

ΖΗΤΟΥΝ ΥΠΑΛΛΗΛΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ



EUROPA GROUP SECURITY

ΖΗΤΕΙΤΑΙ άτομο για την στελέχωση του Τεχνικού Τμήματος με εμπειρία και γνώσεις σε συστήματα ασφαλείας. Αποστολή βιογραφικού στο e-mail: info@europa.gr με την ένδειξη KAL-TECH

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΝΕΟΣ ζωοφίλος, συνεπής, για να εργαστεί ως εργάτης γενικών καθηκόντων σε φάρμα ζώων στη Θουρία. Πλήρης απασχόληση. Παρέχεται και διαμονή. Τηλ. 6972-007143. Αποστολή βιογραφικών στο e-mail: molossergate1987@gmail.com

ΔΙΑΝΟΜΕΑΣ με δικό του μηχανάκι για βραδινές ώρες (αμοιβή 5 ευρώ/ώρα) και ΚΟΠΕΛΑ για την κουζίνα, από την πισσαρία LA GUSTOSA, Πινδάρου 36. Πληροφορίες εντός, 6-8 μ.μ.

ΔΙΑΝΟΜΕΑΣ με δικό του μηχανάκι για βραδινές ώρες (αμοιβή 5 ευρώ/ώρα) και ΚΟΠΕΛΑ για την κουζίνα, από την πισσαρία LA GUSTOSA, Πινδάρου 36. Πληροφορίες εντός, 6-8 μ.μ.

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΚΥΡΙΑ κατά προτίμηση Ελληνίδα, με αυτοκίνητο, για να εργασθεί ως οικιακή βοηθός (ψώνια, καθάρισμα, μαγειρέμα, φροντίδα του κήπου), για εξυπηρέτηση δύο ατόμων στην περιοχή Αγρίνη Φιλιππών. Εργασία Δευτέρα - Σάββατο 8 π.μ. - 2 μ.μ. Αμοιβή 6 ευρώ/ώρα και ασφάλιση. Τηλ. 27610 92585.

EUROPA GROUP SECURITY

ΖΗΤΕΙΤΑΙ προσωπικό ασφαλείας για την περιοχή της Πύλου με ενεργή άδεια λειτουργίας. Αποστολή βιογραφικού στο e-mail: info@europa.gr με την ένδειξη PYL-SEC

ΕΙΣΑΙ άνεργος; Λάβε μέρος στο πρόγραμμα ανέργων με τίτλο «Συμβουλευτική Υποστήριξη, Κατάρτιση, Πιστοποίηση και Προώθηση στην Απασχόληση Ανέργων Ηλικίας 30 έως 49 ετών σε τεχνικές δεξιότητες κλάδων αιχμής» με παροχή εκπαιδευτικού επιδόματος: 2.520€. Περσιότερες πληροφορίες: 6971-748553, e-mail: voucher2520@gmail.com

ΑΠΟ Τεχνική Εταιρεία με έδρα την Καλαμάτα ζητείται συνεργασία σε απογευματινές ώρες με Μηχανικό ΑΕΙ ή ΤΕΙ ή Σχεδιαστή για την εκπόνηση σχεδίων αρχιτεκτονικής μελέτης. Απαραίτητη άριστη γνώση AUTOCAD και επιθυμητή γνώση σχεδιαστικών προγραμμάτων 3d. Αποστολή βιογραφικών: info@pantexnikimessinias.gr

ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΚΥΡΙΑ ως εσωτερική για τη φύλαξη ηλικιωμένων, όχι κατάκοιτες, στην περιοχή της Μεσσηνίας. Αμοιβή 500 ευρώ. Τηλ. 6948-895880.

ΕΡΓΑΣΙΑ παρέχεται σε δημοσιογράφο/φωτορεπόρτερ ο οποίος διαθέτει μεταφορικό μέσο. Αποστολή βιογραφικού στο e-mail: patrisnews@gmail.com

Η COPYNet Χιώτης ΟΕ (Αντιπρόσωπος Xerox σε Αρκαδία - Λακωνία - Μεσσηνία) ζητεί για την κάλυψη των αυξημένων αναγκών επιπλέον έναν (1) Τεχνικό (μόνιμη θέση) για: Μηχανήματα Αυτοματισμού Γραφείων. Απαραίτητη γνώση Τεχνικού Η/Υ και Δικτύων & Αγγλικών. Αποστείλατε βιογραφικό στο e-mail: xiotis@xcopy.gr Προηγούμενη εμπειρία επιθυμητή.

Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΧΚ ΑΒΕΤ

με έδρα τη Θουρία Μεσσηνίας αναζητεί υποψήφιο/α προκειμένου να καλύψει τη θέση **Υπαλλήλου του Τμήματος Εισαγωγών/Εξαγωγών**

- Απαραίτητα προσόντα υποψηφίου:**
- Πτυχίο στη Διοίκηση Επιχειρήσεων ή σε άλλο τομέα Οικονομικών Σπουδών (ΑΕΙ/ΤΕΙ)
 - Προϋπηρεσία τουλάχιστον 2 ετών σε Τμήμα Εξαγωγών ή/και Προμηθειών Εξωτερικού
 - Άριστη γνώση Αγγλικών (γραπτή και προφορική)
 - Άριστη γνώση εφαρμογών MS Office (Word, Excel, PowerPoint)
- Επιθυμητές δεξιότητες:**
- Οργάνωση και προγραμματισμός
 - Ευχέρεια στη χρήση γραπτού και προφορικού λόγου
 - Ικανότητα εκτέλεσης πολλαπλών καθηκόντων ταυτόχρονα και απόδοσης σε συνθήκες πίεσης

Αποστολή βιογραφικών με πρόσφατη φωτογραφία στο: hr@papadim.com έως και 30-11-2020 με Ref. Code: YEE-2020 (μέσα στο subject). Οι συνεντεύξεις θα πραγματοποιηθούν διαδικτυακά.



Κατασκευή Ιστοσελίδων Γραφιστικά (λογότυπα, αφίσες, φυλλάδια, κτλ.) Διαφήμιση στο ίντερνετ

Χαμηλές Τιμές - Σύγχρονος Σχεδιασμός Άριστη εξυπηρέτηση

Στοιχεία Επικοινωνίας
Τηλ.: 6931969904
Email: info@goodcause.gr
GoodCause Κοιν.Σ.Επ.



Ο Γ. Καραμπάτος για τον Δυτικό Αξονα

ΕΠΙΚΑΙΡΗ ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ ΑΠΟ ΤΟ 2010

Ομιλία με θέμα τον Δυτικό Άξονα είχε απευθύνει στις 19 Απριλίου 2010 ο τότε πρόεδρος του Επιμελητηρίου Μεσσηνίας Γιώργος Καραμπάτος σε εκδήλωση στο Αγρίνιο με θέμα "Ο Καθληκράτης στον Δυτικό Άξονα".

Δέκα χρόνια μετά το θέμα της Αδριατικής Οδού επανήλθε στο προσκήνιο και ο κ. Καραμπάτος μας υπενθυμίζει την ομιλία του, που παραμένει επίκαιρη:

"Το θέμα της εκδήλωσης συνδέει την διοικητική μεταρρύθμιση «Καθληκράτης» με το μέλλον και την Ανάπτυξη του Δυτικού Άξονα.

Εξ όσων γνωρίζουμε, δεν προβλέπεται αλλαγή των ορίων των Περιφερειών και επομένως η Δυτική Ελλάδα στο σύνολό της θα συνεχίσει να ανήκει σε τρεις Περιφέρειες (Ιόνια Νησιά, Δυτική Ελλάδα, Πελοπόννησος) και η Πελοπόννησος, ως γεωγραφική ενότητα θα παραμείνει διαιρεμένη διοικητικά, κάτι που δεν μας βρίσκει σύμφωνους, αλλά αυτό δεν είναι ίσως θέμα της παρούσης.

Η Δυτική Ελλάδα πρόκειται να αποκτήσει νέα σύγχρονη οδική και σιδηροδρομική-επιπλέον-προσπέλαση γεγονός, που εμείς εκτιμούμε ότι θα επηρεάσει σημαντικά και θα επιταχύνει την ανάπτυξη της. Θεωρούμε απολύτως αναγκαία για την ανάπτυξη της όλης περιοχής τη σύγχρονη σιδηροδρομική γραμμή και θα τεκμηριώσουμε στη συνέχεια την άποψή μας αυτή.

Οι μεσοπρόθεσμες ευκαιρίες αναζωογόνησης των κατά μήκος του Δυτικού Άξονα τοπικών οικονομικών είναι σημαντικές, ιδίως εάν κάποιος λάβει υπόψη του τις δομικές αλλαγές των συστημάτων μεταφορών διεθνώς και ειδικότερα στο γεωπολιτικό πλαίσιο της ευρύτερης περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Ανατολικής Μεσογείου.

Σήμερα παρουσιάζεται το εξής παράδοξο φαινόμενο: η παρούσα κατάσταση λειτουργίας του συνολικού μεταφορικού συστήματος στην περιοχή να είναι εντελώς αντίθετη σε σχέση με τις πραγματικές ευκαιρίες, τις προοπτικές λειτουργίας και την «εμβέλεια» του συστήματος του βραχύ-μεσοπρόθεσμο μέλλον. Για να κατανοήσει κανείς τις υφιστάμενες ευκαιρίες και προοπτικές, πρέπει να αναλύσει:

- τις τάσεις ανάπτυξης των μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή και

- τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα ορισμένων σημείων της Δυτικής Ελλάδας σε σχέση με αυτές τις τάσεις. Εμείς, φυσικά, θα αναφερθούμε ιδιαίτερα στην περιοχή μας, αλλά υπάρχουν αναλογίες και με άλλες περιοχές του Δυτικού Άξονα και συγκεκριμένα κυρίως με την Ηγουμενίτσα και την Πάτρα..

Η κυρίαρχη τάση οργάνωσης του μεταφορικού συστήματος στην Ευρώπη και τις όμορες ευρύτερες περιφέρειες βασίζεται στην ανάπτυξη των «συνδυασμένων μεταφορών», ήτοι των μεταφορικών αλυσίδων με χρήση θαλάσσιων ή/και σιδηροδρομικών μέσων, ως εναλλακτικών διαδρομών στις «από πόρτα σε πόρτα» οδικές μεταφορές. Αυτή η οργανωτική μορφή ανταποκρίνεται τόσο στις τεχνικές και οικονομικές αναγκαιότητες (μεγάλες χωρητικότητες μέσων μεταφοράς σε σχέση με το απλό φορτίο, παράκαμψη κορεσμένων οδικών αξόνων, οικονομίες κλίμακας) όσο και σε πολιτικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές αναγκαιότητες (μεταφορές φιλικότερες προς το περιβάλλον, μείωση ατυχημάτων και γενικότερα μείωση του «κοινωνικού» κόστους της οδικής μεταφοράς).

Στις θαλάσσιες μεταφορές ειδικότερα, η ναυτιλιακή βιομηχανία αναδιοργανώνεται σημαντικά, ώστε να ανταποκριθεί σε σημαντικές νέες προκλήσεις. Οι θαλάσσιες μεταφορές αξίζουν το μερίδιό τους και εκσυγχρονίζονται στο πλαίσιο μιας διαδικασίας απόλυτου συντονισμού με τα χερσαία μέσα μεταφοράς. Στη διαδικασία αυτή συμβάλει ιδιαίτερα και η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών, ενθαρρύνοντας με διάφορες δράσεις την ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων (short sea shipping). Το δίκτυο λιμένων της νοτιοανατολικής Μεσογείου φαίνεται να αναδιατάσει την ιεραρχική δομή του, καθώς μέρος του μεταφορικού έργου των μεγάλων λιμένων αναμένεται να με-

ταφερθεί σε μεσαίου μεγέθους λιμένες ιδιαίτερα στις απολήξεις των χερσονήσων. Η ανάπτυξη ή αναβάθμιση των σιδηροδρομικών δικτύων υποδομής αποτελεί σήμερα μέγιστη προτεραιότητα στην Ευρώπη, με στόχο την απορρόφηση μεριδίου της κορεσμένης οδικής μεταφοράς. Ταυτόχρονα, δεν νοείται πλέον λιμάνι χωρίς σιδηροδρομική σύνδεση. Ειδικότερα στην περίπτωση των εμπορευματικών μεταφορών, κυρίως ο σιδηρόδρομος είναι αυτός, που μπορεί να επεκτείνει την ενδοχώρα των λιμένων και να προωθήσει προϊόντα με ασφάλεια και αξιοπιστία, χωρίς συμφόρηση και έντονο περιβαλλοντικό κόστος.



και εξελίχων στον τομέα των μεταφορών είναι εγκληματική: θα μπορούσε να «παγιοποιήσει» μία θανατωμένη αντίληψη περί δήθεν μη χρησιμότητας ή αναγκαιότητας του σιδηροδρόμου στην περιοχή, παρασυρόμενη από το παρόν και μία τελείως στατική και κοντόφθαλμη προσέγγιση του ζητήματος. Επιπλέον, η αξιολόγηση της σημασίας του σιδηροδρόμου σε σχέση μόνο με την υφιστάμενη σήμερα κίνηση, με βάση τη σημερινή δομή λειτουργίας του συστήματος μεταφορών, είναι περιοριστική των προοπτικών του και μη ορθολογική, δεδομένου ότι δεν υπολογίζει την δυνατότητα να διαμορφωθεί δυναμικά. Η αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της περιοχής είναι απόλυτα εφικτή. Απαιτείται διορατικότητα και ολοκληρωμένος σχεδιασμός εκ μέρους των αρμοδίων φορέων και επιχειρηματικότητας με όραμα εκ μέρους των ιδιωτικών φορέων.

Σε σχέση με αυτές τις διεθνείς τάσεις, η Καλαμάτα για παράδειγμα (αλλά όπως είπα και άλλα σημεία κατά μήκος του Δυτικού Άξονα) είναι μία «προικισμένη» γεωγραφικά και από άποψη δικτύων υποδομής περιοχή στην Ελλάδα, ικανή να αποτελέσει σημαντικό εθνικό και υπερεθνικό κόμβο μεταφορών. Η Καλαμάτα διαθέτει λιμάνι, σιδηροδρομική σύνδεση και αεροδρόμιο, ενώ φυσικά ο δυτικός οδικός άξονας (Ιόνια οδός-Ολυμπία οδός) διασφαλίζει την περιφερειακή και εθνική/διεθνή οδική ένταξη της περιοχής. Επομένως, η Καλαμάτα αποτελεί περίπτωση προσπέλασης μιας περιοχής σε όλα τα μέσα μεταφοράς και δυνατότητας ανάπτυξης πόλου συνδυασμένων μεταφορών. Επιπλέον, η γεωγραφική θέση του λιμένα της Καλαμάτας στην απόληξη χερσονήσου έχει πλεονεκτήματα για την προσέλκυση «κυκλικών» τακτικών γραμμών της Μεσογείου, στο προαναφερθέν πλαίσιο αναδιάταξης μεταφορικών γραμμών.

Ο σιδηρόδρομος και η θαλάσσια μεταφορά σε ένα πλαίσιο φιλοσοφίας συνδυασμένων μεταφορών είναι το μέλλον. Η Καλαμάτα, για παράδειγμα, έχει την τύχη να διαθέτει σιδηρόδρομο και λιμάνι, ώστε να αποτελέσει ένα τέτοιο πόλο συνδυασμένης μεταφοράς μεσαίου μεγέθους και ήπιας κίνησης, χωρίς να ξεκινήσει από το «μηδέν».

Οι παραγωγικοί τομείς, που είναι αναπτυγμένοι -λίγο ή πολύ- στη Δυτική Ελλάδα και πιο συγκεκριμένα ο πρωτογενής τομέας, η μεταποίηση, γεωργικών κυρίως, προϊόντων σε βιοτεχνική-ως επί το πλείστον- βάση και ο Τουρισμός, ασφαλώς θα ωφεληθούν ιδιαίτερα από τα νέα συστήματα μεταφορών. Η διακίνηση προϊόντων στο εσωτερικό και για εξαγωγή θα διευκολυνθεί, ο Τουρισμός θα εξυπηρετείται με ένα σύγχρονο μεταφορικό δίκτυο και λιμνοβασιμένων υπόψη των νέων τάσεων (όπως η ραγδαία αύξηση των μεμωμένων κρατήσεων στο διαδίκτυο, η μείωση των οργανωμένων πακέτων, τουλάχιστον με την παλιά περιοριστική τους μορφή) είναι βέβαιο, ότι οι κατά μήκος του Δυτικού Άξονα προορισμοί θα έλθουν πιο κοντά στο δυτικό τουριστή. Δεν χρειάζεται να τεκμηριώσω την αύξηση της ζήτησης, όταν βελτιώνεται και εκσυγχρονίζεται η προσπέλαση των προορισμών, διότι υπάρχει πληθώρα τέτοιων πραγματικών παραδειγμάτων.

Οι μορφές τουρισμού, που θα πρέπει να αναπτυχθούν (ή να αναπτυχθούν περισσότερο και να οργανωθούν σε πλήρη και αυτόνομο «προϊόντα») κατά μήκος του Δυτικού Άξονα εξαρτώνται βέβαια από τους υφιστάμενους φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους, είναι όμως προφανές, ότι, χωρίς να παραγνωρίζεται κανείς τη σημασία του οργανωμένου παραθεριστικού τουρισμού, οι δυτικοί προορισμοί θα πρέπει να επιταχύνουν την ανάπτυξη εξειδικευμένων προϊόντων θεματικών μορφών τουρισμού και ιδίως πολιτιστικού τουρισμού, οικουρισμού, συνεδριακού τουρισμού σε μεσαίου μεγέθους πόλεις και ξενοδοχειακά συγκροτήματα, θρησκευτικού τουρισμού, αλλά και θαλάσσιου τουρισμού, αξιοποιώντας τις λιμενικές υποδομές που έχουν κατασκευαστεί τις τελευταίες 10ετίες.

Η παραπάνω συλλογιστική δεν περιορίζεται μόνο στην ανάπτυξη ανταγωνιστικών μεταφορικών συστημάτων, με αυτονόητα οφέλη για την κάθε περιοχή. Πέραν αυτού, το μεταφορικό σύστημα θα αποτελέσει «εργαλείο» για την προσέλκυση και ανάπτυξη και άλλων παραγωγικών δραστηριοτήτων. Η ανάπτυξη της συνδυασμένης μεταφοράς έχει τις προϋποθέσεις προσέλκυσης νέων επενδύσεων και οικονομικών δραστηριοτήτων σχετικών με τη διαμετακόμιση, την οργάνωση του μεσογειακού εμπορίου, την τυποποίηση προϊόντων, τη συναρμολόγηση και τελειοποίηση τελικών προϊόντων κλπ, φαινόμενα που ήδη έχουν παρατηρηθεί σε περιοχές με ανάλογες υποδομές διεθνώς.

Εξεταστέο είναι, αν ο ίδιος ο Δυτικός Άξονας μπορεί -και αυτό εξαρτάται από τους φορείς, που εκπροσωπούν τις επί μέρους περιοχές- να αποτελέσει «προορισμό» πολιτιστικού κυρίως τουρισμού, με την καταγραφή και ανάδειξη των κατά μήκος του πολιτιστικών πόρων και την οργάνωσή τους σε ενιαίο «επώνυμο προϊόν», που θα μπορούσε να προσελκύσει ζήτηση και εκτός της αιχμής της τουριστικής περιόδου.

Επομένως, οι εκτιμήσεις του μελλοντικού ρόλου της Καλαμάτας (και όσων σημείων του Δυτικού Άξονα προσφέρονται για συνδυασμένες μεταφορές) δεν απορρέουν από μία συνήθη και εύκολα γενικεύσιμη πολιτική ρητορική ανεξαρτήτως γεωγραφικής περιοχής και συγκυρίας, αλλά από μία επιστημονική αξιολόγηση και ανάλυση τόσο των πολύ πρόσφατων τάσεων των μεταφορικών συστημάτων, όσο και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της περιοχής. Η άγνοια των νέων δεδομένων

Οι παραγωγικοί τομείς, που είναι αναπτυγμένοι -λίγο ή πολύ- στη Δυτική Ελλάδα και πιο συγκεκριμένα ο πρωτογενής τομέας, η μεταποίηση, γεωργικών κυρίως, προϊόντων σε βιοτεχνική-ως επί το πλείστον- βάση και ο Τουρισμός, ασφαλώς θα ωφεληθούν ιδιαίτερα από τα νέα συστήματα μεταφορών. Η διακίνηση προϊόντων στο εσωτερικό και για εξαγωγή θα διευκολυνθεί, ο Τουρισμός θα εξυπηρετείται με ένα σύγχρονο μεταφορικό δίκτυο και λιμνοβασιμένων υπόψη των νέων τάσεων (όπως η ραγδαία αύξηση των μεμωμένων κρατήσεων στο διαδίκτυο, η μείωση των οργανωμένων πακέτων, τουλάχιστον με την παλιά περιοριστική τους μορφή) είναι βέβαιο, ότι οι κατά μήκος του Δυτικού Άξονα προορισμοί θα έλθουν πιο κοντά στο δυτικό τουριστή. Δεν χρειάζεται να τεκμηριώσω την αύξηση της ζήτησης, όταν βελτιώνεται και εκσυγχρονίζεται η προσπέλαση των προορισμών, διότι υπάρχει πληθώρα τέτοιων πραγματικών παραδειγμάτων.

Εξεταστέο είναι, αν ο ίδιος ο Δυτικός Άξονας μπορεί -και αυτό εξαρτάται από τους φορείς, που εκπροσωπούν τις επί μέρους περιοχές- να αποτελέσει «προορισμό» πολιτιστικού κυρίως τουρισμού, με την καταγραφή και ανάδειξη των κατά μήκος του πολιτιστικών πόρων και την οργάνωσή τους σε ενιαίο «επώνυμο προϊόν», που θα μπορούσε να προσελκύσει ζήτηση και εκτός της αιχμής της τουριστικής περιόδου.