

Στην Ελλάδα ο γηραιότερος στόλος επιβατικών αυτοκινήτων στην Ευρώπη.

Ο γηρασμένος στόλος των οχημάτων, η πυκνότητα του στόλου αλλά και οι ανεπαρκείς υποδομές μεταφορών, ειδικά σε περιοχές της Αθήνας που παραμένουν «αποκλεισμένες» από το δίκτυο του μετρό, δημιουργούν μια κατάσταση ασφυκτική στους αθηναϊκούς δρόμους. Συνολικά ένας μέσος οδηγός χάνει περίπου 111 ώρες τον χρόνο κολλημένος στην κίνηση, όταν ο αντίστοιχος αριθμός στη Λισσαβόνα διαμορφώνεται περίπου στις 79 ώρες. Μεγάλο αγκάθι, όπως αναδεικνύουν και στοιχεία της μελέτης, αποτελεί το γεγονός ότι η Αθήνα έχει έναν από τους πυκνότερους στόλους επιβατικών αυτοκινήτων, με σχεδόν 900 αυτοκίνητα ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο, όταν στη Ρώμη είναι πάνω από 500 και περίπου 250 στη Λισσαβόνα. Την ίδια ώρα, ο ελληνικός στόλος οχημάτων είναι γηρασμένος, απόρροια και της οικονομικής κρίσης του 2010, με αποτέλεσμα η Ελλάδα να διαθέτει σήμερα τον παλαιότερο στόλο επιβατικών Ι.Χ. στην Ε.Ε. (πάνω από 17 έτη), ενώ και οι περιορισμένες θέσεις στάθμευσης καθώς και η υψηλή ιδιοκτησία αυτοκινήτων έρχονται να δημιουργήσουν μια εικόνα συμφόρησης και κορεσμού στους δρόμους. Οι συνθήκες κυκλοφορίας στην Αθήνα υπογραμμίζουν την ανάγκη για ολοκληρωμένες λύσεις που να λαμβάνουν υπόψη τόσο τα παραδοσιακά μέσα μαζικής μεταφοράς όσο και υπηρεσίες ridesharing, όπως η Uber. Από το 2015 έως σήμερα η βάση των οδηγών της Uber αυξήθηκε από 244 το 2015 σε σχεδόν 5.000 το 2024, καλύπτοντας το 10,3% του συνολικού αριθμού των απασχολούμενων στον τομέα των ταξί το 2023. Παράλληλα, τα έσοδα που παράγονται μέσω της Uber εξαπλασιάστηκαν μεταξύ 2015 και 2024, με σημαντική άνοδο στις νυχτερινές διαδρομές και στις μετακινήσεις από και προς τα αεροδρόμια, ως αποτέλεσμα της αύξησης του τουρισμού και της εγχώριας ζήτησης. Σύμφωνα με τη μελέτη, οι διαδρομές ταξί μέσω της Uber συνεισέφεραν 110 εκατ. ευρώ στο ελληνικό ΑΕΠ το 2024.

Δεν μπορούμε να πουλήσουμε ούτε πατάτες.

Το 40% της παραγωγής της πατάτας Νευροκοπίου σαπίζει στις αποθήκες από το φθινόπωρο, λένε τα ρεπορτάζ των τελευταίων ημερών, και αν δεν βρεθεί λύση λόγω της χαμηλής διατηρησιμότητας του προϊόντος, θα καταστραφεί. Περίπου 10.000 τόνοι παρήχθησαν, συγκομίστηκαν από το χωράφι και μένουν στις αποθήκες της Δράμας, αναμένοντας άγνωστο ποιον. Πιθανότατα κάποιον έμπορο. Αν και στα ρεπορτάζ αναφερόταν ότι οι έμποροι έχουν αγοράσει την υπόλοιπη παραγωγή, αλλά δεν τους έχουν εξοφλήσει. Το επιχείρημα για τη μη πώλησή της ήταν ότι η αγορά έχει γεμίσει με φθηνότερες εισαγόμενες πατάτες όπως αυτές της Αιγύπτου, τις οποίες οι Έλληνες παραγωγοί δεν μπορούν να ανταγωνιστούν. Το υποβόσκον αίτημα των παραγωγών είναι προφανώς να βρεθεί ένας τρόπος προκειμένου να περιοριστούν οι εισαγωγές, ώστε να καταφέρουν να πουλήσουν την παραγωγή τους ή να υπάρξει κάποια κρατική παρέμβαση.

Τα Ξενία γίνονται ξανά πόλος τουρισμού.

Τα Ξενία, εμβληματικά συχνά ακίνητα, σε ιδανικές τοποθεσίες σε όλη τη χώρα, που είχαν σε κάποιες περιπτώσεις περιπέσει σε μαρασμό, μετά την εποχή της δόξας τους, από τα μέσα του 20ού αιώνα, επιστρέφουν το ένα μετά το άλλο, καθώς το υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, το Υπερταμείο και η ΕΤΑΔ προχωρούν στην παραχώρησή τους με μακροχρόνιες μισθώσεις. Μετά την ολοκλήρωση της συμφωνίας παραχώρησης του Ξενία Ουρανούπολης, το επόμενο βήμα, σύμφωνα με πληροφορίες από αρμόδιες πηγές, είναι η παραχώρηση του Ξενία Βυτίνας. Ήδη, ο σχετικός διαγωνισμός προετοιμάζεται από την ΕΤΑΔ για ένα κτίριο που είναι εγκαταλελειμμένο, αλλά βρίσκεται σε εξαιρετικό σημείο της περιοχής. Κατασκευασμένο από τον αρχιτέκτονα Κώστα Μπίτσιο, το 1965, το ακίνητο έχει εμβαδόν 1.330 τ.μ. και δυναμικότητα 40 κλινών. Από τα Ξενία που διαχειρίζεται η ΕΤΑΔ σε όλη τη χώρα, τα δέκα είναι ήδη μισθωμένα: της Αράχωβας, της Καστοριάς, της Αρχαίας Ολυμπίας, του Ναυπλίου, το Cape Sounio, το Λαγονήσι, της Έδεσσας, των Σερρών, της Πορταριάς και της Χίου. Άλλα επτά είναι στη διαδικασία υπογραφής συμβάσεων. Εκτός από την Ουρανούπολη, στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα Ξενία της Καστανιάς, της Άνδρου, του Ηρακλείου, του Πλαταμώνα, της Τσαγκαράδας και της Ξάνθης. Τέλος, άλλα οκτώ είναι ακόμη διαθέσιμα προς αξιοποίηση: Στην κατηγορία αυτή είναι τα Ξενία στην Κοζάνη, στο Καλέντζι, στη Θάσο, στη Δράμα, στην Κομοτηνή, στην Επίδαυρο και στους Δελφούς. Ένα άλλο περιουσιακό στοιχείο του Δημοσίου συνδεδεμένο με το παρελθόν, οι ιαματικές πηγές, θα πάρουν σειρά για ανάπτυξη μετά το 2028, σύμφωνα με τον μεσοπρόθεσμο σχεδιασμό του οικονομικού επιτελείου. Πρόκειται για τις ιαματικές πηγές Καϊάφα, Μεθάνων, Υπάτης και Αιδηψού, τις οποίες η ΕΤΑΔ φιλοδοξεί να μετατρέψει σε προϊόντα wellness.

Ενεργothóρες και παλιές οι περισσότερες κατοικίες.

Δεκάδες δισ. ευρώ υπολογίζεται ότι θα απαιτηθούν προκειμένου να αναβαθμιστούν σταδιακά, τόσο ενεργειακά όσο και λειτουργικά, οι τουλάχιστον 3 εκατ. κατοικίες που χρήζουν παρεμβάσεων σήμερα. Πάνω από το 50% των κατοικιών της χώρας έχει κατασκευαστεί πριν από το 1980, δηλαδή πριν από 45 χρόνια, με το 35,7% αυτών τις δεκαετίες 1960-1970. Παράλληλα, μόλις το 2,6% των κατοικιών έχει κατασκευαστεί από το 2010 και μετά, λόγω της έλλειψης επενδύσεων εξαιτίας της οικονομικής κρίσης. Με βάση τη σχετική ανάλυση, υπολογίζεται ότι έξι στις δέκα κατοικίες πανελλαδικά χρήζουν ενεργειακής αναβάθμισης, καθώς στερούνται μονώσεων και άλλων σημαντικών υποδομών. Μάλιστα, οι μεγαλύτερες ανάγκες εντοπίζονται προς τη Νότια Ελλάδα και συγκεκριμένα 60% στην Αττική, 62% στην Κεντρική και Νότια Ελλάδα και 66% στη νησιωτική χώρα, ενώ 58% των κατοικιών στη Βόρεια Ελλάδα χρήζουν αναβαθμίσεων. Παράλληλα, όπως αναφέρουν στελέχη της αγοράς, σε πολλές περιπτώσεις έχουν γίνει και σχεδιαστικά λάθη που περιορίζουν την επίδραση των προγραμμάτων. Ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα αφορά το «Εξοικονομώ» του 2025, το οποίο «έτρεξε» τον Απρίλιο του 2025, αλλά οι πρώτες υπαγωγές έγιναν γνωστές τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους. Παράλληλα, παρότι ο προϋπολογισμός του προγράμματος υπερδιπλασιάστηκε και ανέρχεται πλέον σε 924 εκατ. ευρώ, εντούτοις στην αγορά εκτιμούν ότι κάποια από τα κονδύλια, που σχετίζονται με πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης, θα χαθούν λόγω των ασφυκτικών χρονοδιαγραμμάτων. Υπενθυμίζεται ότι περίπου το 30% του προγράμματος χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης.

Η Ινδία στο επίκεντρο της γεωοικονομίας της AI.

Η Ινδία φιλοδοξεί να λειτουργήσει ως γέφυρα μεταξύ των τεχνολογικά ανεπτυγμένων οικονομιών και των αναπτυσσόμενων αγορών, προβάλλοντας ένα μοντέλο διάχυσης της τεχνολογίας που βασίζεται στις υποδομές, τη διαλειτουργικότητα και την αξιοποίηση των ψηφιακών δημόσιων αγαθών. Η Nvidia θα προχωρήσει στην επέκταση της πλατφόρμας Shakti Cloud με περισσότερες από 20.000 μονάδες επεξεργασίας γραφικών (GPU), ενώ η Dell Technologies παρουσίασε το «AI India Blueprint», προσαρμοσμένο στο ινδικό μοντέλο ψηφιακών υποδομών. Σε ευρύτερη κλίμακα, η Microsoft δεσμεύθηκε για επενδύσεις 50 δισ. δολαρίων έως το 2030 με στόχο την επιτάχυνση της υιοθέτησης της T.N. στον Παγκόσμιο Νότο. Οι διαρθρωτικές τάσεις ενισχύουν τη δυναμική αυτή: η ζήτηση ισχύος για κέντρα δεδομένων σε Ινδία, Νοτιοανατολική Ασία, Λατινική Αμερική και Μέση Ανατολή-Βόρεια Αφρική εκτιμάται ότι θα αυξηθεί έως και δεκαέξι φορές έως το 2035, βάσει εκτιμήσεων πρόσφατης μελέτης του BloombergNEF. Ωστόσο η άνιση υιοθέτηση της τεχνολογίας, τα κενά υποδομών και οι θεσμικοί περιορισμοί συνιστούν υπαρκτούς κινδύνους για τις αγορές εργασίας και τα δημόσια οικονομικά. Η απουσία του Μπιλ Γκέιτς από τη σύνοδο υπενθύμισε, παράλληλα, ότι η τεχνολογική διπλωματία παραμένει πολιτικά ευαίσθητο πεδίο. Η Ινδία επιχειρεί να κεφαλαιοποιήσει τη συγκυρία.

Το ιταλικό πείραμα για φθινό ρεύμα.

Η κυβέρνηση της Τζόρτζια Μελόνι ανακοίνωσε μια σαρωτική αναμόρφωση της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας. Εκτοτε όλη η Ευρώπη παρακολουθεί το «ιταλικό πείραμα», γιατί αν τα καταφέρει χωρίς μεγάλες επιπτώσεις στις εταιρείες ενέργειας, τότε το κόστος του ηλεκτρικού θα υποχωρήσει σημαντικά για επιχειρήσεις και καταναλωτές. Η κεντρική ιδέα είναι να μην περνάει το κόστος των δικαιωμάτων διοξειδίου του άνθρακα στους λογαριασμούς του ρεύματος. Σήμερα παντού στην Ευρώπη οι τιμές του ρεύματος προκύπτουν από την ακριβότερη τεχνολογία, η οποία συνήθως είναι η παραγωγή ρεύματος από φυσικό αέριο. Το πρόβλημα είναι ότι οι μονάδες φυσικού αερίου πληρώνουν δικαιώματα εκπομπών ρύπων. Αυτό το κόστος περνάει στην τιμή. Και επειδή στην Ιταλία, όπως και στην Ελλάδα, οι μονάδες φυσικού αερίου καθορίζουν την τιμή που πληρώνουν όλοι καταναλωτές, ακόμη και αν η ηλεκτροπαραγωγή προέρχεται από ΑΠΕ, οι τιμές είναι υψηλές. Το ιταλικό κράτος λέει τώρα «θα αποζημιώνω εγώ τις μονάδες φυσικού αερίου για το κόστος των δικαιωμάτων άνθρακα, από τα έσοδα που έχω από τον μηχανισμό που ήδη εφαρμόζεται για το σύνολο της βιομηχανίας». Καλού-κακού, ώστε να έχει πόρους, αύξησε κατά δύο μονάδες και τη φορολογική επιβάρυνση των ενεργειακών εταιρειών. Με αυτό τον τρόπο, υπολογίζεται ότι θα πέσουν οι τιμές στη χονδρική και, αντίστοιχα, οι λογαριασμοί του ρεύματος θα μειωθούν. Πολλοί αναρωτιούνται αν το συγκεκριμένο μέτρο είναι αρκετό για να ξεφύγει η Ευρώπη από την τρέλα των υψηλών τιμών ενέργειας. Ή άλλες αιτίες, όπως το διασυνοριακό εμπόριο, αν θα συνεχίσουν να αυξάνουν τις τιμές.

Το ολλανδικό πείραμα για 4ήμερη εργασία.

Η μετάβαση στην τετραήμερη εργασία δεν προέκυψε από κάποια ξαφνική νομοθετική παρέμβαση, αλλά υπήρξε το αποτέλεσμα μακράς κοινωνικής μεταβολής που ξεκίνησε από τη δεκαετία του 1980. Η είσοδος των γυναικών στο εργατικό δυναμικό οδήγησε στο λεγόμενο μοντέλο του «ενάμιση εισοδηματία», όπου η μερική απασχόληση έγινε ο κανόνας για τη διατήρηση της οικογενειακής ισορροπίας. Με τον καιρό, η κουλτούρα αυτή επεκτάθηκε και στους άνδρες, ειδικά στους νέους μπαμπάδες, καθιερώνοντας την περιβόητη «ημέρα του πατέρα» και αποσυνδέοντας την επαγγελματική επιτυχία από το εξαντλητικό πενήνημερο. Σήμερα, η τετραήμερη εβδομάδα είναι τόσο διαδομένη στην Ολλανδία, που οι εργαζόμενοι πλήρους απασχόλησης συχνά συμπιέζουν το ωράριό τους σε τέσσερις ημέρες, ενώ τα συνδικάτα, όπως το FNV, πιέζουν για την επίσημη καθιέρωση του τετραήμερου. Τα συνδικάτα υποστηρίζουν επίσης ότι η «μία μέρα λιγότερη» μπορεί να είναι καλή για την ενέργεια, την παραγωγικότητα και την κοινωνία, και ότι η «κανονικοποίηση» της τετραήμερης εβδομάδας εργασίας μπορεί να διατηρήσει ενεργά άτομα που διαφορετικά θα εγκατέλειπαν εντελώς την εργασία.

Άπιαστο όνειρο για το 29% των Ευρωπαίων η αγορά στέγης.

Σχεδόν οι μισοί από τους Ευρωπαίους που δεν έχουν ιδιόκτητη κατοικία είτε αδυνατούν είτε δεν θέλουν να αγοράσουν καθόλου στο μέλλον. Κατά μέσον όρο το 29% των ερωτηθέντων πιστεύει ότι δεν θα μπορέσει ποτέ να αγοράσει δικό του σπίτι, με το ποσοστό να κυμαίνεται από 13% στην Τουρκία, η οποία συγκαταλέγεται στην έρευνα, μέχρι 44% στην Τσεχία. Στην Ελλάδα, το ποσοστό αυτό ανέρχεται στο 30%, ενώ ακόμα υψηλότερα είναι σε Σλοβενία (39%), Ιταλία (35%), Μάλτα (34%), Ιρλανδία, Πολωνία και Ουγγαρία (33%) και Φινλανδία (32%). Στον αντίποδα, το Λουξεμβούργο (17%) και η Τουρκία. Η βραδεία οικονομική ανάπτυξη επιβάρυνε την αύξηση των μισθών σε πολλά μέρη της Ευρώπης, ενώ οι τιμές των ακινήτων συνέχισαν να ανεβαίνουν. Ως αποτέλεσμα, η ακρίβεια παραμένει σημαντική πρόκληση, ιδίως για τις νεότερες γενιές, ακόμα και σε αγορές με σχετικά σταθερές συνθήκες απασχόλησης. Όλο και περισσότεροι κάτοικοι της Γερμανίας, της Αυστρίας και της Τσεχίας, απομακρύνονται από την αγορά στέγης, καθώς το ράλι των ακινήτων και η δυσκολία αποταμίευσης καθιστούν την ιδιοκατοίκηση μακρινό όνειρο. Ωστόσο τα στοιχεία δείχνουν και μία συνολική μετατόπιση του ενδιαφέροντος. Ένα 15% των ερωτηθέντων δεν ενδιαφέρεται καθόλου να αγοράσει σπίτι.

Ο Παναμάς παίρνει τον έλεγχο δύο λιμανιών της διώρυγας.



Delta Finance

Λ. Πηγής 5,
Τ.Κ. 15127, Μελίσια

T.210 6257500

F.210 6257555

E.info@deltafinance.gr

W.www.deltafinance.gr

Ο Παναμάς ακύρωσε τα συμβόλαια που είχε με την εταιρεία κινεζικής επιρροής CK Hutchison του Χονγκ Κονγκ για τη διαχείριση δύο λιμένων της διώρυγας και αντ' αυτών προχώρησε σε προσωρινές συμφωνίες διαχείρισης με δύο δυτικές εταιρείες, και συγκεκριμένα με την APM Terminals, μονάδα του δανικού κολοσσού AP Moller-Maersk, και με τη MSC Mediterranean Shipping Company, που έχει έδρα στην Ελβετία. Η απόφασή του ισοδυναμεί με νίκη της Ουάσιγκτον, αλλά και κλιμάκωση του ιδιότυπου αυτού οικονομικού πολέμου αντιπροσώπων που βρίσκεται από πέρυσι σε εξέλιξη ανάμεσα στις ΗΠΑ και στην Κίνα με διακύβευμα τον έλεγχο της στρατηγικής σημασίας διώρυγας. Έχει προηγηθεί τον περασμένο μήνα απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου της χώρας, που χαρακτήρισε αντισυνταγματικά τα συμβόλαια για τη διαχείριση των λιμένων Μπαλμπόα και Κριστομπάλ, που πρόσκεινται στη διώρυγα του Παναμά. Ο λόγος για τα συμβόλαια με την Panama Port Co. ή PPC, θυγατρική της κινεζικής επιρροής CK Hutchison του Χονγκ Κονγκ, που είχαν διάρκεια μεγαλύτερη των δύο δεκαετιών. Τη διοίκηση των δύο λιμανιών αναλαμβάνει η ίδια η κυβέρνηση του Παναμά.

Η μεγαλύτερη εταιρεία τροφίμων στον κόσμο «κόβει» τα παγωτά

Η Nestlé ανακοίνωσε σήμερα ότι βρίσκεται σε «προχωρημένες διαπραγματεύσεις» για την πώληση των brands παγωτού της στην εταιρεία Froneri. Η κίνηση αυτή έρχεται σε μια περίοδο κατά την οποία η εταιρεία, που κατέχει μεταξύ άλλων τη Nespresso και τις σοκολάτες KitKat, επιδιώκει να απλοποιήσει την γκάμα των δραστηριοτήτων της. Όπως ανακοίνωσε, θα επικεντρωθεί στους τομείς του καφέ, της φροντίδας κατοικίδιων, των τροφίμων και των σνακ. Σε μια τηλεδιάσκεψη με δημοσιογράφους, δήλωσε ότι τα έξι brands παγωτού της Nestlé αποτελούσαν κάτι σαν «απόσπαση προσοχής» από το υπόλοιπο χαρτοφυλάκιο, το οποίο περιλαμβάνει δημητριακά, καφέ, ζαχαρώδη και κατεψυγμένα προϊόντα.