

■ ΔΕΗ

Πώς ο Γιώργος Στάσιος έπεισε  
100 fund managers σε ένα απόγευμα



# business Energy

• ΤΕΥΧΟΣ 27  
• ΜΑΡΤΙΟΣ 2021  
• ΤΙΜΗ: 3 €

## ΤΕΛΙΚΑ, ΓΙΑΤΙ ΑΓΟΡΑΖΕΙ ΑΚΡΙΒΑ Η ΚΥΡΙΑ ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ;

► Το μήνυμα που περνάει στην εγχώρια επιχειρηματική  
ελίτ ότι είναι παρούσα στις προκλήσεις στη μετά COVID  
εποχή για την Ελλάδα

► Το πολιτικό παρασκήνιο  
των διαδοχικών deals  
των Ολλανδών  
σε ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ και  
ΕΛΛΑΚΤΩΡ



■ ΕΡΓΑΣΙΑ

Παράταση στο πρόγραμμα  
100.000 προσλήψεων



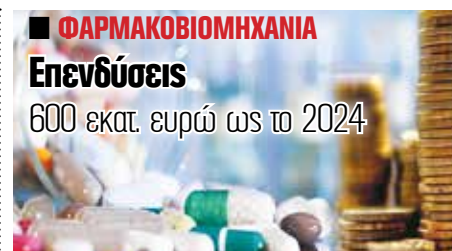
■ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ

Όλα τα νέα μοντέλα  
στην Ελλάδα



■ ΦΑΡΜΑΚΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Επενδύσεις  
600 εκατ. ευρώ ως το 2024



9 772653 912009



14-19

περιεχόμενα

**EDITORIAL**

Ο Κουφοντίνας και το κουρείο της οδού Δράμας...

**ΣΕΛ. 4**

**ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΝΟΥΠΑΚΗΣ**

Αθληζουμε συνήθειες για να προχωρήσουμε

**ΣΕΛ. 6**



**ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ**

Γιατί Στάσης, Μανουσάκης, Γερμανός, Στασινόπουλος, Ρήγας ρίχνουν κεφάλαια για αποθήκευση ενέργειας

**ΣΕΛ. 26**

**ΥΓΕΙΑ**

Ανεβάζει ταχύτητα η φαρμακοβιομηχανία

**ΣΕΛ. 30**

**ΑΦΙΕΡΩΜΑ**

Όλα τα ηλεκτρικά της ελληνικής αγοράς

**ΣΕΛ. 34**

**ΣΕΛΙΔΕΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ**

Η μητέρα όλων των μαχών - Ξεκινά η απεργία

**ΣΕΛ. 42**



**ΕΡΓΑΣΙΑ**

Έρχεται παράταση στο επιδοτούμενο πρόγραμμα των 100.000 προσλήψεων

**ΣΕΛ. 8**

**ΕΝΕΡΓΕΙΑ**

Η «Μήδεια» έμεινε... σε ΑΔΜΗΕ και ΔΕΔΔΗΕ

**ΣΕΛ. 14**

**ΑΝΑΛΥΣΗ**

Η θεωρία των παιγνίων, η Τουρκία και πώς στο ενδεχόμενο μηδενικού αθροίσματος ο θύτης μετατρέπεται σε θύμα!

**ΣΕΛ. 20**

**AEGEAN AIRLINES**

Εντός διμήνου θα ολοκληρωθεί η αύξηση κεφαλαίου της Aegean, ανάκαμψη από φέτος

**ΣΕΛ. 25**

**business Energy**

Μηνιαίο περιοδικό για την ενέργεια, την οικονομία, τις επιχειρήσεις. Κυκλοφορεί κάθε 1η του μήνα. Η ψηφιακή έκδοση είναι διαθέσιμη στο site **businessenergy.gr**

**ΕΚΔΟΤΗΣ:**

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΜΟΤΟΡΙ ΕΠΕ

**ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ:**

Γιάννης Κανουπάκης  
Έλενα Κρίτσαθου  
Αγγελική Μαρίνου  
Μανταλένα Πίου  
Γιάννης Σταυρόπουλος  
Έφη Τσιβίκα  
Χάρης Φλουδόπουλος  
Τάσος Φραγκούλης  
Σταύρος Χαρίτος

**ΣΧΕΔΙΑΣΗ:**

Χριστίνα Μυρίθλα

**ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ:**

Εκδόσεις Μοτορι ΕΠΕ  
Δημ. Σούτσου 24Α  
11521 Αθήνα  
τηλ: 2106400281  
info@businessenergy.gr

**ΕΚΤΥΠΩΣΗ:**

ΚΑΜΠΥΛΗ ΑΕ

**PRESS BUTTON**

Μικρές ειδήσεις και παρασκηνία από τον χώρο της ενέργειας και της οικονομίας: **Σελ. 44-45**

Τώρα και Φυσικό Αέριο από τη ΔΕΗ.

**ΔΕΗ myHomeGasBenefit**

Φυσικό Αέριο στο σπίτι στις πιο ανταγωνιστικές τιμές.\*

- Με 30% έκπτωση στις χρεώσεις ενέργειας και 30% έκπτωση στο πάγιο για όλη τη διάρκεια του συμβολαίου.
- Με 24μηνιαία διάρκεια σύμβασης.

Και για ακόμα μεγαλύτερο όφελος στο ρεύμα σου, άλλαξε σε ΔΕΗ myHome Enter μέχρι τις 31 Μαρτίου και κέρδισε έκπτωση 50 ευρώ στον 1<sup>ο</sup> λογαριασμό.

Μάθε περισσότερα στο dei.gr, με ένα τηλεφώνημα στο 800-900-1000 χωρίς χρέωση ή με ραντεβού σε ένα κατάστημα.

\* Η σύγκριση γίνεται με τα υφιστάμενα προϊόντα Φυσικού Αερίου. Όροι και προϋποθέσεις στο dei.gr Αρμόδιος Ρυθμιστής ΠΑΕ.

Ένα με το μέλλον dei.gr



# Ο Κουφοντίνας και το κουρέιο της οδού Δράμας...

**Η** τελείως άτοπη σύγκριση των εξεγερμένων «νέων» τον Δεκέμβριο του 2008, ή των αγανακτισμένων στις πλατείες δύο χρόνια μετά με την υπογραφή του πρώτου μνημονίου και των υπολοίπων τριών που ακολούθησαν, καταρακώνει την εικόνα των «κινήματων» στην Ελλάδα σε σχέση με το σήμερα. Μπορούμε να είμαστε ασφαλείς. Η Δημοκρατία σε τούτον τον τόπο δεν κινδυνεύει. Όσο υπάρχουν θεσμοί, όσο υπάρχει ισχυρός τιμονιέρης που λαμβάνει αποφάσεις και Δικαστήρια που κρίνουν, κάποιιοι μπορούν να διαδηλώνουν ελεύθερα στους δρόμους. Το πρόβλημα, όμως, το έχουν εκείνοι που υποδαυλίζουν τέτοιες καταστάσεις εν μέσω μιας παγκόσμιας πανδημίας. Παρασύρονται και παρασύρουν με προτάσεις και κυρίως με απόψεις που βρίσκονται στα όρια του Συνταγματικού τόξου. Τι είναι ο Κουφοντίνας; Δεν ήταν Κάστρο ή Τσε Γκεβάρα, ούτε συμμετείχε στην Επιχείρηση των Χοίρων. Η Δικαιοσύνη απεφάνθη ότι σε μία Δημοκρατία που έχει λύσει τα συνταγματικά της ζητήματα από το 1974, ο κύριος Κουφοντίνας είναι ένας δολοφόνος που καλώς βρίσκεται στη φυλακή. Όλα τα άλλα είναι ασεϊότητες. Απλώς η εικόνα αμαυρώνεται μεσούσης της πανδημίας. Άλλες εποχές, από τον καναπέ του σπιτιού του ο καθένας θα έκανε και πλάκα με το κρυφτούλι μεταξύ «μπάτσων» και πισσιρικάδων. Τώρα, τα πράγματα είναι σοβαρά. Όταν άλλος έχει να δει τη μάνα του έναν χρόνο ή σκέφτεται να αφηθεί για να σφίξει το παιδί του στην αγκαλιά του, είναι πρόκληση αισχίστου είδους οι μαζώξεις για να πείσουν κάποιιοι την κοινωνία ότι αυτοί είναι οι εκλεκτοί. Πλανώνται πλάνην οικτράν.

Οι περιορισμοί στην οικονομία, μα στο τέλος αυτού του μήνα, μα στα μέσα του επόμενου, θα τελειώσουν. Και θα βγούμε έξω από τα σπίτια μας. Ελπίζουμε δε να επιστρέ-

ψουμε και στις δουλειές μας. Τον τελευταίο αυτό χρόνο που μας σικάθηκε ο καναπές και μας βρίζει το... ψυγείο κάθε φορά που το ανοίγουμε, έχουν γίνει κοσμογονικές αλλαγές. Θα βγούμε από τα σπίτια μας και θα βλέπουμε στους δρόμους να κυκλοφορούν ηλεκτρικά αυτοκίνητα (σ.σ. διαβάστε σχετικά το ρεπορτάζ του Β.Ε.), φίλους μας να έχουν παγιώσει την τηλε-εργασία, το Ελληνικό να έχει μπει σε μια σειρά, την Ελλάδα να δανείζεται με επιτόκια κάτω της μίας ποσοστιαίας μονάδας. Κι αυτά μόλις μέσα σε 12 μήνες.

Έχω την εντύπωση δε ότι ο Κυριάκος Μητσοτάκης άλλο πλάνο είχε υπόψη του για να κυβερνήσει και, εκ των συνθηκών, άλλο εφαρμόζει.

Περιμένουμε, λοιπόν, να ακούσουμε χρήσιμα λόγια από τους κυβερνώντες ή όσους ζητούν να κυβερνήσουν, για την Ελλάδα π.χ. μετά τις 15 Απριλίου. Πώς θα ξαναοίξει, λόγου χάρη, το κουρέιο που έκλεισε στην οδό Δράμας στα Σεπόλια, αφού είχε δεν είχε δύο χρόνια που είχε ανοίξει. Πώς θα διευκολυνθούν φορολογικά οι άνθρωποι που διατηρούν μικρές επιχειρήσεις, αφού στα παλιά χρέη ήρθαν να προστεθούν και τα κορωνοχρέη. Τι ξεσκαρτάρισμα θα γίνει στις επιχειρήσεις και τι εννοεί η κυβέρνηση όταν λέει ότι μόνο οι βιώσιμες θα τύχουν χρηματοδότησης. Κι αυτές που πριν την κρίση είχαν ένα κάποιο EBITDA, θα τις αφήσουν να βουλιάξουν; Καλές οι επαναστάσεις, αν και βλάπτουν σοβαρά την υγεία εν μέσω πανδημίας, αλλά διαφορετική είναι η συζήτηση που πρέπει να γίνει.

**Υ.Γ.:** Το Business Energy αποχαιρετά τον Γιάννη Κωστόπουλο, τον πατριάρχη των Ελλήνων τραπεζιτών. Θα τον θυμόμαστε πάντα με τρυφερότητα στις χαλαρές του στιγμές, στα θερινά σινεμά, κάπου στους Αμπελόκηπους...

## Τομέας Ηλεκτρικής Ενέργειας & Φυσικού Αερίου

Εχοντας ήδη καταγράψει σημαντική μείωση ενεργειακού αποτυπώματος, ο Τομέας Ηλεκτρικής Ενέργειας & Φυσικού Αερίου μπορεί να επιτύχει, παρά την ταχεία ανάπτυξη του, σημαντικές μειώσεις εκπομπών έως το 2030 και να αναδειχθεί σε καταλύτη για έναν χαμηλών εκπομπών τομέα ηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα. Ισχυροποιώντας τη δέσμευσή μας και ενσωματώνοντας τη βιωσιμότητα στο DNA μας και σε κάθε δραστηριότητά μας, ανοίγουμε τον δρόμο για ένα μέλλον βιώσιμης αριστείας.



### Ο Κύριος Στόχος μας

Να αναδειχθούμε σε καταλύτη για έναν χαμηλών εκπομπών τομέα ηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα



### Η Δέσμευσή μας για το 2030

Σημαντική μείωση έως ~50% των ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub> ανά παραγόμενη MWh, σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2019.

### Ο Οδικός Χάρτης μας



Σημαντική αύξηση της δυναμικότητας ΑΠΕ σε περισσότερα από 2,5GW στην Ελλάδα και διεθνώς.



Αξιοποίηση καυσίμων χαμηλών εκπομπών.



### Συνεχίζοντας Ένα Ιστορικό Υψηλών Επιδόσεων

Ήδη πρωτοστατούμε στην προσπάθεια για ένα μειωμένου αποτυπώματος ενεργειακό μείγμα στην Ελλάδα, μέσα από βήματα όπως:

- Υποστήριξη της αντικατάστασης λιγνίτη με την εγκατάσταση ΑΠΕ και μονάδων Φυσικού Αερίου χαμηλών εκπομπών.
- Δημιουργία Μονάδας Συνδυασμένου Κύκλου τελευταίας τεχνολογίας -80% σε εκπομπές CO<sub>2</sub> σε σύγκριση με Λιγνίτη
- Υλοποίηση ενός φιλόδοξου σχεδίου ανάπτυξης ΑΠΕ



ΤΟΥ ΓΙΑΝΝΗ ΚΑΝΟΥΠΑΚΗ

## Αλλάζουμε συνήθειες για να προχωρήσουμε

**Π**ρέπει να το βάλουμε καλά στο μυαλό μας, ώστε να πάψουμε να ζούμε σε μια «φούσκα». Έναν χρόνο μετά, δεν μπορούμε να υπεκφεύγουμε και να δολιχοδρομούμε. Η πανδημία άλλαξε τα πάντα, αυτό είναι δεδομένο και με αυτό είμαστε υποχρεωμένοι να πορευτούμε στο εξής. Άρα, θα αναπροσαρμόσουμε τις ζωές μας, συγγράφοντας τα σενάρια του μέλλοντος, δηλαδή τις εναλλακτικές που έχουμε, αφού τίποτε δεν εμπνέει επί του παρόντος τους περισσότερους από εμάς για κάποια ασφαλή πρόβλεψη – μήνα με τον μήνα πάει το πράγμα πλέον, και η αισιοδοξία κάνει... τράμπα με την απαισιοδοξία, διαρκώς. Μα, ήταν, ούτως ή άλλως, μια πλάνη να νομίζουμε πως σχεδιάζουμε με σιγουριά σε βάθος χρόνου. Απλά, στην ευδαιμονία (που λέει ο λόγος), στην «κανονικότητα» ή και την... κακή συνήθεια, ουδείς σκέπτεται το πιθανώς χειρότερο. Διότι ξεχνά την ιστορία, δεν μελετά αντικειμενικά και με πληρότητα ή έχει πλήρη άγνοια κινδύνου...

Ας ξεκινήσουμε, λοιπόν, από τα ρεαλιστικά ζητήματα και κυρίως εκείνα με το όποιο θετικό πρόσημο, για να πάμε παρακάτω. Φιλόσοφοι, κοινωνιολόγοι και οικονομολόγοι διαπιστώνουν, σήμερα, ότι η πανδημία μπορεί να επιταχύνει κάποιες τεχνολογικές εξελίξεις. Π.χ., τη δυνατότητα να εργαστείς μακριά από τη φυσική «έδρα» της εργασίας. Ήδη, υπήρχε αυτή η δυνατότητα πριν ξεσπάσει ο Covid-19, όμως τηρούσαμε επιφυλακτική στάση επί του πρακτέου.

Δεν εφαρμόζοταν σε μεγάλη κλίμακα, οπότε ξαφνικά τρέξαμε προς μία κατεύθυνση, κατ' ανάγκη, που μπορούσαμε να την εφαρμόσουμε και αντιληφθήκαμε ότι είμαστε σε θέση να κάνουμε κάποια πράγματα, όπως την εξ αποστάσεως διδασκα-

λία, που προηγουμένως γινόταν κατά περίπτωση.

Ναι, αλλάζουμε συνήθειες, μαθαίνουμε καινούργια πράγματα, πιεζόμαστε να εκπαιδευτούμε σε άλλες μεθόδους επικοινωνίας, διάδρασης και, φυσικά, μπαίνουμε σε νέα πεδία εργασίας. Να μείνουμε πίσω; Το ερώτημα είναι πώς θα διαχειριστούμε το νέο ολιστικό «οργανόγραμμα» με την οικονομική αποτίμηση των δραστηριοτήτων μας (αξιοπρεπής βιοπορισμός), πέραν των άλλων. Βεβαίως, πρόκειται για ένα πρόβλημα παγκόσμιο, και απαιτεί διεθνή συνεργασία σε όλα τα επίπεδα, κάτι εξαιρετικά δύσκολο. Να εστιάσουμε, ωστόσο, στα δικά μας για να βάλουμε μια σειρά, χωρίς να χάνουμε, ταυτόχρονα, τη μεγάλη εικόνα.

Πρόκειται για δύσκολη εξίσωση, καθώς η Ελλάδα έχει την ιδιαιτερότητα να ακολουθεί ένα σερί ταλαιπωρίας από το 2009 και μετά, που δεν λείπει να σταματήσει. Η σχετική ανάκαμψη στην οποία ποντάραμε πέρυσι τέτοια εποχή γκρεμίστηκε με μιας, λόγω της πανδημίας... Πάμε στο τώρα, όμως. Καταρχάς, πολλοί μεγάλοι όμιλοι, όπως αλλού και στην Ελλάδα, παρά τις δυσκολίες της τελευταίας περιόδου κάνουν τζίρο και κέρδη ενώ την ίδια ώρα καταγράφεται και άνοδος των αποταμιεύσεων ακόμη και των νοικοκυριών (σε σύνολο, τουλάχιστον, διότι μεγάλες μάζες πληθυσμού αντιμετωπίζουν στην παρούσα φάση σοβαρά θέματα). Σε διεθνές επίπεδο οι καταναλωτές στις μεγαλύτερες οικονομίες του κόσμου έχουν αποταμιεύσει 2,9 τρις. δολ. κατά τη διάρκεια των lockdowns τα οποία επιβλήθηκαν για να αντιμετωπιστεί η υγειονομική κρίση, και αυτό αποτελεί ένα τεράστιο απόθεμα που ίσως θέσει τις βάσεις για μια ισχυρή ανάκαμψη.

Στη χώρα μας, σύμφωνα με την έρευνα του IOBE, ενισχύθηκε ελαφρώς τον Φε-

βρουάριο ο δείκτης οικονομικού κλίματος και διαμορφώθηκε στις 91,9 μονάδες, έναντι 90,7 μονάδων τον Ιανουάριο. Όσον αφορά τους επιμέρους τομείς της οικονομίας, καταγράφεται βελτίωση των προσδοκιών σε όλους, ηπιότερη στη βιομηχανία και το λιανικό εμπόριο απ' ό,τι στις υπηρεσίες και τις κατασκευές. Όμως, εξασθένησε η καταναλωτική εμπιστοσύνη, αλλά αυτό παλεύεται... Τον Φεβρουάριο, στο μεταξύ, δημιουργήθηκαν συνολικά 2.197 νέες θέσεις εργασίας μέσω των νέων και βελτιωμένων προγραμμάτων απασχόλησης του ΟΑΕΔ, σημειώνοντας αύξηση κατά σχεδόν 10% σε σχέση με τις 2.000 θέσεις του Ιανουαρίου. Παρά το lockdown και τις πρωτόγνωρες επιπτώσεις της πανδημίας στην οικονομία και στην αγορά εργασίας, η απορροφητικότητα των προγραμμάτων επιδότησης της εργασίας του ΟΑΕΔ συνεχίζει να καταγράφει σταθερή αύξηση σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Συγκεκριμένα, τον Φεβρουάριο του 2020 και του 2019 είχαν δημιουργηθεί 1.298 και 1.362 θέσεις αντίστοιχα. Οι αναλυτές εκτιμούν ότι η προοπτική ανοίγματος της αγοράς στο επόμενο χρονικό διάστημα, έστω με αυστηρούς όρους, και ιδίως η πρόοδος στους εμβολιασμούς, αναμένεται να επιδράσουν σταδιακά θετικά στις προσδοκίες.

Οι σχετικές εξελίξεις θα είναι κρίσιμες και για τον τομέα του τουρισμού, καθώς έχει ξεκινήσει η περίοδος που συνήθως γίνεται μεγάλο τμήμα των διεθνών κρατήσεων. Όσον αφορά, πάντως, τις οικονομικές επιπτώσεις της πανδημίας, είναι όντως πρόωρο να γίνει συνολική αποτίμησή τους, καθώς αυτές θα εξαρτηθούν και από κρίσιμες αποφάσεις της οικονομικής πολιτικής στην Ευρώπη και στη χώρα κατά τους επόμενους μήνες. Πάμε με αυτά προσώρας, και οψόμεθα...



## Η ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΑΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΜΑΣ.

ΦΡΟΝΤΙΖΟΥΜΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ, ΩΣΤΕ ΝΑ ΑΙΣΘΑΝΕΣΤΕ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΣΑΣ.

TOGETHER WITH CARE



ΔΙΑΚΡΙΣΗ 4 ΑΣΤΕΡΩΝ COVID-19 AIRLINE SAFETY RATING



# Έρχεται παράταση στο επιδοτούμενο πρόγραμμα των 100.000 προσλήψεων

ΤΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΜΑΡΙΝΟΥ

ΤΥΠΟΣ				Με Πρόσληψη	Σε Εξέλιξη
ΑΛΛΟΙ	26.835	2	7.235	12.719	6.879
	5.367	1	1.588	2.140	1.638
ΓΕΝΙΚΟ ΑΘΡΟΙΣΜΑ	23.202	3	8.823	14.859	8.52

**Ανοιχτό Πρόγραμμα 100.000 νέων επιδοτούμενων θέσεων εργασίας του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων έως 22.12.2020 ώρα 24:00**

ΑΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ & ΘΡΑΚΗΣ	631
ΔΡΑΜΑΣ	85
ΕΒΡΟΥ	115
ΘΑΣΟΥ	7
ΚΑΒΑΛΑΣ	255
ΞΑΝΘΗΣ	119
ΡΟΔΟΠΗΣ	50
ΑΤΤΙΚΗΣ	12.727
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	1.457
ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	2.515
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	410
ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	1.751
ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	3.298
ΝΗΣΩΝ	181
ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	1.863
ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1.252
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	183
ΙΚΑΡΙΑΣ	1
ΛΕΣΒΟΥ	115
ΛΗΜΝΟΥ	5
ΣΑΜΟΥ	37
ΧΙΟΥ	25
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	917
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	234
ΑΧΑΪΑΣ	581
ΗΛΕΙΑΣ	102
ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	286
ΓΡΕΒΕΝΩΝ	15
ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	9
ΚΟΖΑΝΗΣ	218
ΦΛΩΡΙΝΑΣ	44
ΗΠΕΙΡΟΥ	389
ΑΡΤΑΣ	62
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	21
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	275
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	31
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	958
ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	35
ΛΑΡΙΣΑΣ	523
ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	259
ΣΠΟΡΑΔΩΝ	14
ΤΡΙΚΑΛΩΝ	127
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	154
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	19
ΙΘΑΚΗΣ	4

ΚΕΡΚΥΡΑΣ	88
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	27
ΛΕΥΚΑΔΑΣ	16
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	3.876
ΗΜΑΘΙΑΣ	189
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	3.106
ΚΙΛΚΙΣ	113
ΠΕΛΛΑΣ	108
ΠΙΕΡΙΑΣ	132
ΣΕΡΡΩΝ	120
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	108
ΚΡΗΤΗΣ	1.484
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	796
ΛΑΣΙΘΙΟΥ	118
ΡΕΘΥΜΝΟΥ	229
ΧΑΝΙΩΝ	341
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	294
ΑΝΔΡΟΥ	3
ΘΗΡΑΣ	27
ΚΑΛΥΜΝΟΥ	10
ΚΑΡΠΑΘΟΥ	6
ΚΕΑΣ-ΚΥΘΝΟΥ	1
ΚΩ	12
ΜΗΛΟΥ	6
ΜΥΚΟΝΟΥ	23
ΝΑΞΟΥ	30
ΠΑΡΟΥ	17
ΡΟΔΟΥ	130
ΣΥΡΟΥ	23
ΤΗΝΟΥ	6
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	515
ΑΡΓΟΛΙΔΑΣ	106
ΑΡΚΑΔΙΑΣ	86
ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	126
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	49
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	148
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	703
ΒΟΙΩΤΙΑΣ	184
ΕΥΒΟΙΑΣ	310
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	54
ΦΘΙΩΤΙΔΑΣ	112
ΦΩΚΙΔΑΣ	43
(κενό)	262
(κενό)	262
Γενικό Άθροισμα	23.379

**ΕΥΡΟΣ ΑΠΟΔΟΧΩΝ  
22.2.2021 ώρα 24:00**

ΕΥΡΟΣ ΑΠΟΔΟΧΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ
<100	79
100-200	192
200-300	376
300-400	1.645
400-500	1.061
500-600	607
600-650	6.572
650-700	637
700-750	2.595
750-800	3.216
800-900	2.422
900-1.000	1.520
1.000-1.100	526
1.100-1.200	459
1.200-1.300	283
1.300-1.400	243
1.400-1.500	142
1.500-1.600	94
1.600-1.700	122
1.700-1.800	109
1.800-1.900	37
1.900-2.000	86
2.000-2.100	34
2.100-2.200	41
2.200-2.300	26
2.300-2.400	22
2.400-2.500	30
2.500-2.600	15
2.600-2.700	13
2.700-2.800	20
2.800-2.900	9
2.900-3.000	26
3.000-4.000	61
>4.000	59
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>23.379</b>

**ΑΝΟΙΧΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 100.000 ΝΕΩΝ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ ΕΩΣ 22.2.2021 ΩΡΑ 24:00, ΑΝΑ ΚΑΔ**

Αεροπορικές μεταφορές	69
Αθλητικές δραστηριότητες και δραστηριότητες διασκέδασης και ψυχαγωγίας	172
Αλιεία και υδατοκαλλιέργεια	41
Άλλες δραστηριότητες παροχής προσωπικών υπηρεσιών	386
Άλλες επαγγελματικές, επιστημονικές και τεχνικές δραστηριότητες	83
Άλλες μεταποιητικές δραστηριότητες	199
Αποθήκευση και υποστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριότητες	280
Αρχιτεκτονικές δραστηριότητες και δραστηριότητες μηχανικών· τεχνικές δοκιμές και αναλύσεις	532
Ασφαλιστικά, αντασφαλιστικά και συνταξιοδοτικά ταμεία, εκτός από την υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	11
Βιομηχανία δέρματος και δερμάτων ειδών	26
Βιομηχανία ξύλου και κατασκευή προϊόντων από ξύλο και φελλό, εκτός από έπιπλα· κατασκευή ειδών καλαθοποιίας και σπαρτοπλεκτικής	46
Βιομηχανία τροφίμων	932
Δασοκομία και υλοτομία	15
Δημιουργικές δραστηριότητες, τέχνες και διασκέδαση	103
Δημόσια διοίκηση και άμυνα· υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	17
Διαφήμιση και έρευνα αγοράς	260
Διαχείριση ακίνητης περιουσίας	168
Διοικητικές δραστηριότητες γραφείου, γραμματειακή υποστήριξη και άλλες δραστηριότητες παροχής υποστήριξης προς τις επιχειρήσεις	344
Δραστηριότητες ανθρώπινης υγείας	1.025
Δραστηριότητες απασχόλησης	25
Δραστηριότητες βιβλιοθηκών, αρχειοφυλακείων, μουσείων και λοιπές πολιτιστικές δραστηριότητες	6
Δραστηριότητες βοήθειας με παροχή καταλύματος	80
Δραστηριότητες ενοικίασης και εκμίσθωσης	88
Δραστηριότητες εξυγίανσης και άλλες υπηρεσίες για τη διαχείριση αποβλήτων	3
Δραστηριότητες κεντρικών γραφείων· δραστηριότητες παροχής συμβουλών διαχείρισης	632
Δραστηριότητες κοινωνικής μέριμνας χωρίς παροχή καταλύματος	148
Δραστηριότητες οργανώσεων	82
Δραστηριότητες παροχής προστασίας και έρευνας	494
Δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών σε κτίρια και εξωτερικούς χώρους	188
Δραστηριότητες προγραμματισμού ηλεκτρονικών υπολογιστών, παροχής συμβουλών και συναφείς δραστηριότητες	579
Δραστηριότητες προγραμματισμού και ραδιοηλεκτρονικών εκπομπών	26
Δραστηριότητες συναφείς προς τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και τις ασφαλιστικές δραστηριότητες	191
Δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων, γραφείων οργανωμένων ταξιδιών και υπηρεσιών κρατήσεων και συναφείς δραστηριότητες	114
Δραστηριότητες υπηρεσιών εστίασης	1.150

Εκπαίδευση	1.335
Εκτυώσεις και αναπαραγωγή προεγγεγραμμένων μέσων	79
Έλλειψη δραστηριότητας	18
Εξειδικευμένες κατασκευαστικές δραστηριότητες	673
Επεξεργασία λυμάτων	2
Επισκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών και ειδών ατομικής ή οικιακής χρήσης	96
Επισκευή και εγκατάσταση μηχανημάτων και εξοπλισμού	127
Επιστημονική έρευνα και ανάπτυξη	81
Έργα πολιτικού μηχανικού	134
Καταλύματα	222
Κατασκευές κτιρίων	233
Κατασκευή ειδών ένδυσης	108
Κατασκευή επίπλων	113
Κατασκευή ηλεκτρολογικού εξοπλισμού	36
Κατασκευή ηλεκτρονικών υπολογιστών, ηλεκτρονικών και οπτικών προϊόντων	30
Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών	24
Κατασκευή μεταλλικών προϊόντων, με εξαίρεση τα μηχανήματα και τα είδη εξοπλισμού	301
Κατασκευή μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού π.δ.κ.α.	121
Κατασκευή μηχανοκίνητων οχημάτων, ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων	14
Κατασκευή προϊόντων από ελαστικό (καουτσούκ) και πλαστικές ύλες	135
Κτηνιατρικές δραστηριότητες	55
Λιανικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσικλετών	3.910
Λοιπά ορυχεία και λατομεία	19
Νομικές και λογιστικές δραστηριότητες	1.340
Παραγωγή άλλων μη μεταλλικών ορυκτών προϊόντων	121
Παραγωγή βασικών μετάλλων	30
Παραγωγή βασικών φαρμακευτικών προϊόντων και φαρμακευτικών σκευασμάτων	43
Παραγωγή κινηματογραφικών ταινιών, βίντεο και τηλεοπτικών προγραμμάτων, ηχογραφήσεις και μουσικές εκδόσεις	37
Παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών υλών	55
Παραγωγή οπτάνθρακα και προϊόντων διύλισης πετρελαίου	7
Παραγωγή χημικών ουσιών και προϊόντων	116
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου, ατμού και κλιματισμού	153
Πλωτές μεταφορές	17
Ποτοποιία	24
Συλλογή, επεξεργασία και διάθεση απορριμμάτων· ανάκτηση υλικών	46
Συλλογή, επεξεργασία και παροχή νερού	3
Ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες	376
Τηλεπικοινωνίες	216
Τυχερά παιχνίδια και στοιχήματα	68
Φυτική και ζωική παραγωγή, θήρα και συναφείς δραστηριότητες	112
Χαρτοποιία και κατασκευή χάρτινων προϊόντων	100
Χερσαίες μεταφορές και μεταφορές μέσω αγωγών	359
Χονδρικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσικλετών	2.793
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο· επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσικλετών	605
(κενό)	1
Γενικό Άθροισμα	23.379

**Μ**ε αργούς ρυθμούς κινείται το μεγάλο πρόγραμμα των 100.000 προσλήψεων με 100% επιδότηση εισφορών, καθώς η πανδημία συμπλήρωσε ήδη έναν χρόνο και τα αλλεπάλληλα lockdown έχουν «παγώσει» την οικονομική δραστηριότητα πολλών κλάδων. Μάλιστα, για τον λόγο αυτόν συζητείται η παράταση του προγράμματος για ακόμη 3-6 μήνες, ώστε οι πρώτες επιχειρήσεις που εντάχθηκαν τον προηγούμενο Οκτώβριο και λήγει η επιδότησή τους τον Μάρτιο, να μπορούν να την παρατείνουν είτε έως τον Ιούνιο (με την επαναλειτουργία της αγοράς) είτε έως τον Σεπτέμβριο (οπότε και θα έχει εμβολιαστεί ένα σημαντικό τμήμα του πληθυσμού). Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του υπουργείου Εργασίας, στο τέλος Φεβρουαρίου είχαν υποβληθεί 23.202 προτάσεις ένταξης στο πρόγραμμα, εκ των οποίων οι 8.823 απορρίφθηκαν καθώς δεν πληρούσαν τα αναγκαία κριτήρια. Συνολικά 14.859 προσλήψεις έχουν ολοκληρωθεί στο πλαίσιο του προγράμματος, ενώ άλλες 8.517 είναι σε εξέλιξη.

**Αττική**

Οι επιχειρήσεις της Αττικής είναι η συντριπτική πλειονότητα των εργοδοτών που εντάχθηκαν μέχρι στιγμής στο επιδοτούμενο πρόγραμμα, ενώ σε επίπεδο κλάδων ξεχωρίζουν το λιανεμπόριο (3.910 νέες θέσεις), το χονδρικό εμπόριο (2.793 θέσεις), οι νομικές και λογιστικές δραστηριότητες (1.340 θέσεις), η εκπαίδευση (1.335 θέσεις), η εστίαση (1.150 θέσεις) και οι δραστηριότητες υγείας (1.025 θέσεις).

**Οι όροι του προγράμματος**

Το πρόγραμμα δέχεται αιτήσεις από την 1η Οκτωβρίου 2020 και η υποβολή τους θα εξακολουθήσει μέχρις ότου συμπληρωθούν οι 100.000 προσλήψεις. Οι εργαζόμενοι προσλαμβάνονται για 6 μήνες, ενώ αν θα διατηρηθούν στις θέσεις τους οι πέραν του 6μήνου θα πρέπει να υπάρξει συμφωνία εργαζομένου και εργοδότη.

**Για την ένταξη στο πρόγραμμα οι εργαζόμενοι δεν πρέπει:**

- α)** να είχαν ενεργή σύμβαση εργασίας με την αιτούσα επιχείρηση-εργοδότη, όπως προσδιορίζεται με τον Αριθμό Φορολογικού Μητρώου (ΑΦΜ) ή με άλλον εργοδότη, για τουλάχιστον έναν (1) μήνα πριν από την ημερομηνία πρόσληψής τους,
- β)** να εργάζονται σε άλλη επιχείρηση-εργοδότη.

**Μισθοί**

Ο αριθμός των εργαζομένων που λαμβάνεται υπόψη για τον έλεγχο του κριτηρίου της διατήρησης του μέσου όρου των θέσεων εργασίας αφορά στο σύνολο των μισθωτών αμειβομένων με μισθό ή ημερομίσθιο, με σχέση εξαρτημένης εργασίας ιδιωτικού δικαίου (ορισμένου ή αορίστου χρόνου), με πλήρη ή μειωμένη απασχόληση, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που έχουν τεθεί σε αναστολή.

**Στον ανωτέρω αριθμό δεν προσμετρούνται εργαζόμενοι:**

- α)** των οποίων η σύμβαση εργασίας λύεται ένεκα συνταξιοδότησης ή θανάτου,
- β)** των οποίων λήγει η σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου,
- γ)** οι οποίοι αποχωρούν οικειοθελώς. Κατά τη διάρκεια του χρονικού δια-



στήματος επιδότησης των νέων θέσεων εργασίας δεν επιτρέπεται η μεταβολή των όρων των συμβάσεων εργασίας των ωφελουμένων του προγράμματος.

**Καταγγελία**

Η καταγγελία της σύμβασης εργασίας των ωφελουμένων εργαζομένων δεν επιτρέπεται παρά μόνο σε περίπτωση που οφείλεται σε σπουδαίο λόγο που αφορά στον εργαζόμενο. Σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης εργασίας ωφελουμένου εργαζομένου για σπουδαίο λόγο, δεν επιτρέπεται η

αντικατάσταση της θέσης εργασίας με νέο επιδοτούμενο εργαζόμενο για το υπολειπόμενο διάστημα μέχρι τη λήξη του εξαμήνου. Αντ' αυτού οι επιχειρήσεις-εργοδότες δύνανται να αιτηθούν για την έγκριση νέας επιδοτούμενης θέσης εργασίας. Μετά το πέρας των έξι μηνών ο εργαζόμενος μπορεί να συνεχίσει την εργασία του στην επιχείρηση-εργοδότη που τον προσέλαβε, εφόσον και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν. Στην περίπτωση αυτή, ο εργαζόμενος αμείβεται εξ ολοκλήρου πλέον από την επιχείρηση-εργοδότη. Οι ωφελούμενοι εργα-

ζόμενοι που τοποθετούνται στις νέες θέσεις εργασίας δεν μπορούν να ενταχθούν στο πρόγραμμα «ΣΥΝ-ΕΡΓΑΣΙΑ» και οι συμβάσεις εργασίας τους δεν μπορούν να τεθούν σε αναστολή, ενώ μπορούν να παράσχουν την εργασία τους και με το σύστημα της εξ αποστάσεως, εφόσον η φύση της εργασίας τους το επιτρέπει.

**Covid-19**

Οι ρυθμίσεις που αφορούν τα προστατευτικά μέτρα για τις ευπαθείς ομάδες του πληθυσμού σε σχέση με τις συνέπειες της πανδημίας Covid-19 ισχύουν και για τους ωφελούμενους εργαζομένους του προγράμματος.

**Η διαδικασία της αίτησης**

Οι επιχειρήσεις θα πρέπει να μπουν στο ΠΣ ΕΡΓΑΝΗ και να υποβάλουν το νέο έντυπο «Αίτηση-Υπεύθυνη Δή-

λωση ένταξης στο ανοικτό πρόγραμμα 100.000 νέων επιδοτούμενων θέσεων εργασίας του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων». Αφού συμπληρώσουν τα στοιχεία τους θα πρέπει αυθημερόν ή μέσα σε 24 ώρες να υποβάλουν το έντυπο Ε3: ΕΝΙΑΙΟ ΕΝΤΥΠΟ ΑΝΑΓΕΛΙΑΣ ΠΡΟΣΛΗΨΗΣ, αν δεν υποβληθεί τότε η πρόσληψη είναι σαν να μην έγινε.

**Αιτήσεις**

**Στην αίτηση δηλώνουν:**

- τα στοιχεία της επιχείρησης,
- τα στοιχεία του δυνητικά ωφελουμένου που επιθυμούν να εντάξουν στο πρόγραμμα, τις μηνιαίες μεικτές και τις αντίστοιχες καθαρές, προ φόρου και ειδικής εισφοράς αλληλεγγύης, αποδοχές του, οι οποίες δεν μπορούν να υπολείπονται για πλήρη

απασχόληση του νομοθετημένου κατώτατου μισθού ή ημερομίσθιου ή για μερική απασχόληση, της αντίστοιχης αναλογίας μισθού ή ημερομίσθιου αυτού,

- εάν ο δυνητικά ωφελούμενος είναι μακροχρόνια άνεργος,
- το πιστωτικό ίδρυμα και τον αριθμό τραπεζικού λογαριασμού (IBAN) της επιχείρησης και μόνο για την περίπτωση που η επιχείρηση-εργοδότης αιτείται να προσλάβει μακροχρόνια άνεργο,
- ότι είναι φορολογικά και ασφαλιστικά ενήμεροι ή έχουν ρυθμίσει τυχόν βεβαιωμένες οφειλές τους προς το Δημόσιο και τον e-ΕΦΚΑ,
- ότι θα διατηρήσουν κατά μέσο όρο τον ίδιο αριθμό εργαζομένων για το χρονικό διάστημα των έξι μηνών, κατά το οποίο επιδοτείται η νέα θέση εργασίας, σύμφωνα με το πρόγραμμα.





# Η «Μήδεια» έμεινε... σε ΑΔΜΗΕ και ΔΕΔΔΗΕ

Τα χέρια του τρίβει ο Στασινόπουλος (Ελληνικά Καλώδια)  
για τις νέες business της «υπογειοποίησης»

ΤΗΣ ΜΑΝΤΑΛΕΝΑΣ ΠΙΟΥ

**Κ**ατόπιν εορτής «τρέχει» ο ΔΕΔΔΗΕ αλλά δεν φτάνει. Η κακοκαιρία που έπληξε τη χώρα και ιδιαίτερα την Αττική στα μέσα Φεβρουαρίου αποκάλυψε τη γύμνια του συστήματος, που επί χρόνια κρυβόταν κάτω από το χαλί. Γιατί μπορεί το καιρικό φαινόμενο στην Αττική να ήταν ακραίο, οι εκατοντάδες κορμοί και κλαδιά δένδρων που έπεσαν πάνω σε καλώδια να ξεπερνούν κάθε προηγούμενο, όμως και οι αντοχές των δικτύων της χώρας αποδείχθηκαν ανεπαρκείς. Άλλωστε, τον τελευταίο καιρό τα «επεισόδια» στο δίκτυο ηλεκτροδότησης δεν είναι λίγα, αποτέλεσμα, όπως υποστηρίζουν πολλοί, της υποεπένδυσης και της περιστολής δαπανών συντήρησης για εξοικονόμηση πόρων τα προηγούμενα χρόνια. Λίγες ημέρες πριν από την επέλαση του χιονιά στην Αττική, ισχυρή έκρηξη σε κέντρο υπερυψηλής τάσης του ΑΔΜΗΕ βύθισε στο σκοτάδι επί ώρες τις μισές περιοχές την πρωτεύσας και όχι μόνον, καθώς πολλά σημεία στην Πελοπόννησο, ακόμα και ορισμένα από τα διασυνδεδεμένα νησιά, είχαν διακοπές. Για να μην πούμε για τα διυλιστήρια των ΕΛΠΕ, που τέθηκαν εκτός λειτουργίας για ημέρες.



## • ενέργεια

Παλιός εξοπλισμός, γερασμένα δίκτυα Υψηλής, Μέσης και Χαμηλής Τάσης, έργα αναβάθμισης που έμειναν στη μέση, ελλείψεις στο προσωπικό... όλα μαζί συνθέτουν την εικόνα του συστήματος.

Ο υπουργός Περιβάλλοντος-Ενέργειας Κώστας Σκρέκας έσπευσε μετά την καταιγίδα να ανακοινώσει μέτρα: Υπογειοποίηση καλωδίων άνω των 2.000 χλμ. τα επόμενα χρόνια με προτεραιότητα σε τρεις κατηγορίες περιοχών. Όπως δήλωσε στη Βουλή, μετά από συνεννόηση με τη διοίκηση του ΔΕΔΔΗΕ, θα ανατεθεί μελέτη προτεραιοποίησης των περιοχών υπογειοποίησης, ώστε τα έργα να ξεκινήσουν εντός του 2021.

**Ήδη αναγνωρίζονται τρεις κατηγορίες περιοχών α' προτεραιότητας για την υπογειοποίηση των γραμμών. Πρόκειται για:**

- Περιοχές όπως τα δάση, μέσα από τα οποία περνούν γραμμές μέσης τάσης και υπάρχει κίνδυνος το καλοκαίρι, όπως π.χ. το Τατόι, η Πάρνηθα και τα βουνά στην Εύβοια.
- Οικισμούς και περιοχές πόλεων με πυκνή βλάστηση, όπως ο βόρειος τομέας Αττικής, όπου η χιονόπτωση μπορεί να προκαλέσει πτώση δέντρων.
- Παραδοσιακούς και ελκυστικούς προορισμούς όπως τα νησιά, όπου το θέμα είναι αισθητικού χαρακτήρα.

Το ζήτημα είναι πόσα από αυτά και σε ποιο βαθμό θα προλάβουν να γίνουν μέχρι την επόμενη κακοκαιρία, γιατί δεν είναι η πρώτη φορά που εξαγγέλλονται ανάλογα μέτρα, τα οποία όμως δεν υλοποιούνται ούτε με την ταχύτητα ούτε στην έκταση που χρειάζεται.

Το επενδυτικό πρόγραμμα του ΔΕΔΔΗΕ που προσεγγίζει το 1 δισ. ευρώ περιμένει χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης, εκ των οποίων περίπου το 50% με επιδότηση και τα υπόλοιπα με δάνεια.

Ας σημειωθεί εδώ ότι η ΔΕΗ, μητρική κατά 100% του ΔΕΔΔΗΕ, πουλά το 49% των μετοχών και ότι ο σχετικός διαγωνισμός βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη.

Το επενδυτικό πρόγραμμα, ύψους 902,5 εκατ. ευρώ, αφορά στην αναβάθμιση και στην ψηφιοποίηση του δικτύου διανομής ηλεκτρικής ενέργειας, το οποίο εκτός από τη συντήρηση-υπογειοποίηση κ.λπ., χρειάζεται και σωρεία έργων ενίσχυσης για να ανταποκριθεί στα φορτία και τις ιδιαιτερότητες από τη μεγάλη διείσδυση των ΑΠΕ συν τους έξυπνους μετρητές κ.λπ. - έργα που έχουν καθυστερήσει πάνω από μία δεκαετία σε σχέση με γειτονικές χώρες της Ευρώπης.

**Στο πλαίσιο του προγράμματος αυτού σχεδιάζεται:**

- Αύξηση της ισχύος 24 υποσταθμών Υψηλής/Μέσης τάσης για τη διείσδυση ΑΠΕ συνολικής ισχύος 1.755 MW σύμφωνα με τους στόχους του ΕΣΕΚ, προϋπολογισμού 70 εκατ. ευρώ.
- Αναβάθμιση εναέριων δικτύων διανομής ηλεκτρικής

ενέργειας σε δασικές περιοχές, έργο προϋπολογισμού 100 εκατ. ευρώ, που αφορά στην αντικατάσταση γυμνών αγωγών με συνεστραμμένα καλώδια, στις υπογειοποιήσεις γραμμών διανομής όπου είναι επικτό και στην εγκατάσταση αντιπυρικών δικτύων. Εκτιμάται ότι με τις παρεμβάσεις αυτές θα μειωθούν κατά 30% με 40% οι δείκτες διακοπών ηλεκτροδότησης.

- Επενδυτικό σχέδιο, ύψους 200 εκατ. ευρώ, για την υπογειοποίηση δικτύων σε σημαντικής σπουδαιότητας πολιτιστικές και τουριστικές περιοχές, καθώς και στο κέντρο των πόλεων, αλλά και αναβάθμιση γραμμών μέσης τάσης ηλεκτρικής ενέργειας στην Αττική, αισθητικές αναβαθμίσεις

και ενίσχυση της ανθεκτικότητας δικτύων απέναντι σε ακραία καιρικά φαινόμενα.

- Έξυπνοι μετρητές κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας. Πρόκειται για την προμήθεια και εγκατάσταση των 7,5 εκατομμυρίων «έξυπνων» μετρητών ηλεκτρισμού, με συνολικό προϋπολογισμό τα 532,5 εκατ. ευρώ εκ των οποίων προτείνεται να χρηματοδοτηθεί μόνο κατά το ήμισυ. Περίπου 266,3 εκατ. ευρώ θα διατεθούν με δάνεια.

**Δεν είναι η πρώτη φορά**

Δεν είναι βέβαια η πρώτη φορά που βγαίνουν στο προσκήνιο έργα σαν αυτά που προαναφέρθηκαν. Ο λόγος που είτε

εγκαταλείφθηκαν είτε υλοποιήθηκαν αλλά σε πολύ λιγότερο βαθμό απ' ό,τι οι ανάγκες απαιτούν, ήταν κυρίως το υψηλό κόστος, χωρίς να συμπεριλαμβάνουμε σε αυτό τις αστοχίες και το πολύχρονο σίριαλ του διαγωνισμού για την εγκατάσταση έξυπνων μετρητών με το άδοξο τέλος. Υπολογίζεται ότι μόνον το 10% του δικτύου διανομής των 240.000 χλμ. Μέσης και Χαμηλής Τάσης που διαχειρίζεται ο ΔΕΔΔΗΕ είναι υπογειοποιημένο, παρότι από το 1979 υπάρχει νόμος που υποχρεώνει τη ΔΕΗ να υπογειοποιήσει τις γραμμές μέσης και χαμηλής τάσης στο αστικό κέντρο της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Μέχρι σήμερα η υπογειοποίηση του δικτύου έχει περιοριστεί κυρίως σε περιοχές





ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, αισθητικού, περιβαλλοντικού κ.λπ. Από τα χρόνια της οικονομικής κρίσης και μετά, σημαντικά έργα προς την κατεύθυνση αυτή δεν έχουν γίνει. Από την άλλη πλευρά, πολλοί ειδικοί διατηρούν επιφυλάξεις, καθώς πέραν του υψηλού κόστους της υπογειοποίησης, υψηλό και... πολυήμερο ενδέχεται να είναι και το κόστος αποκατάστασης βλάβης στο υπόγειο δίκτυο. Τα υπόγεια καλώδια στοιχίζουν περίπου τρεις φορές περισσότερο από τα εναέρια, πράγμα που από μόνο του δείχνει τη δυσκολία του όλου εγχειρήματος, ειδικά σε περιόδους κρίσης και όταν οι δαπάνες αυτές, κάποια στιγμή, θα πρέπει να πληρωθούν από τους καταναλωτές μέσω της χρέωσης για τη χρήση του δικτύου.

### Αθήνα-Τέξας

Οριακή, όμως, δεν είναι μόνο η κατάσταση του δικτύου. Σε οριακό σημείο είναι και η παραγωγή ηλεκτρισμού, καθώς

απουσιάζουν πλέον λιγνιτικές μονάδες χωρίς ακόμα να έχουν τεθεί σε λειτουργία οι νέες υπό κατασκευή μονάδες, της ΔΕΗ στην Πτολεμαίδα με καύσιμο λιγνίτη και του ομίλου Μυτιληναίου με φυσικό αέριο. Στην κρίση του Φεβρουαρίου πρόβλημα προσφοράς ηλεκτρικής ενέργειας δεν καταγράφηκε.

Η ζήτηση αυξήθηκε μεν, αλλά όχι στα επίπεδα που είχε εκτιμηθεί αρχικώς, ίσως γιατί περίπου 100.000 νοικοκυριά και επιχειρήσεις έμειναν χωρίς ρεύμα από 1 έως 8 ημέρες. Οι διακοπές ρεύματος μείωσαν την κατανάλωση κατά 1.000 MW σε σχέση με την πρόβλεψη και στο σύστημα εισήλθαν περισσότερες λιγνιτικές μονάδες, σε σχέση με τις προηγούμενες ημέρες.

Ωστόσο, αυτό δεν σημαίνει ότι σε μία άλλη κακοκαιρία η χώρα δεν θα αντιμετωπίσει πρόβλημα επάρκειας ρεύματος. Η περίπτωση του Τέξας είναι διδακτική, παρά τις διαφορές ανάμεσα στα δύο συστήματα ηλεκτρικής ενέργειας.

## Ψύχος

ΣΤΟ ΤΕΞΑΣ, το πρωτοφανές κύμα ψύχους είχε σαν αποτέλεσμα να παγώσουν και να μη λειτουργούν ανεμογεννήτριες, φωτοβολταϊκά, μονάδες φυσικού αερίου και πυρηνικοί σταθμοί. Περίπου το 40% της ηλεκτροπαραγωγής της πολιτείας βγήκε εκτός δικτύου, με αποτέλεσμα πάνω από 4 εκατομμύρια πελάτες να μείνουν για ημέρες χωρίς ρεύμα και νερό. Παράλληλα εκτοξεύτηκαν οι τιμές, από 40 ως 60 δολάρια/MWh, που κυμαίνονται κατά μέσον όρο στα 9.000 δολάρια/MWh που είναι το πλαφόν που έχει θέσει η αντίστοιχη ΡΑΕ της πολιτείας. Ας σημειωθεί ότι το Τέξας διαθέτει ένα ηλεκτρικό σύστημα που λειτουργεί σαν νησί, αφού δεν διασυνδέεται με κανένα από τα υπόλοιπα αμερικανικά δίκτυα. Πρόκειται για μία επιλογή της πολιτείας, που την προστατεύει μεν από προβλήματα που θα μπορούσε να μεταφέρει ένα διασυνδεδεμένο δίκτυο -τα αλυσιδωτά μπλακάουτ από συμβάντα σε τρίτες περιοχές-, αλλά την άφησε εντελώς εκτεθειμένη στα πρόσφατα γεγονότα.

Το αποτέλεσμα ήταν εκτός από τη φυσική καταστροφή, πολλά νοικοκυριά, επιχειρήσεις αλλά και προμηθευτές και παραγωγοί ηλεκτρικής ενέργειας να απειλούνται και με οικονομική καταστροφή εξαιτίας των υπέρογκων λογαριασμών ρεύματος. Μία εκ των παλαιότερων και μεγαλύτερων συνεταιριστικών εταιρειών ρεύματος του Τέξας, η Brazos Electric Power Cooperative Inc, κατέθεσε αίτηση προστασίας από τους πιστωτές της στο αρμόδιο δικαστήριο του Χιούστον στις αρχές Μαρτίου, αμφισβητώντας οφειλή ύψους 1,8 δισ. δολαρίων προς τον Διαχειριστή του Συστήματος, ενός ποσού που προέκυψε από τις υπέρογκες χρεώσεις για το ρεύμα. Σε ανάλογες κινή-

σεις προσανατολίζονται και άλλες εταιρείες αλλά και πολίτες που είδαν τους λογαριασμούς τους να εκτινάσσονται.

Εξάλλου, η εταιρεία αιολικών της Τέρνα Ενεργειακή που δραστηριοποιείται στο Τέξας έχει δηλώσει ότι θα προσφύγει στην αμερικανική Δικαιοσύνη ζητώντας να της αναγνωριστεί κατάσταση ανωτέρας βίας, διαφορετικά κινδυνεύει επίσης να βρεθεί αντιμέτωπη με τις υψηλές χρεώσεις, για τις οποίες, όπως έχει ανακοινώσει, η ζημιά δεν μπορεί να υπερβεί τα 100 εκατ. δολάρια. Πολλοί παραγωγοί και προμηθευτές που είχαν συμβόλαια παράδοσης τα οποία δεν μπόρεσαν να εκπληρώσουν λόγω της αδυναμίας παραγωγής που προκάλεσε η κακοκαιρία αναγκάστηκαν να αγοράσουν ρεύμα στη σποτ αγορά, σε πολύ υψηλές τιμές, για να ανταποκριθούν στις ανάγκες της πελατείας τους.

Η κρίση στο Τέξας, εκτός όλων των άλλων αποκάλυψε και την έλλειψη εφεδρειών, οι οποίες αποδείχθηκαν εξαιρετικά ανεπαρκείς. Το ελληνικό σύστημα, σε αντίθεση με το Τέξας διαθέτει διασυνδέσεις και κάποιες εφεδρείες, στον βαθμό που δεν έχουν κλείσει τελείως οι παλιές λιγνιτικές μονάδες και η κατανάλωση ρεύματος απέχει ακόμα πολύ από τα ρεκόρ των προ κρίσης εποχών. Ωστόσο η έλλειψη νέων επενδύσεων στην ηλεκτροπαραγωγή -καθώς πέραν των δύο που προαναφέρθηκαν κανένα άλλο project δεν βρίσκεται σε φάση υλοποίησης-, σε συνδυασμό με το πρόγραμμα απολιγνιτοποίησης και τις νέες διασυνδέσεις στο εσωτερικό της χώρας που αυξάνουν το φορτίο στο ηπειρωτικό δίκτυο, προκαλεί εύλογες ανησυχίες για την ευστάθεια του συστήματος.



## ADMHE

Ο ADMHE έχει κρούσει το καμπανάκι του κινδύνου για την επάρκεια ρεύματος, ειδικά για το 2021, έτος κατά το οποίο προγραμματίζονται αποσύρσεις λιγνιτικών μονάδων χωρίς να εισέρχεται καμία νέα συμβατική μονάδα στο σύστημα. Άλλωστε, το δυναμικό των διασυνδέσεων με το εξωτερικό είναι περιορισμένο και αμφίβολο πώς θα λειτουργούσε σε μία περιφερειακή διαταραχή του συστήματος, όπως αυτή που συνέβη στις 8 Ιανουαρίου στην Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη και επηρέασε αλυσιδωτά αρκετές χώρες. Αλυσιδωτά μπλακάουτ είχαν σημειωθεί και στο παρελθόν στην Ευρώπη, όταν το πρόβλημα που αντιμετώπισε μία χώρα μεταδόθηκε μέσω των διασυνδέσεων και σε άλλες χώρες.

### Σενάρια

Τα σενάρια διαχείρισης κρίσεων που έχουν επεξεργαστεί οι χώρες της Ε.Ε., με τις κατευθυντήριες γραμμές της Κομισιόν, στηρίζονται σε μεγάλο βαθμό στην αλληλοϋποστήριξη των γειτονικών χωρών με τις οποίες υπάρχουν επαρκείς διασυνδέσεις. Οι εφεδρείες των συστημάτων όμως είναι σχετικά μειωμένες σε σχέση με το παρελθόν, καθώς η πλειονότητα των νέων επενδύσεων αφορά σε ΑΠΕ, οι οποίες όμως έχουν στοχαστικό χαρακτήρα - δηλαδή απρόβλεπτη και με μεγάλες διακυμάνσεις παραγωγή, που εξαρτάται από τα καιρικά φαινόμενα. Τα συστήματα αποθήκευσης ενέργειας από ΑΠΕ βρίσκονται ακόμα σε πολύ πρώιμο στάδιο, ενώ παλιές ρυπογόνες μονάδες βάσης, κυρίως οι ανθρακικές, αποσύρονται στις περισσότερες χώρες, με λίγες μόνο από αυτές να μετατρέπονται σε μονάδες καύσης φυσικού αερίου. Προς το παρόν η συγκράτηση της ζήτησης λόγω των lockdown και της κρίσης του κορωνοϊού έχει αποτρέψει την εμφάνιση ακραίων φαινομένων που θα μπορούσαν να οφείλονται σε απότομη αύξηση της κατανάλωσης ηλεκτρισμού, όμως στο μέλλον τίποτα δεν μπορεί να αποκλειστεί. Οι διαφορές ανάμεσα στο σύστημα του Τέξας και της Ευρώπης μπορεί να είναι μεγάλες, όμως τα διδάγματα από την αμερικανική εμπειρία, ειδικά όσον αφορά στα εφεδρικά συστήματα βάσης, δεν πρέπει να αφήνουν αδιάφορη την Ευρώπη.



ΤΟΥ ΔΡ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΓΕΩΡΓΑ

# Η θεωρία των παιγνίων, η Τουρκία και πώς στο ενδεχόμενο μηδενικού αθροίσματος ο θύτης μετατρέπεται σε θύμα!

Ενα παιχνίδι μηδενικού αθροίσματος είναι και το σκάκι, όπου με σωστή στρατηγική και σωστή χρησιμοποίηση των πόρων (πίονια) ένας παίκτης μπορεί να βγει νικητής, εφόσον ό,τι κάνει ο ένας παίκτης το κερδίζει ο άλλος. «Φιλία» ονομάστηκε το φόρουμ που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα ανάμεσα στους υπουργούς της Κύπρου, των ΗΑΕ, της Σαουδικής Αραβίας, του Μπαχρέιν και της Αιγύπτου με συμμετοχή και της Γαλλίας.

Ένα φόρουμ το οποίο ενώνει γεωγραφικά τρεις ηπείρους, ενώ παράλληλα παρουσιάζει την Ελλάδα ως τον διαμεσολαβητή του Αραβικού κόσμου με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Σημαντική επιτυχία της Ελληνικής Διπλωματίας, καθώς πλέον αποτελεί αξιόπιστο διαμεσολαβητή ενώ συγχρόνως αναπτύσσει σχέσεις διπλωματικής συμμαχίας με ισχυρούς δρώντες του γεωπολιτικού συστήματος της Ανατολικής Μεσογείου, της Μέσης Ανατολής αλλά και της Αφρικής, με οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές εκφάνσεις. Στοιχείο που της επιτρέπει να αποτελεί μέρος της χάραξης πολιτικής στα θέματα της περιοχής, όπως και δρώσα επίλυσης των διεθνών προβλημάτων τα οποία αριθμούνται σε αυτά της Συρίας, της Λιβύης, της Κύπρου, των Βαλκανίων, κοινή συνισταμένη των οποίων είναι η Τουρκία.



Μην ξεχνάμε ότι οι χώρες αυτές εντάσσονται στο κλαμπ των χωρών που κατέχουν μεγάλα κοιτάσματα και παράγουν ποσότητες ενέργειας από τις μεγαλύτερες στον κόσμο. Συνεπώς, η συμμαχία με αυτές τις χώρες και η ταύτιση συμφερόντων ανοίγει σε Ελλάδα και Κύπρο την είσοδο και τη μετατροπή τους σε κράτη που κατέχουν και παράγουν ενέργεια. Ευνοείται παράλληλα το ζητούμενο τους για μετατροπή τους σε διαμετακομιστικά κέντρα ενέργειας, όπως με τον αγωγό EastMed, αλλά και με τη σύνδεση με ηλεκτρισμό, μέσω του πρότζεκτ Euroasia interconnector.

### Αντίδραση

Η αντίδραση του προέδρου της Τουρκίας κ. Ταγίπ Ερντογάν άμεση, συνέπεια που φανερώνει τη μεγάλη ενόχλησή του, με ευθεία βολή στις διερευνητικές συζητήσεις αλλά και στον πρωθυπουργό της Ελλάδας κ. Κυριάκο Μητσοτάκη... «πρέπει ο κύριος Μητσοτάκης να μην προβαίνει σε κινήσεις που ξεπερνούν το βάρος της χώρας του και εναντιώνονται στην Τουρκία», ρίχνοντας έτσι βαριά σκιά στη συνέχιση των διερευνητικών επαφών, που αναμένεται να πραγματοποιηθούν στην Αθήνα, αλλά φανερώνοντας και τη δεινή θέση στην οποία έχει βρεθεί. Η μεταβατική κυβέρνηση στη Λιβύη, πα-

ρόλο που αποτελείται από πρόεδρο, τον πρώην πρόση στην Αθήνα Μοχάμεντ αλ Μένφι και τον Αμπντουλχαμίτ Ντμπέιμπεχ ως υπηρεσιακό πρωθυπουργό της Λιβύης, με σαφή τουρκόφιλο προσανατολισμό, με δήλωση του γενικού αρχηγού των στρατιωτικών δυνάμεων που ελέγχει, καθίσταται υπέρ της αποχώρησης όλων των εξωγενών δρώντων, μέχρι τη διενέργεια των εκλογών του επόμενου Δεκεμβρίου, συνεπώς και των τουρκικών στρατιωτικών δυνάμεων.

### Τουρκία

Σε άμυνα η Τουρκία δήλωσε πως αν αποχωρήσουν όλοι οι δρώντες θα αποχωρήσει και αυτή, ενώ ψέλλισε σχετικά με το τουρκολυβικό σύμφωνο για τις θαλάσσιες ζώνες, πως έχει την υποστήριξη της πρώην κυβέρνησης Σάρατζ, στοιχείο που δεν υφίσταται εφόσον η συγκεκριμένη κυβέρνηση δεν υφίσταται πλέον, αλλά και την απόφαση Λιβυκού δικαστηρίου, το οποίο έκρινε παράνομη τη συγκεκριμένη Συμφωνία. Και η Λιβύη δείχνει πλέον χαμένη υπόθεση για τα μεγαλοϊδεατικά σχέδια της Γαλάζιας Πατρίδας.

Η Πενταμερής για την Κύπρο, υπό την Αιγίδα των Η.Ε., αποτελεί άλλη μία δυσμενή εξέλιξη για την Τουρκία. Η Αμερική όπως και η Αγγλία δήλωσαν πως παραμένουν πιστές στα ψηφίσμα-

τα του ΟΗΕ για διζωνική δικαιοδική ομοσπονδία, εν αντιθέσει με τις κραυγές και τις λιαν ντροπιαστικές προθέσεις και δηλώσεις τόσο του κ. Ακάρ όσο και του κ. Ερντογάν αλλά και του ανδρεικέλου τους, πρωθυπουργού του ψευδοκράτους κ. Ταρτάρ, για την ύπαρξη δύο κρατών και δύο κοινοτήτων στην Κύπρο.

Ο τουρκικός στρατός στην Κύπρο είναι στρατός κατοχής, στρατός εισβολής, και σύμφωνα με τα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας, αλλά και στη συνείδηση όλου του κόσμου. Φαιδρότητες περί του αντιθέτου προκαλούν θυμηδία και προσβολή προς τα δημοκρατικά ιδεώδη.

### Πενταμερής

Γι' αυτόν τον λόγο υποθέτω ότι ήδη η Τουρκία έχει αρχίσει να σαμποτάρει την Πενταμερή. Με την επιστολή των 52 Αμερικανών βουλευτών προς τον πρόεδρο Μπάιντεν συνεχίζεται να ξεδιπλώνεται η αμερικανική εξωτερική πολιτική έναντι της Τουρκίας. Σε αυτή την επιστολή η Τουρκία παρουσιάζεται ως μια χώρα ανελεύθερη, η οποία δεν σέβεται τα ανθρώπινα δικαιώματα, ενώ το θέμα των S-400 όπως και οι κινήσεις που πραγματοποιεί στο Αζερμπαϊτζάν, στη Λιβύη και στη Συρία, δεν συνάδουν με σύμμαχο των ΗΠΑ. Κατηγορείται συγχρόνως για τη βοήθεια που παρεί-



χε στους τρομοκράτες ακραίους του ISIS, όπως και για το σπάσιμο των κυρώσεων του Ιράν μέσω της Χαλκ Μπανκ.

Σημαντική είναι η δήλωση που έκανε ο αρχηγός του αντιπολιτευόμενου κόμματος των Κεμαλιστών κ. Αλτάι: «Ως κόμμα CHP δεν αποδεχόμαστε από καμία χώρα να απειλεί, να προσβάλλει και να ταπεινώνει την Τουρκία. 54 Αμερικανοί γερουσιαστές έγραψαν επιστολή προς τον νέο πρόεδρο Μπάιντεν. Και σε αυτή την επιστολή ταπεινώνουν την Τουρκία. Ακόμη από το κόμμα AKP δεν ακούστηκε ούτε "κιχ". Και σε αυτή την επιστολή η Τουρκία δικάζεται για τη συμβολή της και την παρακίνησή της στο θέμα του Αζερμπαϊτζάν, σχετικά με το θέμα του YPG, σχετικά με τον ISIS κ.λπ. Στην επιστολή αυτή η Τουρκία δικάζεται για περιορισμό του δικαίου και της δημοκρατίας. Η Αμερική δεν είναι σε θέση να δώσει μαθήματα δικαίου και δημοκρατίας στην Τουρκία».

### Επεισόδια

Τα επεισόδια στο σπουδαιότερο πανεπιστήμιο της Τουρκίας, το Bogazici, στο οποίο ο πρύτανης διορίστηκε προσωπικά από τον πρόεδρο Ταγίπ Ερντογάν και είναι μέλος του κόμματός του, οδήγησαν τον κ. Ερντογάν σε μια ακραία δήλωση: «Αυτή η χώρα δεν θα είναι μια χώρα που κυριαρχείται από

τρομοκράτες (φοιτητές). Δεν θα δώσουμε ποτέ αυτή την ευκαιρία. Θέλω η χώρα μου να είναι γνωστή έτσι. Κάνουμε ό,τι μπορούμε για να μην έχουμε πάλι φαινόμενα όπως η Ταξίμ». Αλλά και η δίωξη της κοινότητας των ΛΟΑΤΚΙ φανερώνει περισσότερο μια χώρα με τυραννικό καθεστώς και δικτάτορα πρόεδρο.

Οι χωριστές συνομιλίες του υπουργού Εξωτερικών των Ηνωμένων Πολιτειών, Άντονι Μπλίνκεν, με τους ομολόγους του της Ελλάδας και της Τουρκίας, Νίκο Δένδια και Μεβλούτ Τσαβούσογλου αντίστοιχα, επίσης έδειξαν τη γραμμή που ακολουθείται στην αμερικανική διακυβέρνηση. Στην ανακοίνωση για την Ελλάδα δεν βλέπει κανείς ούτε ένα σημείο τριβής, ενώ στη δήλωση για την Τουρκία αποκαλύπτεται ότι η κατάσταση των σχέσεων χρειάζεται χρόνο.

Παράλληλα, η εμφάνιση ενός χάρτη από τουρκικό τηλεοπτικό δίκτυο, ο οποίος παρουσιάζει την επιθυμητή από την Τουρκία επιρροή της μέχρι το 2030 επί άλλων κρατών και μέσα στα άλλα παρουσιάζει και περιοχές που ανήκουν στη ρωσική σφαίρα επιρροής στα νότια της Ρωσίας και στην Καυκασία, δημιουργεί αίσθημα ανησυχίας στη Ρωσική Διπλωματία, ενώ προκαλεί ρωγμές στη λυκοφιλία με την Τουρκία. Η δήλωση του υπουργού Εξωτερικών της Ρωσίας, Σ. Λαβρόφ, το φανερώνει: «Μπορεί να

πάθει ζημιά από τις τόσες υπερβολικές ορέξεις της».

### ΗΠΑ

Συνοψίζοντας αντιλαμβανόμαστε πως η σωστή διπλωματική στρατηγική εκ μέρους της Ελλάδας, τόσο με τη σύναψη συμμαχιών, την αποτροπή αλλά και την πίστη στο Διεθνές Δίκαιο, όσο και με τη θέση για διάλογο υπό προϋποθέσεις, σε συνδυασμό με την αλλαγή πολιτικής από τις ΗΠΑ, αλλά και των διεθνών συσχετισμών που φανερά πλέον λειτουργούν σε αντίθεση με τις τουρκικές θέσεις και επιδιώξεις, οδηγεί σε εξελίξεις οι οποίες φέρνουν την Τουρκία σε δυσμενή θέση αλλά και οδηγούν τους στρατηγικούς της σχεδιασμούς σε αποτυχία. Και είναι σημαντικό πλέον να αντιληφθούμε πως και η αποπομπή του κ. Ερντογάν δεν αρκεί, εφόσον με τις δηλώσεις του αρχηγού της αντιπολίτευσης αποδεικνύεται πως ο Ερντογανισμός έχει διαπεράσει σχεδόν το μεγαλύτερο μέρος του τουρκικού κατεστημένου.

Συνεπώς η αλλαγή πρέπει να είναι ριζική. Νικητής στη θεωρία των παιγνίων είναι αυτός που εκμεταλλεύεται τους πόρους του, τις συμμαχίες του και τις προσταγές του Διεθνούς Δικαίου. Νικητής στην παρτίδα στην παγκόσμια σκακιέρα είναι μόνο ένας, ενώ ο πττημένος τα χάνει όλα.

ΤΗΣ ΜΑΝΤΑΛΕΝΑΣ ΠΙΟΥ



## Όλα δείχνουν ότι μπλοκάρεται από τις Βρυξέλλες ο EastMed Γιατί ανησυχεί η κυβέρνηση

Το κόστος του αγωγού EastMed και η εμπορική βιωσιμότητά του σε σχέση με τους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς του φυσικού αερίου από τα υπεράκτια κοιτάσματα του Ισραήλ και της Κύπρου στην Ευρώπη τίθεται και πάλι επί τάπητος από τις Βρυξέλλες, πράγμα που δεν προοιωνίζεται ευόμινες εξελίξεις για το ελληνικού ενδιαφέροντος πρότζεκτ... αν ποτέ υπήρχαν όντως ευόμινες προοπτικές. Ευρωπαίος αξιωματούχος διευκρίνισε πρόσφατα με δηλώσεις του ότι «η Κομισιόν δεν έχει μέχρι σήμερα προσυπογράψει τον αγωγό, αλλά μόνο τη μελέτη διερεύνησης της σκοπιμότητας του έργου». «Είναι σημαντικό να διερευνήσουμε περαιτέρω το κόστος και το όφελος των εναλλακτικών δρόμων μεταφοράς τους αερίου» πρόσθεσε.

Ο Eastmed είναι ο αγωγός που σχεδιάζεται εδώ και περίπου μία δεκαετία για να μεταφέρει το αέριο από τα offshore κοιτάσματα του Ισραήλ και της Κύπρου στην Ευρώπη μέσω Κρήτης και ηπειρωτικής Ελλάδος και πιθανής διασύνδεσης με αγωγό Ελλάδας - Ιταλίας. Αρχικά αντιμετωπίστηκε με δυσπιστία από την Ε.Ε. και τις ΗΠΑ, τόσο για γεωπολιτικούς λόγους όσο και για οικονομικούς, επειδή έκανε bypass την Τουρκία, έχει υψηλό κόστος και τεχνικές δυσκολίες. Οι διπλωματικές σχέσεις της Δύσης και του Ισραήλ με την Τουρκία ήταν αυτές που μέχρι σήμερα καθόριζαν την πορεία του έργου, στα χαρτιά τουλάχιστον, καθώς το όλο πρότζεκτ βρίσκεται μονίμως στην ατζέντα μίας αέναης διαπραγματεύσεως μεταξύ των ενδιαφερομένων παικτών. Συνάντησε δυσπιστία από τις Βρυξέλλες και την Ουάσιγκτον, καθώς οι ΗΠΑ αρχικώς ευνοούσαν τη μεταφορά αερίου μέσω Τουρκίας. Από τότε που η Άγκυρα διέρρηξε τις σχέσεις της με το Τελ Αβίβ και στη συνέχεια με χώρες της Ε.Ε., ο EastMed άρχισε να κερδίζει έδαφος σε πολιτικό επίπεδο. Το υψηλό του κόστος όμως ήταν και παραμένει πρόβλημα, πέραν των αντιδράσεων της Τουρκίας και των εκάστοτε γεωπολιτικών ισορροπιών που διαμορφώνονται με την πάροδο των χρόνων. Εντωμεταξύ, μία πρώτη ενδιάμεση λύση για την πραγματοποίηση εξαγωγών από τα κοιτάσματα της ανατολικής Μεσογείου ήταν η χρήση των εγκαταστάσεων υδροποιημένου αερίου (LMG) της Αιγύπτου. Πληροφορίες θέλουν σήμερα

την Αθήνα και το Κάιρο να συζητούν για την αλλαγή πορείας του EastMed, προκειμένου να ξεπεραστούν τόσο τα τεχνικά προβλήματα όσο και τα οικονομικά.

Η εναλλακτική πρόταση που φέρεται να παρουσιάσει ο πρόεδρος της Αιγύπτου Αμπντέλ Φατάχ αλ Σίσι στον Έλληνα πρωθυπουργό Κυριάκο Μητσοτάκη είναι ο αγωγός να ξεκινά από το κοιτάσμα Λεβιάθαν του Ισραήλ και στη συνέχεια, αντί της Κύπρου, να κατευθυνθεί προς την Αίγυπτο και από εκεί με χειραία διαδρομή στα βόρεια παράλια της χώρας, απ' όπου ένας υποθαλάσσιος αγωγός θα μεταφέρει το αέριο στην Κρήτη. Μάλιστα, ο υποθαλάσσιος αυτός αγωγός θα περνά από τη θαλάσσια Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη Ελλάδος - Αιγύπτου. Το σχέδιο αυτό μοιάζει να παρακάμπτει την Κύπρο, η οποία εξέφρασε τις επιφυλάξεις της, σύμφωνα με δημοσιογραφικές πηγές. Ωστόσο, η Λευκωσία έχει συναινέσει εδώ και καιρό στο προσωρινό σχέδιο της μεταφοράς αερίου, από τα δικά της κοιτάσματα και του Ισραήλ με πλοίο στα ειδικά τερματικά της Αιγύπτου, απ' όπου το αέριο θα κατευθύνεται με πλοία LNG στην Ευρώπη. Ακόμα και αν περάσει σε διπλωματικό επίπεδο η τελευταία εναλλακτική πρόταση της Αιγύπτου, το κόστος του αγωγού παραμένει πρόβλημα. Το τελικό κόστος μεταφοράς θα πρέπει να είναι ανταγωνιστικό με το αέριο που φθάνει στην Ευρώπη από άλλες κατευθύνσεις και άλλα μέσα. Οι αποφάσεις πρέπει να ληφθούν γρήγορα. Οι αντιδράσεις των περιβαλλοντικών και όχι μόνο ομάδων εντός Ε.Ε. για νέα έργα φυσικού αερίου συνεχώς πληθαίνουν, καθώς το αέριο μπορεί να είναι καθαρότερο από τον άνθρακα, δεν παύει όμως να εκπέμπει ρύπους και ως εκ τούτου να μη συνάδει με την πολιτική της Ε.Ε. για κλιματική ουδετερότητα ως το 2050.

Προς το παρόν, το φυσικό αέριο γίνεται αποδεκτό ως μεταβατικό καύσιμο. Ήδη όμως οι χρηματοδοτήσεις για νέα έργα αερίου έχουν περιοριστεί, ενώ από το τέλος του 2021 η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων τις καταργεί τελείως. Δεν είναι λίγοι όσοι υποστηρίζουν ότι ο αγωγός EastMed είναι μία άσκηση γεωπολιτικής και διπλωματίας, χωρίς επαρκή οικονομική βάση. Ο χρόνος θα δείξει αν είναι και υλοποιήσιμος!



## AEGEAN AIRLINES

# Εντός διμήνου θα ολοκληρωθεί η αύξηση κεφαλαίου της Aegean, ανάκαμψη από φέτος

Μέσα στο επόμενο δίμηνο θα έχει ολοκληρωθεί η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Aegean Airlines, όπως ειπώθηκε από το management της αεροπορικής στους μετόχους. Η Γενική Συνέλευση την Παρασκευή 12/3 εξουσιοδότησε το Δ.Σ. να λάβει απόφαση για την πραγματοποίηση αύξησης κεφαλαίου. Όπως εξήγησε στους μετόχους ο κ. Δημήτρης Γερογιάννης, διευθύνων σύμβουλος της Aegean, με δεδομένο το βάρος της συγκυρίας αλλά και τις ενέργειες και τα μεγέθη της στήριξης προς άλλες εταιρείες άλλων χωρών, η διαμόρφωση ειδικού πλαισίου στήριξης και για την Aegean από την πολιτεία ήταν πρακτικά απαραίτητη. Έτσι, μετά από διαπραγματεύσεις με τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΟΙΚ & του ΥΜΕΤ, επήλθε συμφωνία για την ενίσχυση της εταιρείας με 120 εκατ., ως μερική αποκατάσταση των συνέπειων της πανδημίας και των περιορισμών μετακίνησης, με χρήση των διατάξεων στο πλαίσιο του άρθρου 107 (2) (β) της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η πρόταση για την αποζημίωση με 120 εκατ. κατατέθηκε τον Νοέμβριο στην Ε.Ε. και εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο. Η συνολική συμφωνία, μεταξύ πολιτείας και Aegean, προβλέπει ως προϋπόθεση για την ενίσχυση αυτή, τη διενέργεια αύξησης 60 εκατ. από τους μετόχους. Παράλληλα προβλέπεται και η δωρεάν παροχή warrants, δηλαδή δικαιωμάτων προαίρεσης στο Ελληνικό Δημόσιο για αριθμό μετόχων 11.5% μετά την αύξηση, στην τιμή που θα γίνει και η αύξηση κεφαλαίου.

### Η κρατική ενίσχυση

Η χορήγηση της παραπάνω κρατικής ενίσχυσης και οι όροι αυτής ψηφίστηκαν από



την Ελληνική Βουλή. Σύμφωνα με τον κ. Γερογιάννη «οι ενέργειες αντιμετώπισης της πανδημίας ήταν άμεσες και εξακολουθούμε και δουλεύουμε με ίδιους εντατικούς ρυθμούς για να διασφαλίσουμε την προοπτική επανόδου σε μια υγιή πορεία ανάπτυξης όταν οι συνθήκες το επιτρέψουν. Αναζητούμε και ενεργοποιούμε τη συνεισφορά όλων των stakeholders σε αυτή την ειδική πρωτόγνωρη συγκυρία. Οι εξελίξεις με την πρόοδο των εμβολιασμών στην Ευρώπη και στην Ελλάδα δίνουν μια προοπτική ανάκαμψης του κλάδου μας και της εταιρείας μας στην εξέλιξη του έτους. Φυσικά, τα ακριβή χρονικά δεδομένα για τους εμβολιασμούς, ο βαθμός και η ταχύτητα ανακάλυψης της ζήτησης, αλλά και οι συμφωνίες των κρατών για τα πρωτόκολλα μετακίνησης διατηρούν ακόμη σημαντική αβεβαιότητα, κυρίως για τη στιγμή της επανεκκίνησης».

### Η επιστροφή στην κανονικότητα

«Θεωρούμε όμως ότι και στη συγκυρία αυτή, οι πρόνοιες και το σύνολο των ενεργειών που έχουμε λάβει είναι ικανές να δώσουν στην εταιρεία και πάλι ισχυρή ανταγωνιστικότητα και την ευκαιρία για ανάκαμψη όταν το επιτρέπουν οι συνθήκες. Οι επόμενοι μήνες είναι βέβαιο ότι θα είναι ακόμη δύσκολοι, όμως θεωρούμε ότι θα

δούμε την αρχή της ανάκαμψης μέσα στο 2021 και την ομαλοποίηση στο 2022».

Σχετικά με την κατάσταση που βίωσε η εταιρεία μέσα στο 2020, ο κ. Γερογιάννης ήταν αποκαλυπτικός: «Στα ελληνικά αεροδρόμια, όπως και στην υπόλοιπη Ευρώπη, η επιβατική κίνηση σημείωσε άνευ προηγουμένου μείωση κατά περισσότερο του 80% μεταξύ Απριλίου-Δεκεμβρίου το 2020. Η πτώση στο δεύτερο, τρίτο και τέταρτο τρίμηνο του έτους ανήλθε σε 92%, 62% και 77%, αντίστοιχα. Φυσικά, αντίστοιχη και η επίδραση στη δραστηριότητα και τα αποτελέσματα της εταιρείας μας. Η αρχή του 2020 μας βρήκε, μετά από 7 χρόνια συνεχούς κερδοφορίας ανάπτυξης δικτύου και των υπηρεσιών μας, σε ιδιαίτερα ισχυρή θέση, με 15 εκατ. επιβάτες το 2019 σε 44 χώρες & 155 προορισμούς από την Αθήνα αλλά και τις σημαντικές περιφερειακές μας βάσεις. Μεγέθη κατά 70% αυξημένα από την ημερομηνία εξαγοράς της Olympic Air το 2013. Με 9.5 εκατ. επιβάτες εξωτερικού και εξαιρετική συμβολή στον τουρισμό μας. Με εξαιρετικά υψηλά ταμειακά διαθέσιμα στο 40% του ετήσιου κύκλου εργασιών μας αλλά και σχεδόν μηδενικό καθαρό δανεισμό. Και, φυσικά, στην αφετηρία μιας εξαιρετικά σημαντικής επένδυσης σε νέο στόλο με 46 συνολικά αεροσκάφη Airbus A320/321 neo, τόσο για την ανταγωνιστικότητα, την εξέλιξη των υπηρεσιών, όσο και για το περιβαλλοντικό αποτύπωμά μας. Ακόμα και τους πρώτους δύο μήνες του 2020, δηλαδή λίγο πριν από το ξέσπασμα της πανδημίας, καταγράψαμε 10% αύξηση της επιβατικής κίνησης και 15% αύξηση των εσόδων. Τα αποτελέσματα όμως της πρωτόγνωρης πανδημίας και των αναγκαστικών περιορισμών μετακίνησης που επιβλήθηκαν από τα κράτη ήταν άμεσα και ασύλληπτα ισχυρά με καταστροφική ισχύ».

# Γιατί Στάσης, Μανουσάκης, Γερμανός, Στασινόπουλος, Ρήγας ρίχνουν κεφάλαια για αποθήκευση ενέργειας

- Φουντώνει ο ανταγωνισμός στην «πράσινη αγορά»
- Οι αποφάσεις της ΡΑΕ

ΤΟΥ **ΤΑΣΟΥ ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ**

▲ εν έχει περάσει ένας μήνας από τη στιγμή που ο υπουργός Ενέργειας Κώστας Σκρέκας προανήγγειλε ότι το νέο θεσμικό πλαίσιο θα είναι έτοιμο το καλοκαίρι, επιταχύνοντας τις εξελίξεις και τα σχέδια των εταιρειών. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΑΔΜΗΕ ετοιμάζεται να υπογράψει MoU με τη Sunlight για να συνεργαστούν στη δημιουργία πιλοτικού σταθμού αποθήκευσης ενέργειας, η ΔΕΗ κατέθεσε 8 αιτήσεις για μονάδες αποθήκευσης ενέργειας ισχύος κοντά στο 1GW διεκδικώντας την πρώτη θέση στα έργα αποθήκευσης, ενώ ανακοινώθηκαν και δύο νέα σχέδια για την

παραγωγή υδρογόνου από την Energean και την προετοιμασία για μεταφορά υδρογόνου από ΔΕΠΑ και Cenergy. Και όλα αυτά, την ίδια μέρα! Το επενδυτικό ενδιαφέρον είναι τεράστιο και ο ανταγωνισμός για τα μερίδια στην πράσινη αγορά ενέργειας που είναι στα σπάργα αναμένεται να κορυφωθεί τον επόμενο χρόνο, ενώ το ύψος των επενδύσεων θα ανέλθει σε αρκετά δισ. ευρώ. Πρόκειται για μια σειρά από συμφωνίες, αιτήσεις αδειών και σχέδια επενδύσεων που ανακοινώθηκαν στις 25/2 από μεγάλους ενεργειακούς ομίλους, όπως η ΔΕΗ, η ΔΕΠΑ, ο ΑΔΜΗΕ και η Energean, οι οποίοι είναι έτοιμοι να ξεκινήσουν

σημαντικά νέα σχέδια στο υδρογόνο και την αποθήκευση ενέργειας, στις απαραίτητες τεχνολογίες για την ενεργειακή μετάβαση.

## ΔΕΗ Ανανεώσιμες

Αιτήσεις στη ΡΑΕ για να λάβει άδειες για έργα αποθήκευσης ενέργειας συνολικής ισχύος κοντά στο 1 GW κατέθεσε η θυγατρική της ΔΕΗ, ΔΕΗ Ανανεώσιμες. Πρόκειται για τη μεγαλύτερη επένδυση στην αποθήκευση ενέργειας στην Ελλάδα, ύψους 600 εκατ. ευρώ, πολλαπλάσια από όλες όσες έχουν ήδη κατατεθεί για αδειοδότηση στη ΡΑΕ. Η επένδυση θα ξεκινήσει να υλοποιείται με την ολοκλή-



ρωση του σχετικού θεσμικού πλαισίου, το οποίο, όπως είπε πριν από λίγες ημέρες ο υπουργός Ενέργειας κ. Κώστας Σκρέκας, αναμένεται το καλοκαίρι. Ειδικότερα, η ΔΕΗ Ανανεώσιμες κατέθεσε στη ΡΑΕ 8 αιτήσεις για έργα αποθήκευσης ενέργειας ισχύος 930 MW τα οποία παρέχουν χωρητικότητα αποθήκευσης ενέργειας 3 GWh. Από τις 8 αιτήσεις, οι δύο αφορούν έργα στη Μεγαλόπολη και οι 6 έργα στη Δυτική Μακεδονία, στις περιοχές δηλαδή της απολιγνιτοποίησης, όπου η ΔΕΗ Ανανεώσιμες προγραμματίζει μεγάλου ύψους επενδύσεις σε ΑΠΕ. Η αποθήκευση ενέργειας αποτελεί τον σημαντικό κρίκο για την καλύτερη διείσδυση της πράσινης ενέργειας στο ηλεκτρικό σύστημα, αφού βελτιστοποιεί τη διείσδυση των σταθμών ΑΠΕ στην αγορά. Ουσιαστικά δίνει λύση στην ανάγκη σταθερότητας εφοδιασμού του ηλεκτρικού συστήματος, που δεν εξασφαλίζεται από τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΑΠΕ), λόγω της υψηλής μεταβλητότητας της παραγωγής τους. Η αποθήκευση ενέργειας είναι η τεχνολογία που θα κρίνει το στοίχημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για μια ουδέτερη κλιματικά οικονομία το 2050, καθώς κάνει εφικτή την αύξηση της συμμετοχής της πράσινης ενέργειας στο ενεργειακό μείγμα. Στην Ελλάδα, αν και το θεσμικό πλαίσιο βρίσκεται στο στάδιο κατάρτισης, έχουν κατατεθεί αιτήσεις -πριν από την αίτηση της ΔΕΗ- ή έχουν δοθεί άδειες, για συνολική ισχύ 2,7 GW. Σημαντικά έργα αποθήκευσης είναι η μονάδα 250 MW που προωθείται από την Eunice, προϋπολογισμού περίπου 300 εκατ. ευρώ, ο σταθμός κεντρικής αποθήκευσης ισχύος 142,56 MW στη Ροδόπη της «Εγνατία Group», το έργο αντλησιοταμίευσης της «ΤΕΡΝΑ Ενεργειακή» στην Αμφιλοχία (700 MW) και 2 έργα από 150 MW σε Αλεξανδρούπολη και Πάτρα του ομίλου Κοπελούζου. Υπενθυμίζεται ότι η ΡΑΕ, παρότι δεν υπάρχει ρυθμιστικό πλαίσιο για αποθήκευση ενέργειας ακόμη, στα τέλη του 2020 προχώρησε σε ερμηνευτική



εγκύκλιο, με την οποία ορίζει ότι η αδειοδότηση μπορεί να γίνει με βάση τον Κανονισμό του 2000, που αφορά τις μονάδες παραγωγής ρεύματος. Το θεσμικό πλαίσιο, όταν ολοκληρωθεί, θα ορίζει άλλες σημαντικές παραμέτρους που σχετίζονται με την περιβαλλοντική αδειοδότηση, όρους σύνδεσης κ.λπ., καθώς και τον τρόπο με τον οποίο θα συμμετέχουν στις χρηματιστηριακές αγορές ενέργειας οι σταθμοί αποθήκευσης, παρέχοντας φορτίο αλλά και υπηρεσίες ευελιξίας, εξισορρόπησης κ.λπ.

#### ΑΔΜΗΕ

Σε συνεργασία με τη Sunlight ο

ΑΔΜΗΕ προχωρεί σε πιλοτική μονάδα κεντρικής αποθήκευσης. Μέσα στον Μάρτιο υπογράφει MoU με τη Sunlight για να συνεργαστούν στην πιλοτική μονάδα μπαταριών που σχεδιάζει να εγκαταστήσει ο Διαχειριστής στον υποσταθμό της Θήβας. Η νέα μονάδα θα έχει συνολική ισχύ 20 MW και χωρητικότητα 20 MWh. Στο πλαίσιο της συνεργασίας, η Sunlight θα αναλάβει την προμήθεια της συστοιχίας των μπαταριών, ενώ η ελληνική εταιρεία από κοινού με τον ΑΔΜΗΕ θα αναπτύξουν το σύστημα διαχείρισης και λειτουργίας της συστοιχίας. Το συγκεκριμένο έργο περιλαμβάνεται στο νέο δεκαετές πρόγραμμα ανάπτυξης του

Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας για την περίοδο 2022-2031, και επομένως τελεί υπό την έγκριση της ΡΑΕ.

#### Energean

Σε επένδυση 500 εκατ. ευρώ για την παραγωγή υδρογόνου προβαίνει η Energean. Πρόταση στην ελληνική κυβέρνηση για την κατασκευή μονάδας αποθήκευσης διοξειδίου του άνθρακα και ενός εργοστασίου υδρογόνου στη Βόρεια Ελλάδα υπέβαλε, σύμφωνα με το Bloomberg, η Energean Plc. Το έργο θα είναι το πρώτο του είδους του στη Μεσόγειο, όπως δήλωσε ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, Ματθαίος Ρήγας, μιλώντας πρόσφατα σε συνέδριο, χωρίς να παρέχει περαιτέρω λεπτομέρειες. Οι κεφαλαιουχικές δαπάνες για το έργο πλησιάζουν τα 500 εκατ. δολάρια, ενώ, εάν εγκριθεί, το έργο θα χρηματοδοτηθεί από το ευρωπαϊκό Ταμείο Ανάκαμψης, σύμφωνα με πηγή που επικαλείται το Bloomberg.

#### ΔΕΠΑ-Cenergy

Η ΔΕΠΑ Εμπορίας, η ΔΕΠΑ Διεθνών Έργων και η Σωληνουργία Κορίνθου (CPW), θυγατρική της Cenergy, προχώρησαν στην υπογραφή Μνημονίου Συνεργασίας (MoU), το οποίο στοχεύει στην υλοποίηση κοινών δράσεων, για την προώθηση και την επέκταση της χρήσης του υδρογόνου στο ενεργειακό



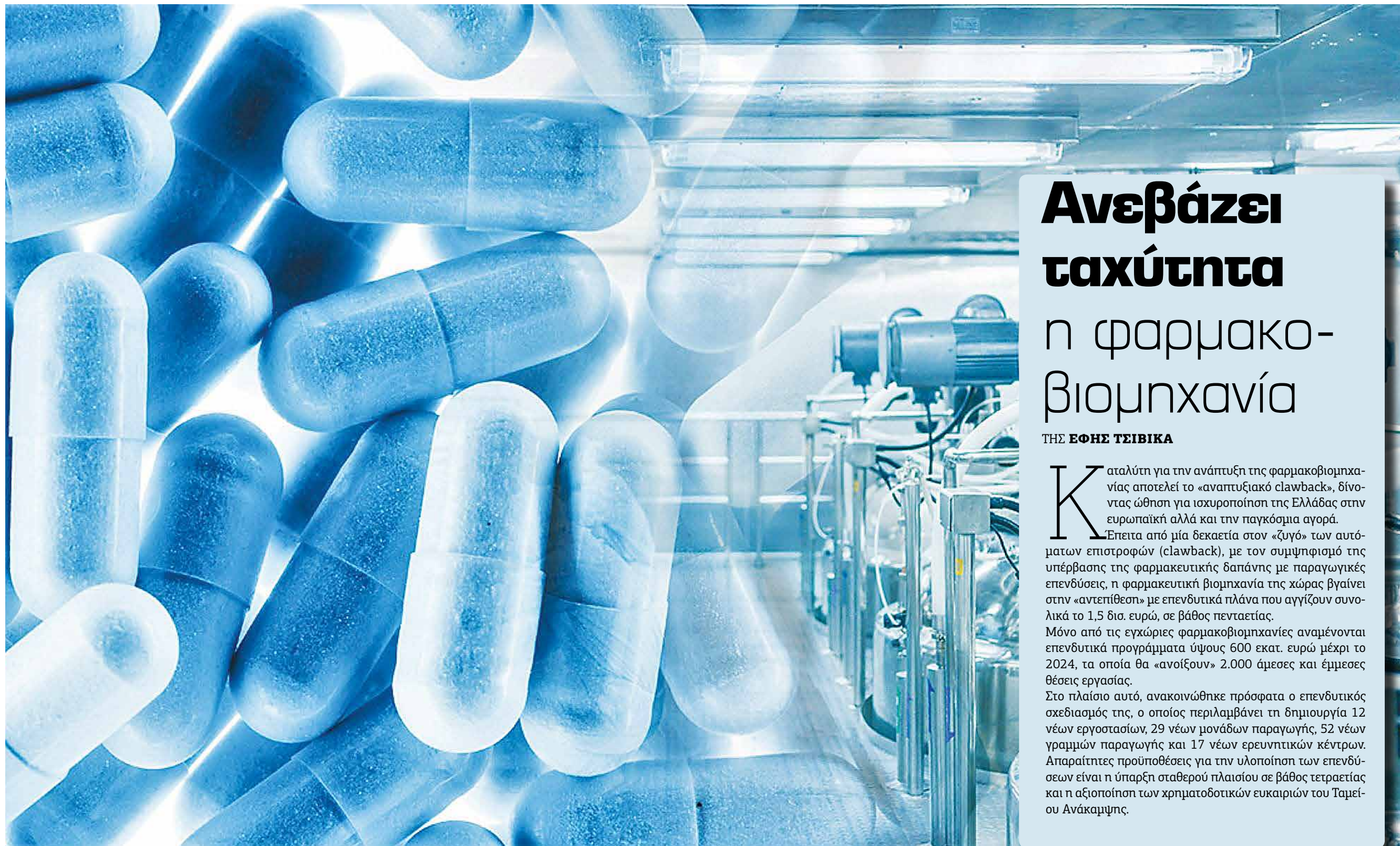
σύστημα της Ελλάδας. Το ενδιαφέρον της ΔΕΠΑ είναι να μπορεί να μπει υδρογόνο σε όλα τα έργα της, East Med, IBG, White Dragon, τα οποία θα έχουν πρόβλεψη για μεταφορά και υδρογόνου. Προϋπόθεση για κάτι τέτοιο είναι να εξασφαλιστούν οι αναγκαίες πιστοποιήσεις και να πληρούνται οι τεχνικές προδιαγραφές. Αρχικό στάδιο της παραπάνω συμφωνίας αποτελεί η ανάπτυξη όλων των απαραίτητων τεχνικών προδιαγραφών για την υποστήριξη σύγχρονης υποδομής δικτύου σωληνώσεων υδρογόνου στην Ελλάδα και η ανάλυση των προαπαιτούμενων για τη μετατροπή του υπάρ-

χοντος δικτύου φυσικού αερίου ώστε να υποστηρίζεται η διανομή υδρογόνου. Συμφωνήθηκε, επίσης, η διαρκής ανταλλαγή πληροφοριών αναφορικά με δραστηριότητες προώθησης του υδρογόνου σε ευρωπαϊκό επίπεδο, στο πλαίσιο των δράσεων της Ευρωπαϊκής Συμμαχίας για το Καθαρό Υδρογόνο (European Clean Hydrogen Alliance) και του Ευρωπαϊκού Συνδέσμου Υδρογόνου (Hydrogen Europe). Παράλληλα, διαμορφώθηκε κοινή γραμμή για την αντιμετώπιση πιθανών τεχνικών προκλήσεων στη μεταφορά αγωγών άλλων ανερχόμενων εναλλακτικών καυσίμων, όπως το βιομεθάνιο.

## Γιατί είναι απαραίτητη η αποθήκευση ενέργειας

Καθώς οι ΑΠΕ βασίζονται σε ανεξάντλητους, αέναους και φυσικούς πόρους, η παραγωγή τους εξαρτάται από τις καιρικές συνθήκες. Όσο οι ΑΠΕ καλύπτουν ένα μικρό σχετικά μέρος της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, η μεταβλητότητα ή αστάθεια στην παραγωγή τους δεν δημιουργεί πρόβλημα καθώς η οποιαδήποτε αυξομειώση της παραγωγής τους αντισταθμίζεται από άλλες πηγές (μονάδες βάσεις, εγχώριοι σταθμοί, διασυνδέσεις κ.ο.κ.). Όμως, καθώς ο στόχος είναι οι ΑΠΕ να καλύπτουν ένα πολύ μεγαλύτερο μέρος των ανα-

γκών σε ενέργεια, χρειάζονται οι σταθμοί αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας οι οποίοι θα εξομαλύνουν οποιαδήποτε διακύμανση παραγωγής. Ταυτόχρονα και οι διακυμάνσεις στην κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας μπορούν να δημιουργήσουν μεγάλα κόστη και αστάθεια όταν δεν μπορούν να προβλεφθούν, και με την αποθήκευση ενέργειας μπορεί να εξομαλυνθεί και αυτό το πρόβλημα. Δηλαδή στηρίζουν τη σταθερότητα του ηλεκτρικού συστήματος τόσο ως προς τις διακυμάνσεις της παραγωγής όσο και της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας.



# Ανεβάζει ταχύτητα η φαρμακοβιομηχανία

ΤΗΣ ΕΦΗΣ ΤΣΙΒΙΚΑ

**Κ**αταλύτη για την ανάπτυξη της φαρμακοβιομηχανίας αποτελεί το «αναπτυξιακό clawback», δίνοντας ώθηση για ισχυροποίηση της Ελλάδας στην ευρωπαϊκή αλλά και την παγκόσμια αγορά.

Επειτα από μία δεκαετία στον «ζυγό» των αυτόματων επιστροφών (clawback), με τον συμψηφισμό της υπέρβασης της φαρμακευτικής δαπάνης με παραγωγικές επενδύσεις, η φαρμακευτική βιομηχανία της χώρας βγαίνει στην «αντεπίθεση» με επενδυτικά πλάνα που αγγίζουν συνολικά το 1,5 δισ. ευρώ, σε βάθος πενταετίας.

Μόνο από τις εγχώριες φαρμακοβιομηχανίες αναμένονται επενδυτικά προγράμματα ύψους 600 εκατ. ευρώ μέχρι το 2024, τα οποία θα «ανοίξουν» 2.000 άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας.

Στο πλαίσιο αυτό, ανακοινώθηκε πρόσφατα ο επενδυτικός σχεδιασμός της, ο οποίος περιλαμβάνει τη δημιουργία 12 νέων εργοστασίων, 29 νέων μονάδων παραγωγής, 52 νέων γραμμών παραγωγής και 17 νέων ερευνητικών κέντρων. Απαραίτητες προϋποθέσεις για την υλοποίηση των επενδύσεων είναι η ύπαρξη σταθερού πλαισίου σε βάθος τετραετίας και η αξιοποίηση των χρηματοδοτικών ευκαιριών του Ταμείου Ανάκαμψης.



## Ώθηση μέσω του αναπτυξιακού clawback

ΑΠΟ ΤΟ 2012 που θεσπίστηκε το clawback, αναγκάζοντας τις φαρμακευτικές επιχειρήσεις να πληρώνουν από την «τσέπη» τους την υπέρβαση του πλαφόν των δαπανών για φάρμακα, τα ποσά που έχουν επιστραφεί στο κράτος αγγίζουν συνολικά τα 5,3 δισ. ευρώ, κεφάλαια που θα μπορούσαν να κατευθυνθούν σε επενδυτικά προγράμματα. Σύμφωνα με παράγοντες της αγοράς, μάλιστα, εάν τα χρήματα αυτά είχαν παραμείνει στα ταμεία της φαρμακοβιομηχανίας, σήμερα θα μπορούσαμε να μιλάμε για το ελληνικό εμβόλιο και το ελληνικό μονοκλωνικό αντίσωμα κατά της Covid-19. Ύστερα από συνεχείς πιέσεις του κλάδου και τη βιωσιμότητά του να απειλείται, το 2019 θεσπίστηκε το αναπτυξιακό clawback, δίνοντας στις επιχειρήσεις τη δυνατότητα να συμπληφίζουν μέρος των επιστροφών με παραγωγικές επενδύσεις. Το ποσό του συμπληφισμού για το β' εξάμηνο του έτους ήταν 50 εκατ., ενώ για τη χρήση του 2020 ανήλθε στα 100 εκατ., απελευθερώνοντας επιπλέον επενδυτικά κεφάλαια. Τη δυναμική του μέτρου καταδεικνύουν τα στοιχεία από το

β' εξάμηνο του 2019, όπου το αναπτυξιακό clawback οδήγησε σε 36 νέες επενδύσεις ύψους 80 εκατ. ευρώ. «Καταφέραμε να περάσουμε από τη Βουλή, σε συνεργασία με τον υπουργό Υγείας Βασίλη Κικίλια και τον αν. υπουργό Οικονομικών Θόδωρο Σκυλακάκη, μέτρα επενδυτικά και αναμένουμε την έγκριση από το Ταμείο Ανάκαμψης για να προχωρήσουμε σε νέα προγραμματική συμφωνία με όλη τη φαρμακοβιομηχανία, που θα προσφέρει σταθερό πλαίσιο για να πραγματοποιηθούν οι επενδύσεις του κλάδου» δήλωσε σε πρόσφατη συνέντευξη Τύπου της Πανελλήνιας Ένωσης Φαρμακοβιομηχανίας (ΠΕΦ) ο υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Άδωνις Γεωργιάδης.



## Το παράδειγμα των ελληνικών επιχειρήσεων

ΑΠΟ ΤΙΣ εγχώριες επιχειρήσεις, σε επενδυτικό σχεδιασμό έχουν προχωρήσει οι: Adelco, Bennett, BIANEΞ, BIOΚΟΣΜΟΣ, Demo, Elpen, Opus Materia, Pharmathen, Pharmazac, Rafarm, Syn Innovation, ANΦΑΡΜ, Uni-pharma, ΦΑΡΑΝ, Frezyderm, Galenica, GAP, Genepharm, Help, IASIS, Lavipharm, Rontis, WinMedica. Εντούτοις, το μέτρο-κίνητρο αναμένεται να εκμεταλλευτούν και πολλές ξένες εταιρείες, ενισχύοντας τη διεξαγωγή κλινικών μελετών και ερευνητικών προγραμμάτων στην Ελλάδα. Ήδη υπάρχουν «δείγματα γραφής», όπως η επέκταση του εργοστασίου της Boehringer Ingelheim στο Κορωπί, το digital hub της Pfizer στη Θεσσαλονίκη, η Ακαδημία Κλινικών

Μελετών με την υποστήριξη της Bayer (σε συνεργασία με την ελληνική Elpen). Τα επενδυτικά προγράμματα των εταιρειών αναμένεται να κατατεθούν στη Γ.Γ. Έρευνας και Τεχνολογίας μέχρι το τέλος Μαρτίου. «Οι επενδύσεις αυτές έχουν μοναδική πολλαπλασιαστική αξία για την ελληνική οικονομία, ενώ εξασφαλίζουν την επάρκεια φαρμάκων στην ελληνική αγορά. Για παράδειγμα, στον επενδυτικό σχεδιασμό της εγχώριας βιομηχανίας φαρμάκου περιλαμβάνεται η κατασκευή δύο μονάδων παραγωγής ογκολογικών φαρμάκων που θα καλύψουν το 20% των αναγκών των ασθενών με ελληνικά φάρμακα από το 2% που είναι σήμερα» δήλωσε ο πρόεδρος της ΠΕΦ, Θεόδωρος Τρύφων. Τα

επενδυτικά προγράμματα των ελληνικών εταιρειών θα υλοποιηθούν με ίδια κεφάλαια (συμμετοχή της τάξεως του 50%), με στόχο να συμπαρασυστηθούν και οι διεθνείς εταιρείες. Προϋπόθεση αποτελεί να μειωθεί το «χαράτσι» των επιστροφών, το οποίο, από 13% κατά την πρώτη εφαρμογή του, ανέρχεται πλέον στο 40% των πωλήσεων. Σύμφωνα με τον πρόεδρο της ΠΕΦ, εάν συμβεί αυτό, υπάρχουν διαθέσιμες τράπεζες, funds και πολλοί άλλοι επενδυτικοί οργανισμοί που προτίθενται να επενδύσουν σε εταιρείες γερές, δυναμικές, με παράδοση και κυρίως εταιρείες που έχουν εξαγωγικό προσανατολισμό και μπορούν να καλύψουν μία τόσο βασική ανάγκη όπως είναι τα φάρμακα.



## Μερίδιο από το Ταμείο Ανάκαμψης

**Η ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ** των χρηματοδοτικών ευκαιριών του Ταμείου Ανάκαμψης αποτελεί άλλη μία βασική προϋπόθεση για την υλοποίηση των επενδύσεων, με τις αξιώσεις της ελληνικής φαρμακοβιομηχανίας να βασίζονται στην ανταποδοτικότητα. Οι επενδύσεις ύψους 600 εκατ. που σχεδιάζονται έχουν σημαντική πολλαπλασιαστική αξία για την ελληνική οικονομία, τα δημόσια έσοδα και το ΑΕΠ. Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του IOBE (2020), για κάθε 1 εκατ. ευρώ που επενδύεται για τη δημιουργία νέων παραγωγικών μονάδων, η ανταποδοτικότητα της επένδυσης αγγίζει το 86%, δημιουργούνται 20 νέες θέσεις εργασίας, ενώ η αύξηση των εσόδων του Δημοσίου αντιστοιχεί στο 22,5% της επενδυτικής δαπάνης. Επίσης, σημαντική είναι η πολλαπλασιαστική επίδραση της λειτουργίας των νέων μονάδων, με τη συνολική συμβολή τους στο ΑΕΠ να αντιστοιχεί στο 129% της επενδυτικής δαπάνης.



### Κυρίαρχη θέση στην Ευρώπη

Μετά την πανδημία του κορωνοϊού και τις ελλείψεις που αντιμετώπισε η Ευρώπη σε φάρμακα και ιατροτεχνολογικά προϊόντα, η συζήτηση για τη μεταφορά των τομέων R&D και παραγωγής της φαρμακευτικής βιομηχανίας από αναπτυσσόμενες χώρες εντός των συνόρων της έχει ήδη ξεκινήσει. Η Ελλάδα μπορεί να πρωταγωνιστήσει στη νέα εποχή, καθώς πληροί όλες τις προϋποθέσεις και διαθέτει ένα σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα. «Η χώρα μας διαθέτει ισχυρή παραγωγική βάση και δεν αποβιομηχανοποιήθηκε σε τέτοιο βαθμό στον τομέα του φαρμάκου όπως οι άλλες χώρες, παρά τις πολιτικές δημοσιονομικού περιορισμού που εφαρμόστηκαν. Με την ολοκλήρωση των επενδύσεων στον κλάδο, σε πολύ λίγα χρόνια δεν θα υπάρχει φάρμακο που δεν θα παράγεται στην Ελλάδα» επεσήμανε ο αντιπρόεδρος της ΠΕΦ, Δημήτρης Δέμος. Επιπλέον, η Ελλάδα διαθέτει υψηλού επιπέδου επιστημονικό δυναμικό. Ειδικά στη βιοτεχνολογία, η οποία αποτελεί παγκόσμια τάση, οι Έλληνες επιστήμονες πρωταγωνιστούν διεθνώς, ενισχύοντας τις δυνατότητες της χώρας να βγει μπροστά σε έναν τον τομέα «αιχμής», με πολλά περιθώρια κέρδους.

# ΟΛΑ ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Όπως όλα δείχνουν η ηλεκτροκίνηση θα είναι το μεγάλο στοίχημα στην παγκόσμια αυτοκίνηση. Θα ισχύσει άραγε το ίδιο και στη χώρα μας;

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ

Το μέλλον της ηλεκτροκίνησης είναι και ο λόγος που οι εταιρείες αποκαλύπτουν το ένα μετά το άλλο καινούργια ηλεκτρικά μοντέλα. Στη χώρα μας υπάρχουν ήδη πολλά μοντέλα τα οποία κινούνται αποκλειστικά με μπαταρίες. Εμείς τα συγκεντρώσαμε όλα, τα χωρίσαμε αναλόγως της τιμής στις επόμενες γραμμές και σας τα παρουσιάζουμε. Να σημειώσουμε ότι οι τιμές είναι οι αρχικές, χωρίς να υπολογίσουμε την επιδότηση από το πρόγραμμα «Κινούμαι Ηλεκτρικά».

\* Αναλυτικά ο τρόπος υπολογισμού της επιδότησης στον πίνακα που θα βρείτε στο τέλος.

## 20.000€ - 29.999€ Volkswagen e-Up!

Το e-Up! αποτελεί μία από τις πρώτες προσπάθειες της Volkswagen στον χώρο των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, και γενικότερα είναι ένα από τα πρώτα ηλεκτρικά που είδαμε στους δρόμους, καθώς ξεκίνησε την καριέρα του το 2013. Πρόκειται για μία από τις πιο μικρές αλλά και πιο προσιτές προτάσεις μεταξύ των ηλεκτροκίνητων μοντέλων στην Ελλάδα. Το e-Up! έχει έναν κινητήρα τοποθετημένο μπροστά. Η ισχύς του φτάνει τους 83 ίππους προσφέροντας επιτάχυνση 0-100 κλμ./ώρα σε 11,9



δευτερόλεπτα, ενώ το κοντέρ του σταματάει στα 130 κλμ./ώρα. Στο πάτωμα υπάρχει μπαταρία χωρητικότητας 32.2 kWh, η οποία στέλνει την αυτονομία του ηλεκτρικού πόλης στα 260 κλμ. Τα χρήματα που ζητάει είναι 23.750 ευρώ.

## Smart ForTwo EQ

Ένας ζωντανός αστικός μύθος, ο οποίος απαρνήθηκε οριστικά τα υγρά καύσιμα. Πλέον το ForTwo EQ είναι ταγμένο στον



ηλεκτροκινητήρα των 82 ίππων και 160 Nm ροπής. Εκτός από δύο επιβάτες, φιλοξενεί επίσης μία μπαταρία χωρητικότητας 17.6 kWh, με την αυτονομία του να φτάνει μέχρι τα 159 κλμ. Οι χαλαρές επιδόσεις του ταιριάζουν για την πόλη, όπου άλλωστε θα περάσει όλη του τη ζωή. Σημειώστε λοιπόν επιτάχυνση 0-100 κλμ./ώρα σε 11,6 δευτ. και τελική ταχύτητα 130 κλμ./ώρα. Διαθέσιμο με coupe ή cabrio αμάξωμα και αρχική τιμή 24.990 ευρώ.

## Fiat 500e

Είναι ένα από τα πιο στιλάτα ηλεκτρικά μοντέλα που κυκλοφορούν, ενώ προσφέρεται και σε ποικιλία εκδόσεων. Εκτός



από την κλασική τρίθυρη υπάρχει η cabrio αλλά και η 3+1, με μία

επιπλέον πόρτα στη μεριά του συνοδηγού για πρόσβαση στο πίσω κάθισμα. Δύναμη και αυτονομία προσφέρονται σε δύο εκδόσεις. Η μία έχει 95 ίππους, 0-100 κλμ./ώρα σε 9,5 δευτερόλεπτα, τελική ταχύτητα 135 κλμ./ώρα, 23.8 kWh μπαταρία και 180 κλμ. αυτονομία. Η άλλη προσφέρει 118 ίππους, 0-100 κλμ./ώρα σε 9 δευτερόλεπτα, τελική ταχύτητα 150 κλμ./ώρα, μπαταρία στις 42 kWh και αυτονομία 320 κλμ. Φυσικά, προσφέρεται και ως βενζινοκίνητο με δύο επιλογές. Το αντίτιμο ξεκινά από τις 24.290 ευρώ.

## Smart ForFour EQ

Πιο ευρύχωρο, με θέσεις για τέσσερις επιβάτες, ο μεγαλύτερος αδελφός του ForTwo EQ. Κοινός παρονομαστής ανάμεσά τους ο ηλεκτροκινητήρας των 82 ίππων και 160 Nm ροπής. Στις ομοίότητες προσθέστε και την μπαταρία χωρητικότητας 17.6 kWh. Στην προκειμένη περίπτωση μπορεί να προσφέρει μέχρι 157 κλμ. αυτονομία. Η μέγιστη ταχύτητα παραμένει στα 130 κλμ./ώρα και η επιτάχυνση 0-100 κλμ./ώρα αργεί λίγο περισσότερο, στα 12,7 δευτ. Είναι λίγο πιο ακριβό από το ForTwo EQ, κοστίζοντας 25.675 ευρώ.



## 30.000€ - 39.999€ Peugeot e-208

Το μικρό «λιοντάρι» της Peugeot τρέφεται καταναλώνοντας ηλεκτρική ενέργεια. «Βρυχάται» με τον ηλεκτροκινητήρα του, ο οποίος έχει ισχύ 136 ίππους και ροπή 260 Nm. Αποθηκεύει την «τροφή» του σε μια μπαταρία χωρητικότητας 50 kWh.



Στη «ζούγκλα» της πόλης μπορεί να κινηθεί για 340 κλμ. μετά από μια πλήρη φόρτιση της μπαταρίας. Από τους «εχθρούς» του ξεφεύγει επιταχύνοντας από 0-100 κλμ./ώρα εντός 8,3 δευτ. και φτάνοντας μέχρι τα 150 κλμ./ώρα (στο Sport πρόγραμμα οδήγησης). Για να ζήσετε την ηλεκτρική περιπέτεια μαζί του χρειάζεται να καταβάλετε 31.900 ευρώ. Οι κινητήρες εσωτερικής καύσης του συμβατικού 208 είναι τρεις βενζίνης και ένας πετρελαίου.

## Opel Corsa-e

Κάτοχος του βραβείου «Best Buy Car of Europe 2020», το Corsa για πρώτη φορά στην πολύχρονη ιστορία του μπαίνει στην πρίζα. Στη φαρέτρα της αμιγώς



ηλεκτροκίνητης έκδοσής του υπάρχει μπαταρία 50 kWh, η οποία μετά από μια πλήρη φόρτιση της υπόσχεται αυτονομία 329 κλμ. Ο ηλεκτροκινητήρας του αποδίδει 136 ίππους και 260 Nm ροπής. Συνεργάζεται με αυτόματο κιβώτιο μονής σχέσης. Μπορεί να επιταχύνει από 0-100 κλμ./ώρα εντός 8,1 δευτ. και η μέγιστη ταχύτητα που αναπτύσσει είναι 150 κλμ./ώρα. Η αρχική τιμή του Corsa-e διαμορφώνεται στα 32.500 ευρώ. Σημειώστε ότι στην γκάμα του Corsa υπάρχουν επίσης τρεις βενζινοκινητήρες και ένας πετρελαιοκινητήρας.

## Citroen e-C4 C-Cross

Με το ξεκίνημα της καριέρας του, το νέο C4 C-Cross προσφέρεται και ως αμιγώς ηλεκτροκίνητο. Η «καρδιά» του είναι ένας ηλεκτροκινητήρας, απόδοσης 136 ίππων και 260 Nm ροπής. Η μπαταρία του, χωρητικότητας 50 kWh, «δηλώνει» ικανή να εξασφαλίσει αυτονομία έως 350



κλμ. Ο πίνακας επιδόσεων του e-C4 C-Cross αναγράφει επιτάχυνση 0-100 κλμ./ώρα εντός 9,7 δευτ. και η μέγιστη ταχύτητα 150 κλμ./ώρα (με επιλεγμένο το πρόγραμμα Sport). Για να το βάλετε στο γκαράζ και στην πρίζα σας θα πρέπει να διαθέσετε 33.800 ευρώ. Κάτω από το εμπρός καπό του απλού C4 C-Cross μπορούν να τοποθετηθούν τρεις βενζινοκινητήρες και ένας πετρελαιοκινητήρας.

## Mini Cooper SE

Η σπορ premium λογική του μοντέλου περνάει στην ηλεκτροκίνητη εποχή και δείχνει ότι αυτό είναι το βέβαιο μέλλον του. Έχοντας τα λογότυπα SE, ξεχωρίζει από την γκάμα με τους θερμικούς κινητήρες, ενώ



παραμένει από τα πιο σπορτίφ και γρήγορα μικρά. Αντί για

δίλιτρο μω-τέρ, διαθέτει τον ίδιο ηλεκτροκινητήρα με το BMW i3, αποδίδοντας 184 ίππους και 270 Nm ροπής στους εμπρός τροχούς. Η μπαταρία διαθέτει χωρητικότητα 32.6 kWh με την αυτονομία του να αγγίζει τα 232 κλμ., όσο η φόρτιση σε ένα οικιακό δίκτυο χρειάζεται 22 ώρες. Η τιμή εκκίνησης βρίσκεται στα 33.960 ευρώ.

## Nissan Leaf

Ένας Ιάπωνας Σαμουράι, το «ξίφος» του οποίου είναι η πολυετής



του εμπειρία στην ηλεκτροκίνηση. Με δύο επίπεδα ισχύος προσφέρεται ο ηλεκτροκινητήρας των 150 ή 217 ίππων. Αντίστοιχα διαμορφώνεται η ροπή στα 320 ή 340 Nm, η επιτάχυνση 0-100 κλμ./ώρα στα 7,9 ή 6,9 δευτ. και η τελική ταχύτητα στα 144 ή 157 κλμ./ώρα. Η αυτονομία του Leaf εξαρτάται από την μπαταρία του, η οποία μπορεί να έχει χωρητικότητα 40 ή 62 kWh και αυτονομία 270 ή 385 κλμ. Το μπάτζετ που χρειάζεστε για να αποκτήσετε το Leaf πρέπει να είναι τουλάχιστον 33.990 ευρώ.

### Opel Mokka-e

Ίδιο μόνο στο όνομα είναι το νέο Mokka σε σύγκριση με το απερκόμμενο μοντέλο. Όχι μόνο σχεδιαστικά, αλλά και τεχνολο-



γικά. Αιχμή του δόρατος η αμιγώς ηλεκτροκίνητη έκδοσή του. Κινείται με ηλεκτροκινητήρα 136 ίππων και 260 Nm ροπής, ενώ «πνεύμονάς» του είναι η μπαταρία χωρητικότητας 50 kWh. Πρέπει να επιστρέψει στην πρίζα αφότου διανύσει 324 κλμ. Το χρονόμετρο δείχνει 9 δευτ. για την επιτάχυνση από 0-100 κλμ./ώρα, ενώ ο «κόφτης» της τελικής ταχύτητας είναι στα 150 κλμ./ώρα. Η απόδειξη πληρωμής του Mokka-e θα αναγράφει 34.600 ευρώ. Το Mokka μπορεί να ζήσει επίσης με δύο βενζινοκινητήρες ή έναν πετρελαιοκινητήρα που υπάρχουν στην γκάμα του.

### Volkswagen ID.3

Το ID.3 είναι το μοντέλο που εγκαινίασε την οικογένεια ID, στην οποία η



Volkswagen εντάσσει όλα τα αμιγώς ηλεκτρικά της μοντέλα. Προσφέρεται με τρεις διαμορφώσεις. Η πρώτη έχει 145 ίππους, 0-100 κλμ./ώρα σε 9,6 δευτερόλεπτα, τελική ταχύτητα 160 κλμ./ώρα, χωρητικότητα 58 kWh και αυτονομία 420 κλμ. Η δεύτερη έχει 204 ίππους, 0-100 κλμ./ώρα σε 7,3 δευτερόλεπτα, ενώ τελική ταχύτητα, χωρητικότητα μπαταρίας και αυτονομία παραμένουν ίδια. Στην τρίτη έχουμε πάλι 204 ίππους και 160 κλμ./ώρα τελικής ταχύτητας. Για το 0-100 κλμ./ώρα χρειάζονται 7,9 δευτερόλεπτα, η χωρητικότητα της μπαταρίας είναι 77 kWh και η αυτονομία 550 κλμ. Όλες οι εκδόσεις είναι πωσκίνητες. Τα παραπάνω τα αποκτά κάποιος από τα 34.600 ευρώ.

### Honda e

Το πρώτο μοντέλο παραγωγής της Honda που συνδέεται αποκλειστικά με την πρίζα και όχι με τη μάνικα. Αστικών προδιαγραφών, το Honda e έχει μήκος 3.894 κλστ. Ο ηλεκτροκινητήρας του παράγει 136 ή 154 ίππους. Στην πρώτη περίπτωση η επιτάχυνση 0-100 κλμ./ώρα διαρκεί



145 κλμ./ώρα. Η μπαταρία ιόντων λιθίου, χωρητικότητας 35,5 kWh, ανάλογα τις διαστάσεις των τροχών (16 ή 17 ιντσών),

εξασφαλίζει αυτονομία 210 ή 220 κλμ. Το αυτόματο κιβώτιο μονής σχέσης μεταδίδει την κίνηση στους πίσω τροχούς. Το κασέ του ξεκινάει από τα 35.740 ευρώ.

### Peugeot e-2008

Με το 208 να ακολουθεί την ηλεκτρική οδό, δεν θα μπορούσε να μην κάνει το ίδιο και το μεγάλο αδελφάκι του. Έτσι, προέκυψε το e-2008, το πρώτο ηλεκτρικό crossover της γαλλικής μάρκας. Σε αυτό υπάρχει μόνο μία διαθέσιμη έκδοση, όσον αφορά τον κινητήρα και την μπαταρία. Το ηλεκτρικό μοτέρ κινεί τους μπροστά τροχούς και αποδίδει 136 ίππους. Χάρη σε αυτόν, το 0-100 κλμ./ώρα γίνεται σε 9,0 δευτερόλεπτα και η τελική ταχύτητα φτάνει τα 150 κλμ./ώρα. Η μπαταρία του συστήματος μπορεί να αποθηκεύσει 50 kWh ηλεκτρικής ενέργειας, ποσότητα αρκετή ώστε το e-2008



να καλύψει μέχρι και 320 κλμ. χωρίς να χρειαστεί φόρτιση. Η απόκτησή του απαιτεί 36.900 ευρώ.

### Hyundai Kona Electric

Το κορεατικό crossover, το οποίο μπορεί και προσαρμόζεται σε οποιαδήποτε ανάγκη, καθώς προσφέρεται σε βενζινοκίνητες (με και χωρίς ήπια υβριδικό σύστημα), πετρελαιοκίνητες (με ήπια υβριδικό σύστημα), υβριδικές, αλλά και αμιγώς ηλεκτρικές εκδόσεις. Ακόμα και στον



ηλεκτρικό τομέα προσφέρει επιλογές, για την ακρίβεια δύο, με κοινό στοιχείο την μπροστά κίνηση. Η πρώτη έχει κινητήρα 136 ίππων, χρειάζεται 9,9 δευτερόλεπτα για το 0-100 κλμ./ώρα, έχει τελική ταχύτητα 155 κλμ./ώρα και μπαταρία με 39,2 kWh η οποία επαρκεί για 305 κλμ. Η δεύτερη έχει 204 ίππους, 0-10 κλμ./ώρα σε 7,9 δευτερόλεπτα, τελική ταχύτητα 167 κλμ./ώρα, μπαταρία 64 kWh και αυτονομία 484 κλμ. Οι τιμές του ηλεκτρικού της Hyundai ξεκινούν από τις 36.990 ευρώ.

### Mazda MX-30



Το «χέρι» της στην πρίζα έβαλε για πρώτη φορά η Mazda.

Το αποτέλεσμα δεν ήταν ηλεκτροπληξία, αλλά το νέο MX-30. Ένα ιδιαίτερο σχεδιαστικά crossover που κινείται αποκλειστικά με ρεύμα. Ο ηλεκτροκινητήρας του αποδίδει 143 ίππους και 265 Nm ροπής. Για τη διαδικασία της επιτάχυνσης 0-100 κλμ./ώρα χρειάζεται 9,7 δευτ. και το κοντέρ του μπορεί να δείξει μέχρι 140 κλμ./ώρα. Το «παρών» δίνει κιβώτιο μονής σχέσης για τη μετάδοση της κίνησης στους εμπρός τροχούς. Σχετικά με την αυτονομία διαμορφώνεται στα 200 κλμ. όταν η μπαταρία του, χωρητικότητας 35,5 kWh, είναι 100% φορτισμένη. Φτάνοντας στο ταμείο με το νέο MX-30 θα πρέπει να πληρώσετε 37.590 ευρώ.



### 40.000€ - 49.999€

### DS 3 Crossback E-Tense

Εκεί όπου η κομψότητα συναντά το χειμαρρώδες πλέον ρεύμα της ηλεκτροκίνησης γεννιέται το DS 3 Crossback E-Tense. Το μικρό crossover της DS Automobiles στην έκδοση E-Tense διαθέτει ηλεκτροκινητήρα απόδοσης 136 ίππων και 260 Nm ροπής. Πολύτιμος σύμμαχός του η μπαταρία ιόντων λιθίου, χωρητικότητας 50 kWh. Με μια πλήρη φόρτίσή της διασφαλίζει 320 κλμ. αθόρυβα και με μηδενικές εκπομπές ρύπων. Με μοναδικό στυλ επιταχύνει από 0-100 κλμ./ώρα εντός 8,7 δευτ. και φτάνει μέχρι τα 150 κλμ./ώρα. Για να γίνει δικό σας ζητάει 42.450 ευρώ. Εναλλακτικά μπορείτε να διαλέξετε ανάμεσα σε δύο βενζινοκινητήρες και δύο πετρελαιοκίνητες.



### Kia e-Niro

Το e-Niro εκτός από την αμιγώς ηλεκτρι-

κή έκδοση διατίθεται και σε plug-in υβριδική, ώστε να προσφέρει «πράσινη» εναλλακτική ακόμα και σε εκείνους που δεν μπορούν να αποχωριστούν τα υγρά καύσιμα. Υπάρχουν δύο εκδόσεις διαθέσιμες, μία με 136 ίππους και μία με 204 ίππους. Η πρώτη χρειάζεται 7,8 δευτερόλεπτα για το 0-100 κλμ./ώρα, έχει τελική ταχύτητα 155 κλμ./ώρα, η μπαταρία αποθηκεύει μέχρι και 39,2 kWh και μπορεί να ταξιδέψει για 289 κλμ. Η δεύτερη κάνει το 0-100 κλμ./ώρα σε 9,8 δευτερόλεπτα, η τελική ταχύτητα είναι στα 167 κλμ./ώρα, η μπαταρία είναι στις 64 kWh και η αυτονομία αρκεί για 455 κλμ. Ο υποψήφιος αγοραστής θα χρειαστεί τουλάχιστον 42.990 ευρώ.

### Kia e-Soul

Ιδιαίτερο αισθητικά και άκρως πρωτοποριακό, το Kia Soul πλέον γίνεται e-Soul και μας συστήνει την αμιγώς ηλεκτρική του ταυτότητα. Δανειζόμενο την ηλεκτρική φιλοσοφία του e-Niro είναι διαθέσιμο σε δύο εκδόσεις, η μία με μπαταρία 39 kWh και 136 ίππους και η άλλη με μπαταρία 64 kWh και απόδοση 204 ίππων. Η τελική ταχύτητα περιορίζεται στα 167 κλμ. ώρα

και η φόρτίσή του σε wallbox διαρκεί σχεδόν 10 ώρες, παρέχοντας πλήρως φορτισμένο περισσότερο από 400 κλμ. αυτονομίας. Η τιμή του ξεκινά από τα 36.940 ευρώ για την απλή έκδοση και φτάνει τα 43.990 ευρώ για τη γρήγορη των 204 ίππων.

### BMW i3

Το i3 της BMW δέχθηκε μεταμόρφωση ηλεκτρικής καρ-



διάς για να μπορεί να αντεπεξέλθει με τον νεότερο ανταγωνισμό, καθώς το μοντέλο βρίσκεται στον 7ο χρόνο ζωής του. Είναι διαθέσιμο με έναν ηλεκτροκινητήρα σε δύο εκδόσεις από πλευράς ισχύος. Η «απλή» αποδίδει 170 ίππους και η «S» 184, με την επιτάχυνση του 0-100 να είναι 7.3 και 6.9 δευτ. αντίστοιχα. Η μπαταρία πλέον διαθέτει χωρητικότητα 42.2 kWh, με την αυτονομία να βρίσκεται λίγο πάνω από τα 270 χλμ. Η οικιακή πρίζα θα χρειαστεί περί τις 15 ώρες για μια πλήρη φόρτιση του μοντέλου, ενώ στο ειδικό BMW i Wallbox 3.5 ώρες. Η τιμή για τη στάνταρ έκδοση ξεκινά από τα 41.300 ευρώ και για την i3s από τα 45.050 ευρώ.

### Tesla Model 3

Το Model 3 προσφέρεται σε τρεις εκδόσεις. Η Standard Plus διαθέτει έναν κινητήρα στον πίσω άξονα ισχύος 325 ίππων. Για την επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα απαιτούνται 5.6 δευτερόλεπτα, η τελική ταχύτητα φτάνει τα 225 χλμ./ώρα, η χωρητικότητα της μπαταρίας είναι 54 kWh και επαρκεί



για 448 χλμ. Η Long Range είναι τετρακίνητη με 441 ίππους, 0-100 χλμ./ώρα σε

4.4 δευτερόλεπτα και τελική ταχύτητα 233 χλμ./ώρα. Η μπαταρία ανεβαίνει στις 75 kWh και η αυτονομία στα 580 χλμ. Τέλος, η Performance είναι επίσης τετρακίνητη, αλλά με 513 ίππους, 3.3 δευτερόλεπτα για το 0-100 χλμ./ώρα και 261 χλμ./ώρα τελικής ταχύτητας. Η μπαταρία είναι ίδια, όμως η αυτονομία πέφτει στα 567 χλμ. Οι τιμές του Model 3 ξεκινούν από τις 45.990 ευρώ.

### Mercedes-Benz EQA

Το δεύτερο μέλος στην οικογένεια ηλεκτρικών μοντέλων της Mercedes έρχεται για να συνδυάσει τις αρετές της GLA με εκείνες της ηλεκτροκίνησης. Η ηλεκτρι-



κή εκδοχή του γερμανικού crossover, προς το παρόν έχει μόνο μία έκδοση. Πρόκειται για την EQA 250. Διαθέτει έναν κινητήρα τοποθετημένο στον μπροστά άξονα με την απόδοση στους 190 ίππους και τα 375 Nm ροπής. Το 0-100 χλμ./ώρα γίνεται σε 8.9 δευτερόλεπτα και η τελική ταχύτητα φτάνει τα 160 χλμ./ώρα, ενώ μπορεί να καλύψει μέχρι και 426 χλμ. από τη μία πρίζα μέχρι την επόμενη, χάρη στην μπαταρία των 66.5 kWh. Για να την κάνετε δική σας ζητάει 49.590 ευρώ.

### Πάνω από 50.000€ BMW iX3

Το iX3 είναι μόλις το δεύτερο ηλεκτρικό της BMW, μετά το i3 που βγήκε το 2013 και στην ουσία πρόκειται για την ηλεκτρική εκδοχή της X3. Το μοντέλο των Βαυαρών έχει έναν κινητήρα, ο οποίος είναι τοποθετημένος πίσω. Έτσι, συνεχίζει την πωκίνη-



τη παράδοση της μάρκας. Η ισχύς του είναι 286 ίπποι. Χάρη σε αυτή η επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα γίνεται σε 6.8 δευτερόλεπτα και η τελική ταχύτητα φτάνει τα 180 χλμ./ώρα. Ο απαραίτητος

για την κίνηση ηλεκτρισμός αποθηκεύεται σε μπαταρία χωρητικότητας 73.8 kWh, ενώ η αυτονομία φτάνει ακόμα και τα 520 χλμ. Η BMW ζητάει για το ηλεκτρικό SUV της 64.200 ευρώ.

### Audi e-Tron

Το πρώτο ηλεκτρικό της Audi είναι ένα μεγάλο SUV με την κλασική έννοια του όρου. Ανάμεσα στους τροχούς του κρύβει δύο κινητήρες, οι οποίοι μπορεί να αποδίδουν 313 (έκδοση 50) ή 408 (έκδοση 55) ίππους, κάνοντάς το τετρακίνητο. Η έκδοση 50 χρειάζεται 6.8 δευτερόλεπτα για το 0-100 χλμ./ώρα, η τελική ταχύτητα είναι 190



χλμ./ώρα, ενώ η μπαταρία μπορεί να αποθηκεύσει 71.2 kWh

εξασφαλίζοντας απόσταση μέχρι και 306 χλμ. Η έκδοση 55 έχει 408 ίππους, 0-100 χλμ./ώρα σε 5.7 δευτερόλεπτα και τελική ταχύτητα 200 χλμ./ώρα. Η χωρητικότητα της μπαταρίας είναι 95 kWh και η αυτονομία 417 χλμ. Το αντίτιμο ξεκινά από τις 74.440 ευρώ.

### Mercedes EQC

Ορόσημο για την εταιρεία με το αστέρι, καθώς αποτελεί το πρώτο αμιγώς ηλεκτρικό μοντέλο της. Εφοδιάζεται με 2 ηλεκτροκινητήρες και αποδίδει 408 ίππους με 760 Nm ροπής. Καταφέρνει το



0-100 σε 5.1 δευτ. με την αυτονομία της να φτάνει τα 417 χλμ., νούμερο που μπορεί να αυξηθεί αρκετά σε συνθήκες κίνησης λόγω της παράλληλης φόρτισης σε κάθε φρενάρισμα. Οι μπαταρίες από μόνες τους ζυγίζουν συνολικά 652 κιλά και έχουν μεγάλη χωρητικότητα στις 80 kWh, απαιτώντας 11 ώρες για φόρτιση από Wallbox, ενώ μπορεί να πετύχει από 10% στο 80% της φόρτισης σε μόλις 40 λεπτά συνδεδεμένη σε ταχυφορτιστή. Η τιμή της στα 82.820 ευρώ.

### Jaguar I-Pace EV400

Η Jaguar I-Pace έφερε στα χωράφια μας την ηλεκτροκίνηση με τον πιο smooth τρόπο. Διαθέτοντας μία μπαταρία 90 kWh και δύο ηλεκτροκινητήρες, αποδίδει 400 άλογα και 700 Nm ροπής καταφέροντας εκπληκτικές επιδόσεις όπως



το 0-100 σε 4.8 δευτ. και τελική ταχύτητα στα 200 χλμ./ώρα. Η αυτονομία είναι

στα 470 χλμ. για ένα μοντέλο με συνολικό βάρος στα 2.670 κιλά, η τιμή του οποίου ξεκινά από τα 87.500 ευρώ, και η διαδικασία φόρτισης απαιτεί 1 ώρα και 25 λεπτά σε φορτιστή 50Kwh.

### Audi e-tron Sportback

Βασισμένο επάνω στο ομόσταυλο e-tron, αλλά με πιο coupe και δυναμική σχεδίαση, έρχεται να εκτινάξει τις δυνατότητες της ηλεκτροκίνησης. Διατίθεται σε δύο εκδόσεις, με την πρώτη (50 quattro) να αποδίδει 313 ίππους και 540 Nm ροπής με μπαταρία 71 kWh, και



τη δεύτερη (55 quattro) 408 ίππους και 561 Nm ροπής με μπαταρία 95 kWh. Η αυτονομία είναι σχεδόν 450 χλμ., με τις επιδόσεις να εντυπωσιάζουν καθώς το 0-100 έρχεται σε μόλις 5.7 δευτ. Μάλιστα, διαθέτει από τις μεγαλύτερες τελικές ανάμεσα στα e-cars με 190 και 200 χλμ./ώρα ανάλογα την έκδοση. Η τιμή του ξεκινά από τα 79.030 ευρώ για την έκδοση 50 και τα 90.890 ευρώ για την έκδοση 55.

### Tesla Model S

Στην Ελλάδα είναι διαθέσιμο σε τρεις εκδόσεις. Η Long Range έχει δύο κινητήρες με 670 ίππους συνολικά, 0-100 χλμ./ώρα σε 3.2 δευτερόλεπτα, και 250



χλμ./ώρα τελική ταχύτητα. Οι 100 kWh της μπαταρίας

είναι αρκετές για 663 χλμ. Η Plaid έχει και τρίτο κινητήρα. Έτσι η ισχύς γίνεται 1.020 ίπποι, η επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα 2.1 δευτερόλεπτα και η τελική ταχύτητα 322 χλμ./ώρα. Η χωρητικότητα της μπαταρίας είναι ίδια αλλά η αυτονομία μειώνεται στα 628 χλμ. Τέλος, στην Plaid+ οι τρεις κινητήρες αποδίδουν πάνω από 1.100 ίππους, το 0-100 χλμ./ώρα γίνεται σε λιγότερο από 2.1 δευτερόλεπτα και η τελική ταχύτητα είναι 322 χλμ./ώρα. Η μπαταρία έχει χωρητικότητα 120 kWh και η αυτονομία αγγίζει τα 837 χλμ. Το Model S στην έκδοση Plaid+ είναι το ταχύτερο αυτοκίνητο στην ιστορία σε ό,τι αφορά την επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα. Οι τιμές ξεκινάνε από τις 90.990 ευρώ.

### Tesla Model X

Η πρόταση της Tesla για την κατηγορία των SUV χαρακτηρίζεται από ιδιαιτερότητες, όπως οι πίσω πόρτες που ανοί-

γουν σαν φτερά γλάρου. Το Model X στην Ελλάδα είναι διαθέσιμο σε δύο εκδόσεις. Η πρώτη είναι η Long Range



με δύο κινητήρες, συνολική ισχύ 670 ίππους, 0-100 χλμ./ώρα σε 3.9 δευτερόλεπτα και τελική ταχύτητα 250 χλμ./ώρα. Η μπαταρία έχει χωρητικότητα 100 kWh, φορτίο αρκετό για 580 χλμ. Η έκδοση Plaid έχει τρεις

κινητήρες με 1.020 ίππους συνολικά, για το 0-100 χλμ./ώρα χρειάζεται 2.6 δευτερόλεπτα και η τελική ταχύτητα είναι 262 χλμ./ώρα. Η χωρητικότητα της μπαταρίας είναι ίδια, όμως η αυτονομία μειώνεται στα 547 χλμ. Η τιμή ξεκινά από τις 99.990 ευρώ.

### Porsche Taycan

Η ηλεκτρική Porsche προσφέρεται σε τρεις εκδόσεις. 4S, Turbo και Turbo S, όλες τετρακίνητες. Η 4S έχει 530 ίππους, κάνει το 0-100 χλμ./ώρα σε 4.0 δευτερόλεπτα, η τελική της ταχύτητα είναι 250 χλμ./ώρα, η μπαταρία έχει χωρητικότητα 79.2 kWh και χαρίζει αυτονομία 408 χλμ. Η Turbo ανεβαίνει στους 680 ίππους, η επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα πέφτει στα 3.2 δευτερόλεπτα και η τελική ταχύτητα ανεβαίνει στα 260 χλμ./ώρα. Η μπαταρία είναι μεγαλύτερη, στις 93.4 kWh, και η αυτονομία αγγίζει τα 452 χλμ. Τέλος, η Turbo S διαθέτει 761 ίππους, ρίχνοντας την επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα στα 2.8 δευτερόλεπτα, με την τελική ταχύτητα να μένει στα 260 χλμ./ώρα. Η μπαταρία είναι ίδια, όμως η αυτονομία μειώνεται στα 412



χλμ. Η τιμή της Taycan ξεκινάει από τις 110.900 ευρώ.

# Έρχονται...

## Ford Mustang Mach-E

Η πρώτη προσπάθεια ευρείας παραγωγής της Ford στην κατηγορία των ηλεκτρικών αυτοκινήτων βρίσκεται ένα βήμα πριν ξεκινήσει την εμπορική της πορεία στη χώρα μας, αλλά και στην Ευρώπη γενικότερα. Με δοκιμές σε Νορβηγία, Γερμανία, Βρετανία και Ισπανία, οι Αμερικανοί προσαρμόσαν το ηλεκτρικό SUV τους στις ανάγκες και τα «θέλω» των Ευρωπαίων οδηγών. Στην γκάμα του αυτοκινήτου θα υπάρχουν εκδόσεις πισωκίνητες αλλά και τετρακίνητες, με αυτονομία που θα φτάνει ακόμα και τα 600 χλμ. Στην κορυφή όλων θα βρίσκεται το Mustang Mach-E GT τετρακίνητο, απόδοσης 465 ίππων και 830 Nm ροπής, με την επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα να διαρκεί λιγότερο από 5 δευτερόλεπτα.



## Volvo XC40 Recharge

Πρώτη αμιγώς ηλεκτρική προσπάθεια αποτελεί για τη Volvo το XC40 Recharge, που βασίζεται στο απλό XC40. Η επίσημη παρουσίαση του αυτοκινήτου έγινε το 2020. Στοιχείο που θα το διαφοροποιεί είναι ότι έχει χρησιμοποιηθεί το Android ως λειτουργικό σύστημα για το infotainment. Για την κίνησή του θα έχει δύο ηλεκτροκινητήρες, έναν σε κάθε άξονα. Η απόδοσή τους θα φτάνει τους 408 ίππους και τα 660 Nm ροπής, ενώ το 0-100 χλμ./ώρα θα γίνεται σε 4.9 δευτερόλεπτα. Όσο για την μπαταρία, θα είναι στις 78 kWh και θα εξασφαλίζει αυτονομία 400 χλμ.



## Dacia Spring

Η Dacia με το Spring θέλει να συνεχίσει και στα ηλεκτρικά τη νοοτροπία των προσιτών μοντέλων που έχουμε γνωρίσει με κινητήρες βενζίνης και diesel, με στόχο να είναι το πιο προσιτό ηλεκτρικό της αγοράς. Το αδελφό μοντέλο Renault City K-ZE κυκλοφορεί στην Κίνα με τιμή 8.700 δολάρια, ενώ στην Ουγγαρία με τις ανάλογες επιδοτήσεις φτάνει να ξεκινάει από 11.000 ευρώ, με την τιμή τιμοκαταλόγου να είναι 17.800 ευρώ. Φέρει ηλεκτροκινητήρα 45 ίππων και 125 Nm ροπής, με την τελική ταχύτητα να φτάνει τα 125 χλμ./ώρα. Η χωρητικότητα της μπαταρίας θα είναι 26.8 kWh και θα προσφέρει μέχρι και 225 χλμ. αυτονομία. Αναμένεται πριν από το καλοκαίρι.



## Volkswagen ID.4

Το ID.4 είναι το πρώτο SUV μοντέλο της οικογένειας ID. Ως μέλος της ίδιας οικογένειας έχει πολλά κοινά στοιχεία με το ID.3, αλλά και τον δικό του χαρακτήρα. Ο κινητήρας του τοποθετείται στον πίσω άξονα και αποδίδει 204 ίππους. Για το 0-100 χλμ./ώρα χρειάζεται 8.5 δευτερόλεπτα και σταματάει να επιταχύνει στα 160 χλμ./ώρα. Η μπαταρία που βρίσκεται στο πάτωμα, έχει χωρητικότητα 77 kWh, φορτίο αρκετό ώστε να τροφοδοτείται ώσπου να διανύσει μέχρι και 520 χλμ. Το ID.4 διατίθεται σε δύο εκδόσεις εξοπλισμού, τις 1st και 1st Max, με το κόστος να ξεκινά από τις 37.742 ευρώ.



## Skoda Enyaq iV

Το Enyaq iV είναι το πρώτο ηλεκτρικό SUV της Skoda. Το μοντέλο των Τσέχων θα προσφέρεται σε πέντε εκδόσεις, όμως αυτή τη στιγμή στη χώρα μας έρχονται δύο. Πρόκειται για τις 60 και 80, αμφότερες πισωκίνητες. Στην 60 η ισχύς είναι 179 ίπποι, το 0-100 χλμ./ώρα γίνεται σε 8.7 δευτερόλεπτα, η τελική ταχύτητα φτάνει τα 160 χλμ./ώρα και η μπαταρία των 62 kWh μπορεί να καλύψει 390 χλμ. Στην 80 η ισχύς ανεβαίνει στους 204 ίππους, για το 0-100 χλμ./ώρα χρειάζονται 8.5 δευτερόλεπτα, η τελική ταχύτητα είναι πάλι 160 χλμ./ώρα, ενώ η μπαταρία πλέον χωράει 82 kWh και αρκεί για 510 χλμ. Για τα παραπάνω το Enyaq iV ζητάει 39.200 ευρώ.



	Λιανική Τιμή Προ Φόρων έως 30.000€	Λιανική Τιμή Προ Φόρων 30.001€-50.000€	Προαιρετική Απόσυρση	«Έξυπνο» σημείο επαναφόρτισης Η/Ο	Αμ.Α, Τρίτοκομο/ Πολύτοκομο (επιπλέον)
ΦΥΣΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ-ΙΚ	20%, έως 6.000€	15%, έως 6.000€	1.000 €	500 €	1.000 €
	Αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα	Υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξαιρετικής φόρτισης εκπομπών έως 50gr/χλμ	Απόσυρση		
ΕΔΧΤΑΞΙ	25%, έως 10.500€	15%, έως 8.000€	Περιλαμβανόμενη υποχρεωτική απόσυρση		1.000 €
	Αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα	Υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα van εξαιρετικής φόρτισης εκπομπών έως 50gr/χλμ	Προαιρετική Απόσυρση		
ΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ	15%, έως 5.500€	15%, έως 4.000€	1.000 €		
	Οικολογικό bonus	Προαιρετική Απόσυρση	Αμ.Α, Τρίτοκομο/ Πολύτοκομο (επιπλέον μόνο για φυσικά πρόσωπα)		
ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΔΙΚΥΚΛΑ, ΤΡΙΚΥΚΛΑ (Φυσικά και νομικά πρόσωπα)	20%, έως 800€	400 €	500 €		
ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΠΟΔΗΛΑΤΑ (μόνο φυσικά πρόσωπα)	40%, έως 800€	-	500 €		

Επιδότηση μέσω του προγράμματος «Κινούμαι Ηλεκτρικά»

Από τις 24 Αυγούστου έχει ανοίξει, και παραμένει ανοιχτή, η πλατφόρμα για το πρόγραμμα «Κινούμαι Ηλεκτρικά». Μέσω αυτού, το κράτος επιδοτεί την αγορά ηλεκτρικού αυτοκινήτου, δικύκλου ή ακόμα και ποδηλάτου. Η επιδότηση για τα αυτοκίνητα είναι 20% επί της αξίας, αν η τιμή προ φόρων είναι μέχρι 30.000 ευρώ. Από εκεί μέχρι και τα 50.000 ευρώ η επιδότηση πέφτει στο 15%, με μέγιστο πλαφόν τα 6.000 ευρώ. Επιδότηση δίνεται και σε περίπτωση μίσθωσης ηλεκτρικού αυτοκινήτου. Στον πίνακα αριστερά μπορείτε να δείτε όλα τα ποσά επιδότησης και τις περιπτώσεις στις οποίες δίνονται.

# Η μητέρα όθλων των μαχών

## ΞΕΚΙΝΑ Η ΑΠΕΡΓΙΑ

ΤΟΥ Κ.Α. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ

**Τ**ον Μάρτιο του 1984 είχε έρθει η ώρα. Η κυβέρνηση προσπάθησε να ιδιωτικοποιήσει τα κερδοφόρα ορυχεία και να κλείσει εκείνα που εσοκεμμένα είχε απαξιώσει χαρακτηρίζοντάς τα ζημιογόνα.

Στις 12 Μάρτη οι εργάτες απεργούν και κατεβαίνουν σε πανεθνική απεργία. Μέχρι τις 15 Μάρτη, από τα 170 ορυχεία που ανήκουν στη δύναμη της NUM έχουν κλείσει τα 140. Οι πιο δυναμικές απεργιακές εστίες είναι στο Γιορκσάιρ και το Νοτιογχαμσάιρ. Οι απεργοί ζητούν την ανάκληση του προγράμματος διακοπής λειτουργίας των ανθρακωρυχείων. Ζητούν ακόμη κρατική ενίσχυση, τον εκσυγχρονισμό της Εθνικής Βιομηχανίας Άνθρακα και τη συνταξιοδότηση στα 55 χρόνια. Η στάση της κυβέρνησης είναι άτεγκτη. Σε γρήγορο χρονικό διάστημα δημιουργήθηκαν παντού φρουρές εργαζομένων που περιφρουρούσαν τα ορυχεία, παρόλα αυτά όμως δεν υπήρξε σε κάθε τοπικό τμήμα των συνδικάτων παρόμοια αγωνιστικότητα και αποφασιστικότητα. Η ομοσπονδιακή δομή του συνδικάτου, με τις αυξημένες δυνατότητες αυτονομίας του κάθε τοπικού τμήματος, έκανε πολλά από αυτά να ταλαντεύονται μεταξύ απεργίας ή υπακοής ακόμη και μετά την κήρυξη της πανεθνικής απεργίας, με αποτέλεσμα να δοθεί η ευκαιρία στην κυβέρνηση Θάτσερ να κινητοποιήσει μια στρατιά 10.000 αστυνομικών, που κατέλαβαν σημαντικές θέσεις σε αρκετά ορυχεία της χώρας, προστατεύοντας τους απεργοσπάστες που είχε κινητοποιήσει το κράτος για να προκαλέσουν ρήγμα στην απεργία και να συνεχίσουν την παραγωγή και την τροφοδότηση των εργοστασίων με γαιάνθρακα. Ενώ στη Βρετανία η απεργία των ανθρακωρύχων διανύει τη 17η εβδομάδα της, απεργιακές κινητοποιήσεις σε ένδειξη συμπάραστασης κηρύσσουν οι λιμενεργάτες και οι σιδηροδρομικοί. Ο πόλεμος μεταξύ της Θάτσερ και των εργατικών συνδικάτων μαινεται, με ανυποχώρητες και τις δύο πλευρές. «Έπρεπε να πολεμήσουμε τον εξωτερικό εχθρό στα Φώκλαντ και τώρα πρέπει να πολεμήσουμε τον εσωτερικό εχθρό, τους ηγέτες των εργατικών συνδικάτων των ανθρακωρύχων, που είναι πολύ πιο δύσκολος



αντίπαλος αλλά εξίσου επικίνδυνος για την ελευθερία».

### «Η Αγγλία δεν θα διαλυθεί από μια χούφτα Μαρξιστές»

Με αυτούς τους χαρακτηρισμούς αναφερόταν το 1984 η Μάργκαρετ Θάτσερ στην εργατική τάξη και κυρίως τους ανθρακωρύχους. Σε ντοκουμέντα και έγγραφα που είδαν το φως της δημοσιότητας από το Ίδρυμα Μάργκαρετ Θάτσερ, προκύπτει πως στις 12 Οκτωβρίου 1984, λίγες ώρες πριν από την έκρηξη της βόμβας του IRA στο Γκραντ Οτέλ του Μπράιτον, όπου διέμεναν η Θάτσερ και μέλη του Υπουργικού Συμβουλίου της, που βρίσκονταν εκεί για το ετήσιο συνέδριο του Συντηρητικού Κόμματος, η πρωθυπουργός είχε αποφασίσει να σκληρύνει ακόμη περισσότερο τη στάση της απέναντι στους ανθρακωρύχους. Έτσι, στην επικείμενη ομιλία της είχε σκοπό να απευθυνθεί προσωπικά στον ηγέτη των Εργατικών, Νιλ Κίννοκ, κατηγορώντας τον πως είναι μια «μαριονέτα ενός κόμματος που βρίσκεται όμηρος στα χέρια των εχθρών της Δημοκρατίας». Ανάμεσα στα νέα ντοκουμέντα υπάρχουν κι εκείνα που αποδεικνύουν πως η Θάτσερ είχε κατά νου να κάνει λόγο για μια «επανάσταση που λαμβάνει χώρα εντός του Ηνωμένου Βασιλείου» και να εκφράσει την ελπίδα της πως «η Αγγλία δεν θα διαλυθεί από το χάος που θα προκαλέσει η βιομηχανία των ανθρακωρύχων, που καθοδηγούνται από μια χούφτα Μαρξιστές». Η πρωθυπουργός θα το προχωρούσε ακόμη παραπέρα: Αφού πρώτα καταδίκασε τη βία στην οποία κατέφυγαν τα εργατικά συνδικάτα στις συγκρούσεις τους με την αστυνομία, στη συνέχεια σκόπευε να κατονομάσει ειδικά το Εργατικό Κόμμα ως «το φυσικό σπίτι των δυνάμεων που επιλέγουν τη βία». Η ομιλία της Θάτσερ άλλαξε την τελευταία στιγμή, μετά την έκρηξη της βόμβας στο ξενοδοχείο, που κόστισε τη ζωή σε πέντε άτομα ενώ τραυμάτισε πολλά ακόμη. Η ίδια γλίτωσε. Την επόμενη μέρα της βομβιστικής επίθεσης η πρωθυπουργός θα κάνει κανονικά την προγραμματισμένη ομιλία της, όπου θα δηλώσει πως οι μαχητές του IRA είναι κοινός εγκληματίας.

### Σκόπευε να στείλει τον στρατό

Η πρωθυπουργός της Βρετανίας σκόπευε να στείλει τον στρατό για να αντιμετωπίσει τη μεγάλη και δυναμική απεργία. Σύμφωνα με κυβερνητικά έγγραφα που αποκαλύφθηκαν πρόσφατα, η Θάτσερ και το επιτελείο της σχεδίαζαν να χρησιμοποιήσουν τον στρατό, για να μεταφέρει αποθέματα του άνθρακα αλλά και για να αντικαταστήσει τους απεργούς ανθρακωρύχους στην εξόρυξη του.

Σύμφωνα με τους ακριβείς αριθμούς, θα χρησιμοποιούνταν 4.500 οδηγοί και 1.650 στρατιωτικά φορτηγά, για να μεταφέρουν, ημερησίως, 100 κιλοτόνους άνθρακα σε σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.

Ο στρατός θα επιωμιζόταν και τα καθήκοντα των λιμενεργατών, εάν η απεργία τους ήταν εξίσου μεγάλη με των ανθρακωρύχων. Αν και η «Σιδηρά Κυρία» έδειχνε σίγουρη για το τέλος της απεργίας, τα νέα έγγραφα φανερώνουν ότι η κυβέρνηση είχε φοβηθεί πραγματικά πως οι απεργοί θα προκαλούσαν τεράστια ζημιά στην Οικονομία της Βρετανίας.

Όταν μάλιστα ανακοίνωσαν και οι λιμενεργάτες την έναρξη απεργίας, τότε γεννήθηκαν και φόβοι για έλλειψη τροφίμων στους κατοίκους της χώρας. Η Θάτσερ, όμως, δίστασε να χρησιμοποιήσει τον στρατό και αποφάσισε να περιμένει να φθάσει η χώρα σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Πίστευε ότι σε κάθε άλλη περίπτωση, ο στρατός θα έδινε την εντύπωση ότι η κυβέρνηση ήταν αδύναμη, διότι, κατά τα άλλα, θέματα δημοκρατίας δεν την απασχολούσαν. Σύμφωνα με τα έγγραφα, η Βρετανία θα κατανάλωνε όλα τα αποθέματα άνθρακα μέχρι τα μέσα Ιανουαρίου του 1985. Όμως, η απεργία των λιμενεργατών διήρκεσε μόλις 10 μέρες και έτσι άνοιξε δίοδος για την εισαγωγή των αναγκαίων προϊόντων. Τα έγγραφα αποδεικνύουν, ακόμη, ότι η πρωθυπουργός ήταν πίσω από την αστυνομική βία που ασκήθηκε καθ' όλη τη διάρκεια των απεργιών. Η ίδια καλούσε τους αστυνομικούς να είναι «πιο έντονοι» στην επαφή τους με τους απεργούς, γιατί είχε παρατηρήσει ότι δεν «διεκπεραιώναν αποτελεσματικά τα καθήκοντά τους»...

### Προπαγάνδα, φυλακίσεις και παρακολουθήσεις

Οι οικογένειες πείνασαν και ζούσαν με την αλληλεγγύη άλλων εργαζομένων και την ελεημοσύνη των συγγενών. Κορυφαία στιγμή, όταν ομάδα ακτιβιστών ομοφυλόφιλων ανδρών και γυναικών του Λονδίνου κάνουν έρανο και συγκεντρώνουν χρήματα για τους απεργούς ανθρακωρύχους. Την ίδια ώρα οι αστυνομικοί κυνηγούσαν στους δρόμους απεργούς και τραμπούκισαν τι οικογένειές τους, ξυλοφόρτωναν με ρόπαλα τους διδελφούς που αντιτάσσονταν ή βοηθούσαν τους απεργούς, οι δικαστές φόρτωναν τεράστια πρόστιμα στους απλούς εργαζόμενους, τους συνδικαλιστές και τα ταμεία των συνδικάτων, ενώ έστελναν πολλούς μαχητικούς εργάτες στη φυλακή, τα ΜΜΕ και οι μεγάλες εφημερίδες πετούσαν τόνους λάσπης και κρατικής προπαγάνδας, οι μυστικές υπηρεσίες παρακολουθούσαν την καθημερινότητα και υπέκλεπταν συνομιλίες των απεργών και των αλληλέγγυων. Με αριθμούς, θα λέγαμε ότι κατά τη διάρκεια της απεργίας, εννιά εργάτες σκοτώθηκαν, εκατοντάδες τραυματίστηκαν, 11.291 συνελήφθησαν και 8.392 παραπέμφθηκαν στα δικαστήρια με διάφορες κατηγορίες. Έτσι, μετά από 12 μήνες και τη χρήση βίας εκ μέρους της αστυνομίας η απεργία έληξε. Τελικά, η κυβέρνηση έκλεισε 25 ορυχεία, αντί για 20 που σχεδίαζε αρχικά. Η ήττα του συνδικαλιστικού κινήματος των ανθρακωρύχων ενίσχυσε τη Θάτσερ και άνοιξε τον ασκό του Αιόλου για τις ιδιωτικοποιήσεις πάρα πολλών δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών, για τη δραστηκή περικοπή των δημοσίων δαπανών, τη δραματική συρρίκνωση του κράτους Πρόνοιας κ.λπ. Ολόκληρες πόλεις μετατράπηκαν σε «βιομηχανικά ερείπια» και η ανεργία σε ορισμένες περιοχές έφτανε μέχρι 60-70%. Πολλοί έκαναν λόγο για μια «απόλυτη κοινωνική καταστροφή», ενώ η χώρα ζούσε μια βίαιη μετάβαση. Ο αλκοολισμός και η κατάθλιψη στις περιοχές όπου έκλεισαν τα ανθρακωρυχεία εκτινάχθηκαν σε δυσθεώρητα ύψη. Στα τέλη του 2015, το ανθρακωρυχείο Kellingley στη Βόρεια Αγγλία, που ήταν και το τελευταίο, έκλεισε. Η Αγγλία πλέον εισάγει φτηνότερο λιγνίτη από το εξωτερικό.

# ΓΙΑΤΙ Η ΚΥΡΙΑ ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ ΑΓΟΡΑΖΕΙ ΑΚΡΙΒΑ;

**- Η επόμενη μέρα και η εκπροσώπηση στο Δ.Σ. της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ  
- Το παρασκήνιο με το πολιτικό άρωμα**

**Τ**ι είναι αυτό που ώθησε την κ. Μαριάννα Λάτση να επενδύσει 80 εκατ. ευρώ στη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ στα 11,25 ευρώ, σχεδόν με 20% premium σε σχέση με την τιμή κλεισίματος (9,53 ευρώ) της 12ης Μαρτίου; Αλλά και γιατί η ίδια πούλησε το περασμένο καλοκαίρι στα 5,80 ευρώ τη συμμετοχή της στη Lamda Development, τη στιγμή που η μετοχή έχει κάνει υψηλό στο Χρηματιστήριο στα 7,34 ευρώ και βρίσκεται πλέον πάνω από τα 7,10 ευρώ; Και γιατί ο πολύπειρος κ. Γιώργος Περιστερής δεν ενίσχυσε τη συμμετοχή του στη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ πριν από τρία χρόνια, όταν πουλούσε η York Capital, με τη Reggeborgh

να εμφανίζεται με ποσοστό πάνω από 30%; Και γιατί καλείται να αγοράσει ο ίδιος (ή κλήθηκε να αγοράσει ο ίδιος) στα επίπεδα που οι Ολλανδοί γράφουν πάνω από 100% κέρδος;

## ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΧΘΕΣΙΝΟΙ

Σημειωτέον, ότι τόσο η Μαριάννα Λάτση όσο και ο Γιώργος Περιστερής δεν είναι χθεσινοί, αλλά δεν είναι και αδαείς. Τα ερωτήματα αυτά που δημιουργούνται στην αγορά ενδεχομένως θα είχαν βάση σε μία ίσως κοντόφθαλμη προσέγγιση.

**Πρώτον:** Τα λεφτά όλα, απ' όποιον κι αν προέρχονται, μένουν στην Ελλάδα. Η κ. Μαριάννα Λάτση έχει την οικονομική επιφάνεια να επενδύσει σε όποιον κλάδο επιθυμεί, αξιοποιώντας τον νέο θεσμό του family office.

**Δεύτερον:** Ο κ. Γιώργος Περιστερής επενδύει στην εταιρεία του και στις προοπτικές της.

**Τρίτον:** Η Reggeborgh, οι Ολλανδοί, αφήνουν τα λεφτά στην Ελλάδα.

## ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑ

Τα 32 δισ. ευρώ του Recovery Fund μαζί με τα 40 δισ. ευρώ του νέου ΕΣΠΑ είναι η τελευταία ευκαιρία για να μπορέσει η χώρα να αναπτύξει τις υποδομές της και να πρωταγωνιστήσει σε μια σειρά κλάδων, όπως η ενέργεια, η πράσινη οικονομία, οι νέες τεχνολογίες. Από μία άποψη, αυτή είναι η... παρακαταθήκη του κορωνοϊού. Μία σύντομη αναδρομή στο παρελθόν παραπέμπει στην προσωπική μάχη του Κυριάκου Μητσοτάκη το περασμένο καλοκαίρι για να έρθουν τα λεφτά αυτά στην Ελλάδα. Ποιος δεν θυμάται τις θυελλώδεις συνεδριάσεις της ευρωπαϊκής ηγεσίας και τις παράλογες απαιτήσεις των χωρών του Βορρά αντί για επικυρηγίες στις χώρες του Νότου της Ευρώπης, να δοθούν δάνεια! Ο Κυριάκος Μητσοτάκης είχε αναπτύξει προσωπικές επαφές με τον φιλελεύθερο πρωθυπουργό της Ολλανδίας κ. Μαρκ Ρούτε. Η Ολλανδία μετά τις διαπραγματεύσεις αυτές είχε βάλει νερό στο κρασί της.



## ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ - ΡΟΥΤΕ

Κάποιες πληροφορίες ανέφεραν ότι τότε ο κ. Ρούτε είχε υπενθυμίσει στον Έλληνα ομόλογό του τις μεγάλες ολλανδικές επενδύσεις στη χώρα μας. Όπως και να 'χει, το deal αποκώρπησης της Roggeborgh από τη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ και μάλιστα με πανηγυρικό τρόπο τάραξε τα νερά στο Χρηματιστήριο, στην Αγορά και την Οικονομία. Διότι την επόμενη ημέρα, το Σάββατοκύριακο πριν από την Καθαρά Δευτέρα, εστάλη από τα κεντρικά γραφεία της Ελλάκτωρ, στην Εθνική Οδό, επιστολή στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς για τη σύγκληση Γενικής Συνέλευσης στις 2 Απριλίου. Το θέμα της: Η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 120 εκατ. ευρώ σε τιμή 0,90 ευρώ, με μία σχέση ανταλλαγής για κάθε 1,25 παλιά μετοχή, 2 νέες.



## ΗΡΘΑΝ ΝΑ ΤΑΡΑΞΟΥΝ ΤΑ ΝΕΡΑ...

...οι Ολλανδοί, αλλά και η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ με τον Γιώργο Περιστερής στο τιμόνι έχει καταστεί προ πολλού ο μεγαλύτερος κατασκευαστικός όμιλος στη χώρα, που πλέον αναμένεται να συμμετάσχει, ενδεικτικά, σε δύο κεφαλαιώδους σημασίας έργα για την ανάπτυξη του τόπου. Το Ελληνικό, συμμετέχοντας στο καζίνο με την αμερικανική Mohegan και, βεβαίως, το κομβικό έργο του αεροδρομίου στο Καστέλι, στο Ηράκλειο της Κρήτης.



## ΤΙ ΚΟΙΤΑΖΕΙ ΚΑΙ ΠΟΥ ΕΠΕΝΔΥΕΙ Η LATSCO

Η επένδυση σε έναν από τους δυναμικότερα αναπτυσσόμενους ελληνικούς επιχειρηματικούς ομίλους, όπως είναι ο Όμιλος ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, υποδηλώνει έμπρακτα την εμπιστοσύνη των ελληνικών επενδυτικών κεφαλαίων προς την Ελλάδα, την ελληνική επιχειρηματικότητα και τους Έλληνες εργαζόμενους. Η επένδυση στον Όμιλο ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ διευρύνει το υφιστάμενο επενδυτικό χαρτοφυλάκιο της κ. Μαριάννας Ι. Λά-

τση, η διαχείριση του οποίου γίνεται μέσω του LATSCO Family Office. Οι επενδύσεις περιλαμβάνουν υφιστάμενες από δεκαετίες επενδύσεις στη ναυτιλία, τη διύλιση και εμπορία πετρελαιοειδών, την ενέργεια και την ακίνητη περιουσία, παράλληλα με μία σειρά από πρόσφατες, άμεσες και έμμεσες, επενδύσεις στους τομείς των υπηρεσιών ηλεκτρονικών πληρωμών και ψηφιακής τραπεζικής, σε εταιρείες παροχής σύγχρο-



νων υπηρεσιών ασφαλείας και κυβερνοασφάλειας, σε εταιρείες τεχνολογίας, καθώς και στον τομέα της ψυχαγωγίας.

## ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του πρώτου βμήνου, που είναι και τα πλέον πρόσφατα στοιχεία, το καθαρό χρέος του Ομίλου της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ διαμορφώθηκε στα 1,520 δισ. ευρώ έναντι 1,437 δισ. ευρώ στο τέλος του 2019. Συγκεκριμένα, τα χρηματικά διαθέσιμα στο τέλος του πρώτου εξαμήνου ανέρχονταν σε 641,1 εκατ. ευρώ, ενώ ο συνολικός δανεισμός σε 2,16 δισ. ευρώ. Σημειώνεται ότι σχεδόν το 100% του δανεισμού συνδέεται με τη χρηματοδότηση συγκεκριμένων αναπτυξιακών επιχειρηματικών σχεδίων. Τα συνολικά ίδια κεφάλαια διαμορφώθηκαν σε 713 εκατ. ευρώ. Ο Όμιλος κατέχει το 100% στις εταιρείες παρακώρπησης «ΝΕΑ ΟΔΟΣ» (αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ και Ιόνια Οδός) και «ΟΔΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ», ενώ διατηρεί ποσοστό 17% και στην Ολυμπία Οδό. Η εταιρεία παρακώρπησης «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε. ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ» υπέγραψε με το Ελληνικό Δημόσιο τη σύμβαση παρακώρπησης στις 21.02.2019. Η συγκεκριμένη σύμβαση έχει ήδη ψηφιστεί και έχει γίνει νόμος του κράτους. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του α' βμήνου του 2020, οι ενοποιημένες πωλήσεις της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ διαμορφώθηκαν στα 470 εκατ. ευρώ, έναντι 566 εκατ. ευρώ την αντίστοιχη περίοδο του 2019. Η λειτουργική κερδοφορία (προσαρμοσμένα EBITDA) του Ομίλου ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ ενισχύθηκε στα 155,5 εκατ. ευρώ, έναντι 147,4 εκατ. ευρώ το προηγούμενο έτος. Τα κέρδη προ φόρων διαμορφώθηκαν στα 19,3 εκατ. ευρώ έναντι 52,2 εκατ. ευρώ τη συγκριτική περίοδο του 2019, τα κέρδη μετά από φόρους σε 17,1 εκατ. ευρώ έναντι 46,2 εκατ. ευρώ, ενώ τα καθαρά αποτελέσματα μετά την αφαίρεση των φόρων και των δικαιωμάτων μειοψηφίας διαμορφώθηκαν σε κέρδη 1,4 εκατ. ευρώ, έναντι κερδών 27,3 εκατ. ευρώ, επηρεασμένα αρνητικά από τις αποτιμήσεις Δευτερογενών Παραγώγων και από τις αυξημένες πληρωμές χρηματοοικονομικού κόστους TAX EQUITY.



ΤΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥ Κ. ΚΑΡΙΤΟΥ

## Πώς ο Γιώργος Στάσης κατάφερε να πείσει πάνω από 100 διαχειριστές να αγοράσουν το ομόλογο της ΔΕΗ

**Π**άνω από 100 funds το βράδυ της Δευτέρας 8/3 συμμετείχαν στο τηλε-roadshow της διοίκησης της ΔΕΗ υπό τον Γιώργο Στάση στο πλαίσιο της ενημέρωσης των αγορών για το τόλμημα της ΔΕΗ να απευθυνθεί για την άντληση 500 εκατ. ευρώ, λανσάροντας ένα καινοτόμο επενδυτικό προϊόν, μοναδικό σίγουρα στην Ευρώπη. Καινοτόμο, διότι το λέει η ίδια η λέξη, λανσάρεται για πρώτη φορά στην Ευρώπη. Και μάλιστα από την επιχείρηση μιας χώρας που δεν έχει καν επενδυτική βαθμίδα. Διάβαζα το ενημερωτικό δελτίο της Μότορ Όιλ για την έκδοση του δικού της ομολόγου, 200 εκατ. ευρώ ελληνικού δικαίου και διαπραγματεύσιμου στο Χ.Α., τους όρους και τις προϋποθέσεις, αλλά και τις παραμέτρους για το ρίσκο που έχει ένα ομόλογο. Τακτική, βεβαίως, που δεν αφορά στη Μότορ Όιλ, αλλά είναι κανόνας που επιβάλλεται από τις εποπτικές αρχές παγκοσμίως. Πλην, όμως, προκαλεί εντύπωση, και μάλιστα έντονη, το ζεστό ενδιαφέρον των ξένων για τα ελληνικά assets, με την Ελλάδα χωρίς να έχει στα χέρια της επενδυτική βαθμίδα, που είναι η αρχή των πάντων για τις σχέσεις της χώρας με τους δανειστές της. Για να μην οδηγηθούμε στους συνειρμούς των αχρείαστων μνημονίων επί ΣΥΡΙΖΑ και στην περιπέτεια που είχε εμπλακεί η ελληνική Οικονομία με συνέπεια τρία χρόνια μετά την έξοδο από τα μνημόνια να μην είναι λυμένα τα χέρια των ελληνικών επιχειρήσεων απέναντι στις αγορές...

Όπως και να 'χει, πάντως, η εμπιστοσύ-



νη είναι άλλο πράγμα. Να μιλάς στον άλλο, τον θεσμικό, τον διαχειριστή, τον αναλυτή, που έχει το μυαλό του μόνο στα μπόνους, και να σε ακούει! Και να τον πείθει και να αγοράζει το προϊόν σου! Θυμάμαι στα πρώτα χρόνια της διακυβέρνησης επί ΣΥΡΙΖΑ που τα μέλη του οικονομικού επιτελείου δεν πατούσαν καν στα roadshows των ελληνικών επιχειρήσεων στο εξωτερικό. Τι ζήσαμε... Για να επανέλθουμε στο θέμα μας, εντυπωσιακή ήταν η υπερκάλυψη του «πράσινου ομολόγου» της ΔΕΗ με αποτέλεσμα η Επιχείρηση να προχωρήσει σε upsize της έκδοσης και να αντλήσει 650 εκατ. ευρώ, έναντι 500 εκατ. ευρώ που προσδοκούσε αρχικά, με επιτόκιο 3,875%. Σημειώνεται ότι η έξοδος της ΔΕΗ στις αγορές πραγματοποιήθηκε δύο χρόνια μετά την προειδοποίηση του ορκωτού ελεγκτή (Ernst & Young, τον Απρίλιο του 2019) για κίνδυνο βιωσιμότητας της εταιρείας. Η προηγούμενη έξοδος έγινε

το 2014, οπότε και αντλήθηκαν 700 εκατ. ευρώ, από τα οποία τα 500 εκατ. ευρώ με διάρκεια 5 ετών με επιτόκιο 5,5%. Η έκδοση αποτελείται από ομόλογα βιωσιμότητας, η απόδοση των οποίων συνδέεται και με την επίτευξη συγκεκριμένου περιβαλλοντικού στόχου. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις προδιαγραφές της έκδοσης η ΔΕΗ δεσμεύεται να μειώσει τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα κατά 40% το 2022 σε σχέση με το 2019 και, αν δεν το καταφέρει, να καταβάλει αυξημένους τόκους στους επενδυτές. Τέλος, το business plan της ΔΕΗ προβλέπει ήδη τη μείωση των εκπομπών κατά 62% στην περίοδο 2019-2023 (από 19,7 εκατ. τόνους σε 7,5 εκατ.), η οποία θα επιτευχθεί κατά κύριο λόγο με την απόσυρση του συνόλου των λιγνιτικών μονάδων εκτός από την Πτολεμαίδα 5, η οποία προβλέπεται να τεθεί σε λειτουργία το 2022 (και θα μετατραπεί σε πιο «πράσινη» τεχνολογία το 2028).

**OVER**  
**FM 104,9**

**Το αθλητικό ραδιοφωνο των δημοσιογράφων**





ΔΕΠΑ Εμπορίας Α.Ε.

# Ενέργεια που μας πάει **ΜΠΡΟΣΤΑ**

**δύναμη, εξέλιξη, ασφάλεια, πρωτοπορία**

Η ΔΕΠΑ Εμπορίας ηγείται και πρωτοπορεί στην ελληνική αγορά ενέργειας. Προσφέρει ολοκληρωμένες λύσεις για κάθε κατηγορία πελατών, στις πιο ανταγωνιστικές τιμές και εγγυάται την ενεργειακή ασφάλεια της χώρας, έχοντας επιτύχει τη διαφοροποίηση των πηγών και των οδών εφοδιασμού της. Με το βλέμμα στο μέλλον, η ΔΕΠΑ Εμπορίας πραγματοποιεί επενδύσεις, που δημιουργούν προστιθέμενη αξία στην οικονομία και νέες ποιοτικές θέσεις εργασίας, ενώ συμμετέχει σε στρατηγικής σημασίας διεθνή έργα, που μετατρέπουν την Ελλάδα σε περιφερειακό ενεργειακό κόμβο. Με τον δυναμισμό του ηγέτη, η ΔΕΠΑ Εμπορίας επεκτείνει τη δραστηριότητά της, στηρίζοντας σταθερά τις νέες τεχνολογίες και ανοίγοντας διαρκώς νέους δρόμους για την ενέργεια και την ανάπτυξη.