



Είδος: Εφημερίδα / Κύρια / Πολιτική / Ημερήσια
Ημερομηνία: Δευτέρα, 25-09-2017
Σελίδα: 27
Μέγεθος: 110 cm²
Μέση κυκλοφορία: 5740
Επικοινωνία εντύπου: (210) 8113000

Λέξη κλειδί: ΕΛΤΑ



ΑΠΑΝΤΑΜΕ στις ερωτήσεις σας

Δεν θεωρείται παλιός ασφαλισμένος

Ονομάζομαι Ιωάννης Κ. και είμαι γεννημένος στις 14-5-1959. Εχω εκπληρώσει 22 μήνες στρατιωτικής θητείας και εργάστηκα στα ΕΛΤΑ ως συμβασιούχος από 1ης-7-1983 έως και 31-12-1983. Επαναπροσλήφθηκα στα ΕΛΤΑ στις 9-5-1984 όπου και παραμένω έως σήμερα μόνιμος υπάλληλος. Πότε μπορώ να βγω σε σύνταξη εάν εξαγοράσω στρατιωτική θητεία και πότε εάν δεν εξαγοράσω; Σας ευχαριστώ θερμά.

Απ. Εχετε αναλάβει εργασία μετά το 1983, συνεπώς συνταξιοδοτείσθε είτε με 35ετία αν τη συμπληρώνετε ως το 2012, είτε αναγκαστικά με 40ετία στα 62 γιατί, όπως φαίνεται από τα στοιχεία ασφάλισής σας, η 35ετία συμπληρώνεται μετά το 2013 που ο νόμος προβλέπει συνταξιοδότηση τα 62 με 40 χρόνια για τους ασφαλισμένους πρώην

ειδικών ταμείων με πρόσληψη μετά την 1ης/1/1983. Μπορείτε να αναγνωρίσετε ως και 7 έτη από στρατιωτική θητεία, παιδιά, σπουδές.

Αν είχατε έστω και ένα έτος πριν από το 1983, θα θεωρούσασταν παλιός ασφαλισμένος και θα βγαίνατε στη σύνταξη με το όριο ηλικίας που θα ισχύει οποτεδήποτε συμπληρώσετε 35ετία. Σε αυτή την περίπτωση μπορείτε να αναγνωρίσετε μόνο τη στρατιωτική θητεία.

[UPS] Λύσεις για εταιρικούς πελάτες -και στην Ελλάδα- που δραστηριοποιούνται στο ηλεκτρονικό εμπόριο

Νέα υπηρεσία για τη διαχείριση e-επιστροφών

Ένα δωρεάν ηλεκτρονικό εργαλείο που επιτρέπει στους εμπόρους ηλεκτρονικού εμπορίου να προσαρμόζουν τις αποστολές επιστροφής σύμφωνα με την πολιτική τους προσφέρει η εταιρεία ταχυμεταφορών UPS.

Οι εταιρικοί πελάτες της UPS μπορούν πλέον να διαχειρίζονται τις αποστολές επιστροφών χωρίς να χρειάζεται να ενσωματώσουν νέα τεχνολογία

στα δικά τους συστήματα πληροφορικής. Οι καταναλωτές που χρησιμοποιούν την υπηρεσία μπορούν να εκτυπώσουν μια ειδικά επιστροφής απευθείας από το ups.com tracking (ιστοσελίδα και κινητό) και από ειδοποιήσεις μέσω email.

Η υπηρεσία UPS Returns Manager, διαθέσιμη σε 44 χώρες, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, παρέχει στους εμπόρους του διαδικτύου ένα πο-

λύτιμο εργαλείο για να διαχειρίζονται τις επιστροφές σε μια παγκόσμια αγορά όπου οι αγοραστές επιστρέφουν εκατοντάδες δισεκατομμύρια δολάρια σε εμπορεύματα κάθε χρόνο. Εκτιμήσεις του κλάδου αξιολογούν ότι το κόστος των επιστροφών κυμαίνεται μεταξύ 10%-15% του κόστους των πωληθέντων εμπορευμάτων.

Λύση για κάθε αποστολέα, ιδιαίτερα για τους μικρούς και

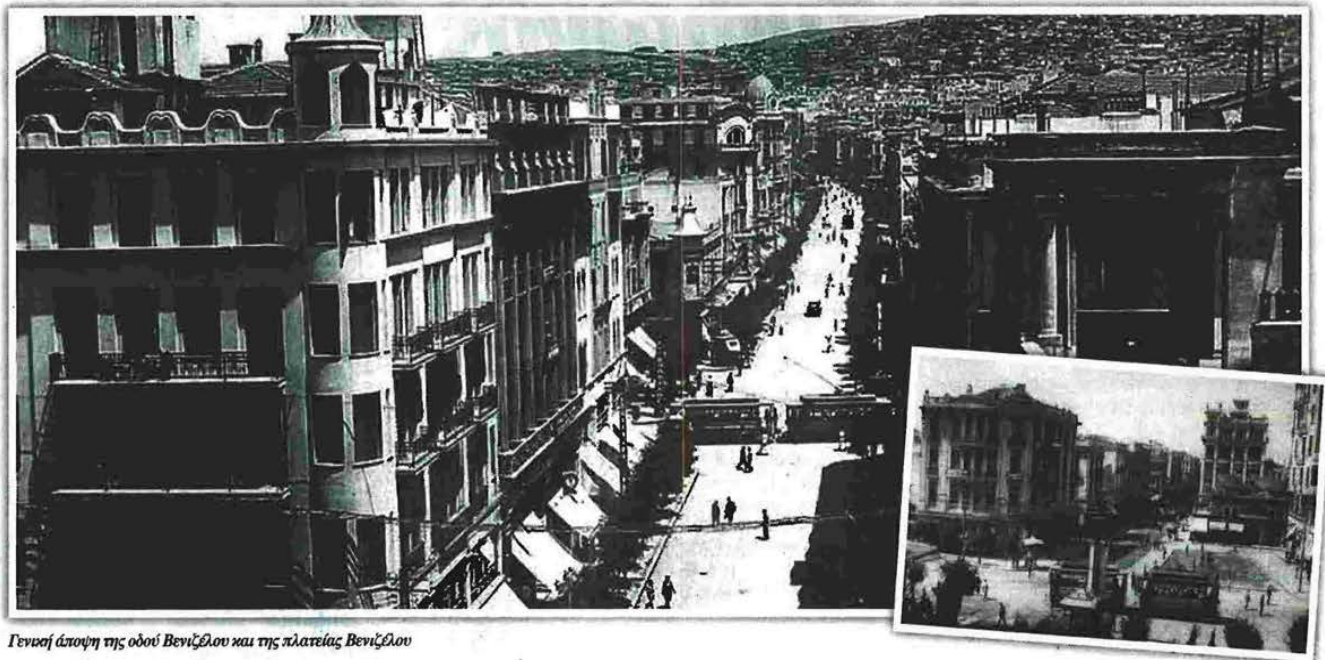
μεσαίους μεγέθους εμπόρους που δεν έχουν την επιλογή εσωτερικής λύσης, χαρακτηρίζει τη νέα υπηρεσία της εταιρείας ταχυμεταφορών ο Abhijit Saha, αντιπρόεδρος μάρκετινγκ της UPS Ευρώπης.

Τέλος, η UPS είναι ο πρώτος προμηθευτής logistics που προσφέρει τη δημιουργία αποστολής επιστροφής μέσω σερίδας παρακολούθησης. Η μέλητη της UPS «Pulse of the

Omnni-Channel Retailer» το 2016 δείχνει ότι πάνω από τους μισούς εμπόρους στο διαδίκτυο βλέπουν την αποδοχή και τη διαχείριση των επιστροφών ως βασική πρόκληση και πολλοί αγοραστές στο διαδίκτυο ελέγχουν τους όρους της πολιτικής επιστροφής ενός εμπόρου όταν αποφασίζουν εάν θα πραγματοποιήσουν μια αγορά.

[SID:11351970]

ΚΑΠΟΤΕ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ



Γενική άποψη της οδού Βενιζέλου και της πλατείας Βενιζέλου

Βενιζέλου: Ένας δρόμος με... άρωμα γυναίκας!

Του
Στράτου Σιμπιζή



Η Ελευθερίου Βενιζέλου ήταν πάντοτε μία κεντρική εμπορική οδός. Όμως μερικές δεκαετίες πριν ήταν η απόλυτη οδός της γυναικείας μόδας, μια και φιλοξενούσε τα πιο γνωστά καταστήματα γυναικείας ένδυσης και υπόδησης.

Τα περισσότερα από αυτά έγραψαν την ιστορία τους και άφησαν το στίγμα τους στη γυναικεία μόδα. Εξάλλου, και τα πιο γνωστά κοσμηματοπωλεία φιλοξενούνταν στην οδό Ελ. Βενιζέλου, με επίκεντρο το Μπεζεστένι.

Αυτά συνέβαιναν μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και έως τη δεκαετία του '80. Μετά άρχισε να διαμορφώνεται νέα κατάσταση και να ισχύουν νέα δεδομένα για την εμπορική αγορά.

Η οδός Ελευθερίου Βενιζέλου, κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο και τον Μεσοπόλεμο, στο κομμάτι που γειτνιάζει με την πλατεία Ελευθερίας, ήταν η οδός που πρωτοστατούσε στην κοσμηκή και τη νυχτερινή ζωή.

Στα φημισμένα καφέ της εποχής, στα Floka's και Πεντζίκη, σύναζαν τόσο η αριστοκρατία της Θεσσαλονίκης όσο και οι αξιωματικοί των συμμαχικών δυνάμεων, απολαμβάνοντας τα μοναδικά γλυκά εδέσματα, αλλά και τη δροσερή μπίρα.

Λίγο πιο εκεί, το κέφι και το γλέντι κορυφώνονταν στο φημισμένο Ολυμπός - Νάουσα, που τότε λειτουργούσε και ως κέντρο διασκέδασης. Ακόμη,



Επιχρωματισμένη φωτογραφία της Βενιζέλου στη συμβολή της με την οδό Τοιμοσή πριν από την πυρκαγιά του 1917

Φιλοξενούσε έως τη δεκαετία του '80 τα πιο γνωστά καταστήματα ένδυσης για τις θηλυκές υπάρξεις της πόλης - Φημισμένα και τα κοσμηματοπωλεία

στη γύρω περιοχή δέσποζαν το Ταχυδρομείο και τα καταστήματα τραπεζών.

Όλα για τη μόδα

Από εκεί και πάνω η οδός Βενιζέλου συνδέθηκε με τη γυναικεία μόδα. Ήταν η οδός του ασθενούς φύλου.

Ανάμεσα στα καταστήματα που άφησαν εποχή ήταν το Σιλέπ, το Φαμκιούκα, το Ελεγκαντ, το Πικάντ, το Αθηναία, το Παπαγιάννη, το Ευρω-

παία, τα ΜΕΛΚΑ, Διάνα, Σουρβάνος, Τοσκαλίδης, Πετμεζάς, Βασιακόστας, Νικολαΐδης και άλλα. Ανάμεσά τους, μοντέρνα υποδηματοπωλεία και τα κοσμηματοπωλεία που προαναφέραμε.

Αυτά τα καταστήματα ήταν ο παράδεισος της γυναίκας, όπου ευγενικοί και καλοντυμένοι εμποροϋπάλληλοι τους παρουσίαζαν ό,τι πιο μοντέρνο και εκλεκτό διέθετε η γυναικεία μόδα. Αλλαγή και άλλες συνήθειες επικρα-

τούσαν τότε στην αγορά. Όλα ήταν εναρμονισμένα γύρω από τη μόδα και στην υπηρεσία της γυναίκας, οι δε καταστηματάρχες, αρχονταίοι και με έντονη προσωπικότητα.

Από την οδό Εγνατίας και πάνω η οδός Βενιζέλου άλλαξε φυσιογνωμία. Ο εμπορικός χαρακτήρας της εξέλειπε και άλλες δραστηριότητες αναπτύσσονταν.

Κύριο σημείο αναφοράς ήταν το δημαρχείο, που στεγαζόταν για πολλά χρόνια στο Καραβάν Σαράι. Ακόμη, το ζαχαροπλαστείο Χατζής, ίσως το πιο παλιό στη Θεσσαλονίκη, και πιο επάνω η Κλινική Ανδρεάδη, από τις πιο γνωστές την εποχή εκείνη. Στους παράδρομους Τούτσια και Γκαριμπούλι λειτουργούσε η αγορά των παλαιωπιλείων, το λεγόμενο Μπιτ-Παζάρι.

Η οδός Ελευθερίου Βενιζέλου κατέληγε στη συμβολή της με την οδό Αγίου Δημητρίου, απέναντι από το Διοικητήριο, στα θρυλικά για τους διοικητηριώτες Μάρμαρα, όπου γαλουχήθηκαν και πέρασαν ώρες παιγνιδιού και ψυχαγωγίας ολόκληρες γενιές.

Λίγο προτού η οδός Βενιζέλου συναντήσει την οδό Εγνατίας, στη μικρή πλατεία που δημιουργείται εκεί, στάθμευαν τα πολυτελή αγοραία αυτοκίνητα, όλα εντυπωσιακά, αμερικανικής κατασκευής, που διέθεταν για μετακίνηση επασημούν, για τελετές και κοινωνικές εκδηλώσεις, όπως γάμοι.

Δύο καταστήματα που ήταν κάτι σαν ξένο σώμα στην οδό Βενιζέλου ήταν το περίφημο κατάστημα δερμάτινων ειδών και ειδών ταξιδιού Βλαχολήμους και το κατάστημα ανδρικών νεωτερικιών Adam's.

Τα μικρά ΙΧ στα δίχτυα της εφορίας

Σκέψεις για αύξηση τελών. Πάνω από 40% το μερίδιο αγοράς αυτοκινήτων με κυβισμό μέχρι 1.300 κ.εκ.

Ρεπορτάζ

Σταύρος Κ. Χαρίτος

● Εν συντομία
 Τα χαμηλό κυβισμού ΙΧ (μέχρι 1.300 κ.εκ.) κρατούν ζωντανή την αγορά αυτοκινήτου στην Ελλάδα υπό τον φόβο της εφορίας. Συνολικά οι πωλήσεις των επιβατηγών αυτοκινήτων στη χώρα μας από 50.000 το 2012 εκτιμάται ότι θα φτάσουν τις 85.000 στο τέλος του 2017.

● Γιατί ενδιαφέρει
 Η αγορά αυτοκινήτων χαμηλό κυβισμού συνδέεται με το μπλεμάκι της εφορίας που θα παύσει να υπάρχει τον Νοέμβριο και αφορά το ύψος των τελών κυκλοφορίας.

Σχεδόν έχουν διπλασιαστεί οι πωλήσεις καινούργιων και μικρών ΙΧ αυτοκινήτων από το 2009 μέχρι και τον Αύγουστο του 2017 και το μερίδιο αγοράς τους, από περίπου 26% που ήταν, ξεπερνά πλέον το 40%. Πρόκειται για εξέλιξη που έχει εξήγηση, καθώς είναι απόρροια της ριζικής, αρνητικής μεταβολής της οικονομίας από την ευμάρεια στην κρίση. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, τα αυτοκίνητα που πρωταγωνιστούν στις πωλήσεις είναι στην

κατηγορία μεταξύ 1.000-1.400 κ.εκ. με καύσιμο τι βενζίνη και όχι το πετρέλαιο. Ο λόγος είναι ότι έχουν πιο χαμηλό κόστος αγοράς από τα πετρελαιοκίνητα.

Τον Ιούλιο του 2017, σύμφωνα με τα στοιχεία του Συνδέσμου Εισαγωγών Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ), από τις 8.421 επιβατηγά αυτοκίνητα που ταξινομήθηκαν οι 4.638 ήταν βενζινοκίνητα και οι 3.519 πετρελαιοκίνητα. Σημειώτεον ότι τον Αύγουστο του 2009, σύμφωνα πάντα με τα διαθέσιμα στοιχεία των εισαγωγών αυτοκινήτων, η κατηγορία 1.400-1.600 κ.εκ. υπερτερούσε της κατηγορίας των μικρών με ποσοστό κοντά στο 28%, έναντι 27% της κατηγορίας των μικρών 1.000-1.300.

Κατά τα στοιχεία του ΣΕΑΑ, το μερίδιο αγοράς για τις συγκεκριμένες κατηγορίες επιβατηγών αυτοκινήτων σε ετήσια βάση αυξάνει το 38%, από 24,8% το 2009 και 43% το 2012. «Είναι εμφανής η τάση που υπάρχει στην αγορά τα χρόνια της κρίσης και ειδικότερα από το 2009 μέχρι και σήμερα» υποστηρίζει ο σύμβουλος του Συνδέσμου Δημήτρης Πάτσιος.

Σύμφωνα με τον ίδιο, η αγορά στο σύνολό της έχει υποχωρήσει σχεδόν τρεις φορές σε σχέση με τις πωλήσεις που είχαν καταγραφεί το

2009, οι οποίες ήταν 270.000 ΙΧ, ενώ εμφανίζει αυξητικά σημάδια της τάξης του 9% σε ετήσια βάση, με το ναδίρ της το 2012, όταν είχαν πουληθεί περί τις 50.000 επιβατηγά.

Φέτος η χρονιά θα κλείσει με πωλήσεις περί τις 85.000 νέα επιβατηγά, όταν πέρσι είχαν πουληθεί 79.000. Κι αυτό, σημειώνει ο κ. Πάτσιος, με την τραπεζική χρηματοδότηση να είναι ιδιαίτερα χαμηλή, στο 30%, όταν στα χρόνια της ευμάρειας άγγιζε το 80% για την αγορά καινούργιου επιβατηγού αυτοκινήτου.

Σημαντικό δε είναι το γεγονός ότι οι νέοι ιδιοκτήτες και οι κάτοχοι καινούργιων αυτοκινήτων την ώρα της αγοράς τους έχουν το μισό τους στην εφορία, που σημαίνει ότι αγοράζουν όσο το δυνατόν χαμηλότερου κυβισμού αυτοκίνητα, με ταβάνι τα 1.600 κ.εκ., καθώς τα τέλη αυτής της κατηγορίας δεν είναι απαγορευτικά, μιας και ανέρχονται κοντά στα 280 ευρώ τον χρόνο. Ακόμη χαμηλότερα, 137 ευρώ, είναι τα τέλη κυκλοφορίας για τα αυτοκίνητα μέχρι 1.357 κ.εκ.

Ποσοτικοποίηση

Αυτή την τάση που μειώνει τα έσοδα του κράτους έχει βάλει πλέον στο μάτι το υπουργείο Οικονομικών, το οποίο κάνει ασκήσεις επί



Στο στόχαστρο του υπουργείου Οικονομικών τα μικρού κυβισμού αυτοκίνητα στα οποία έχει στραφεί ο κόσμος για να πληρώσει λιγότερα σε καύσιμα και τέλη κυκλοφορίας

χάρτου για αύξηση των τελών στα μικρότερα αυτοκίνητα αφού οι κάτοχοι των μεγαλύτερων σε κυβισμό αυτοκινήτων τα έχουν αποσύρει από την κυκλοφορία.

Όσοι βέβαια τα διατηρούν –ο αριθμός τους μειώνεται συνεχώς– και έχουν άδεια πρώτης κυκλοφορίας πριν από τον Νοέμβριο του 2010 υφίστανται την αδικία να πληρώνουν τέλη κυκλοφορίας με βάση τα κυβικά και όχι τους ρύπους.

Το υπουργείο Οικονομικών έχει ήδη αποστείλει διάφορα «σενάρια» στις αρμόδιες υπηρεσίες και στην Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ) για ποσοτικοποίηση. Πάντως δεν είναι σίγουρο ότι τα τέλη θα αλλάξουν. Ίσως να γίνουν μικρές προσαρμογές αλλά δεν αναμένονται θεαματικές αλλαγές για να μη διαταραχθεί ο δημοσιονομικός στόχος του 1,1 δισ. ευρώ.

Αν υπάρξει κάποια μεταβολή θα αφορά μικρές μειώσεις στα αυτοκίνητα μεγάλου κυβισμού και παλαιάς τεχνολογίας, με σκοπό, όπως αναφέρουν πηγές στο υπουργείο Οικονομικών, να αρχίσουν οι κάτοχοί τους να πληρώνουν τα τέλη προκειμένου να μην καταθέσουν τις πινακίδες, όπως γινόταν ωστόσο τα προηγούμενα χρόνια.

Σύμφωνα πάντως με την ενημέρωση που είχαν από το ΥΠΟΙΚ στα μέσα της περασμένης εβδομάδας οι εισαγωγείς αυτοκινήτων, τα τέλη κυκλοφορίας για τα νεότερα αυτοκίνητα θα μείνουν αμετάβλητα. Όπως τονίζεται, η διατήρηση του εσόδου του τακτικού προϋπολογισμού του 1,1 δισ. ευρώ δεν επιτρέπει μεταβολές, πλην ορισμένων μειώσεων σε παλαιά, μεγάλου κυβισμού αυτοκίνητα, η εμπορική αξία των οποίων έχει μειωθεί δραματικά με αποτέλεσμα να αναγκάζονται οι ιδιοκτήτες τους να τα διατηρούν σε ακινησία (κατάθεση πινακίδων).

Συνεπώς, η μείωση στα τέλη για τις πιο πάνω κατηγορίες αναμένεται να ισορροπηθεί από την άρση ακινησιών και όχι από αυξήσεις σε άλλα οχήματα.

Κίνητρο ασφάλειας

Σύμφωνα με τους εισαγωγείς, παντού στην ΕΕ τα παλαιότερα αυτοκίνητα υπόκεινται σε υψηλότερα τέλη, ώστε να οδηγούνται σταδιακά εκτός κυκλοφορίας. Στη χώρα μας συμβαίνει το αντίθετο, καθώς η φορολογία χρήσης (τέλη κυκλοφορίας, τεκμήρια κ.ά.) μειώνεται ή και μηδενίζεται με την ηλικία.

Αποτέλεσμα είναι η χώρα να κατακλύζεται από εισαγόμενα μεταχειρισμένα επιβατικά, κυρίως πετρελαιοκίνητα Euro 3 ή και παλαιότερα (δεκαετίας και πλέον), τα οποία δίδονται οι ευρωπαϊκές πόλεις και συνήθως πωλούνται ως νεότερα, με «γυρισμένα χιλιόμετρα», ως «καλά και φθηνά», γεγονός που προφανώς δεν ισχύει.



137
 ευρώ θα πληρώσει κάτοχος ΙΧ 1.357 κ.εκ. με βάση τα σημερινά δεδομένα