

■ BRK vrea să atragă până la zece milioane de lei printr-o emisiune de obligațiuni
PAGINA 4

■ Încrederea - singurul lucru pe care Al-ul nu-l poate oferi unui client
PAGINA 10

■ CNBC: Participațiile Big Tech în Anthropic și OpenAI distorsionează imaginea rezultatelor financiare corporative
PAGINA 11

■ China, cea mai mare provocare strategică pentru securitatea Japoniei
PAGINA 12

■ Apple - trimestru record, umbrat de criza memoriilor
PAGINA 9

■ Norme noi de îmbunătățire a performanței energetice a clădirilor în UE
PAGINA 10

■ China atacă dominația globală a cipurilor de memorie
PAGINA 12

GRAM AUR = 593,7278 RON

FRANC ELVEȚIAN = 5,6303 RON

EURO = 5,2497 RON

DOLAR = 4,5624 RON

Dunărea - paralizată de secetă; Navigația, gâtuită

Dunărea, magistrala care leagă industria germană de porturile Austriei, câmpiile Ungariei, rafinăriile Serbiei, silozurile României și, în cele din urmă, de Marea Neagră, a devenit în această vară o succesiune de praguri, buncuri de nisip, nave subînecate și porturi încare marfa se împușcă de la o zi la alta, potrivit datelor publicate în presa europeană și internațională (fie că vorbim despre Reuters, Associated Press sau despre site-urile de știri Tagesschau, Der Standard, ORF, ZDF Heute, RTS, Telex, BTA, Nova, Agencepres sau ne referim la informațiile publicate de administrațiile privind traficul fluvial din statele aferente).

Seceta persistentă, temperaturile extreme și lipsa precipitațiilor din bazinul superior au coborât fluviul la cote istorice sau apropiate de recordurile absolute, transformând una dintre cele mai importante căi comerciale europene într-un coridor fragmentat, pe care navigația mai este posibilă juridic, dar devine imposibilă economic.

Situația nu mai poate fi desenată drept o simplă problemă sezonieră a transportatorilor fluviali. Când o navă care transporta o mie de tone mai poate încălca doar două sau trei sute de tone, motorul consumă aproape la fel, echipajul costă la fel, taxele rămân, iar marfa trebuie împinșă între mai multe nave. Sursile cunoscute susțin că prețul transportului pe toamnă va exploda, livrările întârzie, stocurile scad, iar costul suplimentar se propăgează din porturi în rafinării, combinatate, fabrici, benzinării și, în cele din urmă, în buzunarul consumatorilor. Mai ales că pe Dunăre nu sunt transportate numai cereale și tărâș, pe fluviu circulă petrol și produse petroliere, cărbune, mineuri, îngrășăminte, materiale de construcții, produse chimice, utilaje și materii prime aflate la începutul unor întregi lanțuri industriale.

Traficul fluvial - aproape paralizat în Germania

În Germania, cursul superior al



Dunărea este aproape paralizată pe anumite sectoare, iar navele de marfă pot circula numai cu încălțări puternice reduse. Lipsa apei afectează simultan Dunărea și Rinul, cele două mari axe fluviale de care depinde industria germană. Transportul nu poate fi mutat simplu pe calea ferată sau pe șosea: infrastructura feroviară are capacitate limitată, lucrările de modernizare reduc și mai mult spațiul disponibil, transportul rutier se confruntă cu lipsa șoferilor și a camioane, iar podurile și șoselele germane acumulează întârzieri de investiții de decenii.

Exemplul dat de Institutul Econo-

miei Germane și preluat de sursile citate este edificior: înlocuirea navelor care transportă benzină și motorină numai pe Rin ar necesita aproximativ 3.000 de autocamioane în fiecare zi.

Pe Dunăre, unde capacitatea alternativelor terestre este și mai redusă, mutarea unor volume comparabile ar fi la fel de nerealistă. Mai ales că, potrivit surselor citate, în unele secțiuni din Germania Dunărea are cel mai scăzut nivel al apei din ultimii 30 de ani. De exemplu, între Melk și Neustadt există porțiuni în care nivelul apei are mai puțin de un metru adâncime, deși în mod normal în zonele respective depășea trei metri, cum

ar fi la Pochlarn.

Austria închide o parte din ecluza de la Viena, Slovacia - fără probleme

Din Germania, criza se propagă în Austria, unde primele șapte luni din 2026 au fost cele mai sărace în precipitații de la începutul măsurătorilor moderne, în secolul al XX-lea. Potrivit informațiilor oferite de ORF și Der Standard, navele de marfă nu mai pot fi încălțate integral, operatorii transferă unde pot volume către trenuri și camioane, iar administrația Dunării navigabile a introdus avertismente spe-

cială pentru apele mici, inclusiv obligația reducerii vitezei și evitării valurilor și a efectului de sucțiune.

În zona Viennei, închiderea unei porțiuni a ecluzei Freudenau adaugă un obstacol tehnic unei crize deja provocate de natură. Traficul continuă pe anumite sectoare, dar comunitatea condamnă este compromisă: o navă care traversează Austria nu câștigă mare lucru decât rămâne blocate câteva sute de kilometri mai jos.

Slovacia beneficiază parțial de regularizarea produsă de sistemul Gaboovo, dar nici acest avantaj nu poate reface o rută comercială ruptă în amonte și în aval.

Porturile Bratislava și Komarno sunt prinse între dificultățile austriece și aproape paralizate sectorului ungare.

Chiar dacă nu există o închidere administrativă generală a Dunării slovace, navele trebuie să-și reducă pescajul, să aștepte și să-și adapteze încălțătura la cel mai dificil prag de pe întregul traseu. În transportul fluvial, adică marea medie a călătoriei contează mai puțin decât punctul cel mai puțin adânc. O singură gâtuire poate anula capacitatea comercială a sute de kilometri navigabili.

GEORGE MARINESCU
(continuare în pagina 3)

De ce nu sunt soluții pentru România?

BURSA **Cornel Codiță**

Timpii de la începutul deteriorării stării de normalitate la prăbușirea ansamblului, este pentru sistemele complexe, relativ mare. Timpii petrecuți în fazele de criză este însă, companiile, mult mai scurt. În criză sau, la oboseală, aparținerea de o fază o habă întregă plebură funcțional care de iluzia că "încă mai merge".



România arată, și nădărnice în fața ei, ca un pom de cîrlecin. Încălecat pe toate ramurile și rădăcinile: globuri, becaie, lumini, jucării, ciupercute, moși, che și mai che.

Din păcate, din nefericire, "crengile" României sunt încălecate de stau să se rupă, nu cu podobie, ci cu probleme.

Crize, rupturi, derrieri, inadecvări sistematice, incompetență, rea voință, lipsă de voință, prostie, corupție, lipsă de coerență și finalitate, jaf și trai nămeac pe spinarea prosti-

mii. Toate "boli istorice" în fază cronică, toate gata să rupă nu doar creanga, ci pomul cu totul. Dacă vreți să știți cum se destramă, "mor", sistemele complexe, cum este cazul unei societăți, oricare ar fi gradul ei de dezvoltare economică sau tehnologică, vă spun eu secretele: de la simplu la complex și de la penferie către centrul vital.

Această "regulă" face ca parcursul sistemelor funcționale de la instalarea unei avarii la o componentă, de aici la nivel de subsistem și mai sus la colapsarea întregului să fie

un ansamblu de proceese neliniare, la rândul lor cu grad înalt de complexitate, între altele și prin faptul intervenției interne și/sau externe a unor bucle de autoreglaj care tind, cel puțin pentru o perioadă și în anumite condiții, să suplimenteze efectele noive ale avariei, locale sau sistematice. Timpii de la începutul deteriorării stării de normalitate la prăbușirea ansamblului sunt, de aceea, pentru sistemele complexe, relativ mari. Timpii petrecuți în fazele de criză este însă, comparativ, mult mai scurt. În crizele au, toate, ne suferință apăsătoare de a face o hală într-un platou pseudo funcțional care dă iluzia că "încă mai merge". Pînă într-o zi, un ceas, o clipă cînd nu mai merge, nu se mai autoreglază și nici nu-și mai revine: se prăbușește și gata. A murit!

(continuare în pagina 11)

Autoritățile din Germania se pregătesc pentru blackout

Documente prezentate recent de presa germană arată că Agenția Federală pentru Rețele (Bundesnetzagentur) a dezvoltat în ultimii doi ani o structură de comandă digitală centralizată, concepută pentru a gestiona raționalizarea energiei electrice industriale în timpul cenzorilor energice extinse.

Cunoscută sub numele de "Platforma de Securitate Electrică" (Si cherheisplattform Strom), sistemele marchează o schimbare fundamentală în politica energetică germană, care trece astfel de la modelul de aprovizionare bazat pe cerere către un consum gestionat de stat.

Platforma, modelată după un instrument similar utilizat în timpul crizei gazelor din 2022 nu este destinată fluctuațiilor scurte, de la minut

la minut, gestionate de operatorii de rețea. În schimb, este concepută pentru a gestiona "lipsurile de energie de lungă durată" care pot fi estimate cu câteva zile înainte și ar putea persista timp de "câteva zile până la săptămîni".

Integrarea este obligatorie pentru toți consumatorii finali cu un consum anual de cel puțin 8 GWh, prag care include toate ramurile industriale de bază, precum industria chimică, metalurgică, a hârtiei și alimentară. În cazul unui deficit de producție a energiei, platforma va fi utilizată pentru a coordona limitarea activității la nivelul firmelor industriale, oferind acestora un preaviz de 24 de ore pînă la trei zile.

Firmele trebuie să își reducă singure consumul de energie electrică, iar această măsură nu este voluntară. Dacă se suspectează nereapetarea

regulilor, datele de consum ale companiei pot fi revizuite.

"Dacă instrucțiunile emise către consumatori sunt ignorate, se poate emite un ordin de sistare a furnizării de energie către operatorul rețelei de distribuție", au declarat reprezentanții Agenției Federale pentru Rețele în cadrul unei ședințe de informare destinate operatorilor de rețea, după cum scrie Apollo News.

În urma solicitărilor de informații suplimentare din partea publicației online, răspunsul oficial arată că "aprovizionarea cu energie electrică în Germania este foarte sigură, iar Agenția Federală pentru Rețele continuă să considere că întreprinderile pe scară largă ale aprovizionării cu energie electrică sunt foarte puține probabile".

Pentru companii și investitori, cel mai semnificativ risc îl reprezintă lipsa garanțiilor financiare.

(continuare în pagina 11)