

Competiție româno-poloneză pe ramele închiriate de CFR Călători

18 august 2021

Dintre cele 15 solicitări de consultare trimise de către CFR Călători pentru închirierea de rame electrice sau diesel, cele mai solide oferte au venit din partea a două companii românești și a unei companii poloneze. Persistă însă semne de întrebare asupra sistemului propus de CFR Călători pentru asigurarea finanțării, anume închirierea locomotivelor excedentare contra închiriere de rame. Compania ar avea un excedent de locomotive, însă doar aritmetic, căci calitativ starea lor lasă de dorit.



„La pomul lăudat nu te duce cu sacul”, pare a fi zicala românească aplicabilă tentativei CFR Călători de a consulta piața privind cerințele tehnice și economice formulate pentru închirierea viitoare a unor rame diesel și electrice. Spunem aceasta pentru că dintre cele 16 firme la care CFR Călători a trimis cerere de consultare, unele importante din Europa de Vest, cele mai solide și

fezabile propuneri par a fi fost făcute de trei companii din Europa Centrală și de Est.

Practic, cererile de consultare a pieței au fost trimise de CFR Călători la patru companii românești (Softronic Craiova, Astra Vagoane Arad, Electroputere VFU Pașcani și Remarul Cluj) și restul străine, anume Rail Contact, Cargounit Polonia, AKIEM Franța, Baierlog, Rail-assets, OEGB Austria, Molinari Rail AG, Mitsui Rail Capital Europe, Heros Rail, Siemens, Alstom, CAF.

Propuneri concrete au fost primite din partea firmelor autohtone Softronic și Electroputere VFU, a polonezilor de la PESA cuplați cu Cargounit și a luxembourgezilor de la Alpha Trains.

Elemente comunicate de CFR Călători:

- cerere de rame, 3-10 EMU, 3-10 DMU
- termene de închiriere până la 5 ani

- se dorește închirierea rameilor, nu leasingul acestora
- număr minim locuri: 80 cele diesel, 160 cele electrice

Propunerile și observațiile celor patru participanți

Alpha Trains: automotoare Bombardier Talent, Siemens Desiro, Alstom Lint, Stadler Regio Shuttle, unele disponibile de la sfârșitul acestui an. Rame electrice vor fi disponibile abia de la finele lui 2025.

Cargounit și PESA Polonia:

- DMU noi 115 locuri (120 km/oră) și EMU noi de 234 locuri (160 km/ oră)
- Închiriere minimum șase ani
- CASCO plătit de CFR Călători, întreținere la atelierul companiei românești (probabil SCRL Brașov, unitate unde Ovidiu Vizante a făcut recent o vizită, împreună cu oficiali PESA, potrivit surselor noastre)
- Contracte diferite cu Cargounit pentru închiriere și cu PESA pentru întreținere
- Livrare în 36 de luni de la semnarea contractelor
- Omologare cu sprijin CFR Călători

Softrans Craiova

- impunerea unor standarde ulterioare anului 2020 e nepotrivită în condițiile în care se dorește închirierea unor rame mai vechi de anul 2020
- în forma actuală a caietului de sarcini sunt excluse ramele cu vagon motor intermediar sau ramele cu intrare laterală în cabina de conducere. Este incorect.
- contract pe cel puțin cinci ani pentru acoperirea creditelor bancare ale unității.
- este posibilă vânzarea trenurilor sau preluarea leasingului

Electroputere VFU Pașcani

- se propune punctarea diferențiată în funcție de vechime, anume cu un maximum de 15 puncte la rame vechi de cel mult 5 ani
- pentru rentabilitate, ramele automotoare ar trebui să aibă cel puțin 150 de locuri
- toalete ecologice cu una dintre acestea pentru persoane cu mobilitate redusă
- asigurare întocmită de operatorul feroviar de călători pentru exploatarea rameilor (coliziuni etc.)
- Viteză de minimum 120 km/oră

Din punct de vedere al costurilor, ramele românești par a fi mai ieftine decât cele poloneze. Potrivit raportului de consultare a pieței, polonezii ar dori un tarif lunar de

57.000 euro pe rame diesel cu 1,3 euro pe km mentenanță și de 70.000 euro pe ramă electrică, lunar, cu 0,75 euro/km mentenanța.

Propunerile de preț ale Electroputere VFU Pașcani sunt între 6 euro/loc/zi și 7,5 euro/loc/zi, ceea ce la un tren de 150 de locuri exploatat, 30 de zile ar duce aproximativ la 31.500 euro lunar.

Montajul financiar

Practic, ideea directorului CFR Călători este închirierea unor locomotive vechi excedentare deținute de companie și contractarea la închiriere a unor rame noi cu banii obținuți astfel.

Astfel, un plan de măsuri realizat recent de conducerea CFR Călători spune: „Modernizarea parcului de material rulant prin înlocuirea (parțială) locomotivelor de mare putere cu aumotoare (EMU/DMU) mai fiabile și eficiente în exploatare finanțate din închirierea către terți a locomotivelor de mare putere utilizabile în traficul de marfă.”

Niciun secret: într-un comunicat de presă remis la începutul lunii, CFR Călători menționa aceeași idee: „CFR Călători intenționează să utilizeze veniturile astfel obținute pentru închirierea/achiziția de material rulant modern, cu costuri mai mici de exploatare și grad sporit de confort, adaptat traficului de călători”, se mai arată în comunicatul dat publicității de operatorul feroviar național.

Cu banii pe trei – patru locomotive, o ramă

Dar stă financiar în picioare schema? CFR Călători a păstrat întotdeauna discreția în jurul sumelor obținute din închirierea locomotivelor. Într-un articol apărut acum doi ani în *economica.net* era vehiculată suma de 2.700 lei/zi fără TVA, adică lunar o sumă de 16.200 de euro. Aceasta ar însemna că din închirierea a 3-4 locomotive s-ar putea primi cu chirie o ramă.

Cât privește disponibilitatea de locomotive, CFR Călători ar avea vreo 20-40 de locomotive în parcul inactiv, exceptându-le pe cele din parcul rece, adică cele care ar putea fi readuse pe șine doar cu costuri importante de reparații.

”CFR Călători are închiriate doar 8 locomotive electrice clasice către operatorii de transport feroviar de marfă, cu capital privat. Acestea sunt de tip EA5100 KW, așa-numitele locomotive electrice clasice, și au o viteză maximă admisă în circulație de 120 km/h. Pentru remorcarea trenurilor de călători sunt folosite în special locomotive electrice modernizate, marea lor majoritate au viteza maximă de 160 km/h sau peste această

viteză. Toate cele 8 locomotive închiriate sunt fabricate în perioada 1970 – 1989”, se arată în comunicat.

Tot aici se preciza că din acest tip de locomotive (EA 5100 KW), necesarul CFR Călători este de aproximativ 200 de unități, iar parcul activ numără peste 220. Parcul inactiv – sau cel de rezervă – cuprinde peste 40 de unități, iar cel „rece” de circa 80 de unități. Parcul „rece” cuprinde locomotive care au nevoie de revizii/ reparații care nu pot fi efectuate în unități proprii ale CFR Călători.

O problemă critică este însă cea a stării tehnice. Ce sume pot fi obținute la închiriere către operatorii de marfă dacă chiar locomotivele folosite curent sunt deseori victima incendiilor survenite la bordul lor. Starea precară a locomotivelor, nevoia de a ține blocate locomotive de rezervă pentru activitatea curentă, sumele mici obținute din închiriere, costurile suplimentare cu amenajarea și asigurarea noilor rame, ar putea fi factori care să îngreuneze schema gândită de conducerea companiei. Apare și o presiune pe puținele locomotive bune ce mai sunt deținute de companie în condițiile în care acestea sunt închiriate după modernizări făcute. Locomotiva distrusă în accidentul recent de la Fetești era produsă în anii '70, dar era una dintre locomotivele bune ale CFR Călători, deoarece beneficiase de reparații și modernizări serioase în 2019 (plătite din fondurile companiei de stat). Locomotiva era închiriată la un operator privat.

Rodrigo Maxim, președintele Federației Sindicatelor Transportatorilor Feroviari din România (FSTFR) a afirmat într-un interviu televizat că motivul pentru care CFR Călători se confruntă cu multiple probleme pentru că închiriază locomotivele bune unor firme private.

„Nu am înțeles, pentru că ne-a mințit și pe noi de atâtea ori. Ne spune că are surplus de mecanici de locomotivă și nu are surplus de locomotive, pentru că închiriază la alții locomotive și noi nu avem să dăm la tren decât locomotive vechi, defecte, insuficiente, asta poate să fie una dintre cauze”, spunea președintele FSTFR.

În replică, conducerea CFR Călători spunea că are închiriate doar 8 locomotive electrice clasice către operatorii de transport feroviar de marfă, cu capital privat. „Acestea sunt de tip EA5100 KW, așa-numitele locomotive electrice clasice, și au o viteză maximă admisă în circulație de 120 km/h. Pentru remorcarea trenurilor de călători sunt folosite în special locomotive electrice modernizate, marea lor majoritate au viteza maximă de 160 km/h sau peste această viteză. Toate cele 8 locomotive închiriate sunt fabricate în perioada 1970 – 1989”, se arată într-un comunicat.

Sursa: Club Feroviar