

Φρένο στις ιχθυοκαλλιέργειες ζητούν δεκάδες παράκτιοι δήμοι της χώρας.

Την έντονη διαμαρτυρία τους για τις προωθούμενες νομοθετικές αλλαγές στον τομέα των υδατοκαλλιεργειών, εκφράζουν με κοινή παρέμβασή τους προς την ηγεσία του υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων δεκάδες παράκτιοι και νησιωτικοί δήμοι. Την πρωτοβουλία συνυπογράφουν οι δήμαρχοι Αίγινας (Ιωάννης Ζορμπάς), Επιδαύρου (Αναστάσιος Χρόνης), Κορινθίων (Νικόλαος Σταυρέλης), Αγκιστρίου (Δημήτριος Αναστασίου), Ερμιονίδας (Ιωάννης Γεωργόπουλος), Βόρειας Κυνουρίας (Γεώργιος Καμπύλης), Νότιας Κυνουρίας (Εμμανουήλ Δολιανίτης), Ναυπλιέων (Δημήτριος Ορφανός), Πόρου (Γεώργιος Κουτουζής), Σπετσών (Ευγενία Φραγκιά), Σαλαμίνας (Γεώργιος Παναγόπουλος), Τροιζηνίας – Μεθάνων (Αναστάσιος Μούγιος), Υδρας (Γεώργιος Κουκουδάκης) και Ερέτριας (Νικόλαος Γουρνής), ενώ το αρχικό κείμενο θέσεων υποστηρίχθηκε από 26 δήμους-μέλη του Δικτύου Μπλε Δήμων και 11 δήμους του Αργοσαρωνικού. Στον πυρήνα του προβλήματος εντοπίζεται η περιβαλλοντική επιβάρυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των ακτών, η οποία επιτείνεται από ένα παρωχημένο θεσμικό πλαίσιο. Σήμερα στην Ελλάδα επιτρέπεται η εγκατάσταση μονάδων σε απόσταση μόλις 50 μέτρων από την ακτογραμμή, τη στιγμή που στο εξωτερικό τα αντίστοιχα όρια απομάκρυνσης είναι δραστικά αυστηρότερα και φθάνουν έως και τα δύο ναυτικά μίλια. Παράλληλα, οι δήμοι αναδεικνύουν σοβαρές στρεβλώσεις στις προτεινόμενες ρυθμίσεις. Συγκεκριμένα, καταγγέλλουν ότι το ανώτατο πρόστιμο των 30.000 ευρώ δεν λειτουργεί αποτρεπτικά για επιχειρήσεις μεγάλου βεληνεκού, ενώ παρέχεται η δυνατότητα σε μονάδες που έχουν υποβαθμίσει μια θαλάσσια περιοχή να μετεγκαθίστανται σε άλλη παράκτια κοινότητα αντί να αναστέλλεται ή να ανακαλείται η άδειά τους. Τέλος, απαιτούν αυστηρές και αναλογικές κυρώσεις, πλήρη αποκατάσταση του θαλάσσιου και χερσαίου περιβάλλοντος, σύντμηση των προθεσμιών απομάκρυνσης, καθώς και άμεση συνάντηση εργασίας με την πολιτική ηγεσία.

Οι τρεις λόγοι της μείωσης των εξαγωγών ελιάς.

Συνθήκες «τέλειας καταιγίδας» απειλούν το κορυφαίο εξαγωγίμο προϊόν του ελληνικού αγροδιατροφικού τομέα, που δεν είναι άλλο από την επιτραπέζια ελιά. Για πρώτη φορά ύστερα από μία δεκαετία συνεχούς ανόδου των εξαγωγών επιτραπέζιας ελιάς κατεγράφη μείωση αυτών κατά το α' εξάμηνο του 2026, με τις εκτιμήσεις για το σύνολο της χρονιάς να μην είναι αισιόδοξες. Οι δασμοί στις ΗΠΑ και κυρίως η αναταραχή που έχουν προκαλέσει οι αλληπάλληλες αλλαγές στη δασμολογική πολιτική που ακολουθεί η κυβέρνηση Τραμπ, με την αναταραχή αυτή να προκαλεί ακόμη και ακυρώσεις παραγγελιών. Την ίδια ώρα, η πληθωριστική κρίση και η μείωση της αγοραστικής δύναμης που πλήττει την Ευρωπαϊκή Ένωση προκαλεί μείωση των παραγγελιών από τις μεγάλες αγορές, με πλέον χαρακτηριστικό παράδειγμα τη Γερμανία.

Αντικειμενικές αξίες άλλης εποχής.

Μία από τις «καυτές πατάτες» που θα κληθεί να διαχειριστεί η επόμενη κυβέρνηση που θα προκύψει από τις εκλογές που θα γίνουν το 2027 είναι ασφαλώς και η ανάγκη αναπροσαρμογής των αντικειμενικών αξιών. Με δεδομένο ότι το σύστημα των αντικειμενικών αξιών χρησιμοποιείται για τη φορολόγηση τόσο της κατοχής (π.χ. ΕΝΦΙΑ, Τέλος Ακίνητης Περιουσίας κ.τ.λ.) όσο και των αγοραπωλησιών (φόρος μεταβίβασης ακινήτων, συμβολαιογραφικά, μεσιτικά έξοδα, τέλος κτηματολογίου), είναι προφανές ότι κάθε αναπροσαρμογή θα λειτουργήσει ως σημαντική επιβάρυνση στο κόστος τόσο των ιδιοκτητών όσο και των αγοραστών ακινήτων. Το πρόβλημα καθίσταται ακόμη μεγαλύτερο κατ' αρχάς λόγω της κατακόρυφης αύξησης των εμπορικών τιμών που έχει μεσολαβήσει από το 2021, όταν και έγινε η τελευταία αναπροσαρμογή, αλλά και επειδή εκείνη ακριβώς η διαδικασία έλαβε και πολιτικό χαρακτήρα. Συγκεκριμένα, περιορίστηκε εσκεμμένα το μέγεθος των αυξήσεων των τιμών ζώνης, ακριβώς για να μην υπάρξουν υπερβολικές επιβαρύνσεις των πολιτών. Για παράδειγμα, στο Χαλάνδρι η μέση αντικειμενική αξία για διαμέρισμα 30 ετών διαμορφώνεται σήμερα σε 1.170 ευρώ/τ.μ. (με βάση τις τιμές που θεσπίστηκαν το 2021), τη στιγμή που η τιμή πώλησης ήδη από το 2021 διαμορφωνόταν σε 2.400 ευρώ/τ.μ. και σήμερα υπολογίζεται σε 3.000 ευρώ/τ.μ. Αντιστοίχως, στον Άλιμο η αντικειμενική αξία για διαμέρισμα 30 ετών ανέρχεται σε 1.160 ευρώ/τ.μ., ενώ η πραγματική τιμή πώλησης ήδη από το 2021 διαμορφωνόταν σε 2.500 ευρώ/τ.μ. και σήμερα φτάνει τις 2.800-3.000 ευρώ/τ.μ. Εν τω μεταξύ, παρότι βρισκόμαστε στο 2026, η Ελλάδα αποτελεί μία από τις ελάχιστες αγορές στον ανεπτυγμένο κόσμο όπου δεν υπάρχει κάποιος αξιόπιστος και αδιάβλητος τρόπος μέτρησης των τιμών πώλησης κατοικιών, καθιστώντας ακόμη και τα εργαλεία της τεχνητής νοημοσύνης «άχρηστα».

Νέες αεροπορικές εταιρείες «προσγειώνονται» στην Αθήνα.

Νέες αεροπορικές εταιρείες προσγειώνονται από την ερχόμενη σεζόν στο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας. Αν και ακόμη δεν έχει ολοκληρωθεί η φετινή θερινή περίοδος, η οποία θυμίζουμε ότι επίσημα ρίχνει αυλαία στις 24 Οκτωβρίου, ωστόσο οι αεροπορικές ήδη σχεδιάζουν το πρόγραμμά τους για το 2027. Σε αυτή την κατεύθυνση, μέχρι στιγμής, έχουν ανακοινωθεί δύο νέες εισοδοί στο «Ελευθέριος Βενιζέλος», το οποίο συνεχίζει να συγκεντρώνει το ενδιαφέρον της βιομηχανίας των αερομεταφορών, χάρη στην ισχυρή τουριστική ζήτηση που καταγράφει η χώρα. Πρώτη τον χορό της έλευσης νέων αεροπορικών για την επόμενη χρονιά άνοιξε η Alaska Airlines, η οποία εντάσσεται στη γραμμή Ελλάδας-ΗΠΑ, βάζοντας στον χάρτη των απευθείας συνδέσεων για πρώτη φορά το Σιάτλ. Τη συνέχεια και πριν από λίγες μέρες, πήρε σειρά η Condor, η οποία έβαλε την Αθήνα στο ευρωπαϊκό της πλάνο. Η γερμανική αεροπορική ετοιμάζεται να κάνει το ντεμπούτο της στην ελληνική πρωτεύουσα από την άνοιξη του 2027. Συγκεκριμένα, ανακοίνωσε την επέκτασή της προς την Αθήνα, εγκαινιάζοντας μια νέα απευθείας σύνδεση από τη Φρανκφούρτη προς το «Ελευθέριος Βενιζέλος». Η νέα γραμμή Φρανκφούρτη-Αθήνα θα ξεκινήσει στις 28 Απριλίου 2027 και θα πραγματοποιείται καθημερινά καθ' όλη τη θερινή περίοδο. Η ελληνική πρωτεύουσα αποτελεί μία από τις τρεις νέες ευρωπαϊκές πόλεις που προσθέτει η Condor στο δίκτυό της από την άνοιξη, μαζί με τη Φλωρεντία και τη Στοκχόλμη. Να σημειωθεί ότι τη φετινή χρονιά προστέθηκαν στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» 9 καινούργιες αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες ξεκίνησαν για πρώτη φορά να δραστηριοποιούνται στην Αθήνα.

Φθηνό χαβιάρι από την Κίνα.

Το χαβιάρι αποτελούσε διαχρονικά το απόλυτο σύμβολο του πλούτου, μια λιχουδιά για εκλεπτυσμένους ουρανίσκους που συνδεόταν αποκλειστικά με επίσημες δεξιώσεις, ολιγάρχες και εστιατόρια υψηλής γαστρονομίας. Σήμερα ωστόσο το πολυτελές αυτό έδεσμα φαίνεται πως περνάει μια πρωτοφανή κρίση ταυτότητας. Η ραγδαία άνοδος νέων εμπορικών σημάτων που πωλούν απευθείας στον καταναλωτή (Direct-to-Consumer, DTC) έχει ανατρέψει πλήρως τους κανόνες της αγοράς, προσφέροντας χαβιάρι σε τιμές τόσο προσιτές που θα εξόργιζαν τους παραδοσιακούς λάτρεις του είδους. Με μοντέρνες παστέλ συσκευασίες, κωδικούς προσφορών, δωρεάν μεταφορικά και έξυπνες εκπτώσεις, το χαβιάρι μετατρέπεται σταδιακά από μια σπάνια πολυτέλεια σε μια καθημερινή απόλαυση για τη γενιά των millennials. Μετά τις απαγορεύσεις στην αλιεία του άγριου οξύρρυγχου στην Κασπία Θάλασσα, η βιομηχανία στράφηκε στην εκτροφή, με τις τεράστιες ιχθυοκαλλιέργειες της Κίνας να κατακλύζουν πλέον τη διεθνή αγορά. Μεγάλοι παραγωγοί, όπως η κινεζική Kaluga Queen, προμηθεύουν πλέον τόσο τις νεοφυείς εταιρείες DTC όσο και τα κορυφαία εστιατόρια βραβευμένα με αστέρια Michelin. Η αλλαγή στη διάθεση αλλά και στην εικόνα του προϊόντος μάλιστα έχει προσελκύσει ένα εντελώς νέο κοινό, κυρίως γυναίκες ηλικίας 25 έως 45 ετών, οι οποίες αντιμετωπίζουν πλέον το χαβιάρι ως μια μικρή προσωπική επιβράβευση.

Οι συνταξιούχοι δαπανούν την κληρονομιά των παιδιών.

Για δεκαετίες υπήρχε ένα άγραφο κοινωνικό συμβόλαιο ανάμεσα στις γενιές. Οι γονείς εργάζονταν μια ζωή, στερούσαν απολαύσεις, αποταμίευαν και αγόραζαν ακίνητα για να τα κληροδοτήσουν στα παιδιά τους. Σήμερα όμως φαίνεται πως η νοοτροπία αυτή αλλάζει. Ολοένα και περισσότεροι συνταξιούχοι αποτελούν μέρος ενός παγκόσμιου φαινομένου που έχει ονομαστεί «ski» (από τα αρχικά των λέξεων «Spending Kid's Inheritance» που σημαίνει «δαπανώντας την κληρονομιά των παιδιών») το οποίο αμφισβητεί την παραδοσιακή μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων από γενιά σε γενιά. Σύμφωνα με έρευνα της εταιρείας Standard Life, ένας στους επτά γονείς στο Ηνωμένο Βασίλειο (15%) δηλώνει πλέον ανοιχτά ότι προτεραιότητά του για τα χρόνια της συνταξιοδότησης είναι η προσωπική του ευημερία και όχι η αποταμίευση για τους κληρονόμους. Αυτή η μετατόπιση βέβαια δεν είναι τυχαία. Έχει να κάνει και με την αλλαγή του τρόπου που διαχειριζόμαστε πλέον τα οικονομικά μας. Οι εγγυημένες συντάξεις του παρελθόντος δίνουν σταδιακά τη θέση τους σε ιδιωτικά ταμεία και κεφάλαια που οι ίδιοι οι συνταξιούχοι μπορούν να αξιοποιήσουν όπως θέλουν. Παράλληλα, τα στοιχεία δείχνουν μια ενδιαφέρουσα εικόνα. Παρά τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει ένα μέρος των ηλικιωμένων, πολλοί συνταξιούχοι βλέπουν τη σύνταξή τους ως ένα σταθερό εισόδημα που τους επιτρέπει να ζήσουν άνετα, την ώρα που οι νεότεροι παλεύουν με τα δικά τους καθημερινά έξοδα. Οι γονείς οφείλουν να είναι ειλικρινείς με τα παιδιά τους, ώστε να μην υπολογίζουν σε μια κληρονομιά που ενδέχεται να μην υπάρξει ποτέ.

Περικοπές πτήσεων λόγω ακριβών καυσίμων.

Μπορεί η ζήτηση για ταξίδια να παραμένει ισχυρή, όμως οι αεροπορικές εταιρείες αποφασίζουν να περιορίσουν τη χωρητικότητα των πτήσεών τους. Ο λόγος δεν είναι άλλος από το κόστος. Η American Airlines υπολογίζει, σύμφωνα με το Reuters, ότι η τελευταία άνοδος των καυσίμων προσθέτει περίπου 1 δισ. δολάρια στα έξοδα του τέταρτου τριμήνου. Στη United Airlines, ορισμένες πτήσεις που είχαν προγραμματιστεί για τον Δεκέμβριο έχουν ήδη αφαιρεθεί. Η μέση τιμή των αεροπορικών καυσίμων για το σύνολο του έτους εκτιμάται στα 152 δολάρια το βαρέλι, σχεδόν 70% πάνω από τα 90 δολάρια του 2025. Το χτύπημα περνά και στην κερδοφορία. Η IATA προβλέπει καθαρά κέρδη 23 δισ. δολαρίων για τον κλάδο το 2026 από 45 δισ. το 2025, με το καθαρό περιθώριο να πέφτει στο 2% από 4,2%. Ο Γουίλι Γουόλς Willie Walsh, γενικός διευθυντής της IATA, σημειώνει ότι οι αεροπορικές περνούν ένα μέρος της αύξησης στις τιμές, αλλά εξακολουθούν να απορροφούν σημαντικό κομμάτι της στα αποτελέσματά τους.

Οι κίνδυνοι της AI και οι νόμοι της αγοράς.

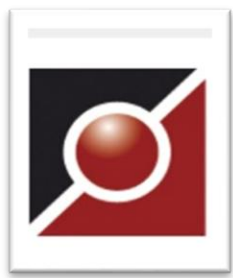
Οι συχνές προειδοποιήσεις από εταιρείες όπως η Anthropic και η OpenAI για τους υπαρξιακούς κινδύνους της τεχνητής νοημοσύνης ενδέχεται να εκφράζουν πραγματικές ανησυχίες για το μέλλον της ανθρωπότητας. Παράλληλα, όμως, ίσως υποκρύπτουν έναν πιο πρακτικό φόβο: την απειλή που συνιστά η Κίνα για τα επιχειρηματικά μοντέλα των αμερικανικών κολοσσών. Ο φόβος των χρηματοπιστωτικών αγορών για τα υπέρογκα κεφάλαια που δανείζονται οι αμερικανικές εταιρείες τεχνολογίας δεν είναι καινούργιος. Τις τελευταίες εβδομάδες, ωστόσο, η ανησυχία εντάθηκε ραγδαία λόγω μιας αιφνίδιας έξαρσης καταστροφολογικών σεναρίων από τους ίδιους τους παράγοντες του κλάδου. Την ίδια στιγμή, ο διευθύνων σύμβουλος της Anthropic, Ντάριο Αμοντέι, δημοσίευσε ένα εκτενές δοκίμιο τονίζοντας την ανάγκη να συγκρατηθεί ο ρυθμός ανάπτυξης των μοντέλων AI, άποψη με την οποία συμφώνησαν ο Σαμ Αλτμαν της OpenAI και ο Έλον Μασκ. Αυτές οι απανωτές προειδοποιήσεις φαίνεται πως αιφνιδίασαν τους πάντες, μεταξύ των οποίων και την κυβέρνηση Τραμπ, η οποία ανακοίνωσε ότι προτίθεται να διορίσει ένα νέο «τσάρο της AI» και να δημιουργήσει μια ειδική «δύναμη AI». Οι πραγματικοί φόβοι εστιάζονται στα χρηματοοικονομικά δεδομένα.

Άλλα πωλήσεων ηλεκτρικών οχημάτων στην Ευρώπη λόγω της ακριβής βενζίνης.

Επειτα από χρόνια μάλλον αποτυχημένων προσπαθειών να απομακρυνθούν οι Ευρωπαίοι οδηγοί από τους κινητήρες εσωτερικής καύσης, οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων επιταχύνονται πλέον με έναν διαφορετικό καταλύτη, την απότομη άνοδο στις τιμές των καυσίμων που έχει προκαλέσει η γεωπολιτική αναταραχή. Οι ταξινομήσεις αμιγώς ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην Ευρώπη αυξήθηκαν κατά 52% τον Αύγουστο σε σχέση με ένα χρόνο νωρίτερα. Η Γερμανία, η μεγαλύτερη αγορά αυτοκινήτου της περιοχής, κατέγραψε αύξηση περίπου 75%, ενώ στη Γαλλία οι πωλήσεις υπερδιπλασιάστηκαν. Τα αμιγώς ηλεκτρικά αντιπροσώπευαν πλέον το 29% των παραδόσεων νέων αυτοκινήτων τον Αύγουστο. Η στροφή των Ευρωπαίων καταναλωτών προς τα ηλεκτρικά έχει ήδη αλλάξει τη σύνθεση της αγοράς. Μέχρι το τέλος Αυγούστου, πάνω από ένα στα τρία αυτοκίνητα που πωλούνταν στην Ευρώπη διέθετε δυνατότητα φόρτισης, έναντι λίγο πάνω από ένα στα τέσσερα ένα χρόνο νωρίτερα. Η εικόνα είναι παρόμοια σε ολόκληρη την Ευρώπη, όπου η αύξηση των τιμών των καυσίμων επιβαρύνει νοικοκυριά που ήδη πιέζονται από το κόστος ζωής.

Οι τιμές τροφίμων είναι ο νέος εφιάλτης για την αγορά ομολόγων.

Οι τιμές της ενέργειας ήταν η μαστίγα των αγορών ομολόγων φέτος, αλλά τώρα οι επενδυτές ανησυχούν ότι η επόμενη έξαρση του πληθωρισμού θα προέλθει από τα τρόφιμα. Συγκεκριμένα, διαβλέπουν τον κίνδυνο περαιτέρω ανόδου του κόστους των βασικών τροφίμων λόγω της απειλής του Ελ Νίνιο, της έλλειψης λιπασμάτων, των επιθέσεων στη ναυτιλία και των συνεπειών του καύσωνα και των πυρκαγιών του καλοκαιριού στην Ευρώπη. Πολλοί επενδυτές ομολόγων, ωστόσο, δεν είναι διατεθειμένοι να αναλάβουν αυτό το ρίσκο, ιδίως δεδομένων των πρόσφατων ενδείξεων οικονομικής ανθεκτικότητας ενόψει των παγκόσμιων αντιξοοτήτων.



Delta Finance

Λ.Πηγής 5,
Τ.Κ. 15127, Μελίσσια

T.210 6257500

F.210 6257555

E.info@deltafinance.gr

W.www.deltafinance.gr