

Electroputere renunță la locomotive

06/04/2012 12:30 by admin

v:* {behavior:url(#default#VML);} o:* {behavior:url(#default#VML);} w:* {behavior:url(#default#VML);} .shape {behavior:url(#default#VML);} Normal 0 false false false EN-US X-NONE X-NONE MicrosoftInternetExplorer4

```
/* Style Definitions */ table.MsoNormalTable {mso-style-name:"Table Normal"; mso-tstyle-rowband-size:0; mso-tstyle-colband-size:0; mso-style-noshow:yes; mso-style-priority:99; mso-style-qformat:yes; mso-style-parent:""; mso-padding-alt:0in 5.4pt 0in 5.4pt; mso-para-margin:0in; mso-para-margin-bottom:.0001pt; mso-pagination:widow-orphan; font-size:11.0pt; font-family:"Calibri", "sans-serif"; mso-ascii-font-family:Calibri; mso-ascii-theme-font:minor-latin; mso-fareast-font-family:"Times New Roman"; mso-fareast-theme-font:minor-fareast; mso-hansi-font-family:Calibri; mso-hansi-theme-font:minor-latin; mso-bidi-font-family:"Times New Roman"; mso-bidi-theme-font:minor-bidi;} _
```

www.romanalibera.ro/bani-afaceri/economie/electroputere-renunta-la-locomotive-cfr-ne-dadea-banii-dupa-un-an-si-jum-atate-259403.html

Luni, 2 aprilie 2012 Cuprul românesc a dispărut. Compania care importă din Turcia și Serbia Electroputere renunță la locomotive. "CFR ne dădea banii după un an și jumătate" de DORU CIREASA Conducerea companiei afirmă că are tehnologie prea veche și că politica statului nu încurajează fabricarea locomotivelor. Electroputere va rămâne concentrată pe echipamentele electrice de mare putere. Electroputere Craiova, compania care cu începere din 1941 a fabricat câteva mii de locomotive cu puteri de până la 6.800 CP va renunța la fabricarea acestora, dar și a echipamentului de transport urban. Acționarii companiei de înută în majoritate de firma Al-Arrab Contracting Company Limited (86% din acțiuni) urmează să aprobe următoarea înedință AGA, planificată pentru data de 23 aprilie "desființarea diviziei Vehicule Feroviare și Urbane", potrivit anunțului publicat chiar pe situl de internet Electroputere. Decizia de închidere a diviziei se justifică prin mai multe elemente, a declarat pentru România Liberă, Adrian Gabriel Dumitriu, director general Electroputere. CFR călători și CFR Marfă, companiile de stat care ar putea cumpăra locomotive Electroputere, nu au bugete de investiții. Chiar dacă acestea ar avea bani pentru modernizarea parcului lor de locomotive, relațiile comerciale cu acestea sunt dificile. "Chiar nu avem nevoie de astfel de clienți. Când i-am avut ne-au dat banii și după un an și jumătate", spune directorul. Electroputere are contracte de reparării locomotive cu Grup Feroviar Român, operator feroviar privat. Dumitriu este nemulțumit că statul nu cere firmelor străine care primesc contracte din bani publici să folosească, parțial, produse și servicii românești. **Bombardier folosea doar munca ieftină de la Electroputere** Electroputere a avut o relație nefericită cu Bombardier, firma ce a livrat câteva zeci de garnituri de metrou Capitalei. "A fost vorba doar de lohn, în care ei foloseau forța de muncă ieftină. Nu au cumpărat nimic de la noi. Puteam să le dăm motoarele electrice, pe care de altfel le exportăm în SUA, Canada, Germania, Italia sau Franța", spune Dumitriu.

Un alt motiv este că tehnologia de înută este veche, din anii '60-'70, când au fost cumpărate licențele. Nici măcar unii dintre cei de la care au fost cumpărate licențele nu le mai produc, spre exemplu ABB. "Transportul de marfă feroviar a scăzut la nivel european și există un excedent de locomotive, în plus sunt producători consacrați căror este greu să le faci concurență", afirmă directorul. În viitor compania se va axa pe ceea ce reprezintă punctul ei forte, anume fabricarea și producerea transformatoarelor și motoarelor electrice. 70% din această producție merge la export. După închiderea industriei neferoase din România, Electroputere cumpăra cuprul din Turcia Serbia și Italia. "Am căutat furnizori în România dar nu am mai găsit", spune el. **Greșelile statului** Într-o postare pe situl de internet contributors.ro răzvan Orășanu, fost șef al Agenției de Valorificare a Activelor Statului, implicat în trecut în privatizarea Electroputere, face o radiografie a acestui proces, dar punctează și câteva greșeli făcute de stat în administrarea acestei companii. O primă greșală a fost faptul că Electroputere nici măcar nu era primită la licitațiile CFR pe motiv că are datorii la bugetul de stat. "Permițând calificarea, datoriile la buget s-ar fi stins mai rapid și s-ar fi putut achiziționa

locomotive ieftine", crede fostul Șef al AVAS. În al doilea rând programul de refacere a transformatoarelor de mare putere "este înținut la dospit (...) Într-o țară ce nu a terminat nici măcar electrificarea". Primăria Craiova, condusă de Antonie Solomon, a bătut în executare silită fabrica pentru datoriile istorice, "uitând că dacă ar fi intrat în faliment ar mai fi cules praful de pe tobă", afirmă Orășanu. Fiscul a hățituit și el arabii, iar Metrorex a preferat pentru achiziția unor noi garnituri de metrou, în locul canadienilor de la Bombardier care măcar le asamblau la Craiova, o firmă spaniolă, respectiv CAF, pe motiv că ar fi mai ieftin. Nu în ultimul rând, Ministerul Transporturilor nu a avut după 1990 nicio politică coerentă de modernizare a parcului său de locomotive.