται η δυνατότητα στις γυναίκες επαγγελματίες οπλίτες που δεν έχουν μονιμοποιηθεί και επιστρέφουν από άδεια κύησης, να τοποθετούνται για δύο χρόνια στον τόπο προτίμησής τους ή σε όμορη Περιφερειακή Ενότητα, εφόσον υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις. Στη συγκεκριμένη τροπολογία του ΥΕΘΑ, ο ΣΥΡΙΖΑ ψήφισε «παρών», διεκδικώντας να δοθεί στις γυναίκες αυτές, το δικαίωμα που απολαμβάνουν και οι μονιμοποιηθείσες συναδέλφισές τους- της τοποθέτησης στον τόπο προτίμησής τους για πέντε χρόνια.



-Επεκτείνονται και για τις αντιτυρικές περιόδους 2014 και 2015 οι συμβάσεις, συμφωνίες και αποφάσεις που συνήφθησαν ή εκδόθηκαν για τις ανάγκες και των προηγούμενων περιόδων, βάσει των προσφορών και τυχόν αναπροσαρμογών που υπάρχουν. Η τροπολογία καταψηφίστηκε από τον ΣΥΡΙΖΑ και το ΚΚΕ, ενώ η ΔΗΜΑΡ και οι ΑΝΕΛ ψήφισαν «παρών». Βασική ένσταση για την υπερψήφιση της τροπολογίας υπήρξε η διαφανιζόμενη επιμονή της κυβέρνησης να μισθώνει πτητικά εναέρια μέσα για τη δασοφυλάκηση, μέσω ενός ΝΑΤΟϊκού οργανισμού (NAMSA) - και στην προκείμενη περίπτωση, προϋπολογίζοντας το κόστος και για τον επόμενο χρόνο.

-Παρατείνεται μέχρι την 31η Μαρτίου (από την 30 του τρέχοντος μήνα) η προθεσμία για τη λύση και εκκαθάριση του Οργανισμού Διεξαγωγής Ιπποδρομιών Ελλάδος, κάτι που για τον ΣΥΡΙΖΑ (Δ. Γελαλής) φέρει την οσμή ενός «πολέμου συμφερόντων μεταξύ Κόκκαλη και Μελισσανίδη με διαιτητή τον Αντώνη Σαμαρά». Η ρύθμιση απετέλεσε άρθρο της τροπολογίας για τον αναβαλλόμενο φόρο των τραπεζών, και ως εκ τούτου υπερψηφίστηκε από τη ΝΔ και το ΠΑΣΟΚ.

Σημειώνεται πως η Χρυσή Αυγή δεν συμμετείχε στη σημερινή συνεδρίαση.

Υπενθυμίζεται πως το νομοσχέδιο υπερψηφίστηκε επί της αρχής από τη ΝΔ, το ΠΑΣΟΚ και τη ΔΗΜΑΡ, και καταψηφίστηκε από τα υπόλοιπα κόμματα. Κατά τη σημερινή επί των άρθρων συνεδρίαση, ο ΣΥΡΙΖΑ υπερψήφισε τρία άρθρα του νομοσχεδίου για τα θέματα της Εφοδιαστικής, δήλωσε «παρών» σε οκτώ άρθρα και καταψήφισε άλλα έξι.

Όπως αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ, στη λήξη της σημερινής συνεδρίασης, ο υπουργός Ανάπτυξης, Νίκος Δένδιας, αναφέρθηκε στις εξαγγελίες του προέδρου του ΣΥΡΙΖΑ Αλέξη Τσίπρα στη ΔΕΘ, λέγοντας: «Είναι παντελώς ακατανόητο και στα όρια του στερούμενου σοβαρότητας, αυτό το οποίο ελέγχθη από τον ΣΥΡΙΖΑ στη Θεσσαλονίκη, ότι μπορείτε με 2 και με 3 δισ. να αντιμετωπίσετε το τεράστιο πρόβλημα των 100 και πλέον δισ. που είναι τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια. Αυτά τα πράγματα, συνδυαζόμενα με τη σημερινή σας τοποθέτηση επί του αναβαλλόμενου φόρου, στερούνται σοβαρότητας» ανέφερε ο υπουργός Ανάπτυξης. «Αυτή η ανευθυνότητα συνιστά κοινωνικό έγκλημα, διότι υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι υποφέρουν έξω στην κοινωνία, και απέναντί τους έχετε το καθήκον της ευθύνης, έχετε το καθήκον να λέτε την αλήθεια, και όχι να τάζετε γενική σεισάχθεια έναντι 1 δισ. Σας παρακαλώ θερμά, επειδή οι στιγμές είναι κρίσιμες, να επανέλθει ο ΣΥΡΙΖΑ στη σοβαρότητα» συμπλήρωσε ο κ. Δένδιας.



Υπερψηφίστηκε και επί των άρθρων το νομοσχέδιο για τα logistics



Υπερψηφίστηκε και επί των άρθρων, στο Γ' Θερινό Τμήμα της Βουλής, το νομοσχέδιο για τα ζητήματα της Εφοδιαστικής (logistics), ακολουθούμενο από αρκετές τροπολογίες.

Οι βασικότερες των τροπολογιών που υπερψηφίστηκαν είναι οι εξής:

-Δίνεται δικαίωμα σύνταξης γήρατος από τον ΟΓΑ σε όσους συμπληρώσουν 40 έτη ασφάλισης σε οποιονδήποτε φορέα, καθώς και το 62ο έτος της ηλικίας τους. Η κυβέρνηση έκανε δεκτές, επίσης, τροπολογίες βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, οι οποίες δίνουν το δικαίωμα αναγνώρισης πλασματικών χρόνων εργασίας, κάτι που ισχύει και για άλλες κατηγορίες εργαζομένων. Οι σχετικές ρυθμίσεις υπερψηφίστηκαν από τα παρόντα κόμματα, με εξαίρεση το ΚΚΕ που δήλωσε «παρών», καθώς, όπως ανέφερε ο αγορητής του, Χρ. Κατσώτης, «τα πλασματικά χρόνια δεν απαντούν στα αιτήματα του αγροτικού κινήματος για σύνταξη στα εξήντα για τους αγρότες και στα πενήντα πέντε για την αγρότισσα».

-Δίνεται η δυνατότητα ψηφιακής εγγραφής των ανέργων στα μητρώα ανέργων του ΟΑΕΔ. Η τροπολογία ψηφίστηκε απ' όλα τα παρόντα κόμματα, πλην του ΚΚΕ που δήλωσε «παρών». Ιδιαίτερα υπερήφανος για τη ρύθμιση αυτή εμφανίστηκε ο υπουργός Εργασίας, Γιάννης Βρούτσης, ο οποίος τόνισε πως «από τους 1.039.242 εγγεγραμμένους ανέργους, οι 899.242 που είναι ο μέσος όρος ανέργων του έτους, δεν θα ξαναπατήσουν το κατώφλι του ΟΑΕΔ. Και αν κάποιος κάνει τον υπολογισμό, στην τετράμηνη παρουσία της αναγκαιότητας των ανέργων για να βεβαιώσουν και να θεωρήσουν την κάρτα της ανεργίας, αυτό αποτυπώνεται σε 3.596.968 λιγότερες επαφές πολιτών με τον ΟΑΕΔ».

«Πρόκειται για μία μεγάλη διαρθρωτική αλλαγή, που φτάνει στα όρια του να την πει κάποιος "μεταρρύθμιση", υπό την έννοια ότι πρωτοτυπούμε και σε επίπεδο Ευρώπης» ανέφερε ο υπουργός Εργασίας.

«Ο άνεργος έχει άπλετο χρόνο, αλλά δεν μπορεί να κινηθεί γιατί δεν έχει να πληρώσει εισιτήριο στα μέσα μαζικής μεταφοράς, και απαιτεί να κυκλοφορεί ελεύθερα με την κάρτα ανεργίας» σημείωσε ο Χρ. Κατσώτης (ΚΚΕ) απαντώντας στον υπουργό.

-Τα Προεδρικά Διατάγματα που ορίζουν τις τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές των τουριστικών καταλυμάτων, θεωρούνται ως καταργηθέντα από την έναρξη ισχύος του ν. 4276/2014 (δηλαδή την 30η Ιουλίου του 2014) και όχι μετά την έκδοση των νέων διαταγμάτων. Την τροπολογία αυτή του υπουργείου Τουρισμού καταψήφισε το ΚΚΕ, ενώ ο ΣΥΡΙΖΑ δήλωσε «παρών».

-Παρατείνονται μέχρι το τέλος του χρόνου οι συμβάσεις θεραπευτών ιατρών με τον ΕΟΠΥΥ που λήγουν στις 30 του τρέχοντος μήνα, ενώ με απόφαση του διοικητή της οικείας Υγειονομικής Περιφέρειας, μπορούν να ανανεώνονται οι τρίμηνες μετακινήσεις προσωπικού για νοσοκομεία κάθε είδους. Η τροπολογία υπερψηφίστηκε με δύο «παρών» εκ μέρους του ΣΥΡΙΖΑ και του ΚΚΕ.

-Δίνεται η δυνατότητα στις γυναίκες επαγγελματίες οπλίτες που δεν έχουν μονιμοποιηθεί και επιστρέφουν από άδεια κύησης, να τοποθετούνται για δύο χρόνια στον τόπο προτίμησής τους ή σε όμορη Περιφερειακή Ενότητα, εφόσον υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις. Στη συγκεκριμένη τροπολογία του ΥΕΘΑ, ο ΣΥΡΙΖΑ ψήφισε «παρών», διεκδικώντας να δοθεί στις γυναίκες αυτές, το δικαίωμα που απολαμβάνουν και οι



μονιμοποιηθείσες συναδέλφισσές τους- της τοποθέτησης στον τόπο προτίμησής τους για πέντε χρόνια.

-Επεκτείνονται και για τις αντιπυρικές περιόδους 2014 και 2015 οι συμβάσεις, συμφωνίες και αποφάσεις που συνήφθησαν ή εκδόθηκαν για τις ανάγκες και των προηγούμενων περιόδων, βάσει των προσφορών και τυχόν αναπροσαρμογών που υπάρχουν. Η τροπολογία καταψηφίστηκε από τον ΣΥΡΙΖΑ και το ΚΚΕ, ενώ η ΔΗΜΑΡ και οι ΑΝΕΛ ψήφισαν «παρών». Βασική ένσταση για την υπερψήφιση της τροπολογίας υπήρξε η διαφαινόμενη επιμονή της κυβέρνησης να μισθώνει πτητικά εναέρια μέσα για τη δασοπυρόσβεση, μέσω ενός ΝΑΤΟϊκού οργανισμού (NAMSA) - και στην προκείμενη περίπτωση, προϋπολογίζοντας το κόστος και για τον επόμενο χρόνο.

-Παρατείνεται μέχρι την 31η Μαρτίου (από την 30 του τρέχοντος μήνα) η προθεσμία για τη λύση και εκκαθάριση του Οργανισμού Διεξαγωγής Ιπποδρομιών Ελλάδος, κάτι που για τον ΣΥΡΙΖΑ (Δ. Γελαλής) φέρει την οσμή ενός «πολέμου συμφερόντων μεταξύ Κόκκαλη και Μελισσανίδη με διαιτητή τον Αντώνη Σαμαρά». Η ρύθμιση απέτελεσε άρθρο της τροπολογίας για τον αναβαλλόμενο φόρο των τραπεζών, και ως εκ τούτου υπερψηφίστηκε από τη ΝΔ και το ΠΑΣΟΚ.

Σημειώνεται πως η Χρυσή Αυγή δεν συμμετείχε στη σημερινή συνεδρίαση.

Υπενθυμίζεται πως το νομοσχέδιο υπερψηφίστηκε επί της αρχής από τη ΝΔ, το ΠΑΣΟΚ και τη ΔΗΜΑΡ, και καταψηφίστηκε από τα υπόλοιπα κόμματα. Κατά τη σημερινή επί των άρθρων συνεδρίαση, ο ΣΥΡΙΖΑ υπερψήφισε τρία άρθρα του νομοσχεδίου για τα θέματα της Εφοδιαστικής, δήλωσε «παρών» σε οκτώ άρθρα και καταψήφισε άλλα έξι.

Όπως αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ, στη λήξη της σημερινής συνεδρίασης, ο υπουργός Ανάπτυξης, Νίκος Δένδιας, αναφέρθηκε στις εξαγγελίες του προέδρου του ΣΥΡΙΖΑ Αλέξη Τσίπρα στη ΔΕΘ, λέγοντας: «Είναι παντελώς ακατανόητο και στα όρια του στερούμενου σοβαρότητας, αυτό το οποίο ελέγχθη από τον ΣΥΡΙΖΑ στη Θεσσαλονίκη, ότι μπορείτε με 2 και με 3 δισ. να αντιμετωπίσετε το τεράστιο πρόβλημα των 100 και πλέον δισ. που είναι τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια. Αυτά τα πράγματα, συνδυαζόμενα με τη σημερινή σας τοποθέτηση επί του αναβαλλόμενου φόρου, στερούνται σοβαρότητας» ανέφερε ο υπουργός Ανάπτυξης. «Αυτή η ανευθυνότητα συνιστά κοινωνικό έγκλημα, διότι υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι υποφέρουν έξω στην κοινωνία, και απέναντί τους έχετε το καθήκον της ευθύνης, έχετε το καθήκον να λέτε την αλήθεια, και όχι να τάζετε γενική σεισάχθεια έναντι 1 δισ. Σας παρακαλώ θερμά, επειδή οι στιγμές είναι κρίσιμες, να επανέλθει ο ΣΥΡΙΖΑ στη σοβαρότητα» συμπλήρωσε ο κ. Δένδιας.



ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ (LOGISTICS): Νέα πεδία μονοπωλιακής κερδοφορίας σε βάρος των λαϊκών αναγκών



Λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο, υποδομές αποθήκευσης υποτάσσονται στις ανάγκες κερδοφορίας των μονοπωλιακών ομίλων

Eurokinissi

Ψηφίστηκε χτες κατ' άρθρο από τα κόμματα της συγκυβέρνησης και τη ΔΗΜΑΡ στο Γ' Θερινό Τμήμα της Βουλής το νομοσχέδιο της κυβέρνησης με τίτλο «**Ρυθμίσεις θεμάτων εφοδιαστικής**». Το νομοσχέδιο, με βάση την αξίωση της αστικής τάξης της χώρας για την ανάδειξη της Ελλάδας σε διαμετακομιστικό κόμβο, παραδίδει ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα (μεταφορά, αποθήκευση, διανομή εμπορευμάτων) στα χέρια των μονοπωλιακών ομίλων, συντρίβοντας τους αυτοαπασχολούμενους, μικρούς επαγγελματίες του χώρου και ανοίγοντας το δρόμο για χιλιάδες απολύσεις. Παράλληλα, εξασφαλίζει στα μονοπώλια και τις κατάλληλες υποδομές, όπως λιμάνια, σιδηρόδρομους, οδικούς άξονες, αλλά και ελεύθερους χώρους που θα μπορούσαν να δώσουν μια ανάσα στις εργατικές - λαϊκές οικογένειες. Μεταφορά, αποθήκευση και διανομή στα μέτρα των μονοπωλίων

Συνοπτικά, στο **πρώτο κεφάλαιο** προβλέπεται η δημιουργία προσωρινών κέντρων αποθήκευσης εμπορευμάτων εντός και περιμετρικά στους οικιστικούς ιστούς. Πρόκειται για «ειδικές εγκαταστάσεις προσωρινής αποθήκευσης, ενοποίησης και απομαδοποίησης φορτίων, φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων, στάθμευσης φορτηγών αυτοκινήτων σε περιοχές των δήμων», ενώ υπάρχει και η παραδοχή ότι θα υπάρξει επιβάρυνση του περιβάλλοντος αυτών των περιοχών.

Το **δεύτερο κεφάλαιο** προβλέπει την ανάπτυξη μεγάλων εμπορευματικών - διαμετακομιστικών κέντρων, τα οποία ονομάζονται «Επιχειρηματικά Πάρκα Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας». Σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που θέτει, θα έχουν έκταση έως 300 στρέμματα, θα πρέπει να «εξασφαλίζεται υποχρεωτικά πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά», δηλαδή να είναι στην υπηρεσία των μονοπωλίων λιμάνια, σιδηρόδρομοι κ.ά. Το νομοσχέδιο που ψηφίστηκε καθορίζει ότι τα πρώτα δύο πάρκα θα είναι το Θριάσιο και το πρώην «στρατόπεδο Γκόνου».

Η επιθετικότητα του νομοσχεδίου επισφραγίστηκε και με μια **σειρά τροπολογιών** που κατατέθηκαν από την πλειοψηφία των υπουργείων, όλες κομμένες και ραμμένες στα συμφέροντα του κεφαλαίου. Μάλιστα, οι σημαντικότερες από αυτές κατατέθηκαν μόλις λίγες ώρες πριν την ολοκλήρωση της συζήτησης. Τελικά, μετά τις αντιδράσεις που προκάλεσε - ακόμα και μεταξύ των κυβερνητικών βουλευτών - αυτή η εξόφθαλμη μεθόδευση, η κυβέρνηση αναγκάστηκε να αποσύρει τρεις τροπολογίες που κατατέθηκαν χτες. Εξαίρεση αποτέλεσε η τροπολογία για τον «αναβαλλόμενο φόρο» των τραπεζικών ομίλων (βλ. ρεπορτάζ στη σελ. 7).

Φέρνει χιλιάδες απολύσεις και καταστροφή αυτοαπασχολούμενων

Όπως ανέφερε ο ειδικός αγορητής του ΚΚΕ, **Χρήστος Κατσώτης**, «η Εφοδιαστική στα χέρια των μονοπωλιακών ομίλων είναι σε βάρος των λαϊκών συμφερόντων, πόσο μάλλον που η ανάπτυξή της συνδέεται με την παράδοση των λιμανιών, των αεροδρομίων, του σιδηροδρομικού δικτύου, του οδικού δικτύου, συνολικά των μεταφορικών υποδομών στο μεγάλο κεφάλαιο».

Όπως είχε αναφέρει χαρακτηριστικά στην πρωτολογία του στο νομοσχέδιο, «δίνονται κίνητρα, επιδοτήσεις

<http://www.top7news.gr/xrima/nomosxedio-gia-tin-efodiastiki-alisida-logistics-nea-p>



μέσω του ΕΣΠΑ, ώστε μία βιομηχανία να αναθέσει την αποθήκευση, τη μεταφορά προϊόντων σε τρίτους, στην εταιρεία, την οποία ονομάζετε Third Party Logistics. Στον κλάδο των τροφίμων υπάρχει εμπειρία από το κλείσιμο υποκαταστημάτων κέντρων διανομής. Αυτό σήμανε εκατοντάδες απολύσεις. Να θυμίσουμε τη ΜΕΒΓΑΛ, την "Coca - Cola", όπως και άλλες μικρότερες».

Σε άλλο σημείο είχε επισημάνει: «Τα νέα μεγαθήρια logistics που θα δημιουργηθούν θα είναι τεχνολογικά εξελιγμένα με αυτοματοποίηση, ρομποτικά συστήματα, ηλεκτρονικοποίηση της πληροφορίας, σύγχρονα συστήματα οργάνωσης και διοίκησης και θα χρειάζονται πολύ λιγότερα εργατικά χέρια απ' ό,τι τώρα. Προφανώς και είμαστε υπέρ της τεχνολογικής εξέλιξης, αλλά στο καπιταλιστικό σύστημα αυτό σημαίνει αύξηση της ανεργίας και εντατικοποίηση της εργασίας γι' αυτούς που συνεχίζουν να δουλεύουν». Αναφέρθηκε ακόμη σε άρθρα που μειώνουν τους τελωνειακούς ελέγχους στο όνομα της μείωσης της γραφειοκρατίας, αλλά και τους φυσικούς ελέγχους των εμπορευμάτων, γεγονός που θα πλήξει την ποιότητά τους.

«Στο ερώτημα ανάπτυξη για ποιον δεν υπάρχουν πολλές απαντήσεις», τόνισε ο βουλευτής του ΚΚΕ, «ή θα είναι για τα μονοπώλια ή θα είναι για το λαό. Το ΚΚΕ επισημαίνει - και με αφορμή αυτό το νομοσχέδιο - ότι έχουν ωριμάσει οι συνθήκες για άλλη μορφή οργάνωσης της οικονομίας και του κοινωνικού συστήματος. Η εργατική τάξη, μόνο με τη δική της εξουσία, μπορεί να εντάξει την Εφοδιαστική στον κεντρικό σχεδιασμό και να διασφαλίσει την ποσότητα, την ποιότητα και την αδιάλειπτη διάθεση των αγαθών στο λαό».



Υπερψηφίστηκε και επί των άρθρων το νομοσχέδιο για ...



Υπερψηφίστηκε και επί των άρθρων, στο Γ Θερινό Τμήμα της Βουλής, το νομοσχέδιο για τα ζητήματα της Εφοδιαστικής (logistics), ακολουθούμενο από αρκετές τροπολογίες.

Οι βασικότερες των τροπολογιών που υπερψηφίστηκαν είναι οι εξής:

-Δίνεται δικαίωμα σύνταξης γήρατος από τον ΟΓΑ σε όσους συμπληρώσουν 40 έτη ασφάλισης σε οποιονδήποτε φορέα, καθώς και το 62ο έτος της ηλικίας τους. Η κυβέρνηση έκανε δεκτές, επίσης, τροπολογίες βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, οι οποίες δίνουν το δικαίωμα αναγνώρισης πλασματικών χρόνων εργασίας, κάτι που ισχύει και για άλλες κατηγορίες εργαζομένων. Οι σχετικές ρυθμίσεις υπερψηφίστηκαν από τα παρόντα κόμματα, με εξαίρεση το ΚΚΕ που δήλωσε «παρών», καθώς, όπως ανέφερε ο αγορητής του, Χρ. Κατσώτης, «τα πλασματικά χρόνια δεν απαντούν στα αιτήματα του αγροτικού κινήματος για σύνταξη στα εξήντα για τους αγρότες και στα πενήντα πέντε για την αγρότισσα».

-Δίνεται η δυνατότητα ψηφιακής εγγραφής των ανέργων στα μητρώα ανέργων του ΟΑΕΔ. Η τροπολογία ψηφίστηκε απ' όλα τα παρόντα κόμματα, πλην του ΚΚΕ που δήλωσε «παρών». Ιδιαίτερα υπερήφανος για τη ρύθμιση αυτή εμφανίστηκε ο υπουργός Εργασίας, Γιάννης Βρούτσης, ο οποίος τόνισε πως «από τους 1.039.242 εγγεγραμμένους ανέργους, οι 899.242 που είναι ο μέσος όρος ανέργων του έτους, δεν θα ξαναπατήσουν το κατώφλι του ΟΑΕΔ. Και αν κάποιος κάνει τον υπολογισμό, στην τετράμηνη παρουσία της αναγκαιότητας των ανέργων για να βεβαιώσουν και να θεωρήσουν την κάρτα της ανεργίας, αυτό αποτυπώνεται σε 3.596.968 λιγότερες επαφές πολιτών με τον ΟΑΕΔ».

«Πρόκειται για μία μεγάλη διαρθρωτική αλλαγή, που φτάνει στα όρια του να την πει κάποιος "μεταρρύθμιση", υπό την έννοια ότι πρωτοτυπούμε και σε επίπεδο Ευρώπης» ανέφερε ο υπουργός Εργασίας.

«Ο άνεργος έχει άπλετο χρόνο, αλλά δεν μπορεί να κινηθεί γιατί δεν έχει να πληρώσει εισιτήριο στα μέσα μαζικής μεταφοράς, και απαιτεί να κυκλοφορεί ελεύθερα με την κάρτα ανεργίας» σημείωσε ο Χρ. Κατσώτης (ΚΚΕ) απαντώντας στον υπουργό.

-Τα Προεδρικά Διατάγματα που ορίζουν τις τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές των τουριστικών καταλυμάτων, θεωρούνται ως καταργηθέντα από την έναρξη ισχύος του ν. 4276/2014 (δηλαδή την 30η Ιουλίου του 2014) και όχι μετά την έκδοση των νέων διαταγμάτων. Την τροπολογία αυτή του υπουργείου Τουρισμού καταψήφισε το ΚΚΕ, ενώ ο ΣΥΡΙΖΑ δήλωσε «παρών».

-Παρατείνονται μέχρι το τέλος του χρόνου οι συμβάσεις θεραπευτών ιατρών με τον ΕΟΠΥΥ που λήγουν στις 30 του τρέχοντος μήνα, ενώ με απόφαση του διοικητή της οικείας Υγειονομικής Περιφέρειας, μπορούν να ανανεώνονται οι τρίμηνες μετακινήσεις προσωπικού για νοσοκομεία κάθε είδους. Η τροπολογία υπερψηφίστηκε με δύο «παρών» εκ μέρους του ΣΥΡΙΖΑ και του ΚΚΕ.

-Δίνεται η δυνατότητα στις γυναίκες επαγγελματίες οπλίτες που δεν έχουν μονιμοποιηθεί και επιστρέφουν από άδεια κύησης, να τοποθετούνται για δύο χρόνια στον τόπο προτίμησής τους ή σε όμορη Περιφερειακή Ενότητα, εφόσον υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις. Στη συγκεκριμένη τροπολογία του ΥΕΘΑ, ο ΣΥΡΙΖΑ ψήφισε «παρών», διεκδικώντας να δοθεί στις γυναίκες αυτές, το δικαίωμα που απολαμβάνουν και οι



μονιμοποιηθείσες συναδέλφισσές τους- της τοποθέτησης στον τόπο προτίμησής τους για πέντε χρόνια.

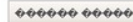
-Επεκτείνονται και για τις αντιτυρικές περιόδους 2014 και 2015 οι συμβάσεις, συμφωνίες και αποφάσεις που συνήφθησαν ή εκδόθηκαν για τις ανάγκες και των προηγούμενων περιόδων, βάσει των προσφορών και τυχόν αναπροσαρμογών που υπάρχουν. Η τροπολογία καταψηφίστηκε από τον ΣΥΡΙΖΑ και το ΚΚΕ, ενώ η ΔΗΜΑΡ και οι ΑΝΕΛ ψήφισαν «παρών». Βασική ένσταση για την υπερψήφιση της τροπολογίας υπήρξε η διαφανιζόμενη επιμονή της κυβέρνησης να μισθώνει πτητικά εναέρια μέσα για τη δασοπυρόσβεση, μέσω ενός ΝΑΤΟϊκού οργανισμού (NAMSA) - και στην προκείμενη περίπτωση, προϋπολογίζοντας το κόστος και για τον επόμενο χρόνο.

-Παρατείνεται μέχρι την 31η Μαρτίου (από την 30 του τρέχοντος μήνα) η προθεσμία για τη λύση και εκκαθάριση του Οργανισμού Διεξαγωγής Ιπποδρομιών Ελλάδος, κάτι που για τον ΣΥΡΙΖΑ (Δ. Γελαλή) φέρει την οσμή ενός «πολέμου συμφερόντων μεταξύ Κόκκαλη και Μελισσανίδη με διαιτητή τον Αντώνη Σαμαρά». Η ρύθμιση απετέλεσε άρθρο της τροπολογίας για τον αναβαλλόμενο φόρο των τραπεζών, και ως εκ τούτου υπερψηφίστηκε από τη ΝΔ και το ΠΑΣΟΚ.

Σημειώνεται πως η Χρυσή Αυγή δεν συμμετείχε στη σημερινή συνεδρίαση.

Υπενθυμίζεται πως το νομοσχέδιο υπερψηφίστηκε επί της αρχής από τη ΝΔ, το ΠΑΣΟΚ και τη ΔΗΜΑΡ, και καταψηφίστηκε από τα υπόλοιπα κόμματα. Κατά τη σημερινή επί των άρθρων συνεδρίαση, ο ΣΥΡΙΖΑ υπερψήφισε τρία άρθρα του νομοσχεδίου για τα θέματα της Εφοδιαστικής, δήλωσε «παρών» σε οκτώ άρθρα και καταψήφισε άλλα έξι.

Όπως αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ, στη λήξη της σημερινής συνεδρίασης, ο υπουργός Ανάπτυξης, Νίκος Δένδιας, αναφέρθηκε στις εξαγγελίες του προέδρου του ΣΥΡΙΖΑ Αλέξη Τσίπρα στη ΔΕΘ, λέγοντας: «Είναι παντελώς ακατανόητο και στα όρια του στερούμενου σοβαρότητας, αυτό το οποίο ελέγχθη από τον ΣΥΡΙΖΑ στη Θεσσαλονίκη, ότι μπορείτε με 2 και με 3 δισ. να αντιμετωπίσετε το τεράστιο πρόβλημα των 100 και πλέον δισ. που είναι τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια. Αυτά τα πράγματα, συνδυαζόμενα με τη σημερινή σας τοποθέτηση επί του αναβαλλόμενου φόρου, στερούνται σοβαρότητας» ανέφερε ο υπουργός Ανάπτυξης. «Αυτή η ανευθυνότητα συνιστά κοινωνικό έγκλημα, διότι υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι υποφέρουν έξω στην κοινωνία, και απέναντί τους έχετε το καθήκον της ευθύνης, έχετε το καθήκον να λέτε την αλήθεια, και όχι να τάζετε γενική σεισάχθεια έναντι 1 δισ. Σας παρακαλώ θερμά, επειδή οι στιγμές είναι κρίσιμες, να επανέλθει ο ΣΥΡΙΖΑ στη σοβαρότητα» συμπλήρωσε ο κ. Δένδιας.



ΥΠΕΡΨΗΦΙΣΤΗΚΕ ΚΑΙ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΑ LOGISTICS

Πατήστε **εδώ** αν επιθυμείτε την παύση του άρθρου
δημοσιεύθηκε από **enikos** την 25-09-2014, 23:00

<http://www.blog.gr/articles/481757/Uperpsifistike-kai-epi-ton-arthron-to-nomosxedio>

Υπερψηφίστηκε και επι των αρθρων το νομοσχεδιο για τα logistics

Υπερψηφίστηκε και επί των άρθρων το νομοσχέδιο για τα logistics

Υπερψηφίστηκε και επί των άρθρων, στο Γ' Θερινό Τμήμα της Βουλής, το νομοσχέδιο για τα ζητήματα της Εφοδιαστικής (logistics), ακολουθούμενο από αρκετές τροπολογίες.

Οι βασικότερες των τροπολογιών που υπερψηφίστηκαν είναι οι εξής:

-Δίνεται δικαίωμα σύνταξης γήρατος από τον ΟΓΑ σε όσους συμπληρώσουν 40 έτη ασφάλισης σε οποιονδήποτε φορέα, καθώς και το 62ο έτος της ηλικίας τους. Η κυβέρνηση έκανε δεκτές, επίσης, τροπολογίες βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, οι οποίες δίνουν το δικαίωμα αναγνώρισης πλασματικών χρόνων εργασίας, κάτι που ισχύει και για άλλες κατηγορίες εργαζομένων. Οι σχετικές ρυθμίσεις υπερψηφίστηκαν από τα παρόντα κόμματα, με εξαίρεση το ΚΚΕ που δήλωσε «παρών», καθώς, όπως ανέφερε ο αγορητής του, Χρ. Κατσώτης, «τα πλασματικά χρόνια δεν απαντούν στα αιτήματα του αγροτικού κινήματος για σύνταξη στα εξήντα για τους αγρότες και στα πενήντα πέντε για την αγρότισσα».

Διαβάστε τη συνέχεια [εδώ](#)



Ψηφίστηκε και επί των άρθρων το νομοσχέδιο για την εφοδιαστική αλυσίδα



Υπερψηφίστηκε και επί των άρθρων, στο Γ' Θερινό Τμήμα της Βουλής, το νομοσχέδιο για τα ζητήματα της **Εφοδιαστικής** (logistics), ακολουθούμενο από αρκετές τροπολογίες.

Οι βασικότερες των τροπολογιών που υπερψηφίστηκαν είναι οι εξής:

-Δίνεται δικαίωμα **σύνταξης γήρατος** από τον ΟΓΑ σε όσους συμπληρώσουν 40 έτη ασφάλισης σε οποιονδήποτε φορέα, καθώς και το 62ο έτος της ηλικίας τους. Η κυβέρνηση έκανε δεκτές, επίσης, τροπολογίες βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, οι οποίες δίνουν το δικαίωμα αναγνώρισης πλασματικών χρόνων εργασίας, κάτι που ισχύει και για άλλες κατηγορίες εργαζομένων. Οι σχετικές ρυθμίσεις υπερψηφίστηκαν από τα παρόντα κόμματα, με εξαίρεση το ΚΚΕ που δήλωσε «παρών», καθώς, όπως ανέφερε ο αγορητής του, Χρ. Κατσώτης, «τα πλασματικά χρόνια δεν απαντούν στα αιτήματα του αγροτικού κινήματος για σύνταξη στα εξήντα για τους αγρότες και στα πενήντα πέντε για την αγρότισσα».

-Δίνεται η δυνατότητα **ψηφιακής εγγραφής των ανέργων** στα μητρώα ανέργων του ΟΑΕΔ. Η τροπολογία ψηφίστηκε απ' όλα τα παρόντα κόμματα, πλην του ΚΚΕ που δήλωσε «παρών». Ιδιαίτερα υπερήφανος για τη ρύθμιση αυτή εμφανίστηκε ο υπουργός Εργασίας, Γιάννης Βρούτσης, ο οποίος τόνισε πως «από τους 1.039.242 εγγεγραμμένους ανέργους, οι 899.242 που είναι ο μέσος όρος ανέργων του έτους, δεν θα ξαναπατήσουν το κατώφλι του ΟΑΕΔ. Και αν κάποιος κάνει τον υπολογισμό, στην τετράμηνη παρούσα της αναγκαιότητας των ανέργων για να βεβαιώσουν και να θεωρήσουν την κάρτα της ανεργίας, αυτό αποτυπώνεται σε 3.596.968 λιγότερες επαφές πολιτών με τον ΟΑΕΔ».

«Πρόκειται για μία μεγάλη διαρθρωτική αλλαγή, που φτάνει στα όρια του να την πει κάποιος "μεταρρύθμιση", υπό την έννοια ότι πρωτοτυπούμε και σε επίπεδο Ευρώπης» ανέφερε ο υπουργός Εργασίας.

«Ο άνεργος έχει άπλετο χρόνο, αλλά δεν μπορεί να κινηθεί γιατί δεν έχει να πληρώσει εισιτήριο στα μέσα μαζικής μεταφοράς, και απαιτεί να κυκλοφορεί ελεύθερα με την κάρτα ανεργίας» σημείωσε ο Χρ. Κατσώτης (ΚΚΕ) απαντώντας στον υπουργό.

-Τα **Προεδρικά Διατάγματα** που ορίζουν τις τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές των τουριστικών καταλυμάτων, θεωρούνται ως καταργηθέντα από την έναρξη ισχύος του ν. 4276/2014 (δηλαδή την 30η Ιουλίου του 2014) και όχι μετά την έκδοση των νέων διαταγμάτων. Την τροπολογία αυτή του υπουργείου Τουρισμού καταψήφισε το ΚΚΕ, ενώ ο ΣΥΡΙΖΑ δήλωσε «παρών».

-Παρατείνονται μέχρι το τέλος του χρόνου οι **συμβάσεις θεραπευτών ιατρών** με τον ΕΟΠΥΥ που λήγουν στις 30 του τρέχοντος μήνα, ενώ με απόφαση του διοικητή της οικείας Υγειονομικής Περιφέρειας, μπορούν να ανανεώνονται οι τρίμηνες μετακινήσεις προσωπικού για νοσοκομεία κάθε είδους. Η τροπολογία υπερψηφίστηκε με δύο «παρών» εκ μέρους του ΣΥΡΙΖΑ και του ΚΚΕ.

-Δίνεται η δυνατότητα στις **γυναίκες επαγγελματίες οπλίτες** που δεν έχουν μονιμοποιηθεί και

Site: <http://www.voria.gr/>

Publication date: 25/09/2014 21:56

Alexa ranking (Greece): 436

Alexa ranking (Cyprus): 0

Alexa ranking (UK): 0



<http://www.voria.gr/index.php?module=news&func=display&sid=195035>

επιστρέφουν από άδεια κύησης, να τοποθετούνται για δύο χρόνια στον τόπο προτίμησής τους ή σε όμορη Περιφερειακή Ενότητα, εφόσον υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις. Στη συγκεκριμένη τροπολογία του ΥΕΘΑ, ο ΣΥΡΙΖΑ ψήφισε «παρών», διεκδικώντας να δοθεί στις γυναίκες αυτές, το δικαίωμα που απολαμβάνουν και οι μονιμοποιηθείσες συναδέλφισσές τους- της τοποθέτησης στον τόπο προτίμησής τους για πέντε χρόνια.

-Επεκτείνονται και για τις αντιτυπικές περιόδους 2014 και 2015 οι **συμβάσεις**, συμφωνίες και αποφάσεις που συνήφθησαν ή εκδόθηκαν για τις ανάγκες και των προηγούμενων περιόδων, βάσει των προσφορών και τυχόν αναπροσαρμογών που υπάρχουν. Η τροπολογία καταψηφίστηκε από τον ΣΥΡΙΖΑ και το ΚΚΕ, ενώ η ΔΗΜΑΡ και οι ΑΝΕΛ ψήφισαν «παρών». Βασική ένσταση για την υπερψήφιση της τροπολογίας υπήρξε η διαφανιζόμενη επιμονή της κυβέρνησης να μισθώνει πτητικά εναέρια μέσα για τη δασοπυρόσβεση, μέσω ενός ΝΑΤΟϊκού οργανισμού (ΝΑΜΣΑ) - και στην προκείμενη περίπτωση, προϋπολογίζοντας το κόστος και για τον επόμενο χρόνο.

-Παρατείνεται μέχρι την 31η Μαρτίου (από την 30 του τρέχοντος μήνα) η προθεσμία για τη λύση και εκκαθάριση του **Οργανισμού Διεξαγωγής Ιπποδρομιών Ελλάδος**, κάτι που για τον ΣΥΡΙΖΑ (Δ. Γελαλής) φέρει την οσμή ενός «πολέμου συμφερόντων μεταξύ Κόκκαλη και Μελισσανίδη με διαιτητή τον Αντώνη Σαμαρά». Η ρύθμιση απετέλεσε άρθρο της τροπολογίας για τον αναβαλλόμενο φόρο των τραπεζών, και ως εκ τούτου υπερψηφίστηκε από τη ΝΔ και το ΠΑΣΟΚ.

Σημειώνεται πως η Χρυσή Αυγή δεν συμμετείχε στη σημερινή συνεδρίαση.

Κατά τα άλλα, υπενθυμίζεται πως το νομοσχέδιο υπερψηφίστηκε επί της αρχής από τη ΝΔ, το ΠΑΣΟΚ και τη ΔΗΜΑΡ, και καταψηφίστηκε από τα υπόλοιπα κόμματα. Κατά τη σημερινή επί των άρθρων συνεδρίαση, ο ΣΥΡΙΖΑ υπερψήφισε τρία άρθρα του νομοσχεδίου για τα θέματα της Εφοδιαστικής, δήλωσε «παρών» σε οκτώ άρθρα και καταψήφισε άλλα έξι.

Στη λήξη της σημερινής συνεδρίασης, ο υπουργός Ανάπτυξης, **Νίκος Δένδιας**, αναφέρθηκε στις εξαγγελίες του προέδρου του ΣΥΡΙΖΑ Αλέξη Τσίπρα στη ΔΕΘ, λέγοντας: «Είναι παντελώς ακατανόητο και στα όρια του στερούμενου σοβαρότητας, αυτό το οποίο ελέχθη από τον ΣΥΡΙΖΑ στη Θεσσαλονίκη, ότι μπορείτε με 2 και με 3 δισ. να αντιμετωπίσετε το τεράστιο πρόβλημα των 100 και πλέον δισ. που είναι τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια. Αυτά τα πράγματα, συνδυαζόμενα με τη σημερινή σας τοποθέτηση επί του αναβαλλόμενου φόρου, στερούνται σοβαρότητας» ανέφερε ο υπουργός Ανάπτυξης. «Αυτή η ανευθυνότητα συνιστά κοινωνικό έγκλημα, διότι υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι υποφέρουν έξω στην κοινωνία, και απέναντί τους έχετε το καθήκον της ευθύνης, έχετε το καθήκον να λέτε την αλήθεια, και όχι να τάζετε γενική σεισάχθεια έναντι 1 δισ. Σας παρακαλώ θερμά, επειδή οι στιγμές είναι κρίσιμες, να επανέλθει ο ΣΥΡΙΖΑ στη σοβαρότητα» συμπλήρωσε ο κ. Δένδιας.

NEW POST

ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ

ΕΠΟΜΕΝΟ

Βούληση: Ο αντιβουλευτικός καθοληγεί την ΕΥΠ μετ καυκαλοφάρω

ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Υπερψηφίστηκε και επί των άρθρων το νομοσχέδιο logistics

Το πράσινο φως και επί των άρθρων έδωσε η **Βουλή** στο νομοσχέδιο τα ζητήματα της **Εφοδιαστικής** (logistics), ενώ υπερψηφίστηκαν και αρκετές τροπολογίες.

Ειδικότερα με τροπολογία δίνεται δικαίωμα σύνταξης γήρατος από τον **ΟΓΑ** σε όσους συμπληρώσουν 40 έτη ασφάλισης σε οποιονδήποτε φορέα, καθώς και το 62ο έτος της **ηλικίας** τους.

Υπερψηφίστηκε και επί των άρθρων το νομοσχέδιο για τα logistics

Το πράσινο φως και επί των άρθρων έδωσε η **Βουλή** στο νομοσχέδιο τα ζητήματα της **Εφοδιαστικής** (logistics), ενώ υπερψηφίστηκαν και αρκετές τροπολογίες.

Ειδικότερα με τροπολογία δίνεται δικαίωμα σύνταξης γήρατος από τον **ΟΓΑ** σε όσους συμπληρώσουν 40 έτη ασφάλισης σε οποιονδήποτε φορέα, καθώς και το 62ο έτος της **ηλικίας** τους.

Με άλλη τροπολογία, δίδεται η δυνατότητα ψηφιακής εγγραφής των ανέργων στα μητρώα ανέργων του ΟΑΕΔ. Η τροπολογία ψηφίστηκε απ' όλα τα παρόντα κόμματα, πλην του **ΚΚΕ** που δήλωσε «παρών».

Σύμφωνα με ακόμη μία τροπολογία, τα **Προεδρικά Διατάγματα** που ορίζουν τις τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές των τουριστικών καταλυμάτων, θεωρούνται ως καταργηθέντα από την έναρξη ισχύος του ν. 4276/2014 (δηλαδή την 30η Ιουλίου του 2014) και όχι μετά την έκδοση των νέων διαταγμάτων. Την τροπολογία αυτή του **υπουργείου Τουρισμού** καταψήφισε το ΚΚΕ, ενώ ο ΣΥΡΙΖΑ δήλωσε «παρών».

Παρατείνονται επίσης μέχρι το τέλος του χρόνου οι συμβάσεις θεραπειών ιατρών με τον **ΕΟΠΥΥ** που λήγουν στις 30 του τρέχοντος μήνα, ενώ με απόφαση του διοικητή της οικείας Υγειονομικής Περιφέρειας, μπορούν να ανανεώνονται οι τρίμηνες μετακινήσεις προσωπικού για νοσοκομεία κάθε είδους. Η τροπολογία υπερψηφίστηκε με δύο «παρών» εκ μέρους του **ΣΥΡΙΖΑ** και του **ΚΚΕ**.

Δίνεται η δυνατότητα στις γυναίκες επαγγελματίες οπλίτες που δεν έχουν μονιμοποιηθεί και επιστρέφουν από άδεια κύησης, να τοποθετούνται για δύο χρόνια στον τόπο προτίμησής τους ή σε **όμορη Περιφερειακή Ενότητα**, εφόσον υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις. Στη συγκεκριμένη τροπολογία του **ΥΕΘΑ**, ο **ΣΥΡΙΖΑ** ψήφισε «παρών».

Επεκτείνονται και για τις αντιπυρικές περιόδους 2014 και 2015 οι συμβάσεις, συμφωνίες και αποφάσεις που συνήφθησαν ή εκδόθηκαν για τις ανάγκες και των προηγούμενων περιόδων, βάσει των προσφορών και τυχόν αναπροσαρμογών που υπάρχουν. Η τροπολογία καταψηφίστηκε από τον **ΣΥΡΙΖΑ** και το **ΚΚΕ**, ενώ η **ΔΗΜΑΡ** και οι **ΑΝΕΛ** ψήφισαν «παρών».

Παρατείνεται μέχρι την 31η Μαρτίου (από την 30 του τρέχοντος μήνα) η προθεσμία για τη λύση και εκκαθάριση του **Οργανισμού Διεξαγωγής Ιπποδρομιών Ελλάδος**. Η ρύθμιση απετέλεσε άρθρο της τροπολογίας για τον αναβαλλόμενο φόρο των τραπεζών, και ως εκ τούτου υπερψηφίστηκε από τη ΝΔ και το ΠΑΣΟΚ.

Σημειώνεται πως η Χρυσή Αυγή δεν συμμετείχε στη σημερινή συνεδρίαση.

Στη λήξη της σημερινής συνεδρίασης, ο υπουργός Ανάπτυξης, Νίκος Δένδιας, αναφέρθηκε στις εξαγγελίες του προέδρου του ΣΥΡΙΖΑ Αλέξη Τσίπρα στη ΔΕΘ, λέγοντας:

«Είναι παντελώς ακατανόητο και στα όρια του στερούμενου σοβαρότητας, αυτό το οποίο ελέγχθη από τον ΣΥΡΙΖΑ στη Θεσσαλονίκη, ότι μπορείτε με 2 και με 3 δισ. να αντιμετωπίσετε το τεράστιο πρόβλημα των 100 και πλέον δισ. που είναι τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια. Αυτά τα πράγματα, συνδυαζόμενα με τη σημερινή σας τοποθέτηση επί του αναβαλλόμενου φόρου, στερούνται σοβαρότητας» ανέφερε ο υπουργός Ανάπτυξης.

«Αυτή η ανευθυνότητα συνιστά κοινωνικό έγκλημα, διότι υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι υποφέρουν έξω στην κοινωνία, και απέναντί τους έχετε το καθήκον της ευθύνης, έχετε το καθήκον να λέτε την αλήθεια, και όχι να τάζετε γενική σεισάχθεια έναντι 1 δισ. Σας παρακαλώ θερμά, επειδή οι στιγμές είναι κρίσιμες, να επανέλθει ο **ΣΥΡΙΖΑ** στη σοβαρότητα» συμπλήρωσε ο κ. Δένδιας.



<http://www.newslog.gr/art/2151991/yperpsifistike-kai-epi-twn-arthrwn-to-nomosxedio-logistics>

Υπερψηφίστηκε και επί των άρθρων το νομοσχέδιο για τα logistics

Το πράσινο φως και επί των άρθρων έδωσε η **Βουλή** στο νομοσχέδιο τα ζητήματα της **Εφοδιαστικής** (logistics), ενώ υπερψηφίστηκαν και αρκετές τροπολογίες.

Ειδικότερα με τροπολογία δίνεται δικαίωμα σύνταξης γήρατος από τον **ΟΓΑ** σε όσους συμπληρώσουν 40 έτη ασφάλισης σε οποιονδήποτε φορέα, καθώς και το 62ο έτος της **ηλικίας** τους.

Με άλλη τροπολογία, δίδεται η δυνατότητα ψηφιακής εγγραφής των ανέργων στα μητρώα ανέργων του ΟΑΕΔ. Η τροπολογία ψηφίστηκε απ' όλα τα παρόντα κόμματα, πλην του **ΚΚΕ** που δήλωσε «παρών».

Σύμφωνα με ακόμη μία τροπολογία, τα **Προεδρικά Διατάγματα** που ορίζουν τις τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές των τουριστικών καταλυμάτων, θεωρούνται ως καταργηθέντα από την έναρξη ισχύος του ν. 4276/2014 (δηλαδή την 30η Ιουλίου του 2014) και όχι μετά την έκδοση των νέων διαταγμάτων. Την τροπολογία αυτή του **υπουργείου Τουρισμού** καταψήφισε το ΚΚΕ, ενώ ο ΣΥΡΙΖΑ δήλωσε «παρών».

Παρατείνονται επίσης μέχρι το τέλος του χρόνου οι συμβάσεις θεραπειών ιατρών με τον **ΕΟΠΥΥ** που λήγουν στις 30 του τρέχοντος μήνα, ενώ με απόφαση του διοικητή της οικείας Υγειονομικής Περιφέρειας, μπορούν να ανανεώνονται οι τρίμηνες μετακινήσεις προσωπικού για νοσοκομεία κάθε είδους. Η τροπολογία υπερψηφίστηκε με δύο «παρών» εκ μέρους του **ΣΥΡΙΖΑ** και του **ΚΚΕ**.

Δίνεται η δυνατότητα στις γυναίκες επαγγελματίες οπλίτες που δεν έχουν μονιμοποιηθεί και επιστρέφουν από άδεια κύησης, να τοποθετούνται για δύο χρόνια στον τόπο προτίμησής τους ή σε **όμορη Περιφερειακή Ενότητα**, εφόσον υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις. Στη συγκεκριμένη τροπολογία του **ΥΕΘΑ**, ο **ΣΥΡΙΖΑ** ψήφισε «παρών».

Επεκτείνονται και για τις αντιπυρικές περιόδους 2014 και 2015 οι συμβάσεις, συμφωνίες και αποφάσεις που συνήφθησαν ή εκδόθηκαν για τις ανάγκες και των προηγούμενων περιόδων, βάσει των προσφορών και τυχόν αναπροσαρμογών που υπάρχουν. Η τροπολογία καταψηφίστηκε από τον **ΣΥΡΙΖΑ** και το **ΚΚΕ**, ενώ η **ΔΗΜΑΡ** και οι **ΑΝΕΛ** ψήφισαν «παρών».

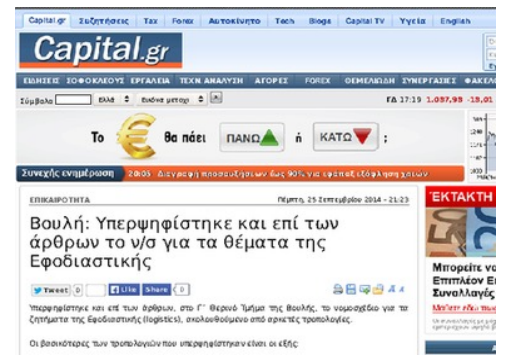
Παρατείνεται μέχρι την 31η Μαρτίου (από την 30 του τρέχοντος μήνα) η προθεσμία για τη λύση και εκκαθάριση του **Οργανισμού Διεξαγωγής Ιπποδρομιών Ελλάδος**. Η ρύθμιση απετέλεσε άρθρο της τροπολογίας για τον αναβαλλόμενο φόρο των τραπεζών, και ως εκ τούτου υπερψηφίστηκε από τη ΝΔ και το ΠΑΣΟΚ.

Σημειώνεται πως η Χρυσή Αυγή δεν συμμετείχε στη σημερινή συνεδρίαση.

Στη λήξη της σημερινής συνεδρίασης, ο υπουργός Ανάπτυξης, Νίκος Δένδιας, αναφέρθηκε στις εξαγγελίες του προέδρου του ΣΥΡΙΖΑ Αλέξη Τσίπρα στη ΔΕΘ, λέγοντας:

«Είναι παντελώς ακατανόητο και στα όρια του στερούμενου σοβαρότητας, αυτό το οποίο ελέγχθη από τον ΣΥΡΙΖΑ στη Θεσσαλονίκη, ότι μπορείτε με 2 και με 3 δισ. να αντιμετωπίσετε το τεράστιο πρόβλημα των 100 και πλέον δισ. που είναι τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια. Αυτά τα πράγματα, συνδυαζόμενα με τη σημερινή σας τοποθέτηση επί του αναβαλλόμενου φόρου, στερούνται σοβαρότητας» ανέφερε ο υπουργός Ανάπτυξης.

«Αυτή η ανευθυνότητα συνιστά κοινωνικό έγκλημα, διότι υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι υποφέρουν έξω στην κοινωνία, και απέναντί τους έχετε το καθήκον της ευθύνης, έχετε το καθήκον να λέτε την αλήθεια, και όχι να τάζετε γενική σεισάχθεια έναντι 1 δισ. Σας παρακαλώ θερμά, επειδή οι στιγμές είναι κρίσιμες, να επανέλθει ο **ΣΥΡΙΖΑ** στη σοβαρότητα» συμπλήρωσε ο κ. Δένδιας.



Βουλή: Υπερψηφίστηκε και επί των άρθρων το ν/σ για τα θέματα της Εφοδιαστικής

Υπερψηφίστηκε και επί των άρθρων, στο Γ΄ Θερινό Τμήμα της Βουλής, το νομοσχέδιο για τα ζητήματα της Εφοδιαστικής (logistics), ακολουθούμενο από αρκετές τροπολογίες.

Οι βασικότερες των τροπολογιών που υπερψηφίστηκαν είναι οι εξής:

-Δίνεται δικαίωμα σύνταξης γήρατος από τον ΟΓΑ σε όσους συμπληρώσουν 40 έτη ασφάλισης σε οποιονδήποτε φορέα, καθώς και το 62ο έτος της ηλικίας τους. Η κυβέρνηση έκανε δεκτές, επίσης, τροπολογίες βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, οι οποίες δίνουν το δικαίωμα αναγνώρισης πλασματικών χρόνων εργασίας, κάτι που ισχύει και για άλλες κατηγορίες εργαζομένων. Οι σχετικές ρυθμίσεις υπερψηφίστηκαν από τα παρόντα κόμματα, με εξαίρεση το ΚΚΕ που δήλωσε «παρών», καθώς, όπως ανέφερε ο αγορητής του, Χρ. Κατσώτης, «τα πλασματικά χρόνια δεν απαντούν στα αιτήματα του αγροτικού κινήματος για σύνταξη στα εξήντα για τους αγρότες και στα πενήντα πέντε για την αγρότισσα».

-Δίνεται η δυνατότητα ψηφιακής εγγραφής των ανέργων στα μητρώα ανέργων του ΟΑΕΔ. Η τροπολογία ψηφίστηκε απ' όλα τα παρόντα κόμματα, πλην του ΚΚΕ που δήλωσε «παρών». Ιδιαίτερα υπερήφανος για τη ρύθμιση αυτή εμφανίστηκε ο υπουργός Εργασίας, Γιάννης Βρούτσης, ο οποίος τόνισε πως «από τους 1.039.242 εγγεγραμμένους ανέργους, οι 899.242 που είναι ο μέσος όρος ανέργων του έτους, δεν θα ξαναπατήσουν το κατώφλι του ΟΑΕΔ. Και αν κάποιος κάνει τον υπολογισμό, στην τετράμηνη παρουσία της αναγκαιότητας των ανέργων για να βεβαιώσουν και να θεωρήσουν την κάρτα της ανεργίας, αυτό αποτυπώνεται σε 3.596.968 λιγότερες επαφές πολιτών με τον ΟΑΕΔ».

«Πρόκειται για μία μεγάλη διαρθρωτική αλλαγή, που φτάνει στα όρια του να πει κάποιος "μεταρρύθμιση", υπό την έννοια ότι πρωτοτυπούμε και σε επίπεδο Ευρώπης» ανέφερε ο υπουργός Εργασίας.

«Ο άνεργος έχει άπλετο χρόνο, αλλά δεν μπορεί να κινηθεί γιατί δεν έχει να πληρώσει εισιτήριο στα μέσα μαζικής μεταφοράς, και απαιτεί να κυκλοφορεί ελεύθερα με την κάρτα ανεργίας» σημείωσε ο Χρ. Κατσώτης (ΚΚΕ) απαντώντας στον υπουργό.

-Τα Προεδρικά Διατάγματα που ορίζουν τις τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές των τουριστικών καταλυμάτων, θεωρούνται ως καταργηθέντα από την έναρξη ισχύος του ν. 4276/2014 (δηλαδή την 30η Ιουλίου του 2014) και όχι μετά την έκδοση των νέων διαταγμάτων. Την τροπολογία αυτή του υπουργείου Τουρισμού καταψήφισε το ΚΚΕ, ενώ ο ΣΥΡΙΖΑ δήλωσε «παρών».

-Παρατείνονται μέχρι το τέλος του χρόνου οι συμβάσεις θεραπευτών ιατρών με τον ΕΟΠΥΥ που λήγουν στις 30 του τρέχοντος μήνα, ενώ με απόφαση του διοικητή της οικείας Υγειονομικής Περιφέρειας, μπορούν να ανανεώνονται οι τριμήνες μετακινήσεις προσωπικού για νοσοκομεία κάθε είδους. Η τροπολογία υπερψηφίστηκε με δύο «παρών» εκ μέρους του ΣΥΡΙΖΑ και του ΚΚΕ.

-Δίνεται η δυνατότητα στις γυναίκες επαγγελματίες οπλίτες που δεν έχουν μονιμοποιηθεί και επιστρέφουν από άδεια κύησης, να τοποθετούνται για δύο χρόνια στον τόπο προτίμησής τους ή σε όμορη Περιφερειακή Ενότητα, εφόσον υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις. Στη συγκεκριμένη τροπολογία του ΥΕΘΑ, ο ΣΥΡΙΖΑ ψήφισε «παρών», διεκδικώντας να δοθεί στις γυναίκες αυτές, το δικαίωμα που απολαμβάνουν και οι μονιμοποιηθείσες συναδέλφισσές τους- της τοποθέτησης στον τόπο προτίμησής τους για πέντε χρόνια.

-Επεκτείνονται και για τις αντιτυρικές περιόδους 2014 και 2015 οι συμβάσεις, συμφωνίες και αποφάσεις που συνήφθησαν ή εκδόθηκαν για τις ανάγκες και των προηγούμενων περιόδων, βάσει των προσφορών και τυχόν αναπροσαρμογών που υπάρχουν. Η τροπολογία καταψηφίστηκε από τον ΣΥΡΙΖΑ και το ΚΚΕ, ενώ η ΔΗΜΑΡ και οι ΑΝΕΛ ψήφισαν «παρών». Βασική ένσταση για την υπερψήφιση της τροπολογίας υπήρξε η διαφαινόμενη επιμονή της κυβέρνησης να μισθώνει πτητικά εναέρια μέσα για τη δασοφυλάκηση, μέσω ενός ΝΑΤΟϊκού οργανισμού (NAMSΑ) - και στην προκειμένη περίπτωση, προϋπολογίζοντας το κόστος και για τον επόμενο χρόνο.

-Παρατείνεται μέχρι την 31η Μαρτίου (από την 30 του τρέχοντος μήνα) η προθεσμία για τη λύση και εκκαθάριση του Οργανισμού Διεξαγωγής Ιπποδρομιών Ελλάδος, κάτι που για τον ΣΥΡΙΖΑ (Δ. Γελαλής) φέρει την οσμή ενός «πολέμου συμφερόντων μεταξύ Κόκκαλη και Μελισσανίδη με διαιτητή τον Αντώνη Σαμαρά». Η ρύθμιση απετέλεσε άρθρο της τροπολογίας για τον αναβαλλόμενο φόρο των τραπεζών, και ως εκ τούτου υπερψηφίστηκε από τη ΝΔ και το ΠΑΣΟΚ.

Σημειώνεται πως η Χρυσή Αυγή δεν συμμετείχε στη σημερινή συνεδρίαση.

Site: <http://www.capital.gr/home.asp>

Publication date: 25/09/2014 21:39

Alexa ranking (Greece): 42

Alexa ranking (Cyprus): 0

Alexa ranking (UK): 13677

<http://www.capital.gr/News.asp?id=2117478>



Κατά τα άλλα, υπενθυμίζεται πως το νομοσχέδιο υπερψηφίστηκε επί της αρχής από τη ΝΔ, το ΠΑΣΟΚ και τη ΔΗΜΑΡ, και καταψηφίστηκε από τα υπόλοιπα κόμματα. Κατά τη σημερινή επί των άρθρων συνεδρίαση, ο ΣΥΡΙΖΑ υπερψήφισε τρία άρθρα του νομοσχεδίου για τα θέματα της Εφοδιαστικής, δήλωσε «παρών» σε οκτώ άρθρα και καταψήφισε άλλα έξι.

Στη λήξη της σημερινής συνεδρίασης, ο υπουργός Ανάπτυξης, Νίκος Δένδιας, αναφέρθηκε στις εξαγγελίες του προέδρου του ΣΥΡΙΖΑ Αλέξη Τσίπρα στη ΔΕΘ, λέγοντας: «Είναι παντελώς ακατανόητο και στα όρια του στερούμενου σοβαρότητας, αυτό το οποίο ελέχθη από τον ΣΥΡΙΖΑ στη Θεσσαλονίκη, ότι μπορείτε με 2 και με 3 δισ. να αντιμετωπίσετε το τεράστιο πρόβλημα των 100 και πλέον δισ. που είναι τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια. Αυτά τα πράγματα, συνδυαζόμενα με τη σημερινή σας τοποθέτηση επί του αναβαλλόμενου φόρου, στερούνται σοβαρότητας» ανέφερε ο υπουργός Ανάπτυξης. «Αυτή η ανευθυνότητα συνιστά κοινωνικό έγκλημα, διότι υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι υποφέρουν έξω στην κοινωνία, και απέναντί τους έχετε το καθήκον της ευθύνης, έχετε το καθήκον να λάτε την αλήθεια, και όχι να τάζετε γενική σεισάχθεια έναντι 1 δισ. Σας παρακαλώ θερμά, επειδή οι στιγμές είναι κρίσιμες, να επανέλθει ο ΣΥΡΙΖΑ στη σοβαρότητα» συμπλήρωσε ο κ. Δένδιας.

Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ

Υπερψηφίστηκε και επί των άρθρων το ν/σ για τα θέματα της Εφοδιαστικής

Υπερψηφίστηκε και επί των άρθρων, στο Γ' Θερινό Τμήμα της Βουλής, το νομοσχέδιο για τα ζητήματα της Εφοδιαστικής (logistics), ακολουθούμενο από αρκετές τροπολογίες.

Οι βασικότερες των τροπολογιών που υπερψηφίστηκαν είναι οι εξής:

-Δίνεται δικαίωμα σύνταξης γήρατος από τον ΟΓΑ σε όσους συμπληρώσουν 40 έτη ασφάλισης σε οποιονδήποτε φορέα, καθώς και το 62ο έτος της ηλικίας τους. Η κυβέρνηση έκανε δεκτές, επίσης, τροπολογίες βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, οι οποίες δίνουν το δικαίωμα αναγνώρισης πλασματικών χρόνων εργασίας, κάτι που ισχύει και για άλλες κατηγορίες εργαζομένων. Οι σχετικές ρυθμίσεις υπερψηφίστηκαν από τα παρόντα κόμματα, με εξαίρεση το ΚΚΕ που δήλωσε «παρών», καθώς, όπως ανέφερε ο αγορητής του, Χρ. Κατσώτης, «τα πλασματικά χρόνια δεν απαντούν στα αιτήματα του αγροτικού κινήματος για σύνταξη στα εξήντα για τους αγρότες και στα πενήντα πέντε για την αγρότισσα».

-Δίνεται η δυνατότητα ψηφιακής εγγραφής των ανέργων στα μητρώα ανέργων του ΟΑΕΔ. Η τροπολογία ψηφίστηκε απ' όλα τα παρόντα κόμματα, πλην του ΚΚΕ που δήλωσε «παρών». Ιδιαίτερα υπερήφανος για τη ρύθμιση αυτή εμφανίστηκε ο υπουργός Εργασίας, Γιάννης Βρούτσης, ο οποίος τόνισε πως «από τους 1.039.242 εγγεγραμμένους ανέργους, οι 899.242 που είναι ο μέσος όρος ανέργων του έτους, δεν θα ξαναπατήσουν το κατώφλι του ΟΑΕΔ. Και αν κάποιος κάνει τον υπολογισμό, στην τετράμηνη παρουσία της αναγκαιότητας των ανέργων για να βεβαιώσουν και να θεωρήσουν την κάρτα της ανεργίας, αυτό αποτυπώνεται σε 3.596.968 λιγότερες επαφές πολιτών με τον ΟΑΕΔ».

«Πρόκειται για μία μεγάλη διαρθρωτική αλλαγή, που φτάνει στα όρια του να την πει κάποιος "μεταρρύθμιση", υπό την έννοια ότι πρωτοτυπούμε και σε επίπεδο Ευρώπης» ανέφερε ο υπουργός Εργασίας.

«Ο άνεργος έχει άπλετο χρόνο, αλλά δεν μπορεί να κινηθεί γιατί δεν έχει να πληρώσει εισιτήριο στα μέσα μαζικής μεταφοράς, και απαιτεί να κυκλοφορεί ελεύθερα με την κάρτα ανεργίας» σημείωσε ο Χρ. Κατσώτης (ΚΚΕ) απαντώντας στον υπουργό.

-Τα Προεδρικά Διατάγματα που ορίζουν τις τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές των τουριστικών καταλυμάτων, θεωρούνται ως καταργηθέντα από την έναρξη ισχύος του ν. 4276/2014 (δηλαδή την 30η Ιουλίου του 2014) και όχι μετά την έκδοση των νέων διαταγμάτων. Την τροπολογία αυτή του υπουργείου Τουρισμού καταψήφισε το ΚΚΕ, ενώ ο ΣΥΡΙΖΑ δήλωσε «παρών».

-Παρατείνονται μέχρι το τέλος του χρόνου οι συμβάσεις θεραπευτών ιατρών με τον ΕΟΠΥΥ που λήγουν στις 30 του τρέχοντος μήνα, ενώ με απόφαση του διοικητή της οικείας Υγειονομικής Περιφέρειας, μπορούν να ανανεώνονται οι τρίμηνες μετακινήσεις προσωπικού για νοσοκομεία κάθε είδους. Η τροπολογία υπερψηφίστηκε με δύο «παρών» εκ μέρους του ΣΥΡΙΖΑ και του ΚΚΕ.

-Δίνεται η δυνατότητα στις γυναίκες επαγγελματίες οπλίτες που δεν έχουν μονιμοποιηθεί και επιστρέφουν από άδεια κύησης, να τοποθετούνται για δύο χρόνια στον τόπο προτίμησής τους ή σε όμορη Περιφερειακή Ενότητα, εφόσον υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις. Στη συγκεκριμένη τροπολογία του ΥΕΘΑ, ο ΣΥΡΙΖΑ ψήφισε «παρών», διεκδικώντας να δοθεί στις γυναίκες αυτές, το δικαίωμα που απολαμβάνουν και οι μονιμοποιηθείσες συναδέλφισσές τους- της τοποθέτησης στον τόπο προτίμησής τους για πέντε χρόνια.

-Επεκτείνονται και για τις αντιτυρικές περιόδους 2014 και 2015 οι συμβάσεις, συμφωνίες και αποφάσεις που συνήφθησαν ή εκδόθηκαν για τις ανάγκες και των προηγούμενων περιόδων, βάσει των προσφορών και τυχόν αναπροσαρμογών που υπάρχουν. Η τροπολογία καταψηφίστηκε από τον ΣΥΡΙΖΑ και το ΚΚΕ, ενώ η ΔΗΜΑΡ και οι ΑΝΕΛ ψήφισαν «παρών». Βασική ένσταση για την υπερψήφιση της τροπολογίας υπήρξε η διαφαινόμενη επιμονή της κυβέρνησης να μισθώνει πτητικά εναέρια μέσα για τη δασοπυρόσβεση, μέσω ενός ΝΑΤΟϊκού οργανισμού (NAMSA) - και στην προκείμενη περίπτωση, προϋπολογίζοντας το κόστος και για τον επόμενο χρόνο.

-Παρατείνεται μέχρι την 31η Μαρτίου (από την 30 του τρέχοντος μήνα) η προθεσμία για τη λύση και εκκαθάριση του Οργανισμού Διεξαγωγής Ιπποδρομιών Ελλάδος, κάτι που για τον ΣΥΡΙΖΑ (Δ. Γελαλής) φέρει την οσμή ενός «πολέμου συμφερόντων μεταξύ Κόκκαλη και Μελισσανίδη με διαιτητή τον Αντώνη Σαμαρά». Η ρύθμιση απετέλεσε άρθρο της τροπολογίας για τον αναβαλλόμενο φόρο των τραπεζών, και ως εκ τούτου υπερψηφίστηκε από τη ΝΔ και το ΠΑΣΟΚ.

Σημειώνεται πως η Χρυσή Αυγή δεν συμμετείχε στη σημερινή συνεδρίαση.

Κατά τα άλλα, υπενθυμίζεται πως το νομοσχέδιο υπερψηφίστηκε επί της αρχής από τη ΝΔ, το ΠΑΣΟΚ και

Site: <http://www.kathimerini.gr/>

Publication date: 25/09/2014 21:08

Alexa ranking (Greece): 69

Alexa ranking (Cyprus): 378

Alexa ranking (UK): 4768

<http://www.kathimerini.gr/785379/article/epikairothta/politikh/yperyhfisthke-kai-epi-tv>



τη ΔΗΜΑΡ, και καταψηφίστηκε από τα υπόλοιπα κόμματα. Κατά τη σημερινή επί των άρθρων συνεδρίαση, ο ΣΥΡΙΖΑ υπερψήφισε τρία άρθρα του νομοσχεδίου για τα θέματα της Εφοδιαστικής, δήλωσε «παρών» σε οκτώ άρθρα και καταψήφισε άλλα έξι.

Στη λήξη της σημερινής συνεδρίασης, ο υπουργός Ανάπτυξης, Νίκος Δένδιας, αναφέρθηκε στις εξαγγελίες του προέδρου του ΣΥΡΙΖΑ Αλέξη Τσίπρα στη ΔΕΘ, λέγοντας: «Είναι παντελώς ακατανόητο και στα όρια του στερούμενου σοβαρότητας, αυτό το οποίο ελέγχθη από τον ΣΥΡΙΖΑ στη Θεσσαλονίκη, ότι μπορείτε με 2 και με 3 δισ. να αντιμετωπίσετε το τεράστιο πρόβλημα των 100 και πλέον δισ. που είναι τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια. Αυτά τα πράγματα, συνδυαζόμενα με τη σημερινή σας τοποθέτηση επί του αναβαλλόμενου φόρου, στερούνται σοβαρότητας» ανέφερε ο υπουργός Ανάπτυξης. «Αυτή η ανευθυνότητα συνιστά κοινωνικό έγκλημα, διότι υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι υποφέρουν έξω στην κοινωνία, και απέναντί τους έχετε το καθήκον της ευθύνης, έχετε το καθήκον να λέτε την αλήθεια, και όχι να τάζετε γενική σεισάχθεια έναντι 1 δισ. Σας παρακαλώ θερμά, επειδή οι στιγμές είναι κρίσιμες, να επανέλθει ο ΣΥΡΙΖΑ στη σοβαρότητα» συμπλήρωσε ο κ. Δένδιας.

Η παρουσία του Ντόναλντ Ντακ και της παρέας του στους πρωταγωνιστικούς ρόλους έρχονται όλο το καλοκαίρι να ψυχαγωγήσουν μικρούς και μεγάλους. Κυκλοφορεί με την ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ της Κυριακής «Ο Χρυσός Ποταμός»

Site: <http://www.palo.gr/?fclid=5>

Publication date: 25/09/2014 21:06

Alexa ranking (Greece): 192

Alexa ranking (Cyprus): 1295

Alexa ranking (UK): 52171

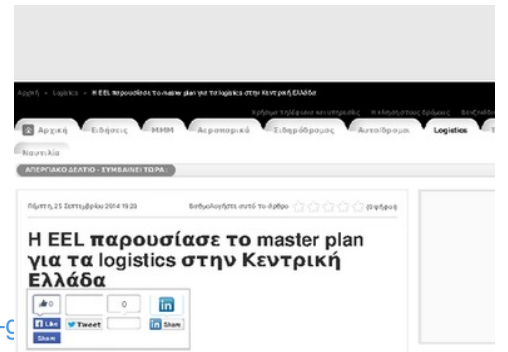
<http://www.palo.gr/logistics/h-eel-paroysiase-to-master-plan-gia-ta-logistics-stin-ke>



Η EEL παρουσίασε το master plan για τα logistics στην Κεντρική Ελλάδα - [Metaforespress.gr]



Με την παρουσία πολλών προσωπικοτήτων της τοπικής επιχειρηματικής κοινωνίας, πολιτικών εκπροσώπων και δημοσιογράφων πραγματοποιήθηκε, με μεγάλη επιτυχία, η εσπερίδα "Λαμία, Τα Logistics στην Περιφέρεια: Το Όραμα και η Πράξη" που συνδιοργανώθηκε από την Ελληνική Εταιρεία Logistics και το...



Η ΕΕΛ παρουσίασε το master plan για τα logistics στην Κεντρική Ελλάδα

Με την παρουσία πολλών προσωπικοτήτων της τοπικής επιχειρηματικής κοινωνίας, πολιτικών εκπροσώπων και δημοσιογράφων πραγματοποιήθηκε, με μεγάλη επιτυχία, η εσπερίδα «**Λαμία, Τα Logistics στην Περιφέρεια: Το Όραμα και η Πράξη**» που συνδιοργανώθηκε από την Ελληνική Εταιρεία Logistics και το Επιμελητήριο Φθιώτιδας στις 24 Σεπτεμβρίου στην αίθουσα συνεδριάσεων του Επιμελητηρίου.

Η ΕΕΛ παρουσίασε το master plan για τα logistics στην Κεντρική Ελλάδα

Με την παρουσία πολλών προσωπικοτήτων της τοπικής επιχειρηματικής κοινωνίας, πολιτικών εκπροσώπων και δημοσιογράφων πραγματοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία η εσπερίδα «**Λαμία, Τα Logistics στην Περιφέρεια: Το Όραμα και η Πράξη**» που συνδιοργανώθηκε από την Ελληνική Εταιρεία Logistics και το Επιμελητήριο Φθιώτιδας στις 24 Σεπτεμβρίου στην αίθουσα συνεδριάσεων του Επιμελητηρίου.

Κατά την έναρξη της εσπερίδας ο κ. Αλέξης Αλεξίου, Μέλος ΔΣ της Ελληνικής Εταιρείας Logistics και επικεφαλής της διοργάνωσης, καλωσόρισε τους παρευρισκομένους αναφέροντας, «Η Λαμία -και η ευρύτερη περιοχή της Φθιώτιδας- είναι η μοναδική περιοχή της κεντρικής Ελλάδας που συνδυάζει οδικές, σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές σε τόσο μικρή απόσταση μεταξύ τους».

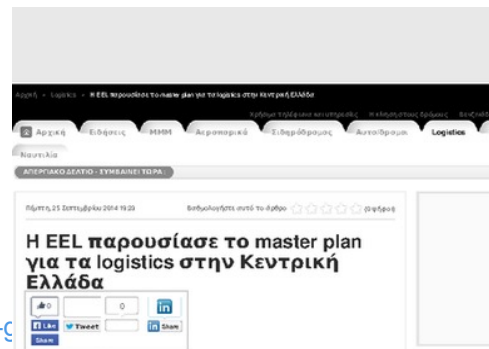
Εν συνεχεία το λόγο πήραν οι δημοτικοί άρχοντες και εκπρόσωποι της περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Συγκεκριμένα, αναγνώστηκε ο χαιρετισμός του Περιφερειάρχη Στερεάς Ελλάδος Κώστα Μπακογιάννη καθώς επίσης και εκπρόσωπος του Δήμου Στυλίδας, μετέφερε τον χαιρετισμό του Δημάρχου Απόστολου Γκλέτσου.



Ο Δήμαρχος Λαμιέων, Νίκος Σταυρογιάννης αναφέρθηκε στην ανάγκη της περιοχής για δημιουργία ευνοϊκότερου κλίματος στον τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, επισημαίνοντας πως είναι υποχρέωση όλων των κρατικών φορέων να συμβάλουν στη δημιουργία μιας ομπρέλας προστασίας προκειμένου οι επιχειρήσεις να ξεπεράσουν αυτό το σύνθετο, αβέβαιο και εχθρικό κλίμα που έχει διαμορφωθεί για το επιχειρείν στα χρόνια της κρίσης στη πατρίδα μας.

Χαιρετισμό απηύθυνε ο Πρόεδρος Εγκατεστημένων Βιομηχανιών ΒΙ.ΠΕ. Λαμίας Γιώργος Γιαννίτσης, ο οποίος εξέφρασε την πεποίθηση πως η χώρα μπορεί να στηριχθεί για την ανάπτυξη της σε τρεις τομείς, τον τουρισμό, την ενέργεια και τα logistics που αυτή τη στιγμή διαφαίνεται πως έχουν μεγάλη δυναμική.

Ο Αλέξανδρος Διαμαντάρας, Πρόεδρος του Επιμελητηρίου Φθιώτιδας τόνισε κατά τη διάρκεια της



ομιλίας του ότι η εσπερίδα αποσκοπεί στο να ενημερώσει τον επιχειρηματικό κόσμο που δραστηριοποιείται στα logistics, μέσα από εισηγήσεις και τοποθετήσεις ειδικών για τις σύγχρονες τάσεις και τις προοπτικές ανάπτυξης των επιχειρήσεων.

Master Plan: Η Εφαρμογή του στην Κεντρική Ελλάδα

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Logistics και τις Εμπορευματικές Μεταφορές (Master Plan) της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, που αποτέλεσε βασική πηγή για τη διαμόρφωση του πρόσφατα ψηφισθέντος νόμου της εθνικής εφοδιαστικής αλυσίδας, παρουσίασε στη εσπερίδα της Λαμίας ο Πρόεδρος ΔΣ της EEL Σωτήρης Τριχάς, ο οποίος αναφέρθηκε στη σημασία ανάπτυξης Logistics parks στην περιοχή και διαμόρφωσης εταιρικής κουλτούρας που θα στηρίζεται σε συνέργειες προκειμένου οι επιχειρήσεις της Κεντρικής Ελλάδας να πρωταγωνιστήσουν σε εθνικό, αλλά και διεθνές επίπεδο.

Τα Logistics στην Πράξη

Το θέμα των υποδομών κυριάρχησε στην πρώτη ενότητα της εσπερίδας την οποία συντόνισε ο Φώτης Δασούσης, Αντιπρόεδρος Οικονομικών της EEL. Στο πλαίσιο της ενότητας αυτής ο Ιωάννης Σύρμος, Πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου Φθιώτιδας παρουσίασε το Λιμένα της Στυλίδας, ο Μανώλης Χίος, Προϊστάμενος Υπηρεσίας Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εστίασε στο Intermodal Cargo Shuttle (ics), το ρόλο του στην κεντρική Ελλάδα και την αξιοποίησή του από τις επιχειρήσεις της περιοχής προκειμένου να επιλέξουν το τρένο για τις εμπορευματικές τους μεταφορές.

Ενώ, η ενότητα ολοκληρώθηκε με την παρουσίαση του Κωνσταντίνου Παπανάγνου, Διευθυντή Logistics της Κοπάνης Logistics, ο οποίος μίλησε για την Προοπτική Ανάπτυξης των Logistics στην Φθιώτιδα μέσω Τοπικών Επιχειρήσεων.

Agrologistics

Η δεύτερη ενότητα της εσπερίδας την οποία συντόνισε η γνωστή δημοσιογράφος Βίκυ Κοτσιμπού από το Star Κεντρικής Ελλάδος είχε θέμα τα Agrologistics. Κατά τη διάρκεια της ενότητας ο Δρ. Βασίλης Ζεϊμπέκης, Μέλος ΔΣ EEL ανέπτυξε το θέμα «Ιχνηλασιμότητα και διαχείριση φρούτων με την τεχνολογία RFID-Η περίπτωση του αγροτικού συνετερισμού ΣΥΚΙΚΗ», ενώ ο Νικόλαος Τσότσολας, Διευθύνων Σύμβουλος της Green Projects AE μίλησε για την Ολιστική Προσέγγιση Logistics και την Ενίσχυση της Εξωστρέφειας των Αγροτικών Προϊόντων.

Αναπτυξιακά εργαλεία για νέες υποδομές logistics

Η τρίτη και τελευταία ενότητα της εσπερίδας, την οποία επίσης συντόνισε η Βίκυ Κοτσιμπού, είχε θέμα τις τεχνολογίες αιχμής που χρησιμοποιούνται στον κλάδο των Logistics. Κατά τη διάρκεια της ενότητας αυτής ο Γεώργιος Δημητράκοπουλος, Τεχνικός Σύμβουλος GS1 Association Greece παρουσίασε το «HellaSync - Συγχρονισμός δεδομένων: Σωστά δεδομένα για σωστές αποφάσεις», ο Ηλίας Μπούρας, Co-founder BK Telematics μίλησε για τα Logistics & την Τηλεματική, ενώ ο Αργύρης Παπαντωνόπουλος, Business Develop/Supply Chain Management, Mantis SCM Solutions ανέπτυξε το θέμα «Αύξηση παραγωγικότητας και συγχρονισμός ροών με την χρήση Πληροφορικών συστημάτων Logistics».

Με την εσπερίδα αυτή, η οποία αποτέλεσε συνέχεια των δράσεων της EEL που γιορτάζει φέτος τα 20 χρόνια της, ολοκληρώνεται για το 2014 ο κύκλος παρουσιάσεων του Master Plan σε κομβικά σημεία της ελληνικής περιφέρειας που μπορούν να πρωταγωνιστήσουν στην ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας.

<http://www.businessnews.gr/article/6917/ta-kentra-logistics-mporoy-n-na-prosferoy-n>

Τα κέντρα Logistics μπορούν να προσφέρουν αύξηση 3-4 μονάδες στο ΑΕΠ

«Τα κέντρα Logistics μπορούν να προσφέρουν από μόνα τους μία αύξηση τριών ή τεσσάρων μονάδων στο ΑΕΠ, που είναι τεράστιο μέγεθος», τόνισε ο υπουργός Ανάπτυξης **Νίκος Δένδιας** κατά την τοποθέτησή του στη συζήτηση που έγινε σήμερα στην Ολομέλεια της Βουλής (Γ' Θερινό Τμήμα) επί του Σχεδίου Νόμου για τις **Ρυθμίσεις Θεμάτων Εφοδιαστικής (Logistics)**.

Ωστόσο, ο ίδιος εξέφρασε τη δυσaréσκειά του για την αρνητική στάση ορισμένων βουλευτών απέναντι στο σχέδιο νόμου οι οποίοι όπως είπε ανέφεραν «Ότι θα χαθούν θέσεις εργασίας, ότι θα μείνουν άνθρωποι άνεργοι. Η οικονομία εξελίσσεται και τέτοιες παρεμβάσεις στην οικονομία, είναι τεράστιο σφάλμα να τις αντιμετωπίζουμε με τη φοβικότητα του παρελθόντος».

Κατά τη δευτερολογία του, ο κ. Δένδιας ανακοίνωσε την απόσυρση τριών τροπολογιών, οι οποίες κατατέθηκαν σήμερα προκειμένου να τροποποιηθούν και να επανακατατεθούν. Όπως ανέφερε: «Το επιχείρημα της κατάθεσης σήμερα τροπολογιών είμαι υποχρεωμένος να το σεβαστώ. Αντιλαμβάνομαι τη θέση των συναδέλφων επ' αυτού. Γι' αυτό καίτοι οι τροπολογίες δεν είναι δικές μου, θα ήθελα να μη θέσω προς ψήφιση τις τροπολογίες 1845, 1846 και 1849. Θα τις επανακαταθέσουμε»

Σημειώνεται ότι η τροπολογία 1845/92 25.9.2014 αφορά τη «Ρύθμιση θεμάτων σχετικά με την πλήρωση θέσεων Προϊσταμένων Γενικών Διευθύνσεων Υπουργείων», η 1846/93 25.9.2014 την «Τροποποίηση διατάξεων του άρθρου 82 του ν. 4001/2011, σχετικά με την αγορά και προμήθεια φυσικού αερίου» και η τροπολογία 1849/96 25.9.2014 τη «Ρύθμιση θεμάτων του αναπτυξιακού νόμου και της Ανώνυμης Εταιρείας ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ Α.Ε.».

Επίθεση στον ΣΥΡΙΖΑ για τα "κόκκινα" δάνεια

Στη συνέχεια ο κ. Δένδιας εξαπέλυσε επίθεση στον ΣΥΡΙΖΑ για το θέμα των "κόκκινων" δανείων, τονίζοντας ότι «Είναι παντελώς ακατανόητο και πρέπει να πω, αγαπητέ κύριε Δρίτσα, στα όρια του στερούμενου σοβαρότητας, αυτό το οποίο ελέγχθη από τον ΣΥΡΙΖΑ στη Θεσσαλονίκη: Ότι μπορείτε με ένα 1 δισ. ευρώ να αντιμετωπίσετε το τεράστιο πρόβλημα των 100 και πλέον δισ. που είναι τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια. Είτε με 1 δισ. είτε με δύο δισ. είτε με τρία δισ. Όλα αυτά περί δανείων, περί «κορακιών», περί μίας ομηλώς καταγγελίας, η οποία δεν έχει αρχή, δεν έχει τέλος και συνοδεύεται από μία ατέλειωτη υποσχυσιολογία προς πάντες, δεν έχουν καμία σοβαρότητα».



<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26519&subid=2&pubid=113354615>

Εσπερίδα για τα logistics στην περιφέρεια

Με την παρουσία πολλών προσωπικοτήτων της τοπικής επιχειρηματικής κοινωνίας, πολιτικών εκπροσώπων και δημοσιογράφων πραγματοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία η εσπερίδα «Λαμία, Τα Logistics στην Περιφέρεια: Το Όραμα και η Πράξη» που συνδιοργανώθηκε από την Ελληνική Εταιρεία Logistics και το Επιμελητήριο Φθιώτιδας στις 24 Σεπτεμβρίου στην αίθουσα συνεδριάσεων του Επιμελητηρίου.

Κατά την έναρξη της εσπερίδας ο κ. Αλέξης Αλεξίου, Μέλος ΔΣ της Ελληνικής Εταιρείας Logistics και επικεφαλής της διοργάνωσης, καλωσόρισε τους παρευρισκόμενους αναφέροντας, «Η Λαμία -και η ευρύτερη περιοχή της Φθιώτιδας- είναι η μοναδική περιοχή της κεντρικής Ελλάδας που συνδυάζει οδικές, σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές σε τόσο μικρή απόσταση μεταξύ τους».

Εν συνεχεία το λόγο πήραν οι δημοτικοί άρχοντες και εκπρόσωποι της περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Συγκεκριμένα, αναγνώστηκε ο χαιρετισμός του Περιφερειάρχη Στερεάς Ελλάδας Κώστα Μπακογιάννη καθώς επίσης και εκπρόσωπος του Δήμου Στυλίδας, μετέφερε τον χαιρετισμό του Δημάρχου Απόστολου Γκλέτσου. Ο Δήμαρχος Λαμιέων, Νίκος Σταυρογιάννης αναφέρθηκε στην ανάγκη της περιοχής για δημιουργία ευνοϊκότερου κλίματος στον τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, επισημαίνοντας πως είναι υποχρέωση όλων των κρατικών φορέων να συμβάλουν στη δημιουργία μιας ομπρέλας προστασίας προκειμένου οι επιχειρήσεις να ξεπεράσουν αυτό το σύνθετο, αβέβαιο και εχθρικό κλίμα που έχει διαμορφωθεί για το επιχειρείν στα χρόνια της κρίσης στη πατρίδα μας.

Χαιρετισμό απηύθυνε ο Πρόεδρος Εγκατεστημένων Βιομηχανιών ΒΙ.ΠΕ. Λαμίας Γιώργος Γιαννίτης, ο οποίος εξέφρασε την πεποίθηση πως η χώρα μπορεί να στηριχθεί για την ανάπτυξη της σε τρεις τομείς, τον τουρισμό, την ενέργεια και τα logistics που αυτή τη στιγμή διαφαίνεται πως έχουν μεγάλη δυναμική.

Ο Αλέξανδρος Διαμαντάρας, Πρόεδρος του Επιμελητηρίου Φθιώτιδας τόνισε κατά τη διάρκεια της ομιλίας του ότι η εσπερίδα αποσκοπεί στο να ενημερώσει τον επιχειρηματικό κόσμο που δραστηριοποιείται στα logistics, μέσα από εισηγήσεις και τοποθετήσεις ειδικών για τις σύγχρονες τάσεις και τις προοπτικές ανάπτυξης των επιχειρήσεων.

Master Plan – Η Εφαρμογή του στην Κεντρική Ελλάδα

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Logistics και τις Εμπορευματικές Μεταφορές (Master Plan) της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, που αποτέλεσε βασική πηγή για τη διαμόρφωση του πρόσφατα ψηφισθέντος νόμου της εθνικής εφοδιαστικής αλυσίδας, παρουσίασε στη εσπερίδα της Λαμίας ο Πρόεδρος ΔΣ της EEL Σωτήρης Τριχάς, ο οποίος αναφέρθηκε στη σημασία ανάπτυξης Logistics parks στην περιοχή και διαμόρφωσης εταιρικής κοινότητας που θα στηρίζεται σε συνέργειες προκειμένου οι επιχειρήσεις της Κεντρικής Ελλάδας να πρωταγωνιστήσουν σε εθνικό, αλλά και διεθνές επίπεδο.

Τα Logistics στην Πράξη

Το θέμα των υποδομών κυριάρχησε στην πρώτη ενότητα της εσπερίδας την οποία συντόνισε ο Φώτης Δαούσης, Αντιπρόεδρος Οικονομικών της EEL. Στο πλαίσιο της ενότητας αυτής ο Ιωάννης Σύρμος, Πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου Φθιώτιδας παρουσίασε το Λιμένα της Στυλίδας, ο Μανώλης Χίος, Προϊστάμενος Υπηρεσίας Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εστίασε στο Intermodal Cargo Shuttle (ics), το ρόλο του στην κεντρική Ελλάδα και την αξιοποίησή του από τις επιχειρήσεις της περιοχής προκειμένου να επιλέξουν το τρένο για τις εμπορευματικές τους μεταφορές. Ενώ, η ενότητα ολοκληρώθηκε με την παρουσίαση του Κωνσταντίνου Παπαναγάνου, Διευθυντή Logistics της Κοπάνης Logistics, ο οποίος μίλησε για την Προοπτική Ανάπτυξης των Logistics στην Φθιώτιδα μέσω Τοπικών Επιχειρήσεων.

Agrologistics

Η δεύτερη ενότητα της εσπερίδας την οποία συντόνισε η γνωστή δημοσιογράφος Βίκυ Κοτσιμπού από το Star Κεντρικής Ελλάδας είχε θέμα τα Agrologistics. Κατά τη διάρκεια της ενότητας ο Δρ. Βασίλης Ζεϊμπέκης, Μέλος ΔΣ EEL ανέπτυξε το θέμα «Ιχθυοαλιευστικότητα και διαχείριση φρούτων με την τεχνολογία RFID-Η περίπτωση του αγροτικού συνετερισμού ΣΥΚΙΚΗ», ενώ ο Νικόλαος Τσότσολας, Διευθύνων Σύμβουλος της Green Projects AE μίλησε για την Ολιστική Προσέγγιση Logistics και την Ενίσχυση της Εξωστρέφειας των Αγροτικών Προϊόντων.

Αναπτυξιακά εργαλεία για νέες υποδομές logistics

Η τρίτη και τελευταία ενότητα της εσπερίδας, την οποία επίσης συντόνισε η Βίκυ Κοτσιμπού, είχε θέμα τις τεχνολογίες αιχμής που χρησιμοποιούνται στον κλάδο των Logistics. Κατά τη διάρκεια της ενότητας αυτής

Site: <http://www.imerisia.gr/default.asp?catid=26496>

Publication date: 25/09/2014 18:13

<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26519&subid=2&pubid=113354615>

The screenshot shows the HMERISIA.gr website interface. At the top, there's a navigation bar with links like ΕΓΓΡΑΦΗ, ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ, Ε-BOOK, ΣΕΝΤΡΑΓΟΝΑ, WOMENONLY, ELLE, ZINEMA, CARDRIVER, and SPORT. Below this, the main header features the HMERISIA.gr logo and the date 'Πέμπτη, 25 Σεπτεμβρίου 2014'. A secondary navigation bar includes links for ΝΕΑ ΣΕ 10", ΕΙΔΗΣΕΙΣ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ, ΑΠΟΦΕΙΣ, and ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗ. The main content area displays the article title 'Εσπερίδα για τα logistics στην περιφέρεια' under the 'ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ' category. The article text begins with 'Με την παρουσία πολλών προσωπικοτήτων της τοπικής επιχειρηματικής κοινωνίας, πολιτικών εκπροσώπων και δημοσιογράφων, πραγματοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία η εσπερίδα «Λογιστική στην Περιφέρεια: Το Όραμα και η Πράξη» που συνδιοργανώθηκε από την Ελληνική Εταιρεία Logistics και το Επιμελητήριο ΟΦΕΛΟΠΕΔΟΣ στις 24 Σεπτεμβρίου στην αίθουσα συνεδριάσεων του Επιμελητηρίου. Κατά την έναρξη της εσπερίδας ο κ. Αλέξης Αλεξίου, Μέλος ΔΣ της Ελληνικής Εταιρείας Logistics και επικεφαλής της διοργάνωσης, καλωσόρισε...'. On the right side, there's a 'TOP STORIES' section with a list of recent articles.

ο Γεώργιος Δημητράκόπουλος, Τεχνικός Σύμβουλος GS1 Association Greece παρουσίασε το «HellaSync - Συγχρονισμός δεδομένων: Σωστά δεδομένα για σωστές αποφάσεις», ο Ηλίας Μπούρας, Co-founder BK Telematics μίλησε για τα Logistics & την Τηλεματική, ενώ ο Αργύρης Παπαντωνόπουλος, Business Develop/Supply Chain Management, Mantis SCM Solutions ανέπτυξε το θέμα «Αύξηση παραγωγικότητας και συγχρονισμός ροών με την χρήση Πληροφορικών συστημάτων Logistics».

Με την εσπερίδα αυτή, η οποία αποτέλεσε συνέχεια των δράσεων της EEL που γιορτάζει φέτος τα 20 χρόνια της, ολοκληρώνεται για το 2014 ο κύκλος παρουσιάσεων του Master Plan σε κομβικά σημεία της ελληνικής περιφέρειας που μπορούν να πρωταγωνιστήσουν στην ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας.



Εσπερίδα για τα logistics στην περιφέρεια

ΛΑΜΙΑ

Με την παρουσία πολλών προσωπικοτήτων της τοπικής επιχειρηματικής κοινωνίας, πολιτικών εκπροσώπων και δημοσιογράφων πραγματοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία η εσπερίδα «Λαμία, Τα Logistics στην Περιφέρεια: Το Όραμα και η Πράξη» που συνδιοργανώθηκε από την Ελληνική Εταιρεία Logistics και το Επιμελητήριο Φθιώτιδας στις 24 Σεπτεμβρίου στην αίθουσα συνεδριάσεων του Επιμελητηρίου.

Κατά την έναρξη της εσπερίδας ο κ. Αλέξης Αλεξίου, Μέλος ΔΣ της Ελληνικής Εταιρείας Logistics και επικεφαλής της διοργάνωσης, καλωσόρισε τους παρευρισκομένους αναφέροντας, «Η Λαμία -και η ευρύτερη περιοχή της Φθιώτιδας- είναι η μοναδική περιοχή της κεντρικής Ελλάδας που συνδυάζει οδικές, σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές σε τόσο μικρή απόσταση μεταξύ τους».

Εν συνεχεία το λόγο πήραν οι δημοτικοί άρχοντες και εκπρόσωποι της περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Συγκεκριμένα, αναγνώστηκε ο χαιρετισμός του Περιφερειάρχη Στερεάς Ελλάδας Κώστα Μπακογιάννη καθώς επίσης και εκπρόσωπος του Δήμου Στυλίδας, μετέφερε τον χαιρετισμό του Δημάρχου Απόστολου Γκλέτσου. Ο Δήμαρχος Λαμιέων, Νίκος Σταυρογιάννης αναφέρθηκε στην ανάγκη της περιοχής για δημιουργία ευνοϊκότερου κλίματος στον τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, επισημαίνοντας πως είναι υποχρέωση όλων των κρατικών φορέων να συμβάλουν στη δημιουργία μιας ομπρέλας προστασίας προκειμένου οι επιχειρήσεις να ξεπεράσουν αυτό το σύνθετο, αβέβαιο και εχθρικό κλίμα που έχει διαμορφωθεί για το επιχειρείν στα χρόνια της κρίσης στη πατρίδα μας.

Χαιρετισμό απηύθυνε ο Πρόεδρος Εγκατεστημένων Βιομηχανιών ΒΙ.ΠΕ. Λαμίας Γιώργος Γιαννίτσης, ο οποίος εξέφρασε την πεποίθηση πως η χώρα μπορεί να στηριχθεί για την ανάπτυξη της σε τρεις τομείς, τον τουρισμό, την ενέργεια και τα logistics που αυτή τη στιγμή διαφαίνεται πως έχουν μεγάλη δυναμική.

Ο Αλέξανδρος Διαμαντάρας, Πρόεδρος του Επιμελητηρίου Φθιώτιδας τόνισε κατά τη διάρκεια της ομιλίας του ότι η εσπερίδα αποσκοπεί στο να ενημερώσει τον επιχειρηματικό κόσμο που δραστηριοποιείται στα logistics, μέσα από εισηγήσεις και τοποθετήσεις ειδικών για τις σύγχρονες τάσεις και τις προοπτικές ανάπτυξης των επιχειρήσεων.

Master Plan – Η Εφαρμογή του στην Κεντρική Ελλάδα

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Logistics και τις Εμπορευματικές Μεταφορές (Master Plan) της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, που αποτέλεσε βασική πηγή για τη διαμόρφωση του πρόσφατα ψηφισθέντος νόμου της εθνικής εφοδιαστικής αλυσίδας, παρουσίασε στη εσπερίδα της Λαμίας ο Πρόεδρος ΔΣ της EEL Σωτήρης Τριχάς, ο οποίος αναφέρθηκε στη σημασία ανάπτυξης Logistics parks στην περιοχή και διαμόρφωσης εταιρικής κοινότητας που θα στηρίζεται σε συνέργειες προκειμένου οι επιχειρήσεις της Κεντρικής Ελλάδας να πρωταγωνιστήσουν σε εθνικό, αλλά και διεθνές επίπεδο.

Τα Logistics στην Πράξη

Το θέμα των υποδομών κυριάρχησε στην πρώτη ενότητα της εσπερίδας την οποία συντόνισε ο Φώτης Δασούσης, Αντιπρόεδρος Οικονομικών της EEL. Στο πλαίσιο της ενότητας αυτής ο Ιωάννης Σύρμος, Πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου Φθιώτιδας παρουσίασε το Λιμένα της Στυλίδας, ο Μανώλης Χίος, Προϊστάμενος Υπηρεσίας Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εστίασε στο Intermodal Cargo Shuttle (ics), το ρόλο του στην κεντρική Ελλάδα και την αξιοποίησή του από τις επιχειρήσεις της περιοχής προκειμένου να επιλέξουν το τρένο για τις εμπορευματικές τους μεταφορές. Ενώ, η ενότητα ολοκληρώθηκε με την παρουσίαση του Κωνσταντίνου Παπανάγνου, Διευθυντή Logistics της Κοπάνης Logistics, ο οποίος μίλησε για την Προοπτική Ανάπτυξης των Logistics στην Φθιώτιδα μέσω Τοπικών Επιχειρήσεων.

Agrologistics

Η δεύτερη ενότητα της εσπερίδας την οποία συντόνισε η γνωστή δημοσιογράφος Βίκυ Κοτσιμπού από το Star Κεντρικής Ελλάδας είχε θέμα τα Agrologistics. Κατά τη διάρκεια της ενότητας ο Δρ. Βασίλης Ζεϊμπέκης, Μέλος ΔΣ EEL ανέπτυξε το θέμα «Ιχνηλασιμότητα και διαχείριση φρούτων με την τεχνολογία RFID-Η περίπτωση του αγροτικού συνετερισμού ΣΥΚΙΚΗ», ενώ ο Νικόλαος Τσότσολας, Διευθύνων Σύμβουλος της Green Projects AE μίλησε για την Ολιστική Προσέγγιση Logistics και την Ενίσχυση της Εξωστρέφειας των Αγροτικών Προϊόντων.

Αναπτυξιακά εργαλεία για νέες υποδομές logistics



http://evrytanika.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=946026%3A%8

Η τρίτη και τελευταία ενότητα της εσπερίδας, την οποία επίσης συντόνισε η Βίκυ Κοτσιμπού, είχε θέμα τις τεχνολογίες αιχμής που χρησιμοποιούνται στον κλάδο των Logistics. Κατά τη διάρκεια της ενότητας αυτής ο Γεώργιος Δημητράκοπουλος, Τεχνικός Σύμβουλος GS1 Association Greece παρουσίασε το «HellaSync - Συγχρονισμός δεδομένων: Σωστά δεδομένα για σωστές αποφάσεις», ο Ηλίας Μπούρας, Co-founder BK Telematics μίλησε για τα Logistics & την Τηλεματική, ενώ ο Αργύρης Παπαντωνόπουλος, Business Develop/Supply Chain Management, Mantis SCM Solutions ανέπτυξε το θέμα «Αύξηση παραγωγικότητας και συγχρονισμός ροών με την χρήση Πληροφορικών συστημάτων Logistics».

Με την εσπερίδα αυτή, η οποία αποτέλεσε συνέχεια των δράσεων της EEL που γιορτάζει φέτος τα 20 χρόνια της, ολοκληρώνεται για το 2014 ο κύκλος παρουσιάσεων του Master Plan σε κομβικά σημεία της ελληνικής περιφέρειας που μπορούν να πρωταγωνιστήσουν στην ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας.

ΗΜΕΡΗΣΙΑ

Απόσυρση εκπρόθεσμων τροπολογιών από το ν/σ για θέματα logistics

Στην απόσυρση τριών υπουργικών τροπολογιών που είχαν κατατεθεί σήμερα εκπρόθεσμα, προκειμένου να υπερψηφιστούν μαζί με τα άρθρα του νομοσχεδίου για την Εφοδιαστική, οδηγήθηκε η κυβέρνηση-επιμένοντας, ωστόσο, στην υπερψήφιση της (επίσης εκπρόθεσμης) τροπολογίας για τον αναβαλλόμενο φόρο, που είχε καταθέσει χθες το απόγευμα.

Της απόσυρσης των τριών σημερινών τροπολογιών, προηγήθηκαν διαρκείς και έντονες διαμαρτυρίες από πλευράς αντιπολίτευσης, καθώς και προβολή του επιχειρήματος ότι «η κυβέρνηση σπεύδει να τελειώνει με ο,τιδήποτε υπάρχει ενόψει των εκλογών». Ακολούθησε δε και από πλευράς του εισηγητή της ΝΔ Γιώργου Κοντογιάννη, η ένσταση για τη «βροχή τροπολογιών που δεν είναι κατανοητό, γιατί έρχονται στο "παρά ένα", δίνοντας επιχειρήματα στην αντιπολίτευση», όπως επίσης και η δήλωση του Θάνου Μωραΐτη (ΠΑΣΟΚ) πως το κόμμα του θα καταψηφίσει τις τροπολογίες εάν δεν αποσυρθούν.

Οι εν λόγω ρυθμίσεις αφορούσαν:

- Το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς του φυσικού αερίου και τη δυνατότητα των βιομηχανιών (όπως σημείωσε ο υφυπουργός Ενέργειας Ασ. Παπαγεωργίου) να συμμετέχουν σε δημοπρασίες για αγορά φυσικού αερίου σε φθηνότερες τιμές.

- Τη δυνατότητα των υπαλλήλων ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου του Δημοσίου, να καταλαμβάνουν θέσεις προϊσταμένων στις Γενικές Διευθύνσεις, καθώς και τη δυνατότητα δημοσίων υπαλλήλων πανεπιστημιακής εκπαίδευσης να καταλαμβάνουν θέσεις προϊσταμένων, σε διαφορετικές Γενικές Διευθύνσεις από εκείνες στις οποίες υπάγονται.

- Την παράταση της προθεσμίας που είχε η εταιρεία ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ ΑΕ, προκειμένου να υποβάλει έγκριση του δανείου από την τράπεζα που την χρηματοδοτεί, είτε (σε περίπτωση απόρριψης του δανείου), αίτηση τροποποίησης της απόφασης υπαγωγής των επενδυτικών της σχεδίων στις διατάξεις του ν.3908/2001.

Όπως προαναφέρθηκε, οι τέσσερις εκπρόθεσμες τροπολογίες της κυβέρνησης (οι αποσυρθείσες και η τροπολογία για τον αναβαλλόμενο φόρο των τραπεζών) συγκέντρωσαν τη μίνι της αντιπολίτευσης, τόσο για την κατάθεσή τους μετά, και την επί της αρχής υπερψήφιση του νομοσχεδίου για την Εφοδιαστική, όσο και επί της πολιτικής τους ουσίας.

«Η Βουλή έκλεισε πριν την ώρα της με το αιτιολογικό ότι δεν υπήρχε νομοθετικό έργο και έκτοτε ακολούθησε βομβαρδισμός, όχι μόνον νομοθετημάτων, αλλά και τροπολογιών της τελευταίας στιγμής», σχολίασε χαρακτηριστικά ο εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ Θοδωρής Δρίτσας.

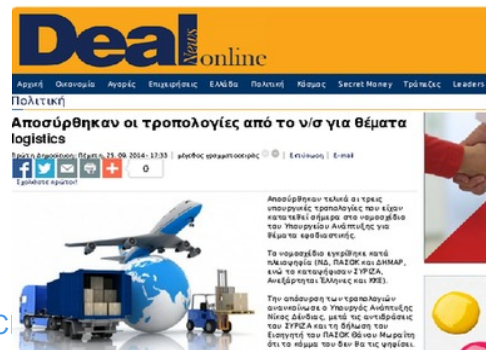
«Διερωτώμαι, δούλευαν τα επιτελεία της κυβέρνησης τα μεσάνυχτα για να φέρουν τις τροπολογίες; Ας αλλάξουμε τότε τον Κανονισμό για να είμαστε κανονικοί!» παρατήρησε ειρωνικά ο Γαβριήλ Αβραμίδης (ΑΝΕΛ).

Έντονες υπήρξαν οι διαμαρτυρίες και του εισηγητή του ΚΚΕ Χρήστου Κατσώτη, ο οποίος τόνισε πως η τροπολογία για το Παράκτιο Μέτωπο, (στην επιχειρηματική αξιοποίηση του οποίου έχει αντιταχθεί το ΚΚΕ) «κατατέθηκε κυριολεκτικά σήμερα στις 12 το μεσημέρι».

«Το Σύνταγμα και ο Κανονισμός παραβιάζονται ασυστόλως αυτά τα χρόνια της κρίσης», παρατήρησε ο πρώην πρόεδρος της Βουλής Απόστολος Κακλαμάνης, ο δε ειδικός αγορητής του ΠΑΣΟΚ Θάνος Μωραΐτης ζήτησε από την κυβέρνηση να μην καταφύγει σε τέτοιες διαδικασίες.

Αντίστοιχη υπήρξε και η παρατήρηση του εισηγητή της ΝΔ Γιώργου Κοντογιάννη: «Τέτοιου είδους πρακτικές δίνουν επιχειρήματα στην αντιπολίτευση. Πρέπει να καταλάβουμε πως δεν είναι μόνο ζήτημα κοινοβουλευτικής τάξης, αλλά και πολιτικής ουσίας- ιδίως όταν αναζητούμε ένα τοπίο τέτοιο, που δεν θα μας οδηγήσει σε πολιτικές περιπέτειες κατά την εκλογή Προέδρου της Δημοκρατίας».

Η παρουσία του Ντόναλντ Ντακ και της παρέας του στους πρωταγωνιστικούς ρόλους έρχονται όλο το καλοκαίρι να ψυχαγωγήσουν μικρούς και μεγάλους. Κυκλοφορεί με την ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ της Κυριακής «Ο Χρυσός Ποταμός»



Αποσύρθηκαν οι τροπολογίες από το ν/σ για θέματα logistics

Το νομοσχέδιο εγκρίθηκε κατά πλειοψηφία (ΝΔ, ΠΑΣΟΚ και ΔΗΜΑΡ, ενώ το καταψήφισαν ΣΥΡΙΖΑ, Ανεξάρτητοι Έλληνες και ΚΚΕ).

Την απόσυρση των τροπολογιών ανακοίνωσε ο Υπουργός Ανάπτυξης Νίκος Δένδιας, μετά τις αντιδράσεις του ΣΥΡΙΖΑ και τη δήλωση του Εισηγητή του ΠΑΣΟΚ Θάνου Μωραΐτη ότι το κόμμα του δεν θα τις ψηφίσει.

Οι επίμαχες τροπολογίες αφορούσαν:

-την πλήρωση θέσεων Προϊσταμένων Γενικών Διευθύνσεων Υπουργείων από πτυχιούχους ΑΕΙ (υπαλλήλους κατηγορίας ΠΕ)

-την αγορά και προμήθεια φυσικού αερίου από τους μεγάλους πελάτες.

-τις διαγωνιστικές διαδικασίες που θα ακολουθεί η Ανώνυμη Εταιρεία ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ Α.Ε.

http://www.tsantiri.gr/oikonomia/sti_bouli_to_nomoschedio_gia_ta_logistics/

Στη Βουλή το νομοσχέδιο για τα Logistics



Η εφοδιαστική αλυσίδα μπορεί σήμερα να δώσει μεγαλύτερη ανάπτυξη και νέες θέσεις εργασίας, σημειώνει το ΥΠΙΑΝ
Εισήχθη σήμερα προς συζήτηση και ψήφιση στην **Ολομέλεια της Βουλής** (Γ΄ Θερινό Τμήμα) το νομοσχέδιο του **υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας** για τις **Ρυθμίσεις Θεμάτων εφοδιαστικής** (logistics).

Όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση του υπουργείου, η **εφοδιαστική αλυσίδα** μπορεί σήμερα να δώσει μεγαλύτερη ανάπτυξη και νέες θέσεις εργασίας, ως εξωστρεφής κλάδος που ενισχύει τη διεθνή θέση και ανταγωνιστικότητα της χώρας και προσφέρει άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας.

Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ελλάδος για την ανάπτυξη του κλάδου είναι η γεωγραφική της θέση, καθώς το 52% του διερχόμενου φορτίου που διακινείται μέσω του Σουέζ με κατεύθυνση προς τον Ευρωπαϊκό Βορρά καταλήγει σε λιμένες της Μεσογείου, ενώ από εκεί μεταφέρεται με άλλα μεταφορικά μέσα προς το Βορρά. Η Ελλάδα βρίσκεται στη μικρότερη απόσταση μεταξύ της Ευρώπης και της διώρυγας του Σουέζ. Ωστόσο, ο κλάδος της εφοδιαστικής στην Ελλάδα υπολογίζεται περίπου στο 10% του **ΑΕΠ**, ενώ, ακριβώς λόγω της εμπορευματικής κίνησης και της γεωγραφικής θέσης της χώρας, μπορεί ν' αναπτυχθεί πολύ περισσότερο.

Στο σχέδιο νόμου και στο πνεύμα της συνεχιζόμενης διαβούλευσης ενσωματώθηκαν, μέχρι και την τελευταία στιγμή, ιδέες και προτάσεις που προτάθηκαν τόσο από φορείς όσο και από βουλευτές, μεταδίδει το ΑΠΕ – ΜΠΕ.

Αναφέρεται ενδεικτικά η καλύτερη όσωση με το ν.3982/2011 για τα επιχειρηματικά πάρκα, η αξιοποίηση για τις οικείες επιχειρήσεις του ΓΕΜΗ, η σύνθεση του Συμβουλίου Εφοδιαστικής, η φύση και ο χαρακτηρισμός των εθνικής εμβέλειας πάρκων ως «επιχειρηματικών / εμπορευματικών» κ.α.

Συγκεκριμένα, το σχέδιο νόμου:

- Θέτει το θεσμικό πλαίσιο που θα επιτρέψει την ταχεία και οργανωμένη ανάπτυξη του κλάδου.
- Περιέχει σύγχρονους ορισμούς και ειδικά στον όρο της εφοδιαστικής προσδίδει και αναγνωρίζει το σύνθετο ρόλο που σήμερα διαδραματίζει για τη μεταφορά, διαμεταφορά, αποθήκευση αλλά και τη συσκευασία, ανασυσκευασία, ετικετοποίηση, συναρμολόγηση προϊόντων.
- Αναφέρει ότι το Κέντρο Αποθήκευσης και Διανομής (ΚΑΔ), δηλαδή η μονάδα των logistics, δεν περιορίζεται μόνο στις κύριες δραστηριότητες εφοδιαστικής αλλά επεκτείνεται και σε συμπληρωματικές δραστηριότητες.

http://www.tsantiri.gr/oikonomia/sti_bouli_to_nomoschedio_gia_ta_logistics/

- Απλοποιεί τη διαδικασία αδειοδότησης στον κλάδο των logistics στο πνεύμα του πρόσφατου νόμου – πλαισίου 4262/2014 για την αδειοδότηση επιχειρήσεων. Κύριο κριτήριο για την ακολουθητέα διαδικασία αδειοδότησης των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής αποτελεί η περιβαλλοντική κατάσταση των Κέντρων αυτών επί τη βάση των διατάξεων του ν. 4014/2011 και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού κανονιστικών πράξεων.

. Ορίζει ότι τα περισσότερα Κέντρα Αποθήκευσης και Διανομής, τα οποία δεν εμπίπτουν στην κατηγορία Α', κατατάσσονται δηλαδή στην κατηγορία Β' ή δεν κατατάσσονται λόγω της ιδιαίτερα μικρής όχλησης για το περιβάλλον, θα αδειοδοτούνται με μόνη την υποβολή υπεύθυνης δήλωσης για την τήρηση της κείμενης νομοθεσίας και την υποβολή λοιπών δικαιολογητικών που θα καθορισθούν με την έκδοση υπουργικής αποφάσεως.

- Εξισώνει τους όρους δόμησης των αποθηκευτικών χώρων με τα βιομηχανικά κτήρια και καταργεί το διαχωρισμό βιομηχανικής-εμπορικής αποθήκης. Ήταν ένα αίτημα του κλάδου που ικανοποιείται και θα διευκολύνει την υλοποίηση επενδύσεων.

- Θέτει για πρώτη φορά κανόνες για την αστική μεταφορά και διανομή προϊόντων εντός του αστικού ιστού μέσω των σχετικών ολοκληρωμένων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (urban mobility plans), καθώς και δράσεις για την προώθηση της πράσινης εφοδιαστικής (green logistics). Στόχος των διατάξεων αυτών είναι η ανάπτυξη πρακτικών αστικής μεταφοράς που προωθούν την αποσυμφόρηση του αστικού οδικού δικτύου, τη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα (CO2), την εξοικονόμηση πόρων, την αειφόρο ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων.

- Προβλέπει τη δημιουργία εθνικής εμβέλειας πάρκων εφοδιαστικής, τα οποία θα υπάγονται σε διαδικασίες fast track ώστε να διευκολύνεται η προσέλκυση μεγάλων επενδύτων.

- Δίνει τη δυνατότητα ώστε στα ακίνητα του Θριασίου πεδίου και του στρατοπέδου Γκόνου στη Θεσ/νίκη, να αναπτύσσονται επιχειρηματικά πάρκα εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας.

- Προβλέπει την τυποποίηση στα ελληνικά Logistics από το Εθνικό Σύστημα Υποδομών Ποιότητας (ΕΣΥΠ).

- Αναβαθμίζει την υφιστάμενη Επιτροπή logistics σε Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής, χωρίς επιβάρυνση για τον κρατικό προϋπολογισμό.

- Προβλέπει ότι όσες εγκαταστάσεις φέρουν τα χαρακτηριστικά των ΚΑΔ και έχουν ήδη αδειοδοτηθεί, δεν χρειάζονται νέα διαδικασία αδειοδότησης.

- Ορίζει ότι όσες εγκαταστάσεις δεν έχουν μέχρι σήμερα αδειοδοτηθεί, μπορούν να λάβουν ενιαία άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, χωρίς την επιβολή προστίμου, εντός περιόδου δύο ετών από την έκδοση και έναρξη ισχύος της υπουργικής απόφασης με την οποία θα καθορίζονται τα ειδικότερα δικαιολογητικά και οι λοιπές διαδικαστικές προϋποθέσεις για την αδειοδότηση των ΚΑΔ.

- Για τις επιχειρήσεις με χαρακτηριστικά ΚΑΔ που λειτουργούν σε περιοχές με ασύμβατες προς τη δραστηριότητα αυτή χρήσεις γης, εξετάζεται η δυνατότητα χορήγησης προθεσμίας μετεγκατάστασης (αρ.75§1 ν.3982/2011).

- Η εθνική στρατηγική για την εφοδιαστική συμπληρώνεται, τέλος, με: α) κατά προτεραιότητα χρηματοδότηση μέσω του νέου ΕΣΠΑ και β) τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών υποδομών, χωρίς τον οποίο δεν είναι ευχερής η ανάπτυξη των Logistics.

Πηγή: voria.gr



<http://www.real.gr:80/?page=arthro&id=355439&catID=2>

Τι προβλέπει το νομοσχέδιο για την εφοδιαστική

Εισηχθή σήμερα προς συζήτηση και ψήφιση στην Ολομέλεια της Βουλής (Γ΄ Θερινό Τμήμα) το νομοσχέδιο του υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας για τις Ρυθμίσεις θεμάτων εφοδιαστικής (logistics).

Όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση του υπουργείου, η εφοδιαστική αλυσίδα μπορεί σήμερα να δώσει μεγαλύτερη ανάπτυξη και νέες θέσεις εργασίας, ως εξωστρεφής κλάδος που ενισχύει τη διεθνή θέση και ανταγωνιστικότητα της χώρας και προσφέρει άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας.

Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ελλάδος για την ανάπτυξη του κλάδου είναι η γεωγραφική της θέση, καθώς το 52% του διερχόμενου φορτίου που διακινείται μέσω του Σουέζ με κατεύθυνση προς τον Ευρωπαϊκό Βορρά καταλήγει σε λιμένες της Μεσογείου.

Από εκεί μεταφέρεται με άλλα μεταφορικά μέσα προς το Βορρά. Η Ελλάδα βρίσκεται στη μικρότερη απόσταση μεταξύ της Ευρώπης και της διώρυγας του Σουέζ.

Ωστόσο, ο κλάδος της εφοδιαστικής στην Ελλάδα υπολογίζεται περίπου στο 10% του ΑΕΠ, ενώ, ακριβώς λόγω της εμπορευματικής κίνησης και της γεωγραφικής θέσης της χώρας, μπορεί ν' αναπτυχθεί πολύ περισσότερο.

Στο σχέδιο νόμου και στο πνεύμα της συνεχιζόμενης διαβούλευσης ενσωματώθηκαν, μέχρι και την τελευταία στιγμή, ιδέες και προτάσεις που προτάθηκαν τόσο από φορείς όσο και από βουλευτές.

Αναφέρεται ενδεικτικά η καλύτερη όσμωση με το ν.3982/2011 για τα επιχειρηματικά πάρκα, η αξιοποίηση για τις οικείες επιχειρήσεις του ΓΕΜΗ, η σύνθεση του Συμβουλίου Εφοδιαστικής, η φύση και ο χαρακτηρισμός των εθνικής εμβέλειας πάρκων ως «επιχειρηματικών / εμπορευματικών» κ.α.

Συγκεκριμένα, το σχέδιο νόμου:

- Θέτει το θεσμικό πλαίσιο που θα επιτρέψει την ταχεία και οργανωμένη ανάπτυξη του κλάδου.
- Περιέχει σύγχρονους ορισμούς και ειδικά στον όρο της εφοδιαστικής προσδίδει και αναγνωρίζει το σύνθετο ρόλο που σήμερα διαδραματίζει για τη μεταφορά, διαμεταφορά, αποθήκευση αλλά και τη συσκευασία, ανασυσκευασία, ετικετοποίηση, συναρμολόγηση προϊόντων.
- Αναφέρει ότι το Κέντρο Αποθήκευσης και Διανομής (ΚΑΔ), δηλαδή η μονάδα των logistics, δεν περιορίζεται μόνο στις κύριες δραστηριότητες εφοδιαστικής αλλά επεκτείνεται και σε συμπληρωματικές δραστηριότητες.
- Απλοποιεί τη διαδικασία αδειοδότησης στον κλάδο των logistics στο πνεύμα του πρόσφατου νόμου - πλαισίου 4262/2014 για την αδειοδότηση επιχειρήσεων. Κύριο κριτήριο για την ακολουθητέα διαδικασία αδειοδότησης των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής αποτελεί η περιβαλλοντική κατάσταση των Κέντρων αυτών επί τη βάση των διατάξεων του ν. 4014/2011 και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού κανονιστικών πράξεων.
- Ορίζει ότι τα περισσότερα Κέντρα Αποθήκευσης και Διανομής, τα οποία δεν εμπίπτουν στην κατηγορία Α΄, κατατάσσονται δηλαδή στην κατηγορία Β΄ ή δεν κατατάσσονται λόγω της ιδιαίτερα μικρής όχλησης για το περιβάλλον, θα αδειοδοτούνται με μόνη την υποβολή υπεύθυνης δήλωσης για την τήρηση της κείμενης νομοθεσίας και την υποβολή λοιπών δικαιολογητικών που θα καθορισθούν με την έκδοση υπουργικής αποφάσεως.
- Εξισώνει τους όρους δόμησης των αποθηκευτικών χώρων με τα βιομηχανικά κτήρια και καταργεί το διαχωρισμό βιομηχανικής-εμπορικής αποθήκης. Ήταν ένα αίτημα του κλάδου που ικανοποιείται και θα διευκολύνει την υλοποίηση επενδύσεων.
- Θέτει για πρώτη φορά κανόνες για την αστική μεταφορά και διανομή προϊόντων εντός του αστικού ιστού μέσω των σχετικών ολοκληρωμένων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (urban mobility plans), καθώς και δράσεις για την προώθηση της πράσινης εφοδιαστικής (green logistics).
- Στόχος των διατάξεων αυτών, σύμφωνα με το Αθηναϊκό Πρακτορείο, είναι η ανάπτυξη πρακτικών αστικής μεταφοράς που προωθούν την αποσυμφόρηση του αστικού οδικού δικτύου, τη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα (CO2), την εξοικονόμηση πόρων, την αιεφόρο ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων.
- Προβλέπει τη δημιουργία εθνικής εμβέλειας πάρκων εφοδιαστικής, τα οποία θα υπάγονται σε διαδικασίες



<http://www.real.gr:80/?page=arthro&id=355439&catID=2>

fast track ώστε να διευκολύνεται η προσέλκυση μεγάλων επενδυτών.

- Δίνει τη δυνατότητα ώστε στα ακίνητα του Θριασίου πεδίου και του στρατοπέδου Γκόνου στη Θεσ/νικη, να αναπτύσσονται επιχειρηματικά πάρκα εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας.
- Προβλέπει την τυποποίηση στα ελληνικά Logistics από το Εθνικό Σύστημα Υποδομών Ποιότητας (ΕΣΥΠ).
- Αναβαθμίζει την υφιστάμενη Επιτροπή logistics σε Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής, χωρίς επιβάρυνση για τον κρατικό προϋπολογισμό.
- Προβλέπει ότι όσες εγκαταστάσεις φέρουν τα χαρακτηριστικά των ΚΑΔ και έχουν ήδη αδειοδοτηθεί, δεν χρειάζονται νέα διαδικασία αδειοδότησης.
- Ορίζει ότι όσες εγκαταστάσεις δεν έχουν μέχρι σήμερα αδειοδοτηθεί, μπορούν να λάβουν ενιαία άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, χωρίς την επιβολή προστίμου, εντός περιόδου δύο ετών από την έκδοση και έναρξη ισχύος της υπουργικής απόφασης με την οποία θα καθορίζονται τα ειδικότερα δικαιολογητικά και οι λοιπές διαδικαστικές προϋποθέσεις για την αδειοδότηση των ΚΑΔ.
- Για τις επιχειρήσεις με χαρακτηριστικά ΚΑΔ που λειτουργούν σε περιοχές με ασύμβατες προς τη δραστηριότητα αυτή χρήσεις γης, εξετάζεται η δυνατότητα χορήγησης προθεσμίας μετεγκατάστασης (αρ.75§1 ν.3982/2011).
- Η εθνική στρατηγική για την εφοδιαστική συμπληρώνεται, τέλος, με: α) κατά προτεραιότητα χρηματοδότηση μέσω του νέου ΕΣΠΑ και β) τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών υποδομών, χωρίς τον οποίο δεν είναι ευχερής η ανάπτυξη των Logistics.

ΠΗΓΗ: ΑΠΕ-ΜΠΕ



Στη Βουλή το νομοσχέδιο για τα Logistics

Όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση του υπουργείου, η εφοδιαστική αλυσίδα μπορεί σήμερα να δώσει μεγαλύτερη ανάπτυξη και νέες θέσεις εργασίας, ως εξωστρεφής κλάδος που ενισχύει τη διεθνή θέση και ανταγωνιστικότητα της χώρας και προσφέρει άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας.

Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ελλάδος για την ανάπτυξη του κλάδου είναι η γεωγραφική της θέση, καθώς το 52% του διερχόμενου φορτίου που διακινείται μέσω του Σουέζ με κατεύθυνση προς τον Ευρωπαϊκό Βορρά καταλήγει σε λιμένες της Μεσογείου, ενώ από εκεί μεταφέρεται με άλλα μεταφορικά μέσα προς το Βορρά. Η Ελλάδα βρίσκεται στη μικρότερη απόσταση μεταξύ της Ευρώπης και της διώρυγας του Σουέζ. Ωστόσο, ο κλάδος της εφοδιαστικής στην Ελλάδα υπολογίζεται περίπου στο 10% του ΑΕΠ, ενώ, ακριβώς λόγω της εμπορευματικής κίνησης και της γεωγραφικής θέσης της χώρας, μπορεί ν' αναπτυχθεί πολύ περισσότερο.

Στο σχέδιο νόμου και στο πνεύμα της συνεχιζόμενης διαβούλευσης ενσωματώθηκαν, μέχρι και την τελευταία στιγμή, ιδέες και προτάσεις που προτάθηκαν τόσο από φορείς όσο και από βουλευτές, μεταδίδει το ΑΠΕ - ΜΠΕ.

Αναφέρεται ενδεικτικά η καλύτερη όσωση με το ν.3982/2011 για τα επιχειρηματικά πάρκα, η αξιοποίηση για τις οικείες επιχειρήσεις του ΓΕΜΗ, η σύνθεση του Συμβουλίου Εφοδιαστικής, η φύση και ο χαρακτηρισμός των εθνικής εμβέλειας πάρκων ως «επιχειρηματικών / εμπορευματικών» κ.α.

Συγκεκριμένα, το σχέδιο νόμου:

- Θέτει το θεσμικό πλαίσιο που θα επιτρέψει την ταχεία και οργανωμένη ανάπτυξη του κλάδου.

- Περιέχει σύγχρονους ορισμούς και ειδικά στον όρο της εφοδιαστικής προσδίδει και αναγνωρίζει το σύνθετο ρόλο που σήμερα διαδραματίζει για τη μεταφορά, διαμεταφορά, αποθήκευση αλλά και τη συσκευασία, ανασυσκευασία, ετικετοποίηση, συναρμολόγηση προϊόντων.

- Αναφέρει ότι το Κέντρο Αποθήκευσης και Διανομής (ΚΑΔ), δηλαδή η μονάδα των logistics, δεν περιορίζεται μόνο στις κύριες δραστηριότητες εφοδιαστικής αλλά επεκτείνεται και σε συμπληρωματικές δραστηριότητες.

- Απλοποιεί τη διαδικασία αδειοδότησης στον κλάδο των logistics στο πνεύμα του πρόσφατου νόμου - πλαισίου 4262/2014 για την αδειοδότηση επιχειρήσεων. Κύριο κριτήριο για την ακολουθητέα διαδικασία αδειοδότησης των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής αποτελεί η περιβαλλοντική κατάσταση των Κέντρων αυτών επί τη βάση των διατάξεων του ν. 4014/2011 και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού κανονιστικών πράξεων.

- Ορίζει ότι τα περισσότερα Κέντρα Αποθήκευσης και Διανομής, τα οποία δεν εμπίπτουν στην κατηγορία Α΄, κατατάσσονται δηλαδή στην κατηγορία Β΄ ή δεν κατατάσσονται λόγω της ιδιαίτερα μικρής όχλησης για το περιβάλλον, θα αδειοδοτούνται με μόνη την υποβολή υπεύθυνης δήλωσης για την τήρηση της κείμενης νομοθεσίας και την υποβολή λοιπών δικαιολογητικών που θα καθορισθούν με την έκδοση υπουργικής απόφασης.



- Εξισώνει τους όρους δόμησης των αποθηκευτικών χώρων με τα βιομηχανικά κτήρια και καταργεί το διαχωρισμό βιομηχανικής-εμπορικής αποθήκης. Ήταν ένα αίτημα του κλάδου που ικανοποιείται και θα διευκολύνει την υλοποίηση επενδύσεων.

- Θέτει για πρώτη φορά κανόνες για την αστική μεταφορά και διανομή προϊόντων εντός του αστικού ιστού μέσω των σχετικών ολοκληρωμένων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (urban mobility plans), καθώς και δράσεις για την προώθηση της πράσινης εφοδιαστικής (green logistics).

Στόχος των διατάξεων αυτών είναι η ανάπτυξη πρακτικών αστικής μεταφοράς που προωθούν την αποσυμφόρηση του αστικού οδικού δικτύου, τη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), την εξοικονόμηση πόρων, την αειφόρο ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων.

- Προβλέπει τη δημιουργία εθνικής εμβέλειας πάρκων εφοδιαστικής, τα οποία θα υπάγονται σε διαδικασίες fast track ώστε να διευκολύνεται η προσέλκυση μεγάλων επενδυτών.

- Δίνει τη δυνατότητα ώστε στα ακίνητα του Θριάσιου πεδίου και του στρατοπέδου Γκόνου στη Θεσ/νικη, να αναπτύσσονται επιχειρηματικά πάραυτα εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας.

- Προβλέπει την τυποποίηση στα ελληνικά Logistics από το Εθνικό Σύστημα Υποδομών Ποιότητας (ΕΣΥΠ).

- Αναβαθμίζει την υφιστάμενη Επιτροπή logistics σε Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής, χωρίς επιβάρυνση για τον κρατικό προϋπολογισμό.

- Προβλέπει ότι όσες εγκαταστάσεις φέρουν τα χαρακτηριστικά των ΚΑΔ και έχουν ήδη αδειοδοτηθεί, δεν χρειάζονται νέα διαδικασία αδειοδότησης.

- Ορίζει ότι όσες εγκαταστάσεις δεν έχουν μέχρι σήμερα αδειοδοτηθεί, μπορούν να λάβουν ενιαία άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, χωρίς την επιβολή προστίμου, εντός περιόδου δύο ετών από την έκδοση και έναρξη ισχύος της υπουργικής απόφασης με την οποία θα καθορίζονται τα ειδικότερα δικαιολογητικά και οι λοιπές διαδικαστικές προϋποθέσεις για την αδειοδότηση των ΚΑΔ.

- Για τις επιχειρήσεις με χαρακτηριστικά ΚΑΔ που λειτουργούν σε περιοχές με ασύμβατες προς τη δραστηριότητα αυτή χρήσεις γης, εξετάζεται η δυνατότητα χορήγησης προθεσμίας μετεγκατάστασης (αρ.75§1 ν.3982/2011).

-Η εθνική στρατηγική για την εφοδιαστική συμπληρώνεται, τέλος, με: α) κατά προτεραιότητα χρηματοδότηση μέσω του νέου ΕΣΠΑ και β) τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών υποδομών, χωρίς τον οποίο δεν είναι ευχερής η ανάπτυξη των Logistics.



<http://www.newslog.gr/art/2148499/sti-bouli-pros-psifisi-to-sxedio-nomou-gia-ta-logi>

Στη Βουλή προς ψήφιση το σχέδιο νόμου για τα Logistics

Το υπουργείο σε ανακοίνωση που εξέδωσε, αναφέρει πως η εφοδιαστική αλυσίδα μπορεί σήμερα να δώσει μεγαλύτερη ανάπτυξη και νέες θέσεις εργασίας, ως εξωστρεφής κλάδος που ενισχύει τη διεθνή θέση και ανταγωνιστικότητα της χώρας και προσφέρει άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας.

Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ελλάδος για την ανάπτυξη του κλάδου **είναι η γεωγραφική της θέση**, καθώς το 52% του διερχόμενου φορτίου που διακινείται μέσω του Σουέζ με κατεύθυνση προς τον Ευρωπαϊκό Βορρά καταλήγει σε λιμένες της Μεσογείου, ενώ από εκεί μεταφέρεται με άλλα μεταφορικά μέσα προς το Βορρά. Η Ελλάδα βρίσκεται στη μικρότερη απόσταση μεταξύ της Ευρώπης και της διώρυγας του Σουέζ. Ωστόσο, **ο κλάδος της εφοδιαστικής στην Ελλάδα υπολογίζεται περίπου στο 10% του ΑΕΠ**, ενώ, ακριβώς λόγω της εμπορευματικής κίνησης και της γεωγραφικής θέσης της χώρας, μπορεί ν' αναπτυχθεί πολύ περισσότερο.

Στο σχέδιο νόμου και στο πνεύμα της συνεχιζόμενης διαβούλευσης ενσωματώθηκαν, μέχρι και την τελευταία στιγμή, ιδέες και προτάσεις που προτάθηκαν τόσο από φορείς όσο και από βουλευτές.

Αναφέρεται ενδεικτικά η καλύτερη όσμωση με το ν.3982/2011 για τα επιχειρηματικά πάρκα, η αξιοποίηση για τις οικείες επιχειρήσεις του ΓΕΜΗ, η σύνθεση του Συμβουλίου Εφοδιαστικής, η φύση και ο χαρακτηρισμός των εθνικής εμβέλειας πάρκων ως «επιχειρηματικών / εμπορευματικών» κ.α.

Συγκεκριμένα, το σχέδιο νόμου:

- Θέτει το θεσμικό πλαίσιο που θα επιτρέψει την ταχεία και οργανωμένη ανάπτυξη του κλάδου.
- Περιέχει σύγχρονους ορισμούς και ειδικά στον όρο της εφοδιαστικής προσδίδει και αναγνωρίζει το σύνθετο ρόλο που σήμερα διαδραματίζει για τη μεταφορά, διαμεταφορά, αποθήκευση αλλά και τη συσκευασία, ανασυσκευασία, ετικετοποίηση, συναρμολόγηση προϊόντων.
- Αναφέρει ότι το Κέντρο Αποθήκευσης και Διανομής (ΚΑΔ), δηλαδή η μονάδα των logistics, δεν περιορίζεται μόνο στις κύριες δραστηριότητες εφοδιαστικής αλλά επεκτείνεται και σε συμπληρωματικές δραστηριότητες.
- Απλοποιεί τη διαδικασία αδειοδότησης στον κλάδο των logistics στο πνεύμα του πρόσφατου νόμου - πλαισίου 4262/2014 για την αδειοδότηση επιχειρήσεων. Κύριο κριτήριο για την ακολουθητέα διαδικασία αδειοδότησης των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής αποτελεί η περιβαλλοντική κατάταξη των Κέντρων αυτών επί τη βάση των διατάξεων του ν. 4014/2011 και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού κανονιστικών πράξεων.
- Ορίζει ότι τα περισσότερα Κέντρα Αποθήκευσης και Διανομής, τα οποία δεν εμπίπτουν στην κατηγορία Α', κατατάσσονται δηλαδή στην κατηγορία Β' ή δεν κατατάσσονται λόγω της ιδιαίτερα μικρής όχλησης για το περιβάλλον, θα αδειοδοτούνται με μόνη την υποβολή υπεύθυνης δήλωσης για την τήρηση της κείμενης νομοθεσίας και την υποβολή λοιπών δικαιολογητικών που θα καθορισθούν με την έκδοση υπουργικής αποφάσεως.
- Εξισώνει τους όρους δόμησης των αποθηκευτικών χώρων με τα βιομηχανικά κτήρια και καταργεί το διαχωρισμό βιομηχανικής-εμπορικής αποθήκης. Ήταν ένα αίτημα του κλάδου που ικανοποιείται και θα διευκολύνει την υλοποίηση επενδύσεων.
- Θέτει για πρώτη φορά κανόνες για την αστική μεταφορά και διανομή προϊόντων εντός του αστικού ιστού μέσω των σχετικών ολοκληρωμένων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (urban mobility plans), καθώς και δράσεις για την προώθηση της πράσινης εφοδιαστικής (green logistics). Στόχος των διατάξεων αυτών είναι η ανάπτυξη πρακτικών αστικής μεταφοράς που προωθούν την αποσυμφόρηση του αστικού οδικού δικτύου, τη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα (CO2), την εξοικονόμηση πόρων, την αειφόρο ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων.
- Προβλέπει τη δημιουργία εθνικής εμβέλειας πάρκων εφοδιαστικής, τα οποία θα υπάγονται σε διαδικασίες fast track ώστε να διευκολύνεται η προσέλκυση μεγάλων επενδύσεων.
- Δίνει τη δυνατότητα ώστε στα ακίνητα του Θριασίου πεδίου και του στρατοπέδου Γκόνου στη Θεσ/νικη, να αναπτύσσονται επιχειρηματικά πάρκα εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας.
- Προβλέπει την τυποποίηση στα ελληνικά Logistics από το Εθνικό Σύστημα Υποδομών Ποιότητας (ΕΣΥΠ).



<http://www.newslog.gr/art/2148499/sti-bouli-pros-psifisi-to-sxedio-nomou-gia-ta-logi>

- Αναβαθμίζει την υφιστάμενη Επιτροπή logistics σε Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής, χωρίς επιβάρυνση για τον κρατικό προϋπολογισμό.
- Προβλέπει ότι όσες εγκαταστάσεις φέρουν τα χαρακτηριστικά των ΚΑΔ και έχουν ήδη αδειοδοτηθεί, δεν χρειάζονται νέα διαδικασία αδειοδότησης.
- Ορίζει ότι όσες εγκαταστάσεις δεν έχουν μέχρι σήμερα αδειοδοτηθεί, μπορούν να λάβουν ενιαία άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, χωρίς την επιβολή προστίμου, εντός περιόδου δύο ετών από την έκδοση και έναρξη ισχύος της υπουργικής απόφασης με την οποία θα καθορίζονται τα ειδικότερα δικαιολογητικά και οι λοιπές διαδικαστικές προϋποθέσεις για την αδειοδότηση των ΚΑΔ.
- Για τις επιχειρήσεις με χαρακτηριστικά ΚΑΔ που λειτουργούν σε περιοχές με ασύμβατες προς τη δραστηριότητα αυτή χρήσεις γης, εξετάζεται η δυνατότητα χορήγησης προθεσμίας μετεγκατάστασης (αρ.75§1 ν.3982/2011).
- Η εθνική στρατηγική για την εφοδιαστική συμπληρώνεται, τέλος, με: α) κατά προτεραιότητα χρηματοδότηση μέσω του νέου ΕΣΠΑ και β) τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών υποδομών, χωρίς τον οποίο δεν είναι ευχερής η ανάπτυξη των Logistics.

Διαβάστε επίσης:

[Στη Βουλή το σχέδιο νόμου για τα Logistics](#)



Στη Βουλή το νομοσχέδιο για τα logistics

Εισήχθη σήμερα προς συζήτηση και ψήφιση στην Ολομέλεια της Βουλής (Γ΄ Θερινό Τμήμα) το νομοσχέδιο του υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας για τις Ρυθμίσεις θεμάτων εφοδιαστικής (logistics).

Όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση του υπουργείου, η εφοδιαστική αλυσίδα μπορεί σήμερα να δώσει μεγαλύτερη ανάπτυξη και νέες θέσεις εργασίας, ως εξωστρεφής κλάδος που ενισχύει τη διεθνή θέση και ανταγωνιστικότητα της χώρας και προσφέρει άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας.

Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ελλάδας για την ανάπτυξη του κλάδου είναι η γεωγραφική της θέση, καθώς το 52% του διερχόμενου φορτίου που διακινείται μέσω του Σουέζ με κατεύθυνση προς τον Ευρωπαϊκό Βορρά καταλήγει σε λιμένες της Μεσογείου, ενώ από εκεί μεταφέρεται με άλλα μεταφορικά μέσα προς το Βορρά. Η Ελλάδα βρίσκεται στη μικρότερη απόσταση μεταξύ της Ευρώπης και της διώρυγας του Σουέζ. Ωστόσο, ο κλάδος της εφοδιαστικής στην Ελλάδα υπολογίζεται περίπου στο 10% του ΑΕΠ, ενώ, ακριβώς λόγω της εμπορευματικής κίνησης και της γεωγραφικής θέσης της χώρας, μπορεί ν' αναπτυχθεί πολύ περισσότερο.

Στο σχέδιο νόμου και στο πνεύμα της συνεχιζόμενης διαβούλευσης ενσωματώθηκαν, μέχρι και την τελευταία στιγμή, ιδέες και προτάσεις που προτάθηκαν τόσο από φορείς όσο και από βουλευτές.

Αναφέρεται ενδεικτικά η καλύτερη όσωση με το ν.3982/2011 για τα επιχειρηματικά πάρκα, η αξιοποίηση για τις οικείες επιχειρήσεις του ΓΕΜΗ, η σύνθεση του Συμβουλίου Εφοδιαστικής, η φύση και ο χαρακτηρισμός των εθνικής εμβέλειας πάρκων ως «επιχειρηματικών / εμπορευματικών» κ.α.

Συγκεκριμένα, το σχέδιο νόμου:

- Θέτει το θεσμικό πλαίσιο που θα επιτρέψει την ταχεία και οργανωμένη ανάπτυξη του κλάδου.
- Περιέχει σύγχρονους ορισμούς και ειδικά στον όρο της εφοδιαστικής προσδίδει και αναγνωρίζει το σύνθετο ρόλο που σήμερα διαδραματίζει για τη μεταφορά, διαμεταφορά, αποθήκευση αλλά και τη συσκευασία, ανασυσκευασία, ετικετοποίηση, συναρμολόγηση προϊόντων.
- Αναφέρει ότι το Κέντρο Αποθήκευσης και Διανομής (ΚΑΔ), δηλαδή η μονάδα των logistics, δεν περιορίζεται μόνο στις κύριες δραστηριότητες εφοδιαστικής αλλά επεκτείνεται και σε συμπληρωματικές δραστηριότητες.
- Απλοποιεί τη διαδικασία αδειοδότησης στον κλάδο των logistics στο πνεύμα του πρόσφατου νόμου – πλαισίου 4262/2014 για την αδειοδότηση επιχειρήσεων. Κύριο κριτήριο για την ακολουθητέα διαδικασία αδειοδότησης των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής αποτελεί η περιβαλλοντική κατάσταση των Κέντρων αυτών επί τη βάση των διατάξεων του ν. 4014/2011 και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού κανονιστικών πράξεων.
- Ορίζει ότι τα περισσότερα Κέντρα Αποθήκευσης και Διανομής, τα οποία δεν εμπίπτουν στην κατηγορία Α΄, κατατάσσονται δηλαδή στην κατηγορία Β΄ ή δεν κατατάσσονται λόγω της ιδιαίτερα μικρής όχλησης για το περιβάλλον, θα αδειοδοτούνται με μόνη την υποβολή υπεύθυνης δήλωσης για την τήρηση της κείμενης νομοθεσίας και την υποβολή λοιπών δικαιολογητικών που θα καθορισθούν με την έκδοση υπουργικής αποφάσεως.
- Εξισώνει τους όρους δόμησης των αποθηκευτικών χώρων με τα βιομηχανικά κτήρια και καταργεί το διαχωρισμό βιομηχανικής-εμπορικής αποθήκης. Ήταν ένα αίτημα του κλάδου που ικανοποιείται και θα διευκολύνει την υλοποίηση επενδύσεων.
- Θέτει για πρώτη φορά κανόνες για την αστική μεταφορά και διανομή προϊόντων εντός του αστικού ιστού μέσω των σχετικών ολοκληρωμένων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (urban mobility plans), καθώς και δράσεις για την προώθηση της πράσινης εφοδιαστικής (green logistics). Στόχος των διατάξεων αυτών είναι η ανάπτυξη πρακτικών αστικής μεταφοράς που προωθούν την αποσυμφόρηση του αστικού οδικού δικτύου, τη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), την εξοικονόμηση πόρων, την αειφόρο ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων.
- Προβλέπει τη δημιουργία εθνικής εμβέλειας πάρκων εφοδιαστικής, τα οποία θα υπάγονται σε διαδικασίες fast track ώστε να διευκολύνεται η προσέλκυση μεγάλων επενδύσεων.
- Δίνει τη δυνατότητα ώστε στα ακίνητα του Θριασίου πεδίου και του στρατοπέδου Γκόνου στη Θεσ/νίκη, να αναπτύσσονται επιχειρηματικά πάρκα εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας.
- Προβλέπει την τυποποίηση στα ελληνικά Logistics από το Εθνικό Σύστημα Υποδομών Ποιότητας (ΕΣΥΠ).

Site: <http://arouraios.gr/>

Publication date: 24/09/2014 15:12

Alexa ranking (Greece): 140

Alexa ranking (Cyprus): 0

Alexa ranking (UK): 0

<http://arouraios.gr/2014/09/sth-bouli-to-nomoschedio-gia-ta-logistics/>



- Αναβαθμίζει την υφιστάμενη Επιτροπή logistics σε Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής, χωρίς επιβάρυνση για τον κρατικό προϋπολογισμό.
- Προβλέπει ότι όσες εγκαταστάσεις φέρουν τα χαρακτηριστικά των ΚΑΔ και έχουν ήδη αδειοδοτηθεί, δεν χρειάζονται νέα διαδικασία αδειοδότησης.
- Ορίζει ότι όσες εγκαταστάσεις δεν έχουν μέχρι σήμερα αδειοδοτηθεί, μπορούν να λάβουν ενιαία άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, χωρίς την επιβολή προστίμου, εντός περιόδου δύο ετών από την έκδοση και έναρξη ισχύος της υπουργικής απόφασης με την οποία θα καθορίζονται τα ειδικότερα δικαιολογητικά και οι λοιπές διαδικαστικές προϋποθέσεις για την αδειοδότηση των ΚΑΔ.
- Για τις επιχειρήσεις με χαρακτηριστικά ΚΑΔ που λειτουργούν σε περιοχές με ασύμβατες προς τη δραστηριότητα αυτή χρήσεις γης, εξετάζεται η δυνατότητα χορήγησης προθεσμίας μετεγκατάστασης (αρ.75§1 ν.3982/2011).
- Η εθνική στρατηγική για την εφοδιαστική συμπληρώνεται, τέλος, με: α) κατά προτεραιότητα χρηματοδότηση μέσω του νέου ΕΣΠΑ και β) τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών υποδομών, χωρίς τον οποίο δεν είναι ευχερής η ανάπτυξη των Logistics.

**Λαμία- Τα Logistics στην περιφέρεια: Το Όραμα και η Πράξη -- Τετ. 24 Σεπτ. 2014
στο ΕΒΕ**

ΛΑΜΙΑ ΤΑ LOGISTICS ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ

Τετάρτη 24 Σεπτεμβρίου 2014, 16:30

ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ
ΟΘΩΝΟΣ 3, ΛΑΜΙΑ

**ΤΟ ΟΡΑΜΑ
ΚΑΙ Η ΠΡΑΞΗ**

ΕΙΣΟΔΟΣ
ΕΛΕΥΘΕΡΗ

Η Φθιώτιδα στο επίκεντρο της επιχειρηματικότητας
με μοχλό ανάπτυξης την εφοδιαστική αλυσίδα.

Βιομηχανική και αγροτική παραγωγή, υψηλή τεχνολογία
και υποδομές, συνθέτουν το νέο χάρτη μιας εύρωστης οικονομίας
με πρωταγωνιστή τα Logistics.

Ενημερωθείτε για όλες τις εξελίξεις που οδηγούν
στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και
συμβάλλουν στη διαμόρφωση ισχυρών επιχειρήσεων.

ΕΝΟΤΗΤΕΣ

- ΕΝΟΤΗΤΑ 1:
ΤΑ LOGISTICS ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ
- ΕΝΟΤΗΤΑ 2:
AGROLOGISTICS
- ΕΝΟΤΗΤΑ 3:
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΓΙΑ
ΝΕΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ LOGISTICS

ΜΕΤΑΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΗΣ ΕΕΛ

SARMED
logistics made perfect

ΧΟΡΗΓΟΣ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ

GS1 Association
Greece

ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΗΣ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ

Kepanis
logistics

ΠΕ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
Regional Development Agency

ΟΡΓΑΝΩΣΗ

20
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
LOGISTICS

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

STAR
radio 94.5

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

ΛΑΜΙΑΚΟΣ ΤΥΠΟΣ
www.lamiakos-typos.gr

Supply Chain & Logistics

LOGISTICS
AM

ΧΟΡΗΓΟΙ ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΗΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

naftemporiki.gr

tvStar.gr

metaforespress.gr

supply-chain.gr



Γιορτάζοντας φέτος τα 20 χρόνια της και συνεχίζοντας τις δράσεις της για το 2014 η **Ελληνική Εταιρεία Logistics (EEL)** συνδιοργανώνει με το **Επιμελητήριο Φθιώτιδας** εσπερίδα με θέμα: «**Λαμία- Τα Logistics στην περιφέρεια: Το Όραμα και η Πράξη**», η οποία θα πραγματοποιηθεί την Τετάρτη 24 Σεπτεμβρίου στις 16:30, στη Συνεδριακή Αίθουσα του Επιμελητηρίου Φθιώτιδας (Οθωνος 3- Λαμία). Στην εσπερίδα «**Λαμία- Τα Logistics στην περιφέρεια: Το Όραμα και η Πράξη**», της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, θα συμμετέχουν προσωπικότητες της τοπικής επιχειρηματικής κοινωνίας, δημοσιογράφοι τοπικών και Πανελληνίας κυκλοφορίας Μέσων Ενημέρωσης, στελέχη μεγάλων ελληνικών

και πολυεθνικών εταιρειών, μέλη της EEL, καθώς και φορείς της ευρύτερης περιφέρειας της Φθιώτιδας.

Τη συντονιστική Επιτροπή της διοργάνωσης απαρτίζουν οι κκ. **Χρήστος Μήτσος**, Αντιπρόεδρος Λειτουργιών της EEL- Supply Chain Executive Consultant, **Αλέξης Αλεξίου**, Μέλος ΔΣ της EEL- Logistics Manager Alpha Grissin AE και **Βασίλης Ζεϊμπέκης**, Μέλος ΔΣ EEL- Διευθύνων Σύμβουλος Optilog Advisory Services.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ: ΛΑΜΙΑ-ΤΑ LOGISTICSΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ: Το Όραμα & η Πράξη

- 16:30 - 17:00 Προσέλευση - Εγγραφές
Έναρξη Εργασιών Εκδήλωσης - Καλωσόρισμα
Αλέξης Αλεξίου, Μέλος ΔΣ EEL – Logistics Manager Alpha Grissin AE
Χαιρετισμοί
Κ. Μπακογιάννης, Περιφερειάρχης Στερεάς Ελλάδος
Ν. Σταυρογιάννης, Δήμαρχος Λαμίας
Α. Γκλέτσος, Δήμαρχος Στυλίδας
Α. Διαμαντάρας, Πρόεδρος Επιμελητηρίου Φθιώτιδας
- 17:30 - 17:45 Εφαρμογή στην Στερεά Ελλάδα του MASTER PLAN
Σωτήρης Τριχάς, Πρόεδρος EEL – Αντιπρόεδρος / Υπ. Ανάπτυξης MedlogAE
- 17:45 - 18:45 ΕΝΟΤΗΤΑ 1 Τα Logistics στην Πράξη
Συντονιστής : Φώτης Δαούσης, Αντιπρόεδρος Οικονομικού EEL
- 17:45-18:05 Το Λιμάνι της Στυλίδας
Σύρμος Ιωάννης, Πρόεδρος Λιμενικού Ταμείου Φθιώτιδας
- 18:05-18:25 Intermodal Cargo Shuttle (iCS) και Κεντρική Ελλάδα
Χίος Μανώλης, Προϊστάμενος Υπηρεσίας Διαχ. Εφοδ. Αλυσίδας ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.
- 18:25-18:45 Προοπτική Ανάπτυξης των Logistics στη Φθιώτιδα μέσω τοπικών επιχειρήσεων

Κων/νος Παπανάγνος, Δ/ντης LogisticsΚΟΠΑΝΗΣ LOGISTICS AE
- 18:45 – 18:55 Διάλειμμα Καφέ
- 18:55 - 20:00 ΕΝΟΤΗΤΑ 2 Agrologistics
Συντονίστρια: Κοτσιμπού Βίκυ, Δημοσιογράφος STARKεντρικής Ελλάδος
- 18:55-19:15 Ιχνηλασιμότητα και διαχείριση φρούτων με την τεχνολογία RFID
Η περίπτωση του αγροτικού συνεταυρισμού ΣΥΚΙΚΗ
Δρ. Βασίλης Ζεϊμπέκης, Μέλος ΔΣ EEL Υποδ. Εργαστηρίου ΣυσΠαλ Παν. Αιγαίου
- 19:15-19:35 Ολιστική Προσέγγιση Logistics για την Ενίσχυση της Εξωστρέφειας των Αγροτικών Προϊόντων
Νικόλαος Τσότσολας, Διευθύνων Σύμβουλος της GreenProjectsAE
- 19:35 – 19:45 Διάλειμμα Καφέ
- 19:45 - 20:45 ΕΝΟΤΗΤΑ 3 Αναπτυξιακά εργαλεία για νέες υποδομές logistics
Συντονίστρια: Κοτσιμπού Βίκυ, Δημοσιογράφος STARKεντρικής Ελλάδος
- 19:45 - 20:05 HellaSync - συγχρονισμός δεδομένων: σωστά δεδομένα για σωστές αποφάσεις
Γεώργιος Δημητρακόπουλος – Τεχνικός Σύμβουλος, GS1 Association Greece
- 20:05-20:25 Logistics & Τηλεματική
Ηλίας Μπούρας- Co Founder BK Telematics
- 20:25-20:45 Αύξηση παραγωγικότητας και συγχρονισμός ροών με την χρήση Πληροφορικών συστημάτων Logistics
Αργύρης Παπαντωνόπουλος- Business Develop/Supply Chain Management, MantisSCMSolutionsAE
- 20:50 Λήξη εργασιών - Συμπεράσματα
cocktail

<http://www.zoomnews.gr/politics/item/72589-sti-vouli-to-nomosxedio-gia-ta-logistics>

Στη Βουλή το νομοσχέδιο για τα logistics



Εισηχθή σήμερα προς συζήτηση και ψήφιση στην Ολομέλεια της Βουλής (Γ΄ Θερινό Τμήμα) το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας για τις Ρυθμίσεις θεμάτων εφοδιαστικής (logistics).

Η εφοδιαστική μπορεί σήμερα να δώσει μεγαλύτερη ανάπτυξη και νέες θέσεις εργασίας, ως εξωστρεφής κλάδος που ενισχύει τη διεθνή θέση και ανταγωνιστικότητα της χώρας και προσφέρει άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας.

Αξιζει να σημειωθεί σχετικά με τη σημασία της εφοδιαστικής για την παγκόσμια οικονομία ότι ο κύκλος εργασιών της ανέρχεται στα 5,4 τρις € ή 13,8% του παγκόσμιου ΑΕΠ.

Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ελλάδας για την ανάπτυξη του κλάδου αποτελεί η γεωγραφική της θέση, καθώς το 52% του διερχόμενου φορτίου που διακινείται μέσω του Σουέζ με κατεύθυνση προς τον Ευρωπαϊκό Βορρά καταλήγει σε λιμένες της Μεσογείου, ενώ από εκεί μεταφέρεται με άλλα μεταφορικά μέσα προς το Βορρά. Η Ελλάδα βρίσκεται στη μικρότερη απόσταση μεταξύ της Ευρώπης και της διώρυγας του Σουέζ.

Ωστόσο, ο κλάδος της εφοδιαστικής στην Ελλάδα υπολογίζεται περίπου στο 10% του ΑΕΠ, ενώ ακριβώς λόγω της εμπορευματικής κίνησης και της γεωγραφικής θέσης της χώρας, μπορεί ν' αναπτυχθεί πολύ περισσότερο.

Το σχέδιο νόμου είναι αποτέλεσμα μιας συγκροτημένης προσέγγισης και μιας εθνικής στρατηγικής για την εφοδιαστική, η οποία εκπονήθηκε σε συνεργασία με την Παγκόσμια Τράπεζα, που κατέχει σχετική τεχνογνωσία.

Αποτελεί προϊόν της νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής για τα logistics, στην οποία μετείχαν εκπρόσωποι των συναρμόδιων Υπουργείων και της αγοράς, ώστε να έχει τη μεγαλύτερη δυνατή αποδοχή.

Όπως είναι γνωστό, το σχέδιο νόμου κατατέθηκε στη Βουλή από τον τότε Υπουργό Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας κ. Κωστή Χατζηδάκη, σε συνεργασία με τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, κ. Μιχάλη Χρυσοχόδη και συζητήθηκε επί της αρχής στην αρμόδια Επιτροπή αρχές Ιουνίου.

Η επεξεργασία του σχεδίου νόμου από την Επιτροπή συνεχίστηκε τις δύο προηγούμενες εβδομάδες, ενώ στο πνεύμα της συνεχιζόμενης διαβούλευσης ενσωματώθηκαν ήδη, στο κείμενο που έφθασε στο Τμήμα ως πρακτικό της Επιτροπής, ιδέες και προτάσεις που προτάθηκαν τόσο από φορείς όσο και από Βουλευτές.

Αναφέρεται ενδεικτικά η καλύτερη όσωση με το ν.3982/2011 για τα επιχειρηματικά πάρκα, η αξιοποίηση για τις οικείες επιχειρήσεις του ΓΕΜΗ, η σύνθεση του Συμβουλίου Εφοδιαστικής, η φύση και ο χαρακτηρισμός των εθνικής εμβέλειας πάρκων ως «επιχειρηματικών / εμπορευματικών» κ.α.

Συγκεκριμένα, το σχέδιο νόμου:

- Θέτει το θεσμικό πλαίσιο που θα επιτρέψει την ταχεία και οργανωμένη ανάπτυξη του κλάδου.

<http://www.zoomnews.gr/politics/item/72589-sti-vouli-to-nomosxedio-gia-ta-logistics>

- Περιέχει σύγχρονους ορισμούς και ειδικά στον όρο της εφοδιαστικής προσδίδει και αναγνωρίζει το σύνθετο ρόλο που σήμερα διαδραματίζει για τη μεταφορά, διαμεταφορά, αποθήκευση αλλά και τη συσκευασία, ανασυσκευασία, ετικετοποίηση, συναρμολόγηση προϊόντων (α.ρ.1).
- Αναφέρει ότι το Κέντρο Αποθήκευσης και Διανομής (ΚΑΔ), δηλαδή η μονάδα των logistics, δεν περιορίζεται μόνο στις κύριες δραστηριότητες εφοδιαστικής αλλά επεκτείνεται και σε συμπληρωματικές δραστηριότητες (α.ρ.1).
- Απλοποιεί τη διαδικασία αδειοδότησης στον κλάδο των logistics στο πνεύμα του πρόσφατου νόμου – πλαισίου 4262/2014 για την αδειοδότηση επιχειρήσεων. Κύριο κριτήριο για την ακολουθητέα διαδικασία αδειοδότησης των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής αποτελεί η περιβαλλοντική κατάσταση των Κέντρων αυτών επί τη βάση των διατάξεων του ν. 4014/2011 και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού κανονιστικών πράξεων (α.ρ.8).
- Ορίζει ότι τα περισσότερα Κέντρα Αποθήκευσης και Διανομής, τα οποία δεν εμπίπτουν στην κατηγορία Α', κατατάσσονται δηλαδή στην κατηγορία Β' ή δεν κατατάσσονται λόγω της ιδιαίτερα μικρής όχλησης για το περιβάλλον. Θα αδειοδοτούνται με μόνη την υποβολή υπεύθυνης δήλωσης για την τήρηση της κείμενης νομοθεσίας και την υποβολή λοιπών δικαιολογητικών που θα καθορισθούν με την έκδοση υπουργικής αποφάσεως (α.ρ.8).
- Εξισώνει τους όρους δόμησης των αποθηκευτικών χώρων με τα βιομηχανικά κτήρια και καταργεί το διαχωρισμό βιομηχανικής-εμπορικής αποθήκης. Ήταν ένα αίτημα του κλάδου που ικανοποιείται και θα διευκολύνει την υλοποίηση επενδύσεων (α.ρ.8).
- Θέτει για πρώτη φορά κανόνες για την αστική μεταφορά και διανομή προϊόντων εντός του αστικού ιστού μέσω των σχετικών ολοκληρωμένων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (urban mobility plans), καθώς και δράσεις για την προώθηση της πράσινης εφοδιαστικής (green logistics). Στόχος των διατάξεων αυτών είναι η ανάπτυξη πρακτικών αστικής μεταφοράς που προωθούν την αποσυμφόρηση του αστικού οδικού δικτύου, τη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα (CO2), την εξοικονόμηση πόρων, την αιχμή ανάπτυξης των ελληνικών πόλεων (α.ρ.4-5).
- Προβλέπει τη δημιουργία εθνικής εμβέλειας πάρκων εφοδιαστικής, τα οποία θα υπάγονται σε διαδικασίες fast track ώστε να διευκολύνεται η προσέλκυση μεγάλων επενδύσεων (α.ρ.14).
- Δίνει τη δυνατότητα ώστε στα ακίνητα του Θριασίου πεδίου και του στρατοπέδου Γκόνου στη Θεσ/νίκη, να αναπτύσσονται επιχειρηματικά πάρκα εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας (α.ρ.15).
- Προβλέπει την τυποποίηση στα ελληνικά Logistics από το Εθνικό Σύστημα Υποδομών Ποιότητας (ΕΣΥΠ) (α.ρ.16).
- Αναβαθμίζει την υφιστάμενη Επιτροπή logistics σε Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής, χωρίς επιβάρυνση για τον κρατικό προϋπολογισμό (α.ρ.7).
- Προβλέπει ότι όσες εγκαταστάσεις φέρουν τα χαρακτηριστικά των ΚΑΔ και έχουν ήδη αδειοδοτηθεί, δεν χρειάζονται νέα διαδικασία αδειοδότησης.
- Ορίζει ότι όσες εγκαταστάσεις δεν έχουν μέχρι σήμερα αδειοδοτηθεί, μπορούν να λάβουν ενιαία άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, χωρίς την επιβολή προστίμου, εντός περιόδου δύο ετών από την έκδοση και έναρξη ισχύος της υπουργικής απόφασης με την οποία θα καθορίζονται τα ειδικότερα δικαιολογητικά και οι λοιπές διαδικαστικές προϋποθέσεις για την αδειοδότηση των ΚΑΔ (α.ρ.13).
- Για τις επιχειρήσεις με χαρακτηριστικά ΚΑΔ που λειτουργούν σε περιοχές με ασύμβατες προς τη δραστηριότητα αυτή χρήσεις γης, εξετάζεται η δυνατότητα χορήγησης προθεσμίας μετεγκατάστασης (α.ρ.75§1 ν.3982/2011).
- Η εθνική στρατηγική για την εφοδιαστική συμπληρώνεται, τέλος, με: α) κατά προτεραιότητα χρηματοδότηση μέσω του νέου ΕΣΠΑ και β) τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών υποδομών, χωρίς τον οποίο δεν είναι ευχερής η ανάπτυξη των Logistics.



<http://www.tanea.gr/news/economy/article/5162569/sthn-olomeleia-ths-boylhs-to-nc>

Στην Ολομέλεια της Βουλής το νομοσχέδιο για την εφοδιαστική αλυσίδα

Εισήχθη, την Τετάρτη, προς συζήτηση και ψήφιση στην Ολομέλεια της Βουλής (Γ΄ Θερινό Τμήμα) το νομοσχέδιο του υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας για τις Ρυθμίσεις θεμάτων εφοδιαστικής (logistics).

Όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση του υπουργείου, η εφοδιαστική αλυσίδα μπορεί σήμερα να δώσει μεγαλύτερη ανάπτυξη και νέες θέσεις εργασίας, ως εξωστρεφής κλάδος που ενισχύει τη διεθνή θέση και ανταγωνιστικότητα της χώρας και προσφέρει άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας.

Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ελλάδος για την ανάπτυξη του κλάδου είναι η γεωγραφική της θέση, καθώς το 52% του διερχόμενου φορτίου που διακινείται μέσω του Σουέζ με κατεύθυνση προς τον Ευρωπαϊκό Βορρά καταλήγει σε λιμένες της Μεσογείου, ενώ από εκεί μεταφέρεται με άλλα μεταφορικά μέσα προς το Βορρά. Η Ελλάδα βρίσκεται στη μικρότερη απόσταση μεταξύ της Ευρώπης και της διώρυγας του Σουέζ. Ωστόσο, ο κλάδος της εφοδιαστικής στην Ελλάδα υπολογίζεται περίπου στο 10% του ΑΕΠ, ενώ, ακριβώς λόγω της εμπορευματικής κίνησης και της γεωγραφικής θέσης της χώρας, μπορεί ν' αναπτυχθεί πολύ περισσότερο.

Στο σχέδιο νόμου και στο πνεύμα της συνεχιζόμενης διαβούλευσης ενσωματώθηκαν, μέχρι και την τελευταία στιγμή, ιδέες και προτάσεις που προτάθηκαν τόσο από φορείς όσο και από βουλευτές.

Αναφέρεται ενδεικτικά η καλύτερη όσωση με το ν.3982/2011 για τα επιχειρηματικά πάρκα, η αξιοποίηση για τις οικείες επιχειρήσεις του ΓΕΜΗ, η σύνθεση του Συμβουλίου Εφοδιαστικής, η φύση και ο χαρακτηρισμός των εθνικής εμβέλειας πάρκων ως «επιχειρηματικών / εμπορευματικών» κ.α.

Συγκεκριμένα, το σχέδιο νόμου:

- Θέτει το θεσμικό πλαίσιο που θα επιτρέψει την ταχεία και οργανωμένη ανάπτυξη του κλάδου.
- Περιέχει σύγχρονους ορισμούς και ειδικά στον όρο της εφοδιαστικής προσδίδει και αναγνωρίζει το σύνθετο ρόλο που σήμερα διαδραματίζει για τη μεταφορά, διαμεταφορά, αποθήκευση αλλά και τη συσκευασία, ανασυσκευασία, ετικετοποίηση, συναρμολόγηση προϊόντων.
- Αναφέρει ότι το Κέντρο Αποθήκευσης και Διανομής (ΚΑΔ), δηλαδή η μονάδα των logistics, δεν περιορίζεται μόνο στις κύριες δραστηριότητες εφοδιαστικής αλλά επεκτείνεται και σε συμπληρωματικές δραστηριότητες.
- Απλοποιεί τη διαδικασία αδειοδότησης στον κλάδο των logistics στο πνεύμα του πρόσφατου νόμου - πλαισίου 4262/2014 για την αδειοδότηση επιχειρήσεων. Κύριο κριτήριο για την ακολουθητέα διαδικασία αδειοδότησης των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής αποτελεί η περιβαλλοντική κατάσταση των Κέντρων αυτών επί τη βάση των διατάξεων του ν. 4014/2011 και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού κανονιστικών πράξεων.
- Ορίζει ότι τα περισσότερα Κέντρα Αποθήκευσης και Διανομής, τα οποία δεν εμπίπτουν στην κατηγορία Α΄, κατατάσσονται δηλαδή στην κατηγορία Β΄ ή δεν κατατάσσονται λόγω της ιδιαίτερα μικρής όχλησης για το περιβάλλον, θα αδειοδοτούνται με μόνη την υποβολή υπεύθυνης δήλωσης για την τήρηση της κείμενης νομοθεσίας και την υποβολή λοιπών δικαιολογητικών που θα καθορισθούν με την έκδοση υπουργικής απόφασης.
- Εξισώνει τους όρους δόμησης των αποθηκευτικών χώρων με τα βιομηχανικά κτήρια και καταργεί το διαχωρισμό βιομηχανικής-εμπορικής αποθήκης. Ήταν ένα αίτημα του κλάδου που ικανοποιείται και θα διευκολύνει την υλοποίηση επενδύσεων.
- Θέτει για πρώτη φορά κανόνες για την αστική μεταφορά και διανομή προϊόντων εντός του αστικού ιστού μέσω των σχετικών ολοκληρωμένων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (urban mobility plans), καθώς και δράσεις για την προώθηση της πράσινης εφοδιαστικής (green logistics). Στόχος των διατάξεων αυτών είναι η ανάπτυξη πρακτικών αστικής μεταφοράς που προωθούν την αποσυμφόρηση του αστικού οδικού δικτύου, τη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα (CO2), την εξοικονόμηση πόρων, την αειφόρο ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων.
- Προβλέπει τη δημιουργία εθνικής εμβέλειας πάρκων εφοδιαστικής, τα οποία θα υπάγονται σε διαδικασίες fast track ώστε να διευκολύνεται η προσέλκυση μεγάλων επενδύσεων.
- Δίνει τη δυνατότητα ώστε στα ακίνητα του Θριασίου πεδίου και του στρατοπέδου Γκόνου στη Θεσ/νικη, να αναπτυχθούν επιχειρηματικά πάρκα εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας.
- Προβλέπει την τυποποίηση στα ελληνικά Logistics από το Εθνικό Σύστημα Υποδομών Ποιότητας (ΕΣΥΠ).
- Αναβαθμίζει την υφιστάμενη Επιτροπή logistics σε Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής, χωρίς επιβάρυνση για τον κρατικό προϋπολογισμό.
- Προβλέπει ότι όσες εγκαταστάσεις φέρουν τα χαρακτηριστικά των ΚΑΔ και έχουν ήδη αδειοδοτηθεί, δεν χρειάζονται νέα διαδικασία αδειοδότησης.
- Ορίζει ότι όσες εγκαταστάσεις δεν έχουν μέχρι σήμερα αδειοδοτηθεί, μπορούν να λάβουν ενιαία άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, χωρίς την επιβολή προστίμου, εντός περιόδου δύο ετών από την έκδοση

Site: <http://www.tanea.gr/>

Publication date: 24/09/2014 14:51

Alexa ranking (Greece): 55

Alexa ranking (Cyprus): 757

Alexa ranking (UK): 7508



<http://www.tanea.gr/news/economy/article/5162569/sthn-olomeleia-ths-boylhs-to-nc>

και έναρξη ισχύος της υπουργικής απόφασης με την οποία θα καθορίζονται τα ειδικότερα δικαιολογητικά και οι λοιπές διαδικαστικές προϋποθέσεις για την αδειοδότηση των ΚΑΔ.

- Για τις επιχειρήσεις με χαρακτηριστικά ΚΑΔ που λειτουργούν σε περιοχές με ασύμβατες προς τη δραστηριότητα αυτή χρήσεις γης, εξετάζεται η δυνατότητα χορήγησης προθεσμίας μετεγκατάστασης (αρ.75§1 ν.3982/2011).

- Η εθνική στρατηγική για την εφοδιαστική συμπληρώνεται, τέλος, με: α) κατά προτεραιότητα χρηματοδότηση μέσω του νέου ΕΣΠΑ και β) τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών υποδομών, χωρίς τον οποίο δεν είναι ευχερής η ανάπτυξη των Logistics.



Στη Βουλή το νομοσχέδιο για τα logistics ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Εισήχθη σήμερα προς συζήτηση και ψήφιση στην Ολομέλεια της Βουλής (Γ΄ Θερινό Τμήμα) το νομοσχέδιο του υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας για τις Ρυθμίσεις θεμάτων εφοδιαστικής (logistics).

Όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση του υπουργείου, η εφοδιαστική αλυσίδα μπορεί σήμερα να δώσει μεγαλύτερη ανάπτυξη και νέες θέσεις εργασίας, ως εξωστρεφής κλάδος που ενισχύει τη διεθνή θέση και ανταγωνιστικότητα της χώρας και προσφέρει άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας.

Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ελλάδας για την ανάπτυξη του κλάδου είναι η γεωγραφική της θέση, καθώς το 52% του διερχόμενου φορτίου που διακινείται μέσω του Σουέζ με κατεύθυνση προς τον Ευρωπαϊκό Βορρά κατ'αλήγει σε λιμένες της Μεσογείου, ενώ από εκεί μεταφέρεται με άλλα μεταφορικά μέσα προς το Βορρά. Η Ελλάδα βρίσκεται στη μικρότερη απόσταση μεταξύ της Ευρώπης και της διώρυγας του Σουέζ. Ωστόσο, ο κλάδος της εφοδιαστικής στην Ελλάδα υπολογίζεται περίπου στο 10% του ΑΕΠ, ενώ, ακριβώς λόγω της εμπορευματικής κίνησης και της γεωγραφικής θέσης της χώρας, μπορεί ν' αναπτυχθεί πολύ περισσότερο.

Στο σχέδιο νόμου και στο πνεύμα της συνεχιζόμενης διαβούλευσης ενσωματώθηκαν, μέχρι και την τελευταία στιγμή, ιδέες και προτάσεις που προτάθηκαν τόσο από φορείς όσο και από βουλευτές.

Αναφέρεται ενδεικτικά η καλύτερη όσωση με το ν.3982/2011 για τα επιχειρηματικά πάρκα, η αξιοποίηση για τις οικείες επιχειρήσεις του ΓΕΜΗ, η σύνθεση του Συμβουλίου Εφοδιαστικής, η φύση και ο χαρακτηρισμός των εθνικής εμβέλειας πάρκων ως «επιχειρηματικών / εμπορευματικών» κ.α.

Συγκεκριμένα, το σχέδιο νόμου:

- Θέτει το θεσμικό πλαίσιο που θα επιτρέψει την ταχεία και οργανωμένη ανάπτυξη του κλάδου.
- Περιέχει σύγχρονους ορισμούς και ειδικά στον όρο της εφοδιαστικής προσδίδει και αναγνωρίζει το σύνθετο ρόλο που σήμερα διαδραματίζει για τη μεταφορά, διαμεταφορά, αποθήκευση αλλά και τη συσκευασία, ανασυσκευασία, ετικετοποίηση, συναρμολόγηση προϊόντων.
- Αναφέρει ότι το Κέντρο Αποθήκευσης και Διανομής (ΚΑΔ), δηλαδή η μονάδα των logistics, δεν περιορίζεται μόνο στις κύριες δραστηριότητες εφοδιαστικής αλλά επεκτείνεται και σε συμπληρωματικές δραστηριότητες.
- Απλοποιεί τη διαδικασία αδειοδότησης στον κλάδο των logistics στο πνεύμα του πρόσφατου νόμου - πλαισίου 4262/2014 για την αδειοδότηση επιχειρήσεων. Κύριο κριτήριο για την ακολουθητέα διαδικασία αδειοδότησης των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής αποτελεί η περιβαλλοντική κατάσταση των Κέντρων αυτών επί τη βάση των διατάξεων του ν. 4014/2011 και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού κανονιστικών πράξεων.
- Ορίζει ότι τα περισσότερα Κέντρα Αποθήκευσης και Διανομής, τα οποία δεν εμπίπτουν στην κατηγορία Α΄, κατατάσσονται δηλαδή στην κατηγορία Β΄ ή δεν κατατάσσονται λόγω της ιδιαίτερα μικρής όχλησης για το περιβάλλον, θα αδειοδοτούνται με μόνη την υποβολή υπεύθυνης δήλωσης για την τήρηση της κείμενης νομοθεσίας και την υποβολή λοιπών δικαιολογητικών που θα καθορισθούν με την έκδοση υπουργικής απόφασης.
- Εξισώνει τους όρους δόμησης των αποθηκευτικών χώρων με τα βιομηχανικά κτήρια και καταργεί το διαχωρισμό βιομηχανικής-εμπορικής αποθήκης. Ήταν ένα αίτημα του κλάδου που ικανοποιείται και θα διευκολύνει την υλοποίηση επενδύσεων.
- Θέτει για πρώτη φορά κανόνες για την αστική μεταφορά και διανομή προϊόντων εντός του αστικού ιστού μέσω των σχετικών ολοκληρωμένων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (urban mobility plans), καθώς και δράσεις για την προώθηση της πράσινης εφοδιαστικής (green logistics). Στόχος των διατάξεων αυτών είναι η ανάπτυξη πρακτικών αστικής μεταφοράς που προωθούν την αποσυμφόρηση του αστικού οδικού δικτύου, τη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), την εξοικονόμηση πόρων, την αειφόρο ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων.
- Προβλέπει τη δημιουργία εθνικής εμβέλειας πάρκων εφοδιαστικής, τα οποία θα υπάγονται σε διαδικασίες fast track ώστε να διευκολύνεται η προσέλκυση μεγάλων επενδύσεων.
- Δίνει τη δυνατότητα ώστε στα ακίνητα του Θριασίου πεδίου και του στρατοπέδου Γκόνου στη Θεσ/νίκη, να αναπτύσσονται επιχειρηματικά πάρκα εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας.

Site: <http://www.newsbeast.gr/>

Publication date: 24/09/2014 14:40

Alexa ranking (Greece): 18

Alexa ranking (Cyprus): 214

Alexa ranking (UK): 11865

<http://www.newsbeast.gr/politiki/arthro/734095/sti-vouli-to-nomoshedio-gia-ta-logistics>



- Προβλέπει την τυποποίηση στα ελληνικά Logistics από το Εθνικό Σύστημα Υποδομών Ποιότητας (ΕΣΥΠ).
- Αναβαθμίζει την υφιστάμενη Επιτροπή logistics σε Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής, χωρίς επιβάρυνση για τον κρατικό προϋπολογισμό.
- Προβλέπει ότι όσες εγκαταστάσεις φέρουν τα χαρακτηριστικά των ΚΑΔ και έχουν ήδη αδειοδοτηθεί, δεν χρειάζονται νέα διαδικασία αδειοδότησης.
- Ορίζει ότι όσες εγκαταστάσεις δεν έχουν μέχρι σήμερα αδειοδοτηθεί, μπορούν να λάβουν ενιαία άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, χωρίς την επιβολή προστίμου, εντός περιόδου δύο ετών από την έκδοση και έναρξη ισχύος της υπουργικής απόφασης με την οποία θα καθορίζονται τα ειδικότερα δικαιολογητικά και οι λοιπές διαδικαστικές προϋποθέσεις για την αδειοδότηση των ΚΑΔ.
- Για τις επιχειρήσεις με χαρακτηριστικά ΚΑΔ που λειτουργούν σε περιοχές με ασύμβατες προς τη δραστηριότητα αυτή χρήσεις γης, εξετάζεται η δυνατότητα χορήγησης προθεσμίας μετεγκατάστασης (αρ.75§1 ν.3982/2011).
- Η εθνική στρατηγική για την εφοδιαστική συμπληρώνεται, τέλος, με: α) κατά προτεραιότητα χρηματοδότηση μέσω του νέου ΕΣΠΑ και β) τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών υποδομών, χωρίς τον οποίο δεν είναι ευχερής η ανάπτυξη των Logistics.