

■ **PENTRU PRIMA JUMĂTATE A ANULUI /** Grupul Connections - venituri în creștere cu 21%, dar profit în scădere
PAGINA 9

■ **PLASAMENTE ALTERNATIVE /** Safari de artă, X
PAGINA 9



■ **RAPORT /** Sectorul silvic și industriile bazate pe lemn contribuie la bugetul național cu 3,2 miliarde euro
PAGINA 10

■ **VIRGINIA BORDAS, CEO ȘI SENIOR TECH TRANSLATOR LA ATELIERUL DE TRADUCERI /** Piața globală a serviciilor lingvistice valorează 62,6 miliarde dolari, anul trecut
PAGINA 11

■ **Piața industrială a avut un ritm de dezvoltare accelerat**
PAGINA 11

■ **Unele state UE cer, în continuare, plafonarea prețului gazelor**
PAGINA 12

■ **Ursula von der Leyen a ridicat vâlul de pe fata hădă a totalitarismului din Uniunea Europeană**
PAGINA 12

GRAM AUR = 270,2027 RON

FRANC ELVEȚIAN = 5,1775 RON

EURO = 4,9427 RON

DOLAR = 5,1135 RON

COLABORAREA DINTRE ZIARUL BURSA ȘI ASF ÎN SUPRAVEGHEREA PIETEI

ASF - determinată de ziarul BURSA să ia poziție față de Sima

● ASF a avut nevoie de mai bine de două săptămâni ca să-și consulte bazele de date interne

Pe site-ul ASF tronează sus, în slânga, un buton roșu care clipește energic: Alerte Investițiilor-Informări. Lucruri grave și urgente, după cum ar rezulta din concepția grafică.

Alerta din 16 septembrie a fost determinată de adresa ziarului Bursa către ASF. Aceasta alertă avertizează că entitățile Celindra SA și Celindra Coin SRL nu sunt înregistrate în registrul public al Autorității de Supraveghere Financiară.

Cele două societăți fac subiectul solicitării pe care ziarul BURSA a trimis-o către ASF.

În luna august ne-a sărit în ochi o reclamă pe Facebook în care Cristian Sima, celebru acum 20 de ani pentru scandalul din jurul grupului WBS, invita amatorii de tranzacții în piețele fi-

nanciare să ia contact cu firma Celindra.

Aparent, popularizare de educație financiară contra cost prin Celindra Coin din România, dar, după o răsfoire a site-ului companiei-mamă din Elveția, se descoperă și o invitație pentru achiziția de acțiuni la Celindra SA.

Având în vedere reputația personalului și invitația de a se cumpăra acțiuni la o firmă care promitea tranzacții financiare de succes, am dorit o poziție de la ASF pentru a avertiza apoi potențialii clienți Celindra din România despre antecedentele marelui speculator Sima și despre riscurile la care se supun ascultându-l pe acest autoasumat guru al piețelor financiare.

CRISTIAN DOGARU
 (continuare în pagina 4)

ALEGERILE DIN ITALIA, CÂȘTIGATE DE UN PARTID DE EXTREMĂ DREAPTĂ

Euro se prăbușește la nivelul minim al ultimilor 20 de ani

● Acțiunile de pe piața din Milano cresc

Moneda unică europeană (euro) a scăzut puternic ieri, pe piețele externe, ajungând la un nou minim al ultimilor 20 de ani față de dolar, după ce un partid de extremă dreaptă a câștigat alegerile din Italia, afectând încrederea investitorilor.

Euro, care a intrat în circulație fizică în 2002, a scăzut la 0,9550 unități/dolar, după care a revenit peste 0,96 de unități, atingând 0,9658 euro/dolar.

Euro s-a tranzacționat sub sau aproape de paritatea cu dolarul de la mijlocul lunii august, pe fondul crizei energiei din Europa, care agravează efectele inflației în creștere. Moneda europeană a scăzut cu peste 15% față de dolar, în acest an.

minată (n.r. ieri)", a declarat, citat de theationalnews.com, Ipek Ozkarde-skaya, analist senior la Swissquote Bank, adăugând: "Ascensiunea doamnei Giorgia Meloni în Italia și alianța sa de dreapta cu partidele lui Matteo Salvini și Silvio Berlusconi a fost consecința teribilă a pandemiei, a războiului și a crizei energetice. Euro va rămâne cu siguranță sub presiune, deoarece randamentele italiene se vor desprinde probabil de cele din restul zonei euro. Drept urmare, Banca Centrală Europeană ar trebui să devină mai agresivă cu privire la politica sa de dobânzi, ca să oprească prăbușirea euro".

V.R.
 (continuare în pagina 12)

Iluzia mobilizării generale

BURSA **Cătălin Avramescu**

Povestea noastră începe în plin război mondial. (Al Doilea, nu Al Treilea). Să presupunem că în 1941 Adolf Hitler nu ar fi dat ordinul de atac împotriva Uniunii Sovietice. Că acordul infam negociat de Ribbentrop și de Molotov ar fi fost respectat. Ce s-ar fi ales de URSS?



Să ridici în slăvi trecutul este o chestiune primejdioasă în politică. Nu de alta, dar riști să fii judecat după standardele trecutului. Așa a pățit un anume Vladimir Vladimirovici Putin.

Povestea noastră începe în plin război mondial. (Al Doilea, nu Al Treilea). Să presupunem că în 1941 Adolf Hitler nu ar fi dat ordinul de atac împotriva Uniunii Sovietice. Că acordul infam negociat de Ribbentrop și de Molotov ar fi fost respectat. Ce s-ar fi ales de URSS?

În termeni simpli, pozării: "Jale și suspini". URSS era deja în criză în 1940-1941. Războiul mondial îi afecta economia. Diplomația sovietică livra-se doar niște alianțe șubrede. Armata Roșie fusese umilită în Finlanda. Dar cel mai important ar fi fost eșecul pro-

iectului ideologic al bolșevicilor. La nivel mondial, comunismul era un regim izolat (doar Moscova și Ulan Bator aveau guverne comuniste). Iar pe plan intern, toate promisiunile unei "ere noi" fuseseră încălcate. Regimul lui Stalin adusese doar mizerie și valuri de reprimare. Ce mai putea oferi acest regim cetățenilor sovietici?

În doar patru ani, situația s-a transformat total. Stalin era un lider planctar. Armata Roșie, înarmată până în dinți, amenința Europa Occidentală. Numeroase state se aliniau la orbita Moscovei.

Cum s-a întâmplat această mutație istorică? Sunt multe de spus, însă este clar că un element-cheie a fost mobilizarea.

(continuare în pagina 3)

“Companiile de transport rutier sunt la limita solvabilității”

(Interviu cu Vasile Ștefănescu, Președintele COTAR)

"Sectorul de supraveghere a asigurărilor din cadrul ASF, condus de vicepreședintele Cristian Roșu, nu și-a făcut treaba în ultimii ani și am ajuns astăzi în situația în care asigurătorii fac ce vor".

VASILE ȘTEFĂNESCU,
 Președintele COTAR



"Nu avem venituri suficiente nici măcar să ne plătim taxele și impozitele, iar dacă nu plătim 100 de lei impozite sau taxe, ANAF ne blochează imediat conturile".

VASILE ȘTEFĂNESCU,
 Președintele COTAR

Pandemia, criza din energia, problemele din lanțurile de aprovizionare și recesiunea economică generată de invazia Rusiei în Ucraina și-au pus amprenta negativă și pe activitatea desfășurată de companiile de transport rutier de marfă și de persoane din țara noastră. Peste toate acestea s-au adăugat și modificările Codului Fiscal operate de Guvern la jumătatea lunii iulie și noile acte normative din domeniul asigurărilor, care au condus la o situație dificilă pentru transportatorii rutieri.

Despre toate aceste probleme am discutat, în cadrul unui interviu, cu Vasile Ștefănescu, președintele Confederației Operatorilor de Transport Autoțirazi din România (COTAR), ce numără peste 150.000 de antreprenori, care, împreună cu familiile lor, însumează peste 400.000 de oameni, plus angajații acestor companii.

Reporter: Care este situația companiilor de transport rutier din țara noastră, în actualele condiții de criză energetică și de recesiune economică generate de invazia Federației Ruse în Ucraina? V-a ajutat măsura temporară a compensării cu 50 de bani a litrului de carburant?

Vasile Ștefănescu: Situația în transport nu este roză. Când vorbesc despre transport – de marfă, de persoane, urban, suburban, taxi, etc., la care se adaugă activitățile noastre adiacente și conexive cum ar fi serviciile auto – toți transportatorii din țară au servicii autorizate de RAR -, servicii independente, stații ITP, dispaccate, și altele. Activitățile noastre conexive sunt

multiple. Cel mai mult ne-au afectat, în ultima perioadă, prețurile la carburant. Nu înțelegem ce se întâmplă, deoarece atunci când era 120 dolari barilul, prețul la motorină la pompă era între 5 și 5,5 lei. Astăzi, la 90 dolari barilul, prețul se ridică aproape la 9 lei. Companiile multinaționale din domeniul, benzinarii, susțin că prețul actual este dat de tariful mai ridicat la care au achiziționat motorina într-o perioadă anterioară. Guvernul nu știe că, atunci când a crescut puțin prețul barilului, companiile respective au crescut prețul peste noapte? Atunci nu aveți stocuri pentru a merge o perioadă de două-trei săptămâni pe un tarif vechi? Acum, de când cumpărăm motorina cu un preț mai mic, de ce nu ieșim? Ce stocuri mai au

benzinarii? Pe ei ni le afectează nicio criză, mai ales acum, când zilnic pleacă din rafinăriile românești zeci de cisterne pline cu carburant către Moldova și Ucraina. Probabil că acesta este motivul pentru care nu iau în considerare ce spunem noi, pentru că ei oricum își vând carburantul pe plan extern.

Reporter: În aceste condiții, cum vă mai desfășurați activitatea, înțind cont că a mai venit și modificarea Codului Fiscal operată de Guvern la jumătatea lunii iulie? Noile majorări de impozite și taxe se resimt în cadrul companiilor de transport rutier?

A CONSEMNAȚ
GEORGE MARINESCU
 (continuare în pagina 3)