

Σχέδιο-SOS για τη λειψυδρία στα νησιά.

Λύση «πακέτο» για τη λειψυδρία, την ενέργεια και το «πρασίνισμα» των νησιών δρομολογεί το υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, έχοντας διασφαλίσει ένα κονδύλι 200 εκατ. ευρώ από το Ταμείο Απανθρακοποίησης. Ο σχεδιασμός έχει ως κεντρικό άξονα την αντιμετώπιση της λειψυδρίας που αντιμετωπίζουν τα νησιά, καθώς τα φράγματα στεγνώνουν λόγω ανομβρίας και η αφαλάτωση, όπου υπάρχει, αδυνατεί να καλύψει τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες για ύδρευση και άρδευση. Πρόκειται για τον συνδυασμό έργων ΑΠΕ με αφαλάτωση και έργων ΑΠΕ, αντλησιοταμίευσης και αφαλάτωσης, τα οποία θα εγκατασταθούν κατά προτεραιότητα στις Κυκλάδες, που αντιμετωπίζουν το μεγαλύτερο πρόβλημα λειψυδρίας, όπως και σε κάποια νησιά του Αιγαίου. Αυτή την περίοδο το ΥΠΕΝ σε συνεργασία με ειδικούς καθηγητές αναζητάει, μελετώντας μορφολογικά και άλλα χαρακτηριστικά, τις καταλληλότερες θέσεις ανά νησί για την εγκατάσταση έργων που θα συνδυάζουν αντλησιοταμίευση, ΑΠΕ και αφαλάτωση. Η αντλησιοταμίευση θα χρησιμοποιείται τόσο για παραγωγή ενέργειας όσο και ως αποθήκη ενέργειας, καθώς τις ώρες που η ζήτηση ενέργειας θα είναι χαμηλή και η παραγωγή από αιολικά και φωτοβολταϊκά υπερβαίνει την κατανάλωση, η περίσσεια ενέργειας θα χρησιμοποιείται για την επιστροφή του νερού στους ταμιευτήρες προκειμένου να ξαναχρησιμοποιηθεί για την παραγωγή ρεύματος. Ένας μικρός ταμιευτήρας νερού θα πρέπει να εγκατασταθεί σε κάποιο υψόμετρο, δίπλα στο εργοστάσιο της αφαλάτωσης. Ένας μικρότερος θα πρέπει να εγκατασταθεί σε χαμηλότερο επίπεδο στη στεριά, κάτι που είναι δύσκολο μορφολογικά, γι' αυτό και μελετάται η εγκατάστασή του μέσα στη θάλασσα. Στη δεύτερη αυτή περίπτωση κατεβάζεις μια πλωτή δεξαμενή ή πολλές μικρές στη θάλασσα. Από τον πάνω ταμιευτήρα κατεβαίνει στον κάτω γλυκό νερό από την αφαλάτωση και ταυτόχρονα ανεβοκατεβαίνοντας το νερό παράγει ρεύμα που αποθηκεύεται για να λειτουργεί η αφαλάτωση.

Κυρίαρχες οι πληρωμές με κάρτες.

Την υπεροχή των καρτών μεταξύ των ηλεκτρονικών πληρωμών στη χώρα μας επιβεβαιώνουν τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, που δείχνουν ότι η Ελλάδα είναι η 3η χώρα από πλευράς κατάταξης με το υψηλότερο ποσοστό πληρωμών μέσω καρτών μεταξύ των 20 χωρών της Ευρωζώνης. Το ποσοστό αυτό διαμορφώθηκε στο 73,3% το β' εξάμηνο του 2023 και αποτελεί το 3ο μεγαλύτερο μετά τη Λιθουανία και την Πορτογαλία, με αντίστοιχα ποσοστά 77,8% και 76,1%. Την ίδια στιγμή οι μεταφορές πιστώσεων, δηλαδή οι πληρωμές από λογαριασμό σε λογαριασμό αποτελούν το 22,5% των ηλεκτρονικών πληρωμών στη χώρα μας, ενώ οι πάγιες εντολές αντιπροσωπεύουν μόλις το 1,1% των ηλεκτρονικών πληρωμών, έναντι 15% που είναι ο μέσος όρος στην Ευρωζώνη. Στην Ευρώπη τα σχήματα άμεσων πληρωμών, όπως το ελληνικό IRIS που λανσάρει η ΔΙΑΣ, αποτελούν το κύριο εργαλείο για πληρωμές μέσω e-commerce.

Κάτω από τη βάση οι ελληνικές επιχειρήσεις στη χρήση τεχνητής νοημοσύνης.

Σημαντική υστέρηση έναντι του ευρωπαϊκού μέσου όρου καταγράφουν οι ελληνικές επιχειρήσεις στην υιοθέτηση της παραγωγικής τεχνητής νοημοσύνης. Η διείσδυση των συστημάτων τεχνητής νοημοσύνης στις ελληνικές εταιρείες, αλλά και του ίδιου του ψηφιακού μετασχηματισμού, εξακολουθεί να υστερεί κατά περίπου 50% σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο σε όλες τις επιχειρήσεις, ανεξαρτήτως μεγέθους. Σύμφωνα με τα ευρήματα της μελέτης, οι ελληνικές επιχειρήσεις πλήττονται σήμερα από το «AI brain drain». Σε σχέση με αυτές τις επιχειρήσεις υψηλών επιδόσεων στην τεχνητή νοημοσύνη, οι ελληνικές φαίνεται ότι λειτουργούν σε ένα λιγότερο φιλικό περιβάλλον για τη συγκεκριμένη τεχνολογία. Πρακτικά, στη χώρα μας υπάρχει έλλειψη σχετικών τεχνικών υποδομών (με την Ελλάδα να έρχεται 58η από 62 χώρες στη σχετική έρευνα της Tortoise Global AI index) και έλλειψη πλαισίου διακυβέρνησης, οργανωτικού και λειτουργικού μοντέλου (51η από 62 χώρες). Οι ελληνικές επιχειρήσεις δυσκολεύονται επίσης να βρουν ανθρώπινο δυναμικό με την κατάλληλη κατάρτιση. Κι αυτό παρότι σε χώρους επαγγελματικής δικτύωσης, η διείσδυση των δεξιοτήτων Ελλήνων επαγγελματιών σε τεχνητή νοημοσύνη και επιστήμη δεδομένων παρουσιάζεται υψηλότερη. Κάποιοι από τους κινδύνους που απασχολούν τις επιχειρήσεις παγκοσμίως είναι η ασφαλής διαχείριση δεδομένων, η παραβίαση πνευματικής ιδιοκτησίας, η ασφάλεια και η ηθική χρήση, αλλά και η ανακριβής ή αναληθής παραγωγή περιεχομένου. Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλεί επίσης το ενδεχόμενο μαζικής αντικατάστασης ανθρώπινου δυναμικού από την αυτοματοποίηση που επιτρέπουν τα συστήματα τεχνητής νοημοσύνης. Το εργατικό δυναμικό της Ελλάδας δηλώνει ιδιαίτερα ανήσυχο ως προς αυτό το ενδεχόμενο, δηλώνοντας σε ποσοστό 24% πως φοβάται για την ανεργία που μπορεί να προκαλέσει η εφαρμογή της τεχνητής νοημοσύνης

Στα 34,2 έτη ο εργασιακός βίος των Ελλήνων.

Σχετικά βραχύς είναι ο εργασιακός βίος των Ελλήνων, φαινόμενο που γίνεται ακόμη πιο έντονο εάν αυτός συγκριθεί με άλλες χώρες, όπως η Ολλανδία, η Σουηδία αλλά και η Δανία, όπου εκεί δουλεύουν πάνω από 40 χρόνια. Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, η μέση διάρκεια του εργασιακού βίου στην Ευρώπη είναι 36,9 έτη, ωστόσο αυτή διαφέρει μεταξύ των χωρών της Ε.Ε. Ο εργασιακός βίος των Ελλήνων, σύμφωνα με τα δεδομένα του 2023 που έχει συλλέξει η Eurostat, είναι 34,2 έτη, ενώ ο εργασιακός βίος ενός Ολλανδού φτάνει τα 43,7 έτη, ενός Σουηδού τα 43,1 και ενός Δανού τα 41,3 έτη. Αντίθετα, ακόμη χαμηλότερη από την Ελλάδα είναι η διάρκεια του εργασιακού βίου στη Ρουμανία (32,2 έτη), στην Ιταλία (32,9 έτη) και στην Κροατία (34 έτη). Ο σχετικά βραχύς εργασιακός βίος των Ελλήνων αποτυπώνει και όλες τις αδυναμίες που παρουσιάζει η εγχώρια αγορά εργασίας και ευρύτερα το παραγωγικό μοντέλο της χώρας. Αρχικά, οι νέοι αργούν να μπουν στην αγορά εργασίας. Ένας στους δύο νέους ηλικίας 20 έως 29 ετών δεν εργάζεται, ενώ από τον συνολικό πληθυσμό της λεγόμενης γενιάς Gen Z, περίπου 350.000 δεν ψάχνουν καν για δουλειά και κατατάσσονται στο λεγόμενο οικονομικά μη ενεργό τμήμα του πληθυσμού. Η Ελλάδα, παρά την πρόοδο που έχει σημειώσει τα τελευταία χρόνια, εξακολουθεί να διατηρεί ένα από τα χαμηλότερα ποσοστά απασχόλησης των νέων. Τα στοιχεία του 2023 φέρνουν την Ελλάδα στην 3η θέση από το τέλος, με ποσοστό απασχόλησης 52,6%. Δηλαδή, ενώ το 2023 απασχολούνταν 548.000 νέοι της ηλικιακής ομάδας 20-29 ετών, υπάρχει και ένα κομμάτι του πληθυσμού που εργάζεται μεν, αλλά δεν καταγράφεται πουθενά. Στην Ελλάδα σε γενικές γραμμές υπάρχουν θέσεις εργασίας χαμηλής εξειδίκευσης, πολλές από τις οποίες είναι χειρωνακτικές (τεχνίτες κ.ά.)

Μοναδική η αξία των ολυμπιακών μεταλλίων για τους αθλητές, χαμηλή στην αγορά.

Τα ολυμπιακά μέταλλα σαφέστατα αξίζουν περισσότερο από την εμπορευματική τους αξία, ωστόσο έχει και αυτή τη σημασία της. Ειδικά όταν το χρυσό μέταλλο, για παράδειγμα, έχει ελάχιστο χρυσό στο μείγμα του και αντί για 45.000 δολάρια που θα έπρεπε «κανονικά» να αξίζει, η «τιμή» του ξεπερνάει μόλις τα 1.000 δολάρια, ενώ το χάλκινο δεν αξίζει περισσότερο από μόλις 5 δολάρια. Με τις τιμές του χρυσού κοντά σε υψηλό ρεκόρ και τις προβλέψεις των αναλυτών να «μιλούν» για πτώσεις των τιμών φέτος, θα μπορούσε κανείς να αναρωτηθεί εάν οι αθλητές που θα κατακτήσουν χρυσό μέταλλο στους Ολυμπιακούς Αγώνες του Παρισιού θα ήταν καλύτερα να το πουλήσουν πριν αντιστραφεί το ράλι του πολύτιμου μετάλλου. Εν τω μεταξύ, τα ασημένια μέταλλα –τα οποία είναι ολοκληρωτικά κατασκευασμένα από ασήμι– αποτιμώνται σε περίπου 520 δολάρια, και τα χάλκινα, που είναι ένα κράμα χαλκού και κασσίτερου, αξίζουν μόλις 5 δολάρια, όπως σημειώνει ο οίκος. Ωστόσο υπάρχει ένα έπαθλο παρηγοριάς. Τα φετινά χρυσά και ασημένια μέταλλα αξίζουν περίπου 20% και 10% περισσότερο σε ονομαστικούς όρους από ό,τι στους Ολυμπιακούς Αγώνες του Τόκιο, ενώ τα χάλκινα μέταλλα αξίζουν 7% λιγότερο. Επίσης, τα φετινά μέταλλα όχι μόνο είναι σχεδιασμένα από τη γαλλική μάρκα πολυτελείας Chaumet (ανήκει στον όμιλο της Louis Vuitton), αλλά, επιπλέον, κάθε μέταλλο περιέχει ένα αυθεντικό κομμάτι σιδήρου 19 γραμμαρίων από τον πύργο του Άιφελ.

Πρόγραμμα «χρυσής βίζας» ξεκινάει η Ινδονησία.

Η Ινδονησία ξεκινάει τώρα ένα μακροπρόθεσμο πρόγραμμα με στόχο να προσελκύσει επενδύσεις και να στηρίξει την οικονομία της. Οι ξένοι επενδυτές μπορούν με ποσά έως 10 εκατ. δολαρίων να αποκτήσουν βίζα 10 ετών και γενικά πρόσβαση στη μεγαλύτερη οικονομία της Νοτιοανατολικής Ασίας. Αναλυτικά, σύμφωνα με όσα ανακοίνωσε αυτή την εβδομάδα ο πρόεδρος της χώρας Τζόκο Ουιντόντο, το πενταετές πρόγραμμα της «χρυσής βίζας» προϋποθέτει την ίδρυση εταιρείας αξίας 2,5 εκατ. αμερικανικών δολαρίων στη χώρα, ενώ το δεκαετές απαιτεί επένδυση 5 εκατ. δολαρίων. Για όσους δεν ενδιαφέρονται να στήσουν επιχείρηση, απαιτούνται επενδύσεις ύψους 350.000 και 700.000 δολαρίων για πενταετή και δεκαετή άδεια αντιστοίχως. Τα ποσά αυτά μπορούν να αξιοποιηθούν είτε στην αγορά κρατικών ομολόγων της είτε σε μετοχές εισηγμένων εταιρειών είτε σε καταθέσεις. Οι επιχειρήσεις απαιτείται να επενδύσουν 25 εκατ. δολάρια προκειμένου να αποκτήσουν πενταετείς βίζες για τα υψηλόβαθμα στελέχη τους και 50 εκατ. για δεκαετείς. Εάν η επένδυση δρομολογηθεί για τη νέα πρωτεύουσα των 32 δισ. δολαρίων που χτίζεται αυτή την περίοδο στη ζούγκλα του νησιού Βόρνεο, τότε χρειάζονται 5 εκατ. δολάρια για πενταετή βίζα και 10 εκατ. δολάρια για δεκαετή, σύμφωνα με την εθνική υπηρεσία μετανάστευσης. Την ίδια στιγμή ο Καναδάς, η Βρετανία, η Σιγκαπούρη και άλλες χώρες έχουν προσφέρει διάφορες εκδοχές του προγράμματος της «χρυσής βίζας» και τις έχουν τελικά καταργήσει, καθώς οι κυβερνήσεις τους κατέληξαν ότι δεν δημιουργούν δουλειές και χρησιμοποιούνται σαν όχημα για ξέπλυμα «μαύρου» χρήματος.

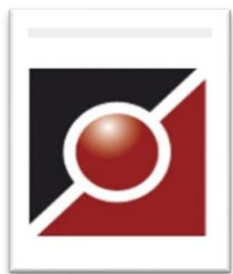
Η περιουσία του Αρνό μειώθηκε κατά 20 δισ. δολ.

Τη μεγαλύτερη «βουτιά» σε σύγκριση με κάθε άλλου δισεκατομμυριούχου έχει κάνει από την αρχή του έτους η περιουσία του «βασιλιά» της μόδας και των ειδών πολυτελείας. Ο λόγος για τον Μπερνάρ Αρνό, ο οποίος σύμφωνα με τον δείκτη δισεκατομμυριούχων του Bloomberg είδε την περιουσία του να συρρικνώνεται κατά 20 δισ. δολάρια από την αρχή του έτους. Ο πλούτος του επικεφαλής του ομίλου LVMH εξακολουθεί να ανέρχεται σε δυσθεώρητα επίπεδα της τάξεως των 187 δισ. δολαρίων. Έχει όμως δεχθεί σοβαρό πλήγμα από την ασθενέστερη ζήτηση για προϊόντα πολυτελείας, ιδίως από την Κίνα. Μάλιστα, μετά τα απογοητευτικά αποτελέσματα του οίκου μόδας, ο οποίος έχει υπό την ομπρέλα του, μεταξύ άλλων, τη Louis Vuitton, την Christian Dior και την Tiffany, οι μετοχές έκαναν «βουτιά» και μαζί και η περιουσία του Αρνό. Τότε ήταν που οι απώλειές του ξεπέρασαν τα 18 δισ. δολάρια που έχει καταγράψει από την αρχή του έτους ο πλουσιότερος άνθρωπος στην Κίνα, ο επιχειρηματίας Ζονγκ Σανσάν. Στην περίπτωση του Αρνό, η πηγή του προβλήματος είναι η οικονομική αβεβαιότητα στην Κίνα, η οποία οδήγησε τους Κινέζους καταναλωτές να κόψουν τις περιττές δαπάνες.

Η Τουρκία επιστρέφει 5 δισ. δολ. στο Ριάντ.

Η κεντρική τράπεζα της Τουρκίας προχώρησε σε μια κίνηση-ορόσημο, επιστρέφοντας μια κατάθεση ύψους 5 δισ. δολαρίων από τη Σαουδική Αραβία. Η εξέλιξη αυτή είναι ενδεικτική της εμπιστοσύνης που έχουν οι αξιωματούχοι της ότι μπορούν να αποκαταστήσουν τα συναλλαγματικά αποθέματα χωρίς να αναλάβουν χρέη από πλούσιους συμμάχους. Η σημαντική βελτίωση του επενδυτικού κλίματος μετά την ανάθεση της οικονομίας της χώρας σε νέο επιτελείο, ένα χρόνο πριν, έχει οδηγήσει σε ισχυρή ζήτηση για τουρκικά περιουσιακά στοιχεία και σε σταθεροποίηση της λίρας. Μάλιστα, η Deutsche Bank AG χαρακτήρισε την αγορά ομολόγων σε λίρα ως τη συναλλαγή της χρονιάς στις αναδυόμενες αγορές. Η μεταστροφή αυτή του επενδυτικού κλίματος επέτρεψε στην κεντρική τράπεζα να μειώσει τις συναλλαγματικές υποχρεώσεις της με ρυθμό-ρεκόρ. Μία από τις πρακτικές που ακολουθούσε η Τουρκία ήταν αυτή του «carry trade», δηλαδή ο δανεισμός σε μέρη όπου τα επιτόκια είναι σχετικά χαμηλά και στη συνέχεια η μετατροπή των χρημάτων αυτών σε νομίσματα που προσφέρουν υψηλότερα επιτόκια, όπως η τουρκική λίρα. Ωστόσο, μια πιθανή απεμπλοκή του carry trade ή ένα ανανεωμένο τοπικό ενδιαφέρον για ξένα νομίσματα θα μπορούσε να θέσει προκλήσεις στη νομισματική αρχή.

Τα ταξί χωρίς οδηγό κατακτούν την Ουχάν της Κίνας.



Η Ουχάν στην κεντρική Κίνα, μία μητρόπολη με 11 και πλέον εκατομμύρια κατοίκους, φιλοδοξεί να γίνει η πρώτη πόλη στον κόσμο χωρίς οδηγούς. Τα αυτο-οδηγούμενα αυτοκίνητα, που συνήθως ονομάζονται «ρομποταξί», έχουν την τιμητική τους εδώ, όπου μία «κούρσα» περίπου δέκα χιλιομέτρων στοιχίζει μόλις 50 σεντς. «Δεν θα χρειαστεί ποτέ να αγοράσετε αυτοκίνητο», είπε ένας επιβάτης μέσα σε ένα από τα λευκά ρομποταξί σε ένα βίντεο που έχει προβληθεί πάνω από 80 εκατομμύρια φορές στην κινεζική πλατφόρμα Weibo. Ο στόλος των 500 οχημάτων που δραστηριοποιείται στην πόλη ανήκει στην Apollo Go, μονάδα του κινεζικού τεχνολογικού κολοσσού Baidu και εξυπηρετεί μια περιοχή που καλύπτει περίπου το ήμισυ του πληθυσμού της Ουχάν. Οι βασικοί ναύλοι ξεκινούν από 4 γουάν (55 σεντς), σε σύγκριση με τα 18 γουάν (2,48 δολάρια) για ένα ταξί που οδηγείται από άνθρωπο, γράφουν οι Global Times, για την υπηρεσία που ξεκίνησε το 2022 και άρχισε να κερδίζει έδαφος κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους. Η εταιρεία στοχεύει να διπλασιάσει τον στόλο της στα 1.000 αυτοκίνητα μέχρι το τέλος του 2024, σε μία πόλη που διαθέτει περίπου 17.000 κανονικά ταξί.

Delta Finance

Λ. Πηγής 5,
Τ.Κ. 15127, Μελίσσια

T.210 6257500

F.210 6257555

E.info@deltafinance.gr

W.www.deltafinance.gr

Άνω του 1 δισ. δολ. το κόστος από το ψηφιακό μπλακ άουτ.

Η «μεγαλύτερη διακοπή πληροφοριακών συστημάτων στην Ιστορία» ακύρωσε 5.000 και πλέον πτήσεις παγκοσμίως, ενώ διατάραξε τη λειτουργία επιχειρήσεων από το λιαν εμπόριο έως τις παραδόσεις πακέτων και τη λειτουργία νοσοκομείων, με αποτέλεσμα να χαθούν έσοδα, χρόνος και παραγωγικότητα. Περισσότερες από 1.400 πτήσεις, προς ή από τις ΗΠΑ, ακυρώθηκαν σύμφωνα με την πλατφόρμα FlightAware με τις Delta και United Airlines να πλήττονται περισσότερο, ενώ οι υπηρεσίες υγείας στη Βρετανία, το Ισραήλ και τη Γερμανία επηρεάστηκαν επίσης. Η μαζική διακοπή έφερε στο προσκήνιο την ευπάθεια των παγκόσμιων υπολογιστικών δικτύων, δείχνοντας πως ένα και μόνο σφάλμα αρκεί για να προκληθεί παγκόσμιο χάος.