33 de ani
BURSA
ZIARUL OAMENILOR DE AFACERI
presă independentă
Luni, 29 iulie 2024, nr. 140 (7652), anul XXXIII
12 pagini

■ Gigantul de logistică Lineage a atras 4,44 miliarde dolari în cel mai mare IPO din 2024 PAGINA 2
■ Studii de fezabilitate pentru o cale ferată de mare viteză între București și Budapesta PAGINA 3

■ Șantierul Naval Orșova a încheiat un contract de 4,05 milioane euro, pentru livrarea unei nave în Olanda PAGINA 4
■ TradeVille: Coca Cola anunță rezultate "acidulate" PAGINA 9
■ Goldman Sachs: Boom-ul producției de petrol a SUA va continua cel puțin până în 2026 PAGINA 9
■ FLORIN POPESCU, BUSINESS UNIT DIRECTOR ROCKWOOL BALKAN: "Piața autohtonă de izolații termice s-a contractat, anul trecut" PAGINA 11
■ Autonomia Ținutului Secuiesc, dezbătută de maghiari la Băile Tușnad PAGINA 12

GRAM AUR = 349,3503 RON **FRANC ELVEȚIAN = 5,1865 RON** **EURO = 4,9700 RON** **DOLAR = 4,5781 RON**

Daniel Babii, DSV Road: "Aria de export a României se extinde"

Țara noastră rămâne un importator net, însă tot mai multe produse merg către export. De la echipamente electronice de consum, la componente IT și echipamente industriale, exporturile din această industrie au cunoscut o creștere semnificativă în ultima perioadă, consolidând poziția României pe harta exporturilor europene, apreciază Daniel Babii, Business Development Director DSV Road. O tendință de creștere se remarcă și în domeniul agriculturii, fiind exportate cereale, legume și fructe, subliniază acesta. Daniel Babii ne-a spus, în cadrul unui interviu, că alte tipuri de produse care merg la export sunt materialele plastice și din cauciuc, produsele textile, metalele și articolele din metale. De asemenea, pe lângă piețele tradiționale - Germania, Italia, Franța și Ungaria -, apar noi destinații în care produsele din România merg tot mai frecvent - Polonia și Bulgaria.

Printre provocările domeniului se numără echilibrarea costurilor și a calității serviciilor, este de părere sursa citată, care ne-a menționat că apariția camioanelor electrice reprezintă o oportunitate pentru industria transportului de marfă. "În timp ce adoptarea inițială a vehiculelor electrice pentru transportul de marfă din România poate fi treptată, monitorizăm îndeaproape evoluțiile din acest segment și suntem pregătiți să integrăm aceste tehnologii pe măsură ce piața și infrastructura se maturizează. Avem un plan de first mile și last mile delivery cu vehicule electrice. Tranziția va fi una treptată, iar implementarea este strâns legată de ritmul în care evoluează proiectele de infrastructură pe acest segment".

Printre altele, reprezentantul DSV Road ne-a vorbit despre cum arată România în materie de import-export, dar și despre principalele provocări ale rețelei de transport din țara noastră.

EMILIA OLESCU

(Citiți întregul interviu în pag. 10)

Sfârșitul iluziilor pentru producătorii de baterii auto?

Al patrulea mare producător mondial de baterii, compania sud-coreeană SK On, a declarat starea de criză, pe fondul vânzărilor dezamăgitoare de automobile electrice în Europa și SUA, după cum scrie Financial Times.

CĂLIN RECHEA

SK On, subsidiară a companiei SK Innovation, a înregistrat 10 pierderi trimestriale consecutive, de la desprinderea de compania mamă în 2021, în condițiile în care datorile nete au crescut de peste cinci ori, de la 2,9 miliarde de woni (2,1 miliarde de dolari) la 15,6 miliarde de woni.

Acumularea accelerată a pierderilor a determinat conducerea companiei să declare "starea de urgență" și să anunțe măsuri de restructurare și reducere a costurilor.

Directorul executiv Lee Seok-hee a trimis o scrisoare angajaților în care se arată că "suntem cu spatele la zid" și "ar trebui să fim cu toții uniți".

FT scrie că printre soluțiile analizate se află fuziunea dintre SK Innovation și SK E&S, filiala grupului specializată în producția de gaze natural lichefiate.

Situația actuală a companiei SK On este rezultatul deciziilor de investiții în SUA și Europa, care au fost fundamentate pe prognoze nerealiste de creștere a cererii de automobile electrice.

(continuare în pagina 12)

Dolarul - valuta majoră cu cea mai bună performanță în ultimul deceniu

Politica monetară, evenimentele geopolitice și condițiile economice - printre alți factori - influențează semnificativ evoluțiile de pe piața valutară, iar dolarul american (USD) a fost moneda cu cea mai bună performanță în ultimul deceniu (2014-2023), conform unei analize publicate de visualcapitalist.com, realizată în baza datelor OANDA.

Conform sursei citate, dolarul a ocupat primul loc în șase din ultimii zece ani, în privința performanței. Activitatea economică relativ stabilă a SUA și rolul dolarului ca monedă de rezervă internațională i-au susținut puterea. **(A.V.)**

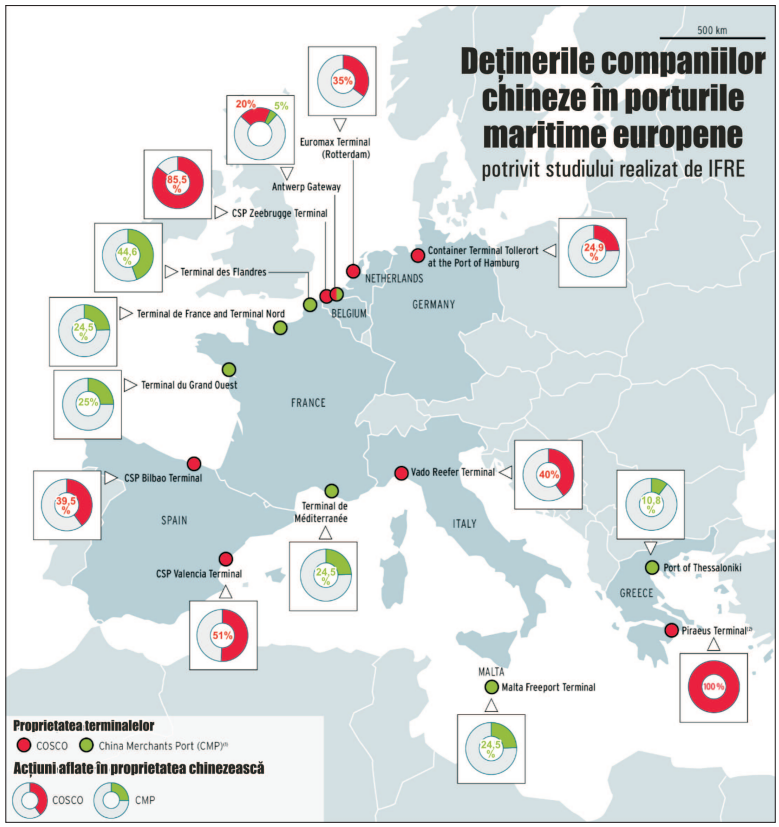
(continuare în pagina 12)

Randamentele valutelor majore în perioada 2014 – 2023 (variație anuală %)

Sursa: OANDA

China cucerește infrastructura portuară din Europa

- Companiile chineze au investiții în 31 de terminale portuare din Europa
- Chinezii sunt acționari majoritari în porturile Pireu și Zeebrugge, au aproape 25% din portul Hamburg și participații minoritare în porturi precum Rotterdam, Anvers, Las Palmas, Valencia, Bilbao, Stockholm, Barcelona, Gdynia, Le Havre sau Salonic
- Experții europeni susțin că aceste deținere ale companiilor chineze reprezintă riscuri mari pentru securitatea națională a statelor europene, mai ales că, potrivit unei legi din 2017, guvernul chinez poate interveni în operațiunile lor și le poate spune ce să facă



China cucerește infrastructura portuară din Europa, în condițiile în care Comisia Europeană pare preocupată doar de susținerea Ucrainei și mai puțin de combaterea influenței pe teritoriul Uniunii Europene. Potrivit mai multor articole apărute în mass-media europeană, a unei situații întocmite de Parlamentul European și a unui studiu realizat în luna aprilie de Comitetul franco-german privind relațiile economice (CERFA) prin Institutul Francez de Relații Internaționale (IFRI), chinezii au investit, în ultimii 20 de ani, în 31 de porturi din Europa, în care au cumpărat mai multe pachete de acțiuni. Cele 31 de porturi europene fac parte din zestrea de 96 de porturi deținute și/sau operate de companii din China în jurisdicții străine, potrivit lui Isaac Kardon, expert la Colegiul Naval de Război al SUA. În 29 din cele 96 de porturi, China este singurul operator, fapt ce arată dimensiunea pe care a luat-o expansiunea respectivă. Mai mult, expertul american susține că firmele chineze sunt direct implicate în 83% din operațiunile care se desfășoară în cele 96 de porturi, că 36 din cele 96 de porturi se situează printre primele 100 din lume, măsurate în funcție de debitul containerelor.

Sursele citate menționează că marile companii chineze au investiții în 31 de terminale portuare de containere din Europa, pornind din Grecia și Malta până în Germania, Suedia și Polonia. Acestea includ unele dintre cele mai mari și mai active porturi de pe continent, cum ar fi Rotterdam, Hamburg și Valencia. Companiile chineze dețin control majoritar deplin sau majoritar în doar două: Pireu în Grecia și Zeebrugge în Belgia.

Un studiu realizat în anul 2022 de Sinolytics, o companie europeană de consultanță, a identificat 34 de terminale portuare din China cu unul sau mai mulți investitori străini. Doar patru, însă, dețineau peste 50% din terminale, ceea ce a determinat echipa Sinolytics să concluzioneze că există „o barieră de facto pentru achiziționarea de acțiuni mai mari pentru investitorii străini și poate sugera unele bariere de investiții informale".

COSCO Shipping Ports și-a luat partea… dragonului

În aproape toate cazurile, trei mari companii chineze - COSCO Shipping Ports (cea mai mare companie de transport maritim din lume și cel mai mare operator de terminal portuar), Hutchison Port Holdings (al doilea cel mai mare operator de terminal portuar din lume) și China Merchants Ports (CMP, al șaselea operator portuar din lume) administrează mai multe active în cele 31 de porturi europene.

Cosco este cel mai mare investitor chinez în porturile europene. Compania de stat deține 100% din Terminalele 1 și 2 din Pireu și 67% din acțiunile portului Pireu. Cosco este acționar majoritar și în portul Belgian Zeebrugge, unde are 90% din acțiuni, iar recent a obținut 24,99% din acțiunile portului Hamburg, după ce a amenințat că va schimba portul de destinație a mărfurilor chineze în cazul în care nu obține o majorare a pachetului de acțiuni.

GEORGE MARINESCU

(continuare în pagina 3)