

De ce CFR Marfă poate rămâne în picioare. Planul de concordat al companiei

10 septembrie 2020

Club Feroviar vă prezintă în două părți, joi și vineri, pe larg planul de concordat preventiv al CFR Marfă. Firma de reorganizare CITR, autor al planului de concordat, este optimistă în privința ieșirii companiei din starea de dificultate financiară. Una dintre probleme este faptul că durata redresării este stabilită la doi ani în condițiile în care din „mărinimie” Comisia Europeană dă șase luni statului pentru recuperarea ajutorului de stat, față de patru luni, termenul uzual. Dar ce conține planul?

Top furnizori la data de 31.12.2019	Valoare (Lei)
CN CFR SA	1.053.638.495
CFR CALATORI	31.088.702
CFR IRLU	29.348.527
OMV PETROM MARKETING	8.285.401
ELECTRIFICARE CFR T	6.151.461
INFORMATICA FERROVIARA	5.209.797
GRUP TRANSPORT FERVIAR	3.505.784
OSCAR DOWNSTREAM	2.551.816
DB RAIL DEUTSCHLAND AG	2.450.396
<i>Alți creditori (~450 items)</i>	<i>27.091.513</i>
Total furnizori	1.169.321.893

Sursa: Informații furnizate de către CFR MARFĂ

Procedura de concordat presupune un contract între societatea și deținătorii a 75% dintre creanțele acceptate și necontestate ale CFR Marfă. Concordatul își propune continuarea activității, reorganizarea companiei și a portofoliului de clienți, renegocierea contractului colectiv de muncă, valorificarea sau darea în plată a activelor neutilizate, continuarea acordurilor de eșalonare, arată planul de concordat.

Creanțele altora către companie (datoriile CFR Marfă) sunt de 1,32 miliarde lei (cele recunoscute), 31 milioane lei (cele în litigiu, nerecunoscute) și 145 milioane lei pentru care s-au constituit garanții (drepturi de preferință).

Grosul părții de activ este constituit din imobilizările corporale care valorează 4,74 miliarde lei. Din această sumă, 4,3 miliarde lei le reprezintă materialul rulant. Terenurile și clădirile valorează conform evaluărilor 700 de milioane de lei. CFR Marfă mai are de recuperat 316 milioane lei de la debitori diverși iar creanțele curente depășesc 200 milioane lei.

CFR Marfă are acțiuni la alții de 167 milioane lei

Imobilizările financiare reprezintă 167 milioane lei și sunt acțiuni deținute de CFR Marfă la Rofersped, Rolling Stock, Touax Rail Romania, ICA Romania, CNI SA, Rocombi și Transbordare Vagoane Marfă SA.

La partea de pasiv totalul datoriilor este de 1,32 miliarde lei, din care grosul, anume 1,31 miliarde lei sunt pe termen scurt. Datoriile către furnizori sunt de 1,16 miliarde lei, din care 1,05 miliarde lei sunt către **CFR SA**.

Cauzele situației dificile. Statul, unul dintre vinovați

Sunt menționate liberalizarea pieței, fapt știut de toți. Apar însă și elemente interesante. Costurile cu menținerea și întreținerea parcului neutilizat sunt mari, spre exemplu întreținerea cele două ferryboat-uri costă 2,5 milioane. Este probabil vorba de lei căci raportul nu menționează moneda. Cheltuielile de staționare la flota societății sunt de 30 milioane lei pe an. **CFR Marfă** are creanțe neîncasate de 400 milioane lei din care 75% sunt reprezentate de cele de la companiile statului.

Este de remarcat fenomenul cât de se poate de negativ în care blocajele financiare, indisciplina financiară la nivelul statului îngroapă și falimentează companiile acestuia, unele viabile. Cât timp România a avut acord cu FMI situația arieratelor a fost monitorizată atent de către Guvern și instituția internațională. Odată dispărut un astfel de acord, indisciplina bugetară, neplata facturilor a devenit din nou regulă la companiile de stat.

Situația a avut repercusiuni negative. Din cauza neîncasării banilor, CFR Marfă nu și a plătit la timp datoriile, ceea ce a făcut ca CFR SA să nu îi accepte trenuri care nu erau incluse în livret. Mai mult CFR Marfă nu a mai putut beneficia astfel nici de reducerile de 30% acordate de CFR SA la TUI pentru companiile care își plătesc obligațiile în 30 de zile.

Indolență la Inspekția Muncii. Grupa de muncă, facultativă, deși e vorba de drepturile salariaților

Nu în ultimul rând condițiile de salarizare sunt superioare la stat față de angajatorii privați, se scrie în plan.

- **Condițiile superioare de salarizare asigurate de SNTFM CFR MARFĂ SA față de operatorii privați;**

SNTFM CFR MARFĂ SA asigură angajaților săi un nivel superior de salarizare, spre deosebire de operatorii feroviari privați. În plus, mecanicii de locomotivă ai societății de stat beneficiază de încadrarea în condiții speciale de muncă, cu toate consecințele remuneratorii ale acestei încadrări. În sectorul privat, mecanicii de locomotivă sunt încadrați la condiții normale de muncă.

Conform informațiilor furnizate de către reprezentanții debitoarei, ca efect al condițiilor superioare de salarizare:

Contribuțiile plătite pentru mecanicii de locomotivă erau până în 2017 de 33% în timp ce în sectorul privat, același personal beneficia de contribuții de 23%. Condițiile speciale acordate scot și acestea în plus din buzunarul CFR Marfă 8% la costurile cu CAS, iar familiile angajaților CFR Marfă beneficiază de condiții superioare (permise acordate membrilor familiilor, autorizații de călătorie).

Execuțările silite împotriva companiei, blocarea conturilor bancare au creat noi dificultăți în relația cu partenerii comerciali, iar eșalonările la plată, negocierile datoriilor nu au ajutat mult.

- SNTFM CFR MARFĂ SA a achitat, în calitate de angajator, până la 31.12.2017, contribuții pentru mecanicii de locomotivă la nivelul de cca. 33%, în timp ce operatorii privați au fost limitați la nivelul de 23%, iar
- SNTFM CFR MARFĂ SA suportă, de la data de 01.01.2018, pentru mecanicii de locomotivă, atât contribuția asiguratorie pentru muncă (CAM) de 2,25%, cât și cota suplimentară de CAS de 8%, pentru condiții speciale de încadrare în muncă, în timp ce operatorii privați suportă numai CAM de 2,25%.

De asemenea, conform Contractului colectiv de muncă, salariații SNTFM CFR MARFĂ SA dispun de unele facilități care nu sunt acordate de către operatorii privați de transport feroviar angajaților săi (permise pentru membrii de familie, autorizații de călătorie, ș.a.m.d.).

Asumpțiile planului

Planul de concordat pornește de la câteva ipoteze.

- Cifra de afaceri crește cu 5% în primul an la concordat prin creșterea numărului de tone transportate și renegocierea tarifelor (în realitate, din câte s-a văzut volumele de mărfuri transportate au scăzut drastic).
- Se vor menține vechile contracte, vor veni noi clienți
- Rentabilizarea operațională se va vedea anul viitor

Un element de impact negativ este faptul că 50% din totalul transporturilor companiei este de cărbune.

Aceasta în condițiile în care UE pune presiuni pe închiderea termocentralelor și în care cresc importurile de energie. Lucrările de modernizare a căii ferate sunt alți factori ce micșorează traficul feroviar de marfă.

Partea a II-a a articolului va fi publicată vineri.

Sursa: Club Feroviar