

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

11 septembrie 2020

Club Feroviar vă prezintă astăzi a doua parte a planului de concordat preventiv al CFR Marfă (prima parte este disponibilă aici). Firma de reorganizare CITER, autor al planului de concordat, este optimistă în privința ieșirii companiei din starea de dificultate financiară. Una dintre probleme o reprezintă 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?

Valoare activ	VP (valoare piață)	VL (valoare lichidare)
Imobile	768.945.230	563.515.804
Vagoane	2.959.409.411	1.479.704.705
Locomotive	1.056.535.107	448.723.057
Creanțe și disponibilități bănești	173.143.887	173.143.887
Stocuri	111.578.659	55.789.330
Imobilizări financiare	166.915.373	166.915.373
Imobilizări necorporale	45.669	45.669
TOTAL activ liber	5.236.573.336	2.887.837.825
Garanții ANAF	159.088.992	79.544.496
Garanții CNCF CFR SA	17.590.825	13.193.119
TOTAL activ garantat	176.679.817	92.737.615
TOTAL ACTIV	5.413.253.153	2.980.575.440
Valoarea estimată a cheltuielilor de lichidare		788.399.759
Totalul datoriilor înscrise în lista creditorilor		1.347.890.932
TOTAL cheltuieli de lichidare & datorii		2.136.290.691

Veniturile companiei

CFR Marfă estimează venituri din vânzarea activelor și operațiuni de capital de 335 milioane lei. E vorba de 9.800 de vagoane puse la dispoziția executorului judecătoresc în contul unor datorii către CN CFR SA. Veniturile din vânzarea activelor nefolosite ar urma să aducă 813 milioane lei, aici fiind vorba de trenuri locomotive și vagoane aflate în conservare sau/și cu reviziile tehnice expirate.

În 2018 CFR Marfă a încheiat cu CFR SA o înțelegere ce prevede achitarea a 2,25 milioane lei pe lună timp de 72 de luni. Pentru debit se va continua executarea bunurilor.

Cheltuielile companiei

Cea mai mare parte a cheltuielilor, anume peste 85%, este reprezentată de salarii și asimilate, prestări servicii, materiale și consumabile, energie, apă.

Autorii ofertei de concordat arată că în următorii ani CFR Marfă își va putea îndeplini obligațiile astfel:

Încasările vor fi de 1,37 miliarde lei în primul an (1,74 miliarde lei în anul doi), plățile operaționale vor fi 893 milioane lei (1,03 miliarde lei în anul doi), investițiile în modernizări vagoane vor fi 25 milioane lei (20 milioane lei), plățile conform ofertei de concordat preventiv vor fi 455 milioane lei (678 milioane lei). În total, plățile vor fi de 1,37 miliarde lei în primul an și de 1,73 miliarde lei în anul doi. Soldul final va fi pozitiv, egal cu 6,33 milioane în primul an și 15,52 milioane în anul doi.

Planul conține o listă de măsuri ce va fi urmărită, astfel:

- oferte competitive de transport în raport cu operatorii privați și cu cei rutieri;
- participare la toate licitațiile de pe piață;
- asigurarea unei logistici integrate pentru clienți;
- obținerea veniturilor din chirii (terenuri, clădiri, material rulant);
- repararea a peste 2.400 de vagoane și 40 de locomotive;
- scăderea ponderii locomotivelor izolate;
- scăderea cu 10% a consumului de motorină în cazul staționării cu motor pornit;
- reducerea soldului existent de ore suplimentare, reducerea numărului de ore neproductive la mecanici;
- reducerea costurilor cu închirierea vagoanelor de la alți operatori prin activarea vagoanelor din propriul parc;
- alte măsuri privesc renegocierea CCM în funcție de performanțele companiei, redimensionarea structurii de personal, reorganizarea regionalelor, eficientizarea posturilor din cadrul companiei, înființarea unui compartiment de restructurare în companie.

CFR Marfă va da în plată către creditori bunurile menționate într-o anexă atașată planului, la valoarea de piață a bunurilor. Este vorba de vagoane, locomotive, dar și de terenuri, clădiri etc. Valorile contabile sunt de 178 milioane lei la activele imobile, 303 milioane lei la vagoane, 284 milioane lei la locomotive și de 166 milioane lei la participațiile deținute.

Propunerea către CFR SA

CFR Marfă a făcut o propunere de recuperare a datoriilor de către CFR , anume 960 milioane lei sau 91% din valoarea totală a creanței. Aceasta se va întâmpla prin predarea a 9800 de vagoane (335 milioane lei), dare în plată, valorificare active neproductive (583 milioane lei), plăți eşalonate pe parcursul a 24 de luni a câte 2,25 milioane lei cu un răgaz de şase luni pentru ameliorarea cash-flow, stoparea calculului penalităților și dobânzilor conform prevederilor legale, constituirea de garanții imobiliare în favoarea CFR SA.

Graficul de plată al creanțelor pe cei doi ani ai concordatului este acesta:

- CFR SA – 315/644 milioane lei
- CFR Călători – 24/0 milioane lei
- ANAF – 32/33 milioane lei etc
- Total general – 501/678 milioane lei

Și investitorul privat ar prefera salvarea în loc de lichidarea companiei

Un element interesant al planului este testul investitorului privat. Astfel, în aceste situații, legea cere efectuarea unui test care să indice comportamentul unui investitor privat, anume lichidare imediată și faliment sau redresare. În cazul de față, testul (vezi foto) arată că prin redresare s-ar obține de două ori mai mulți bani decât prin lichidare imediată.

O eventuală procedură de lichidare ar prezenta dezavantajul unei durate crescute din cauza complexității extrem de crescute a speței, duratelor mari de inventariere și evaluare a activelor, numărului mare de creditori (peste 600), specificitatea mare a activelor care face dificilă găsirea unui cumpărător pe întreg teritoriul țării etc.

Spre exemplu, spune CITER, proceduri de faliment, cum ar fi cele ale RAFO, Romplumb, Someș SA, Metalurgica SA, Cominco sau Comaico, începute în perioada 2012-2013, nu sunt nici acum încheiate.

CONCLUZII

O relevanță majoră, în această speță o are cauza C-73/11P având ca părți Frucona Kosice a.s vs. Comisia Europeană, susținută de St. Nicolaus – trade a.s (detaliată în *Anexa nr. 6*) unde Curtea de Justiție a Uniunii Europene a hotărât că **durata procedurii de lichidare judiciară** este un element fundamental. Astfel un creditor privat pus în fața alegerii între varianta executării silite, a falimentului, unde creditorul ar fi recuperat propria creanță în proporție cât mai apropiată de 100%, într-un orizont temporal extins pe parcursul unei perioade îndelungate (care, în speță, ar fi fost estimată a dura până la 7 ani), ar fi ales varianta concordatului preventiv, cu consecința reducerii propriei creanțe până la un procent de 35% și recuperarea acesteia într-un orizont temporal mai scurt.

În consecință Curtea a statuat că încheierea unui concordat preventiv prin care se stipula reducerea creanței statului până la 35% din valoarea anterioară încheierii concordatului preventiv nu a constituit un ajutor de stat în sensul prevederilor europene, comparat cu alte modalități de recuperare a creanței, precum cea a recuperării creanței prin executare silită sau faliment.

Astfel, concluzionăm că un creditor privat rezonabil ce ar acționa în condiții normale de piață, pus în poziția CNCF CFR SA, în vederea recuperării creanței împotriva SNTFM CFR MARFĂ SA, raportat la prevederile art. 27 alin. (6) din Legea 85/2014 ar proceda la încheierea unui concordat preventiv prin care CNCF CFR SA chiar în cazul în care urmează să își recupereze creanța doar în proporție de 91,12 %, îndeplinind testul creditorului privat.

Semne de întrebare

Este neclar însă dacă Comisia Europeană, cu toată raționalitatea prezentării, va susține planul. Comisia a impus recuperarea unei sume uriașe de la CFR Marfă de 570 milioane euro în nici mai mult, nici mai puțin de șase luni, ceea ce, evident, este imposibil. În astfel de condiții, CE pare mai degrabă orientată spre varianta lichidării imediate a companiei.

În altă ordine de idei este neclar cum operatorii privați din România vor privi ipoteza menținerii în viață, chiar și prin concordat al competitorului lor de stat. Investigația CE care a dus la cererea restituirii ajutorului de stat a pornit în urma unor plângeri făcute de operatorii privați de marfă din România. În martie 2017, Asociația Transportatorilor Feroviari Privati din România a adresat Comisiei o plângere oficială, în care a susținut că CFR Marfă ar fi beneficiat de ajutoare de stat cu încălcarea normelor UE în materie, a explicat la demararea anchetei Comisia Europeană.

Sursa: Club Feroviar

