

ΕΛΤΑ: Καθυστερήσεις στις παραδόσεις και δέματα που λιμνάζουν.

Τα όρια των αντοχών του φαίνεται να λειτουργεί το σύστημα διανομής των Ελληνικών Ταχυδρομείων, με κοντέινερ γεμάτα αλληλογραφία και δέματα να συσσωρεύονται τις τελευταίες εβδομάδες. Το αποτέλεσμα είναι αισθητές καθυστερήσεις στις παραδόσεις, που γίνονται ολοένα και πιο συχνές. Στις διαχρονικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο οργανισμός προστίθεται και η πίεση της γιορτινής περιόδου, η οποία παραδοσιακά αποτελεί την πιο απαιτητική φάση για τον κλάδο των ταχυμεταφορών, λόγω της εκτόξευσης των παραγγελιών από το ηλεκτρονικό εμπόριο. Η πραγματικότητα είναι ότι τα τελευταία χρόνια τα ΕΛΤΑ δεν βρέθηκαν στο ναδίρ μόνο σε επίπεδο οικονομικών επιδόσεων. Η κρίση αποτυπώθηκε εξίσου έντονα και στην ποιότητα των υπηρεσιών, με τις δυσλειτουργίες να μετατρέπουν τις ολιγωρίες σε καθημερινή κανονικότητα. Αυτές τις ημέρες, ωστόσο, οι εργαζόμενοι προσπαθούν να τιθασεύσουν έναν τεράστιο όγκο αλληλογραφίας και δεμάτων, που λιμνάζει επί ημέρες, την ώρα που νέες αποστολές καταφθάνουν ασταμάτητα, διογκώνοντας συνεχώς το πρόβλημα. Είναι ενδεικτικό ότι, πριν από λίγες ημέρες, από το κέντρο διαλογής στο Κρυονέρι αναχώρησαν οκτώ νταλίκες με προορισμό την Πάτρα, προκειμένου να γίνει εκεί η ταξινόμηση, πριν επιστρέψουν στην Αθήνα για να ακολουθήσει η διανομή. Το κέντρο διαλογής στο Κρυονέρι και εκείνο στο Ωραιόκαστρο Θεσσαλονίκης αποτελούν τα νευραλγικά «περάσματα» του δικτύου των ΕΛΤΑ, από τα οποία διέρχεται κάθε επιστολή και κάθε δέμα πριν φτάσει στην πόρτα του καταναλωτή. Ωστόσο, μεγάλο μέρος της διαλογής εξακολουθεί να γίνεται χειρωνακτικά, γεγονός που μεταφράζεται σε περισσότερες ώρες εργασίας και αυξημένες ανάγκες σε προσωπικό για να μπορέσει το σύστημα να αντεπεξέλθει. Τα ρομποτάκια που λειτουργούν σήμερα μπορούν να αναλάβουν μόνο την ταξινόμηση μικρών δεμάτων, βάρους μέχρι 5 κιλών, και μάλιστα υπό αυστηρές προϋποθέσεις ως προς το μέγεθος και το σχήμα της συσκευασίας.

Ρεκόρ επιβατικής κίνησης για το «Ελ. Βενιζέλος»-34 εκατ. επιβάτες το 2025.

Με ένα ακόμη ρεκόρ στην επιβατική κίνηση αναμένεται να κλείσει και η εφετινή χρονιά για τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις το 2025 θα κλείσει με σημαντική άνοδο, στα 34 εκατ. επιβάτες από τα 31,9 εκατ. του 2024. η σημαντικότερη πρόκληση αφορά τον σχεδιασμό για την επέκταση των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου. Ήδη έχει ανατεθεί το έργο του νέου χώρου στάθμευσης, ενώ στόχος είναι να ακολουθήσει και η ανάθεση της συνολικής επέκτασης του νέου κεντρικού τέρμιναλ, ένα έργο 1 δισ. ευρώ, με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2032. Ωστόσο, στη διάρκεια της κατασκευής θα παραδίδονται επιμέρους εγκαταστάσεις. Κατά τη διάρκεια των έργων θα υπάρξει ταλαιπωρία για το επιβατικό κοινό, αλλά το τελικό αποτέλεσμα θα είναι ένα καινούριο, πλήρως αναβαθμισμένο και λειτουργικά άρτιο αεροδρόμιο.

Οι υποδομές δεν ακολουθούν την ανάπτυξη της Αττικής.

Τον κώδωνα του κινδύνου για την έλλειψη των υποδομών εκείνων που είναι απαραίτητες για να υποστηρίξουν την ανάπτυξη που συντελείται τα τελευταία χρόνια στην αγορά ακινήτων της Αττικής κρούει η Τράπεζα της Ελλάδος, στην πρόσφατη ενδιάμεση έκθεσή της για τη νομισματική πολιτική. Όπως επισημαίνεται χαρακτηριστικά, «θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη διαχείριση των νέων συνθηκών που δημιουργούνται, ειδικά στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, όπου συγκεντρώνεται σημαντικό μέρος του πληθυσμού της χώρας αλλά και της επενδυτικής δραστηριότητας». Συγκεκριμένα, η ΤτΕ σημειώνει ότι «αφενός ο βόρειος άξονας της πόλης, ο οποίος συγκεντρώνει τη συντριπτική πλειοψηφία των νέων “πράσινων” γραφειακών χώρων, όπως και χρήσεις αναψυχής, συνεδρίων και εμπορικών κέντρων, και αφετέρου ο υπερτοπικός πόλος του Ελληνικού στα νότια προάστια αναμένεται να μεταβάλλουν σημαντικά τη ζήτηση ακινήτων. Είναι χαρακτηριστικό ότι η Αττική Οδός έχει ήδη φτάσει σε σημείο κορεσμού, καθώς δέχεται σχεδόν 300.000 οχήματα ημερησίως, μια αύξηση κατά 20% από το 2022. Στα βόρεια προάστια δημιουργείται ένας νέος πόλος σύγχρονων γραφείων και αναψυχής με επίκεντρο το Μαρούσι, χωρίς όμως να έχει ληφθεί κάποια ουσιαστική μέριμνα για το πώς ακριβώς θα αντεπεξέλθουν οι υφιστάμενες, ελλιπείς υποδομές, στον πρόσθετο φόρτο που θα πρέπει να διαχειριστούν. Στα νότια προάστια και με επίκεντρο ασφαλώς το έργο του Ελληνικού επενδύονται περίπου 8 δισ. ευρώ, κυρίως για κατοικίες, ξενοδοχεία και εμπορικά κέντρα. Αυτό δημιουργεί μια σημαντική αναντιστοιχία και ασφαλώς την ανάγκη τόσο για νέες κατοικίες στα βόρεια προάστια, προκειμένου να στεγαστεί μέρος των εργαζομένων που επιθυμούν να βρίσκονται πιο κοντά στον τόπο εργασίας τους, όσο και για υποδομές μεταφορών.

Πανάκριθα τα οικοδομικά υλικά, δυσεύρετοι οι τεχνίτες.

Η κυβέρνηση ψάχνει στην αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας αλλά και στην ενίσχυση του ρυθμού ανακαίνισης παλαιών ακινήτων τη λύση για την αντιμετώπιση του στεγαστικού προβλήματος. Όμως, η «διπλή βόμβα» που απειλεί την επίτευξη του στόχου είναι ενεργή: συνεχιζόμενη αύξηση του οικοδομικού κόστους με ρυθμό κατά 50% ταχύτερο σε σχέση με αυτόν του μέσου πληθωρισμού, αλλά και σοβαρές ελλείψεις στο απαιτούμενο εργατικό δυναμικό, κάτι που οδηγεί σε καθυστερήσεις αλλά και ακόμη υψηλότερο κόστος. Το 2026 θα είναι το έτος κατά το οποίο θα πρέπει να «τρέξουν» ταυτόχρονα προγράμματα επιδότησης που αφορούν δεκάδες χιλιάδες ακίνητα. Ο κατάλογος περιλαμβάνει ήδη το «Εξοικονομώ» (ο προϋπολογισμός του οποίου εκτοξεύτηκε για να εγκριθούν οι περισσότερες αιτήσεις), το «Ανακαινίζω-Νοικιάζω», που έκλεισε αλλά ξανάνοιξε μετά τον εντοπισμό παράνομων αιτήσεων, αλλά και το «Αλλάζω σύστημα θέρμανσης», το οποίο μπορεί να αφορά συγκεκριμένες παρεμβάσεις (εγκατάσταση αντλίας θερμότητας), αλλά δεν παύει και αυτό να απαιτεί απασχόληση πολλών τεχνικών ειδικοτήτων (ηλεκτρολόγοι, υδραυλικοί και ψυκτικοί). Σε αυτόν τον κατάλογο έρχεται να προστεθεί τώρα το πρόγραμμα των 400 εκατ. ευρώ που ανακοίνωσε ο πρωθυπουργός από το βήμα της Βουλής, και το οποίο αφορά επιδότηση για την ανακαίνιση άνω των 30.000 ακινήτων, αλλά και τα κίνητρα που ανακοινώθηκαν για την ανέγερση νέων οικοδομών (φορολογική απαλλαγή, κίνητρα μετατροπής βιομηχανικών κτιρίων σε οικιστικά κ.λπ.). Δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή ο αριθμός των απασχολούμενων για να στηρίξουν ένα πρόγραμμα εκτεταμένων εργασιών για επισκευές υφιστάμενων κτισμάτων αλλά και για ανέγερση νέων οικοδομών με σαφώς μεγαλύτερο ρυθμό έναντι του σημερινού.

Η Κίνα καλπάζει σε τεχνητή νοημοσύνη και ρομποτική.

Έχοντας προ πολλού αμφισβητήσει την υπεροχή των δυτικών οικονομιών και προπαντός των ΗΠΑ και έχοντας κατακτήσει τις δυτικές αγορές, τη χρονιά που τελειώνει η Κίνα έκανε μια μεγάλη μετάβαση σε άλλο επίπεδο. Παρουσιάζοντας το μοντέλο τεχνητής νοημοσύνης της κινεζικής DeepSeek, αιφνιδίασε τον δυτικό κόσμο, κατέκτησε τον θαυμασμό των Δυτικών και ενίσχυσε την αυτοπεποίθησή της, με αποτέλεσμα τον πολλαπλασιασμό των τεχνολογικών εταιρειών της που δουλεύουν πυρετωδώς στοχεύοντας σε νέα επιτεύγματα. Η Κίνα έδωσε διαστημική ώθηση στον δικό της κλάδο τεχνητής νοημοσύνης και γενικότερα στις κινεζικές εταιρείες τεχνολογίας και ρομποτικής. Τελευταία, άλλωστε, ο Ντόναλντ Τραμπ αντέστρεψε τη σκληρή πολιτική της απαγόρευσης στις εξαγωγές αμερικανικής τεχνολογίας προς την Κίνα και επέτρεψε στον κολοσσό Nvidia την εξαγωγή μικροεπεξεργαστών της, υπό τον όρο ότι θα μοιράζεται μέρος των κερδών με την Ουάσιγκτον. Αυτή τη στιγμή βρίσκεται, άλλωστε, στο στάδιο των δοκιμών νέο επίτευγμά της: έργο μιας ομάδας άλλοτε μηχανικών του ολλανδικού γίγαντα μικροεπεξεργαστών ASML, το μοντέλο μιας μηχανής ικανής να παράγει προηγμένους μικροεπεξεργαστές για χρήση στις εφαρμογές της τεχνητής νοημοσύνης, στα έξυπνα κινητά αλλά και στα οπλικά συστήματα που υπήρξαν παραδοσιακά μονοπώλιο του δυτικού κόσμου.

Το success story της ουκρανικής Nova Post εν μέσω πολέμου.

Σχεδόν τέσσερα χρόνια μετά την εισβολή της Ρωσίας, η Nova Post έχει κατορθώσει να επιβιώνει και να λειτουργεί σε διακοπές ρεύματος, πυραυλικές επιθέσεις και διακοπτόμενες μεταφορικές συνδέσεις. Πλέον, παραδίδει περισσότερα από 1,5 εκατομμύριο δέματα την ημέρα, κατοχυρώνοντας την ιδιότητα της σπάνιας επιχειρηματικής επιτυχίας εν μέσω πολέμου και χωρίς να πρόκειται για αμυντική βιομηχανία. Οι επιθέσεις από drones είναι συνήθεις στο Τσερνίχιβ, περιοχή κάπου 125 χιλιόμετρα βορείως του Κιέβου, όπως και τα νυχτερινά πλήγματα σε ενεργειακές εγκαταστάσεις, που βυθίζουν στο σκοτάδι τα σπίτια και τις επιχειρήσεις. «Αλλάζουμε τις διαδικασίες και προσαρμοζόμαστε στα μπλακ άουτ όπως και στην εμπόλεμη κατάσταση», τονίζει η Χάνα Χόντσαρ, διευθύντρια στη μονάδα της εταιρείας που βρίσκεται στο Τσερνίχιβ και είναι γεμάτη με πακέτα από σοκολάτες και βιβλία μέχρι γεννήτριες και έπιπλα. Η Nova Post ανέτρεψε τα δεδομένα στην αγορά ταχυδρομικών αποστολών της Ουκρανίας το 2001, όταν ιδρύθηκε και άρχισε να παραδίδει μόλις ένα με δύο πακέτα την ημέρα. Έσπασε το μονοπώλιο που κατείχε έως τότε η κρατική εταιρεία Ukrposhta, αλλά σήμερα μετατρέπει το χάος του πολέμου σε ανάπτυξη συνδέοντας τα δυτικά σύνορα της Ουκρανίας με σημαντικές πόλεις στην ανατολική και νότια πλευρά της, ενώ παραδίδει πακέτα σε ορισμένα από τα εκατομμύρια Ουκρανών προσφύγων που βρίσκονται στην Ευρώπη. Η Nova Post επιδιώκει τώρα την περαιτέρω ανάπτυξή της, ενώ παράλληλα στρέφεται στη στήριξη των μικρών επιχειρήσεων σε όλη την επικράτεια της χώρας.

Βαλτώνουν οι τουριστικές μπίζνες Κούσνερ στα Βαλκάνια

Η πρόσφατη προσπάθεια του γαμπρού του Ντόναλντ Τραμπ να μεταμορφώσει τα Βαλκάνια, από το Βελιγράδι μέχρι τις ακτές της Αδριατικής, σε νέο «Ελ Ντοράντο» του τουρισμού αποδεικνύεται εγχείρημα υψηλού ρίσκου. Οι μακέτες από τους λαμπερούς ουρανοξύστες υπόσχονταν πρόοδο και χρήμα, η σκληρή πραγματικότητα της πολιτικής των Βαλκανίων όμως, ένα κράμα ιστορικών τραυμάτων, λαϊκής οργής και διαφθοράς, ύψωσε τείχος. Στο Βελιγράδι η Affinity Partners, μια εταιρεία με έδρα το Μαϊάμι, φιλοδοξούσε να κατασκευάσει ένα υπερπολυτελές ξενοδοχείο στη θέση του βομβαρδισμένου αρχηγείου του γιουγκοσλαβικού στρατού, ενός κτιρίου-συμβόλου της νατοϊκής επέμβασης το 1999. Με φόντο τις διαδηλώσεις, μια σειρά από νομικές ενέργειες και την αυξανόμενη λαϊκή οργή για την αφαίρεση του καθεστώτος πολιτιστικής κληρονομιάς από την πρώην στρατιωτική εγκατάσταση, η εταιρεία του Κούσνερ ανακοίνωσε ότι αποσύρεται από το αμφιλεγόμενο έργο.

Στο μικροσκόπιο του εισαγγελέα μεγάλοι ιταλικοί οίκοι μόδας.

Συνώνυμη της απaráμιλλης χειροτεχνίας και της υψηλής αισθητικής, η ετικέτα «Made in Italy» υπήρξε για δεκαετίες η «χρυσή σφραγίδα» στην παγκόσμια βιομηχανία της μόδας. Αυτή η φήμη, ωστόσο, κινδυνεύει να αμαυρωθεί από μια πρωτοφανή κρίση αξιοπιστίας. Μια σειρά από δικαστικές έρευνες και επιδρομές στις αλυσίδες εφοδιασμού φέρνουν στο φως ένα κοινό μυστικό ετών: την εκμετάλλευση εργαζομένων πίσω από τις βιτρίνες της υψηλής ραπτικής. Ενώ η «γρήγορη μόδα» είναι εκείνη που κατηγορείται συχνότερα για ανήθικες εργασιακές πρακτικές, οι καταναλωτές ειδών πολυτελείας θεωρούσαν δεδομένο ότι οι υψηλές τιμές εγγυώνται δίκαιες αμοιβές, άριστες εργασιακές συνθήκες και εξειδικευμένους τεχνίτες. Οι έρευνες από τον εισαγγελέα του Μιλάνου, Πάολο Στοράρι, ωστόσο, αποδομούν αυτόν τον μύθο. Στο στόχαστρο έχουν βρεθεί κολοσσοί, όπως οι Loro Piana, Dior, Armani και Tod's, ενώ η λίστα των υπόπτων για ανάθεση υπεργολαβιών σε κατασκευαστές που εκμεταλλεύονται μετανάστες περιλαμβάνει ονόματα πρώτης γραμμής, όπως οι οίκοι Gucci, Versace και Yves Saint Laurent. Η ιταλική κυβέρνηση σπεύδουν να θωρακίσουν το brand «Made in Italy» με νέα πακέτα μέτρων για τον έλεγχο της αλυσίδας παραγωγής.

Ρεκόρ αύξησης στις τιμές κατοικιών της Πορτογαλίας.

Οι τιμές των κατοικιών στην Πορτογαλία κατέρριψαν ένα ακόμα ρεκόρ αύξησης το τρίτο τρίμηνο, με την επιδείνωση της στεγαστικής κρίσης να εξελίσσεται γρήγορα σε ένα από τα μεγαλύτερα πολιτικά ζητήματα της χώρας. Σύμφωνα με το Εθνικό Ινστιτούτο Στατιστικής, η μέση τιμή μιας κατοικίας αυξήθηκε κατά 17,7% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Πρόκειται για τη μεγαλύτερη αύξηση από την έναρξη της καταγραφής των στοιχείων το 2009, ενώ είναι το τρίτο ρεκόρ στη σειρά για τον σχετικό δείκτη. Οι υπάρχουσες κατοικίες συνέβαλαν σε μεγάλο βαθμό στην αύξηση του τρίτου τριμήνου, με τις τιμές να ανεβαίνουν κατά 19,1% σε ετήσια βάση, ξεπερνώντας την ευρύτερη αγορά. Τα στοιχεία έρχονται να υπογραμμίσουν τη βαθιά κρίση ακρίβειας που έχει ως κύριες αιτίες τη μετανάστευση, την περιορισμένη διαθεσιμότητα και τις δυσκολίες πρόσβασης στη στέγαση εδώ και μια δεκαετία. Η κοινωνική στέγαση αντιπροσωπεύει μόλις το 1,1% του αποθέματος κατοικιών, ένα από τα χαμηλότερα ποσοστά στην Ευρωζώνη. Παράλληλα, το 2024, στην Πορτογαλία διέμεναν 1,5 εκατ. αλλοδαποί, αριθμός-ρεκόρ που αντιστοιχεί στο 15% περίπου του συνολικού πληθυσμού της χώρας.



Delta Finance

Λ. Πηγής 5,
Τ.Κ. 15127, Μελίσσια

Τ.210 6257500

Φ.210 6257555

E.info@deltafinance.gr

W.www.deltafinance.gr

Πρώτο λουκέτο σε γερμανικό εργοστάσιο μετά 88 χρόνια από τη Volkswagen.

Για πρώτη φορά στα 88 χρόνια λειτουργίας της, η Volkswagen σταματάει την παραγωγή οχημάτων σε εργοστάσιό της στη Γερμανία. Από 16/12/25 ο κολοσσός βάζει «λουκέτο» στη γραμμή παραγωγής του εργοστασίου του στη Δρέσδη, σε μια κίνηση που αποτυπώνει τις αυξανόμενες πιέσεις που δέχεται η μεγαλύτερη αυτοκινητοβιομηχανία της Ευρώπης. Το περιβάλλον για τη Volkswagen γίνεται όλο και πιο δυσμενές, καθώς οι πωλήσεις στην Κίνα παραμένουν αδύναμες, η ζήτηση στην Ευρώπη μειώνεται και οι αμερικανικοί δασμοί επιβαρύνουν τις επιδόσεις του ομίλου στις ΗΠΑ.