

Protecționism UE împotriva materialului rulant chinezesc, subvenționat puternic de către statul asiatic

1 Martie 2023



Florin Citu l-a demis pe Cojocea din cauza companiilor chineze

În ianuarie 2023, au intrat în vigoare noile reguli europene privind achizițiile publice pentru companiile cu sprijin de stat din țări non-UE, FSR (Foreign Subsidy Regulations). Nu se știe dacă nu cumva acest protecționism UE împotriva materialului rulant din China pică într-un moment neinspirat în care cei câțiva mari producători europeni de material rulant nu dispun de capacitățile de fabricare și livrare la termen a materialului contractat.

FSR stabilește controlul asupra achizițiilor cu o valoare de cel puțin 250 de milioane de euro și achizițiilor de active care generează o cifră de afaceri de cel puțin 500 de milioane de euro. Prima companie din afara UE care va fi afectată de noile reguli de pe piața de material rulant este CRRC. Cu sprijinul statului, compania chineză a făcut oferte cu prețuri semnificativ mai mici față de concurenții săi europeni, susține publicația rusă rollingstockworld.com.

Noile regulie aplicate din iulie 2023 și doar după verificări. România le aplică dintr-o bucată, încă din 2021

Noul regulament UE este de așteptat să se aplice procedurilor de achiziții inițiate în iulie 2023. FSR permite Comisiei Europene să investigheze licitații cu o valoare estimată peste 250 de milioane EUR cu contribuții financiare din partea guvernelor din afara UE și oferte de licitații ale companiilor care au primit peste 4 milioane EUR de la guvernele din afara UE în ultimii trei ani.

Protecționism UE împotriva materialului rulant

Astfel de investigații au scopul de a proteja companiile din UE de prețuri mai mici pe care ofertanții din afara UE le pot oferi din cauza sprijinului statului. Ca observație personală, utilitatea acestei „protecții” nu e clară în condițiile în care capacitățile de producție ale competitorilor europeni par a fi ocupate, iar portofoliile de comenzi pline. Este poate relevant că la licitații importante din România, precum cele de trenuri regionale sau inter-regionale, producători europeni importanți, ca Stadler, Skoda, Siemens nici nu s-au prezentat. Anul trecut, producători europeni importanți și-au ajustat agenda de livrare a unor rame electrice pentru căile ferate spaniole sau cele daneze, unul dintre motivele invocate fiind dificultăți în aprovizionare după începutul războiului din Ucraina declanșat de Rusia.

Participarea chinezilor la licitație nu va fi interzisă în UE din start

Dacă CE stabilește că contribuțiile financiare străine au un efect negativ, atunci îl va echilibra și poate chiar interzice atribuirea contractului unui ofertant cu un astfel de sprijin. Intrarea pe piața europeană prin achiziții de active va fi și ea complicată. Comisia va monitoriza achizițiile de active europene în cazul în care compania achiziționată, una dintre părțile care fuzionează sau societatea în comun generează o cifră de afaceri în UE de cel puțin 500 de milioane EUR și astfel de companii au primit mai mult de 50 de milioane EUR de la guverne din afara UE în perioada anterioară de trei ani.

CRRC, unul dintre producătorii vizați

Comisia afirmă că licitațiile și tranzacțiile sub pragurile menționate pot fi, de asemenea, investigate fie la inițiativa sa, fie la notificare. Pe piața de material rulant, evoluțiile vor dezavantaja activitățile principalului jucător mondial, CRRC, mai ales. Extinderea sa pe piețele internaționale se bazează pe sprijinul guvernamental pe scară largă pentru ofertele sale și pe ofertele companiilor de construcții chineze care implementează proiecte de infrastructură la cheie.

În urma măsurilor care își limitează activitățile în regiuni și țări, CRRC primește acum mai puține comenzi de export și a pierdut deja unele dintre ele. Datele UNIFE publicate pe soes-in-europe.eu, site-ul web care prezintă informații despre companiile de stat din țări terțe de pe piața europeană de achiziții, arată că în 2019-2020 CRRC a pierdut opt licitații UE în valoare de aproape 2,8 miliarde EUR și a câștigat doar patru licitații în valoare de 236 de milioane de euro.

Pe atunci, cea mai mare pierdere a CRRC a fost în România, susține publicația rusă. Producătorul chinez a pierdut acțiunea asupra unui contract de furnizare a până la 80 de trenuri electrice, deși oferise un preț cu 25-28% mai mic decât Alstom sau Siemens, susține rollingstockworld.com. *Aceste afirmații, referitoare la preț, nu sunt însă confirmate din surse oficiale sau independente.*

Compania chineză are deschis un proces în Justiție în România și se așteaptă o pronunțare a Curții Europene de Justiție privind excluderea producătorului din licitație.

Între timp, un consorțiu Astra – CRRC a livrat 100 de tramvaie pentru București. UNIFE raportează un singur caz în care propunerea CRRC a fost respinsă direct. În 2020, oferta companiei pentru construirea a 45 de tramvaie pentru Germania a fost considerată neconformă cu nivelul de localizare cerut.

Potrivit UNIFE, în 2011–2018, CRRC a participat la șapte licitații și le-a câștigat pe toate. Aceste licitații trebuiau să furnizeze loturi mici de vagoane de marfă, locomotive, tramvaie și mai multe unități. Printre aceste licitații, în valoare totală de 227 de milioane de euro, oferta chinezilor a avut un preț de 190 de milioane de euro, dar Leo Express, operatorul privat din Cehia, l-a reziliat în 2022.

Anul trecut, producători europeni importanți și-au ajustat agenda de livrare a unor rame electrice pentru căile ferate spaniole sau cele daneze, unul dintre motivele invocate fiind dificultăți în aprovizionare după începutul războiului din Ucraina declanșat de Rusia.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>