

● **EDUCAȚIE:** Startul în noul an școlar a stat sub semnul lui: "facem și dregem!"
PAGINA 2

● **Poluarea** i-a scos în stradă pe locuitorii din Vidra și Berceni
PAGINA 3



● **Luminile (și umbrele)** Centenarului
PAGINA 4

● **LA SFÂRȘITUL LUNII IULIE:** Activele fondurilor de pensii facultative au ajuns la 1,92 miliarde lei
PAGINA 7

● **Grampet,** prima companie europeană care aderă la Ruta de Transport Internațional Trans-Caspică
PAGINA 14



GRAM AUR = 153,6285 RON FRANC ELVEȚIAN = 4,1113 RON EURO = 4,6332 RON DOLAR = 4,0019 RON



17 ANI DE LA ATENTATELE TERORISTE DIN SUA

Mohamed el-Amir: "Incidentul a fost o lucrare a serviciilor secrete israeliene"

Astăzi se împlinesc 17 ani de la atacul devastator care a lovit SUA la data de 11 septembrie 2001, când cele două turnuri ale World Trade Center din New York s-au prăbușit după ce au fost lovite de avioanele Boeing 767 detonate de teroriști. Prăbușirea turnurilor World Trade Center, un simbol al puterii economice a Statelor Unite, a reprezentat o lovitură fără precedent pentru americani.

Atunci, patru avioane de linie au fost detonate: trei au vizat turnurile gemene World Trade Center din New York și Pentagonul din Washington, iar al patrulea s-a prăbușit fără să atingă ținta, Casa Albă.

Potrivit dailystar.co.uk, aproape 3.000 de persoane și-au pierdut viața în atentate și cel puțin 6.000 au fost rănite.

Se crede că atacurile au fost orchestrate de către organizația teroristă Al-Qaida, care era condusă de Osama bin Laden, însă până la momentul acesta nu s-a putut identifica cu certitudine cine a fost responsabil pentru aceste atacuri. În prezent, se presupune că acestea au fost organizate de către serviciile secrete israeliene - Mossad.

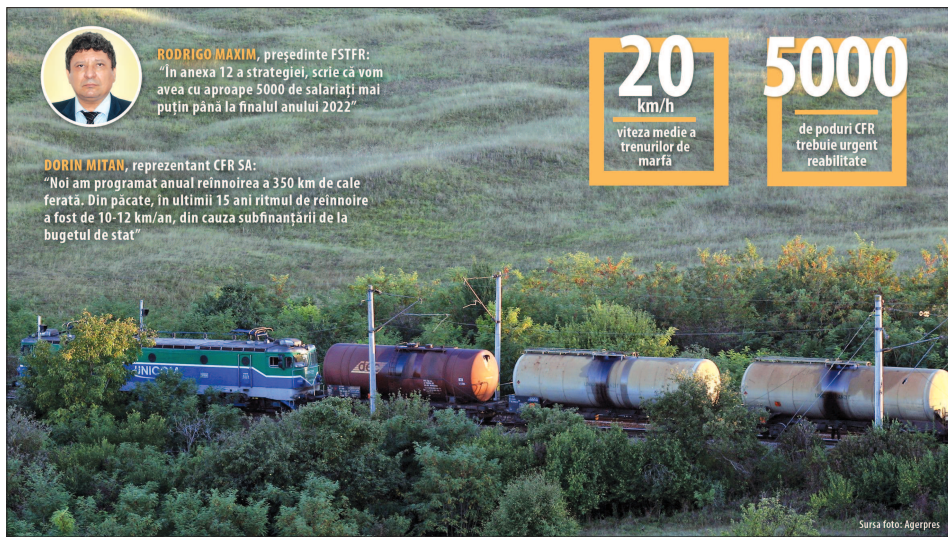
Au mai făcut-o, au experimentat. Situația este identică. Împânășesc sentimentele americanilor: nu acceptă niciodatăuciderea unor oameni nevinovați.

V.R.
(continuare în pagina 3)

INFRASTRUCTURA FERROVIARĂ A ROMÂNIEI, LA PĂMÂNT

Trenule, viteză mică!

● Reprezentanții salariaților celor trei companii feroviare de stat: „Proiectul de strategie propus este unul care va duce la falimentarea structurii feroviare din țara noastră”



RODRIGO MÁXIM, președinte FTFR: "În anexa 12 a strategiei, scrie că vom avea cu aproape 5000 de salariați mai puțin până la finalul anului 2022"

DORIN MITAN, reprezentant CFR SA: "Noi am programat anual reînnoirea a 350 km de cale ferată. Din păcate, în ultimii 15 ani ritmul de reînnoire a fost de 10-12 km/an, din cauza subfinanțării de la bugetul de stat"

20 km/h
viteza medie a trenurilor de marfă

5000
de poduri CFR trebuie urgent reabilitate

Strategia Ministerului Transporturilor și a CFR SA pentru infrastructura feroviară pentru anii 2018-2022 poate fi rezumată astfel: prin investițiile pe care statul dorește să le facă la modernizarea căii ferate, viteza trenurilor de marfă va crește de la 20 km/h la 30 km/h pe magistralele principale. Pe cele secundare, conform mecanicilor de locomotivă, se circulă pe anumite porțiuni cu o viteză cuprinsă între 5 și 10 km/h.

Dezbaterile publice organizate, ieri, la sediul ministerului de profil, la solicitarea Federației Mecanicilor de Locomotivă, a fost una aprinsă, deoarece reprezentanții salariaților celor trei companii feroviare de stat consideră că proiectul de strategie propus este unul care va duce la falimentarea

structurii feroviare din țara noastră. Viitoarea strategie pe care ministrul de resort dorește să o aprobe prin Ordin al Ministrului Lucian Șova nu răspunde însă nevoilor actuale cu care se confruntă operatorii publici și operatorii privați de pe calea ferată.

Reprezentanții operatorilor și cei ai angajaților din sistem acuză faptul că strategia este departe de actuala politică europeană cu privire la infrastructura feroviară și că se bazează foarte mult pe masterplanul de transport, deși acesta a fost dezaflat de către Comisia de la Bruxelles.

În replică, reprezentanții Ministerului Transporturilor și cei ai CFR SA susțin că au preluat din masterplan doar lucrările pozitive privind reînnoirea infrastructurii feroviare și finanțarea proiectelor pentru modernizarea căii ferate.

Cu toate acestea, încă de la începutul dezbaterii, s-a contrariat clar ideea că aplicarea viitoarei strategii feroviare, indiferent de modul în care ea va fi alcătuită, depinde în mare măsură de finanțarea de la bugetul de stat.

Dorin Mitan, reprezentant al CFR SA la dezbaterile strategiei feroviare a declarat: "Noi am programat anual reînnoirea a 350 km de cale ferată. Din păcate, în ultimii 15 ani ritmul de reînnoire a fost de 10-12 km/an, din cauza subfinanțării de la bugetul de stat".

Viteze reduse, poduri în pericol

Doi dintre prioritățile viitoarei strategii sunt reabilitarea transportului feroviar pe piața internă și reînnoirea infrastructurii. Conform reprezentanților CFR SA, Dorin Mitan, situația

actuală este critică, deoarece peste 60% din subsisteme trebuie reînnoite, iar un program în acest sens ar trebui aplicat în următorii 15 ani.

Dorin Mitan a spus: "În 10 ani, dacă vom respecta programul ce va fi stabilit prin strategie și vom aduce limitele la nivelul calitativ european, vom putea să avem pe magistrale o creștere de minimum 25% a vitezelor tehnice și o creștere de maximum 50% a vitezelor comerciale actuale, ceea ce ar însemna un salt foarte important pentru transportul feroviar".

Cu toate acestea, liderii sindicali consideră că majoritățile preconizate în strategia feroviară sunt foarte mici și că, de fapt, nu se urmărește o modernizare rapidă a rețelei feroviare din țara noastră, fapt care nu va schimba actuala politică a Ministerului Transporturilor de favorizare a

transportului rutier în detrimentul celui de pe calea ferată.

Iulian Măntescu, președintele Federației Mecanicilor de Locomotivă a menționat: "Această strategie este o dezamăgire, deoarece nu conține concluzii sau propuneri concrete privind reînnoirea și modernizarea sistemului feroviar. Este inadmisibil că o companie care administrează infrastructura feroviară să vină cu niște propuneri din masterplanul care a fost contestat. Este inadmisibil să spunem, în conținutul documentului, că pentru transportul de marfă viteza comercială nu contează. Ca și concurență cu transportatorii rutieri, viteza este prima care contează, pentru că ea ne dă în primul rând oferta financiară."

GEORGE MARINESCU
(continuare în pagina 7)

Federal Reserve crește presiunea asupra piețelor prin "retragerea" lichidității

Bilanțul Federal Reserve a coborât, pentru prima dată în ultimii patru ani, sub pragul de 4 trilioane de dolari (vezi graficul).

Cele mai recente date de la Federal Reserve Bank of New York arată că bilanțul instituției a scăzut cu aproape 40 de miliarde de dolari în august 2018, până la 3,99 trilioane de dolari, în condițiile în care portofoliul de obligațiuni guvernamentale a scăzut cu 23,8 miliarde.

De când a trecut la restricționarea cantitativă (QT), în octombrie 2017, Federal Reserve și-a redus bilanțul cu circa 233 de miliarde de dolari, din care 152 de miliarde reprezintă valoarea obligațiilor guvernamentale.

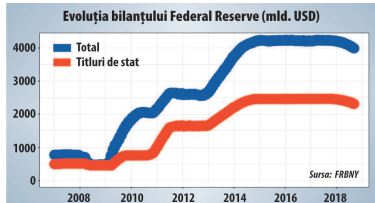
Acestași măsură reprezintă unul dintre principalii factori ai creșterii costurilor de finanțare în dolari, pe fondul

reducerii semnificative a lichidității de pe piețe. Din T4 2018, programul QT va crește până la o valoare lunară de 50 de miliarde de dolari, de la 40 de miliarde în T3 2018 și 30 de miliarde în T2 2018.

Un alt factor îl reprezintă dobânda de politică monetară din SUA, în condițiile în care, cel puțin deocamdată, oficialii Fed-ului sunt hotărâți să continue majorările.

John Williams, noul președinte al Federal Reserve Bank of New, cu o poziție permanentă în cadrul Comitetului de Politică Monetară (Federal Open Market Committee, FOMC), a declarat recent că "perspectiva inversării curbei randamentelor nu este suficientă pentru a-l opri să susțină noi creșteri ale dobânzilor", după cum scrie Wall Street Journal.

(continuare în pagina 5)



BROKERII ESTIMEAZĂ:

‘În cel mult cinci ani, BVB va deveni piață emergentă’

● Ovidiu Dumitrescu, Tradeville: "Investițiile la bursă trebuie să devină un fenomen de masă, decât unul de nișă, cu este acum"

Piața noastră de capital, catalogată în prezent drept piață de frontieră, va accede, în cel mult cinci ani, în categoria celor emergente, estimază brokerii activi la Bursa de Valori București (BVB), consultanți de Ziarul BURSA.

Indiferent de agenția de rating avută în vedere, FTSE Russell sau MSCI, brokerii au subliniat că principalul obstacol în calea obținerii statutului de emergentă pentru piața noastră de capital este dat de lichiditatea redusă, aceasta fiind de altfel cea mai mare rată a BVB.

Bursa noastră se apropie de dezbaterile privind schimbarea categoriei emergente, ne-a transmis Ovidiu Dumitrescu, director general adjunct în cadrul societății de brokeraj Tradeville, care menționează că există opinii conform cărora piața de la București îndeplinește deja criteriile minime impuse de către MSCI, iar FTSE Russell a inclus-o, deja, pe lista de monitorizare



lor emergente a MSCI, contază numărul companiilor care depășesc pragurile privind capitalizarea, free-float-ul și lichiditatea. Considerăm că, pe termen mediu, circa 3-5 ani, accederea la statutul de piață emergentă este o evoluție naturală pentru piața de capital din România. Principalul impediment în acest moment este, în opinia noastră, criteriul lichidității generale a pieței", a punctat directorul de la Tradeville.

La rândul său, Simion Tîlcan, broker în cadrul Prime Transaction, ne-a declarat: "Luna aceasta se împlinesc doi ani de când România a fost inclusă pe watchlist-ul (nr. listă de monitorizare) agenției FTSE Russell, pentru reevaluarea din piața de frontieră în piața emergentă, mai exact «Secondary Emerging (n.r. emergentă secundară)»".

ANDREI IACOMI
(continuare în pagina 15)