

Licitații feroviare la Bursa Română de Mărfuri. Se închiriază linii și se vând vagoane la fier vechi

9 martie 2020

La Bursa Română de Mărfuri au loc în următoarea perioadă mai multe licitații feroviare, organizate de CFR SA și CFR Călători. Acestea au scopuri dintre cele mai diverse – de la vânzarea de vagoane la fier vechi și până la închirierea a zeci de secții neinteroperabile, dintre care pe unele nu se mai circulă de ani buni.



Prima licitație deschisă urmată de strigarea liberă a prețului este programată pentru miercuri, 11 martie. Procedura, organizată de CFR Călători, Sucursala Regională de Transport Feroviar de Călători București (SRTFC București), are ca obiect vânzarea a două vagoane și opt trenuri etajate. În total, 34 de vagoane de călători.

Două zile mai târziu, este rândul CNCF CFR SA, Sucursala Regională CFR București să

intre în ringul BRM. Gestionarul infrastructurii feroviare scoate la meza "ansambluri, subansambluri și materiale rezultate în urma casării mijloacelor fixe, respectiv traverse de beton precomprimat. În aceeași zi, CFR SA mai organizează o licitație la BRM, pentru "valorificarea prin vânzare a mijloacelor fixe, autoturisme aprobate a fi scoase din funcțiune în vederea valorificării lor, de la nivelul Centralului Companiei Naționale de Căi Ferate CFR SA, 32 loturi".

Licitații feroviare pentru menghine și ciocane

Pe 20 martie, CFR SA, Regionala București scoate la licitație "ansambluri, subansambluri și materiale rezultate în urma casării mijloacelor fixe, respectiv traverse de lemn". O zi mai târziu, tot Regionala București a CFR SA încearcă să "scape" de mai multe materiale, cum ar fi: chei bormașini, cabluri, rulmenți, șpaclu, ruletă, robineți, cuțite, clești, ciocane, lacăte, menghine, prelungitoare, releuri, discuri cuzineți, daltă, ustensile de tăiat mandrina, motor, nituri, nivela, presă sau prezon.

66 de secții neinteroperabile își caută din nou potențiali cumpărători

Însă cea mai importantă licitație feroviară de la Bursa Română de Mărfuri este programată pentru data de 25 martie și are ca obiect "închiriere secții de circulație neinteroperabile individual sau grupate în scopul realizării activităților de gestionare a infrastructurii feroviare neinteroperabile și asigurării serviciilor de transport public de călători și/sau marfă". Este vorba de 66 de linii neinteroperabile – cinci secții pe raza

Regionalei București, 11 la Craiova, 16 la Timișoara, nouă la Cluj, șapte la Brașov, nouă la Iași, cinci la Galați și patru la Constanța.

Acest pachet a mai fost scos la mezat pe 25 februarie, însă procedura a fost anulată. Acum, licitația se reia în aceleași condiții și la aceleași prețuri. Durata contractului de închiriere este de patru ani, iar doritorii trebuie să fie persoane juridice române și să aibă calitatea de operatori de transport feroviari licențiați.

Tariful cerut de CFR SA, de la care va porni licitația, începe cu 2.000 de lei pe an fără TVA. Este vorba de linii precum Hațeg – Subcetate, Jimbolia – Lovrin, Șelimbăr – Călnădie, Medgidia – Negru Vodă etc. Cele mai scumpe linii sunt Ploiești Vest – Târgoviște Nord – Pietroșița (477.000 lei pe an, fără TVA), Simeria – Pestiș și Simeria – Hunedoara, la 419.500 lei, Argeșelu – Câmpulung – Golești la 358.500 lei pe an. Garanția de participare este de 10% și la aceasta se adaugă o altă bursieră, mai mică.

Contractul de activitate al CFR SA, aprobat în 2016 și valabil pentru 2016 – 2020 spune că „în cazul închirierii, în condițiile legii, a secțiilor feroviare neinteroperabile de circulație, pachetul minim social aferent acestor secții, va fi preluat de operatorul de transport feroviar implicat, cu plata corespunzătoare a compensației de la bugetul de stat, conform prevederilor legale în vigoare”.

Linii închise și linii “sensibile”

Unele linii dintre cele scoase la licitație pentru închiriere sunt închise. De exemplu, circulația pe secția de cale ferată 803 Medgidia-Negru Vodă a fost sistată în toamna anului 2012. Până în 2006, pe această secție au circulat patru-cinci perechi de trenuri pe zi, compuse dintr-o locomotivă Diesel și trei-patru vagoane. Apoi, trenurile clasice au fost înlocuite de automotoare Malaxa tip 900 și uneori și tip 700. Cu locomotiva Diesel, viteza maximă pe anumite porțiuni era de 100 km/oră, iar cu automotorul de 80 km/oră. Timpul de parcurs era de o oră și 20 de minute. La începutul anilor 2000, CFR Călători a introdus, în compunerea trenurilor București – Constanța – Mangalia, două vagoane de Varna, care erau detașate, respectiv atașate la Medgidia, însă ruta nu a avut prea mulți mușterii, așa că a fost desființată. Acum, CFR SA a scos la licitație și linia Medgidia – Tulcea Oraș, care este operată de CFR Călători.

O altă linie problemă este Dornești Putna, redeschisă în 2018 cu trenuri ale CFR Călători. Aceasta a mai fost închiriată la Ferrotrans TFI în 2010 și la Fulger Transport Urban Rapid de Călători SRL în 2013. Ultima firmă nu a semnat contractul și a pierdut secția.

În fine, o altă linie “sensibilă” scoasă la licitație este Oravița-Anina care era cât pe ce să fie închisă în toamna anului trecut. Pentru ea, CFR SA cere o chirie de 51.000 de lei pe an, fără TVA, iar garanția de participare la licitație este de 7.140 lei. Posibilitatea închiderii căii ferate a dus la finele anului trecut la proteste ale locuitorilor din Caraș – Severin. În prezent există un singur tren dus – întors între cele două localități, cu ore de plecare în mijlocul zilei, ceea ce sugerează că utilitatea trenului este mai degrabă turistică.

Sursa: Club Feroviar