

### **1.196 προσλήψεις μόνιμων υπαλλήλων σε ΔΕΚΟ μέσω ΑΣΕΠ**

**Μέσω ΑΣΕΠ πρόκειται να προσληφθούν 1.196 μόνιμοι υπάλληλοι όλων των ειδικοτήτων σε διάφορες υπηρεσίες του Δημοσίου. Συγκεκριμένα, στην ΕΥΑΘ θα προσληφθούν 150 άτομα ΠΕ, ΤΕ, ΔΕ. Στον ΑΔΜΗΕ, 76 μόνιμοι υπάλληλοι σε Αττική, Έβρο, Αρκαδία, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Λάρισα, Αιτωλοακαρνανία και Κοζάνη. Η ΕΥΔΑΠ ετοιμάζει προκήρυξη για την πρόσληψη 300 ατόμων, ο ΟΑΣΑ για 160 ελεγκτές και τα ΕΔΙΔ ετοιμάζουν διαγωνισμό (ως τα τέλη Δεκεμβρίου) για την πρόσληψη 510 ατόμων.**

Είδος: Εφημερίδα / Κύρια / Πολιτική / Ημερήσια  
Ημερομηνία: Τετάρτη, 28-09-2016  
Σελίδα: 17,20 (1 από 2)  
Μέγεθος: 287 cm<sup>2</sup>  
Μέση κυκλοφορία: 65218  
Επικοινωνία εντύπου: (210) 4808000

Λέξη κλειδί: ΕΛΤΑ



## Υπό την ασφυκτική εποπτεία των πιστωτών περνούν οι ΔΕΚΟ

**Το υπερταμείο**, στο οποίο περνούν ΕΥΔΑΠ, ΕΥΑΘ, Κτιριακές Υποδομές, ΕΛΒΟ, Αττικό Μετρό, ΔΕΗ, ΟΑΣΑ, ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ, ΟΣΕ, ΟΑΚΑ, **ΕΛΤΑ** και περί τα 70.000 σκίνητα της ΕΤΑΔ, όπως άλλωστε και η ΕΤΑΔ, μπορεί να «μετέρχεται όλες τις μεθόδους» που κρίνονται κατάλληλες προκειμένου, κατά τρόπο επαγγελματικό, να διαχειρίζεται, να διατηρεί, να αυξάνει την αξία και να αξιοποιεί τα περιουσιακά του στοιχεία. Μπορεί, δηλαδή, να ιδιωτικοποιεί ή και να αναδιαρθρώνει ριζικά τις εταιρείες συμφερόντων του. Στο μεταξύ, το «πράσινο φως» άναψε χθες επισήμως και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την επιλογή των τριών προσώπων που πρότεινε η ελληνική κυβέρνηση για το εποπτικό συμβούλιο του υπερταμείου αποκρτικοποιήσεων. **Σελ. 20**

# Υπό την ασφυκτική εποπτεία των πιστωτών περνούν οι ΔΕΚΟ

*Το υπερταμείο θα ελέγχει τις διοικήσεις ακόμα και όσων δεν προορίζονται για αποκρατικοποίηση*

Του **ΗΛΙΑ Γ. ΜΠΕΛΛΟΥ**

**Το υπερταμείο**, στο οποίο περνούν ΕΥΔΑΠ, ΕΥΑΘ, Κτιριακές Υποδομές, ΕΛΒΟ, Αττικό Μετρό, ΔΕΗ, ΟΑΣΑ, ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ, ΟΣΕ, ΟΑΚΑ, **ΕΛΤΑ** και περί τα 70.000 ακίνητα της ΕΤΑΔ όπως άλλωστε και η ΕΤΑΔ, μπορεί να «μετέρχεται όλες τις μεθόδους» που κρίνονται κατάλληλες προκειμένου, κατά τρόπο επαγγελματικό, να διαχειρίζεται, να διατηρεί, να αυξάνει την αξία και να αξιοποιεί τα περιουσιακά του στοιχεία.

Μπορεί δηλαδή να ιδιωτικοποιεί ή και να αναδιρθώνει ριζικά τις εταιρείες συμπεριλαμβανόμενου του, οι οποίες θα αυξηθούν με νέες προσθήκες τους επόμενους μήνες αλλά και με δικαιώματα παραχώρησης που τώρα ανήκουν στο Δημόσιο, παρά τις περί του αντιθέτου δηλώσεις των τελευταίων ημερών από υπουργούς της κυβέρνησης.

Μάλιστα, με βάση τον νόμο για το υπερταμείο που έχει ψηφίσει από τον Μάιο (4389/2016) η κυβέρνηση, οι μέθοδοι αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν ιδιωτικοποίηση μέσω πώλησης, μεταβίβαση οποιωνδήποτε εμπράγματων ή ενοχικών δικαιωμάτων, μίσθωση περιουσιακών στοιχείων, παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης ή αξιοποίησης, ανάθεση της διαχείρισης, τιτλοποίηση απαιτήσεων και ανεύρεση αγοραστών μέσω επενδυτικών

τραπεζών και της διαδικασίας βιβλίου προσφορών (bookbuilding).

Επιπλέον το υπερταμείο, δηλαδή η Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε. (Hellenic Company of Assets and Participations - HCAP), προκειμένου να επαυξησει την αξία της περιουσίας του και να βελτιώσει την απόδοσή της θα εφαρμόζει μεταρρυθμίσεις στις δημόσιες επιχειρήσεις, μεταξύ άλλων, μέσω αναδιάρθρωσης, βέλτιστης εται-

**Στον έλεγχο του υπερταμείου θα περάσουν ΕΥΔΑΠ, ΕΥΑΘ, κτίρια, ΕΛΒΟ, Αττικό Μετρό, ΔΕΗ, ΟΑΣΑ, ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ, ΟΣΕ, ΟΑΚΑ, ΕΛΤΑ και ΕΤΑΔ.**

ρικής διακυβέρνησης και διαφάνειας, προαγωγής υπεύθυνης διοίκησης, κοινωνικής ευθύνης, αειφορίας, καινοτομίας και βελτιστων εταιρικών πρακτικών. Η Εταιρεία Δημοσίων Συμμετοχών (ΕΔΗΣ), η μία εκ των τεσσάρων θυγατρικών του (οι άλλες είναι το ΤΧΣ, το ΤΑΙΠΕΔ και η ΕΤΑΔ), «μπορεί να θέτει ως στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των δημοσίων επιχειρή-

σεων, τη μείωση λειτουργικών εξόδων μέσω λύσεων που στηρίζονται στην αξιοποίηση των τεχνολογιών πληροφορίας και επικοινωνίας που βασίζεται στην καινοτομία, την αύξηση των εσόδων μέσω της επέκτασης της πελατειακής βάσης, τη διαφοροποίηση προϊόντων και υπηρεσιών και μέσω επενδύσεων σε νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες, καθώς και με άλλους τρόπους».

Γίνεται δε σαφές στο πώς η Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας, το υπερταμείο δηλαδή, δεν ανήκει στον δημόσιο ή ευρύτερο δημόσιο τομέα αλλά λειτουργεί χάρην του δημοσίου συμφέροντος, πλην όμως «σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας». Τα έσοδά της συγκεντρώνονται «προκειμένου να συνεισφέρει πόρους για την υλοποίηση της επενδυτικής πολιτικής της χώρας και για την πραγματοποίηση επενδύσεων που συμβάλλουν στην ενίσχυση της ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας και να συμβάλει στην απομείωση των οικονομικών υποχρεώσεων της Ελληνικής Δημοκρατίας, σύμφωνα με τον νόμο 4336/2015 (Α' 94)».

Το τι θα πράξει για κάθε μία από τις ΔΕΚΟ και τα δικαιώματα που του παραχωρούνται το υπερταμείο θα αποφασιστεί από το διοικητικό συμβούλιο, το οποίο θα καταρτίσει σχετικό στρατηγικό σχέδιο. Το διοικητικό συμ-



**Με βάση** τον νόμο που έχει ψηφίσει από τον Μάιο (4389/2016) η κυβέρνηση, το υπερταμείο θα έχει τη δυνατότητα να διενεργεί ιδιωτικοποίηση μέσω πώλησης, μεταβίβαση οποιωνδήποτε εμπράγματων ή ενοχικών δικαιωμάτων, μίσθωση περιουσιακών στοιχείων, παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης ή αξιοποίησης, ανάθεση της διαχείρισης, τιτλοποίηση απαιτήσεων και ανεύρεση αγοραστών μέσω επενδυτικών τραπεζών και της διαδικασίας βιβλίου προσφορών (bookbuilding).

βούλιο εκλέγεται και διορίζεται από το εποπτικό συμβούλιο όπου, ως γνωστόν, έχουν δικαίωμα αρνησικυρίας οι θεσμοί. Απαξ και διοριστεί, το Δ.Σ., εντός έξι μηνών οφείλει να ολοκληρώσει και την αξιολόγηση των διοικητικών συμβουλίων των άμεσων θυγατρικών των ΕΤΑΔ και ΤΑΙΠΕΔ (εξαιρείται το ΤΧΣ) και να ορίσει διοικητικό συμβούλιο στην ΕΔΗΣ.

Μέλη των Δ.Σ. ή των οργάνων της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε., σύμφωνα με τον νόμο 4389/2016, μπορούν να επιλεγούν «μόνο ανεπίπλητα πρόσωπα», ενώ «οι ιδιο-

τητες βουλευτή, μέλους της κυβέρνησης, στελέχους υπουργείου ή άλλης δημόσιας αρχής ή η ιδιότητα στελέχους των οργάνων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Σταθερότητας και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου είναι ασυμβίβαστες με εκείνη της ιδιότητας μέλους οργάνων της εταιρείας. Οι συνεδριάσεις του εποπτικού συμβουλίου και του διοικητικού συμβουλίου, καθώς και το σχετικό υλικό και τα πρακτικά των συνεδριάσεων είναι εμπιστευτικά».

- Ο **Χρήστος Παπακωνσταντίνου** ανέλαβε καθήκοντα Διευθυντή Marketing στα Ελληνικά Ταχυδρομεία. Μέχρι σήμερα, ήταν προϊστάμενος της Υπηρεσίας πρόληψης και καταστολής του ξηπλύματος χρήματος και της χρηματοδότησης της τρομοκρατίας των **ΕΛΤΑ**, ενώ παλιότερα είχε ασχοληθεί στον τομέα της εταιρικής προβολής και διαφήμισης των ΕΛΤΑ.

## LOGISTICS

**ΑΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΝΟΜΕΣ:**

## Έχουν ρόλο τα City Logistics στον ελλαδικό χώρο;



**ΣΤΑΜΑΤΗΣ  
 ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ**  
 EXECUTIVE CONSULTANT  
 PLANNING A.E.

Ο Σταμάτης Ανδριανόπουλος είναι Μηχανολόγος Ηλεκτρολόγος, Μηχανικός Παραγωγής ΕΜΠ, ιδρυτής και Executive Consultant της εταιρείας συμβούλων επιχειρήσεων Planning A.E. και επιστημονικός συνεργάτης του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου στο Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών.

**ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ - ΟΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ**

- Οι αστικές διανομές ποτέ δεν αντιμετωπίστηκαν σοβαρά στην Ελλάδα. Ενώ για τις εθνικές και τις διεθνείς μεταφορές έχουν γίνει συζητήσεις, νομοσχέδια, απεργίες κ.λπ., για τις αστικές έχουν γίνει ελάχιστες ρυθμίσεις ουσίας. Χαρακτηριστικό είναι ότι δεν έχουμε συνδικαλιστικό φορέα για τις αστικές μεταφορές, ενώ έχουμε για τις εθνικές και τις διεθνείς.
- Επειδή δεν έχουν εμφανισθεί μεγάλες σοβαρές εταιρείες για τις αστικές μεταφορές, όπως συμβαίνει αντιθέτως με τις εθνικές και τις διεθνείς, γι' αυτό και οι εμποροβιομηχανικές εταιρείες καταφεύγουν σε ιδιόκτητους στόλους, με αποτέλεσμα να έχουμε τόσο μεγάλο στόλο ΙΧ σε σχέση με ΔΧ φορτηγά, συγκριτικά με όλη την Ευρώπη. Εδώ εξάλλου οφείλεται και το μεγάλο ποσοστό των άδειων τοποχιλιόμετρων.
- Ούτε εξειδίκευση έχουμε στις αστικές. Ενώ έχουμε στις εθνικές πρακτορεία για Πελοπόννησο ή για Ήπειρο κ.λπ., στις αστικές δεν έχουμε εξειδικευμένους συνεργάτες για βόρεια ή δυτικά προάστια.
- Ούτε συνέργειες γίνονται στις αστικές διανομές. Στις εθνικές και διεθνείς γίνεται groupage. Στις αστικές;
- Τελευταία, το ρόλο αυτό πάνε να καλύψουν οι 3PL εταιρείες, που μπορεί να αναλάβουν μόνο την αστική διανομή μιας εταιρείας, όπως αναλαμβάνουν και την εθνική, χωρίς κατ' ανάγκη να έχουν αναλάβει και το έργο της αποθήκευσης. Είμαστε όμως ακόμα σε πρωτόλεια στάδια.
- Και ο ρόλος των αστικών διανομών θα μεγάλωνε όσο οι πελάτες θέλουν μικρά drop sizes, πολλές συχνές και μικρές παραδόσεις, ενώ αναπτύσσεται εκρηκτικά το e-commerce με τις B2C παραδόσεις κατ' οίκον.
- Αρχίζουν πλέον και γίνονται δυσδιάκριτα τα όρια μεταξύ 3PL και courier εταιρειών. Ο ένας μπαίνει στα χωράφια του άλλου.
- Σκεφτείτε τι θα γίνει και με τα omni channels, που ο καταναλωτής θα μπορεί να πηγαίνει να παραλαμβάνει το δέμα του από το ΠΡΟΠΟ ή το ψιλκατζίδικο της γειτονιάς του.

**ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

- Οι αστικές διανομές, τουλάχιστον σε Αττική και Θεσσαλονίκη, θα έχουν στο μέλλον αρκετό επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Απαιτούνται όμως εξειδικευμένα σχήματα, με hubs στην περιφέρεια της πόλης, όπου οι προμηθευτές θα παραδίδουν μαζί με νταλίκες, θα γίνεται εκεί το πρωί cross docking και θα φεύγουν φορτηγά για μικρά γεωγραφικά διαμερίσματα (π.χ. μόνο Μαρούσι, ή μόνο Χαλάνδρι - Χολαργός), θα πίνουν πολλές παραδόσεις ανά δρομολόγιο (γιατί όκι 50-60) και θα έχουν χαμηλό κόστος.
- Τέτοια hubs π.χ. η Αττική δεν θέλει παραπάνω από 5-6 (π.χ. Κρουονέρι, Περιστερί, Κορωπί, Ασπρόπυργο, ίσως Φάληρο, ίσως Ραφήνα). Οι ταχυδρομικές-courier εταιρείες έχουν ήδη τέτοια δομή.
- Τα hubs αυτά μπορεί να γίνουν με τη συνεργασία των δήμων, δίδοντας πλεονεκτήματα εισόδου στην πόλη στα φορτηγά που εκκινούν από αυτά, αλλά και ίσως κάποιο έσοδο αντα-

## RETAILBOOK



ποδοτικό στους δήμους για την ενόχληση που προκαλείται στην πόλη.

- Απαιτούνται σοβαρές εξειδικευμένες 3PL εταιρείες αστικών διανομών, με σύγχρονους στόλους που δεν θα επιβαρύνουν με Carbon Footprint την πόλη, με τηλεματική, με PoD, με reverse logistics, με δικό τους χειρισμό unit loads παράδοσης στα σημεία (roll cages, παλετοκιβώτια), με επαγγελματίες εκπαιδευμένους οδηγούς που θα γνωρίζουν τι ώρες παραλαμβάνει ο πελάτης, από ποιες ράμπες, από ποιο σημείο θα μαζεύουν τις επιστροφές κ.λπ.
- Η πολιτεία μπορεί να βοηθήσει τα City Logistics, ειδικά αν τα περιλάβει στο νέο ΕΣΠΑ (ΣΕΣ), χρηματοδοτώντας την ανάπτυξη τέτοιου τύπου εταιρειών.
- Η ΕΕΕ πιστεύω ότι πρέπει να προσπαθήσει να επηρεάσει προς αυτή την κατεύθυνση, ίσως αναπτύσσοντας μια τέτοια θεματική ενότητα στο επικείμενο συνέδριό της.

### ΟΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

- Τι πλεονεκτήματα θα δοθούν σε αυτούς που θα επενδύσουν στα City Logistics; Θα έχουν διευρυμένη πρόσβαση στον ιστό της πόλης; Και τι είναι ιστός; Το ιστορικό κέντρο; Ο μικρός δακτύλιος; Ο μεγάλος δακτύλιος; Και ποιες ώρες; Με τι είδους οχήματα; Ευρο ό; Ηλεκτρικά; Υβριδικά; Τι μέγεθος και φορτίου (τονάζ);
- Εκτός από την πρόσβαση, θα δοθούν άλλα πλεονεκτήματα; Χρήση των λεωφορειολωρίδων; Θέσεις parking για την εκφόρτωση;
- Κάθε δήμος θα έχει τη δική του πολιτική στα city; Άλλος θα με αδειοδοτεί για να μπαίνω στο κέντρο του Αμαρουσίου, άλλος για την Κηφισιά, άλλος για το Χαλάνδρι; Θα γίνει κάτι διαδημοτικό; Θα το καθορίσει αυτό η Περιφέρεια;
- Τα αποθηκευτικά κέντρα των City Logistics θα έχουν πλεονεκτήματα χωροταξικής τοποθέτησης; Θα ακολουθούν την κείμενη νομοθεσία ή θα τους επιτραπεί η τοποθέτηση σε περιοχές κατοικίας σύμφωνα με τη χρήση γης; Τι ωράριο λειτουργίας θα τους επιτραπεί να έχουν;
- Οι επιχειρήσεις των City Logistics θα είναι μεικτές με τους

### ΟΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΝΟΜΕΣ ΑΠΑΙΤΟΥΝ ΝΕΑ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΣΧΗΜΑΤΑ Ή ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ

δήμους ή αμιγείς; Θα δοθούν περιορισμένες άδειες και πώς; Θα επιτραπεί σε όποιον τηρεί απαιτούμενες προϋποθέσεις να λειτουργεί στο πλαίσιο των City Logistics; Αν υπάρχει διαγωνιστική διαδικασία, τι μορφές θα είναι αυτή; ΣΔΙΤ;

- Ο τιμοκατάλογος των εταιρειών City Logistics θα υπόκειται σε περιορισμούς; Και εάν ναι, τι μορφές; Δίδεται ένα πλεονέκτημα στον ανάδοχο των city, αλλά τι βαθμούς ελευθερίας θα έχει αυτός;
- Θα υπάρξει αστυνόμευση για τήρηση των όρων City Logistics (enforcement); Θα ελέγχεται η πρόσβαση στον ιστό της πόλης και αν ναι, από ποιον (από τη Δημοτική Αστυνομία); Αν κάποιος ανάδοχος πληρώνει για τα πλεονεκτήματα city που του δόθηκαν, αλλά όποιος τρίτος τα παραβιάζει χωρίς να ελέγχεται, ποιο το όφελος;
- Τι θα γίνει με την ψυκτική αλυσίδα; Θα περνά και αυτή μέσω των κέντρων City Logistics;
- Τι εξαιρέσεις θα δοθούν; Θα περνά π.χ. και ο τύπος μέσα από τα City Logistics; Η τροφοδοσία των φαρμακείων; Των νοσοκομείων;
- Τι θα γίνει με τις εταιρείες courier; Ποια είναι τα όρια μεταξύ 3PL και courier - είναι δυαδικά; Πώς εξασφαλίζεται ο ανάδοχος City Logistics ότι οι courier δεν θα μεταφέρουν κιβώτια που είναι δικού τους ενδιαφέροντος;

Αυτά και άλλα πολλά παρόμοια ερωτήματα πρέπει να απαντηθούν πριν προχωρήσουμε παρακάτω. Ας μην ξεχνάμε ότι η διεθνής εμπειρία έχει πολλά θετικά αλλά και πολλά αρνητικά παραδείγματα αποτυχημένων City Logistics. Στην Εθνική Επιτροπή Logistics γίνεται σοβαρή δουλειά που πιστεύουμε ότι θα πετύχει το βέλτιστο αποτέλεσμα.

## Προμήθεια της SingularLogic στα ΕΛΤΑ

Τα ΕΛΤΑ κατακύρωσαν, σύμφωνα με πληροφορίες, στην εταιρεία Singular Logic την προμήθεια Πληροφοριακού Συστήματος και τη σύναψη διετούς σύμβασης τεχνικής – λειτουργικής υποστήριξης, για τη δραστηριότητα τους ως προμηθευτή ηλεκτρικής ενέργειας. Ο σχετικός προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στα 104.160 ευρώ περίπου, συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ.