

Curtea de Conturi: Salvarea CFR Marfă depinde de demersurile Guvernului la Bruxelles. Polonia, dată exemplu. Conflict de interese al administratorului judiciar CITR

12 august 2021

Curtea de Conturi a României (CCR) a prezentat miercuri concluziile unei control făcut la CFR Marfă, aferent unei perioade de nu mai mică de șapte ani, imediat următoare privatizării eșuate din 2013. Documentul, conținând 80 de pagini, este o analiză largă a cauzelor care au dus la cvasi-falimentul companiei, atât generale, privind politica statului de favorizare a sectorului rutier, cât specifice ce țin de managementul companiei.



Nici vândute, nici puse la treabă. Au costuri cu mentenanța de zeci de milioane de lei

Acțiunea de audit a avut loc în perioada 2 septembrie 2019 – 18 decembrie 2020 la Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă” S.A. la Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A. precum și la Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și a vizat perioada ianuarie 2014 – 30 iunie 2020.

Spargerea căilor ferate

Unul dintre aspectele analizate privește oportunitatea spargerii vechii SNCFR în 1998. Deși nu spune explicit inspectorii CCR par a lăuda modelul polonez de funcționare integrată a căii ferate.

„În Polonia reformarea sistemului feroviar a urmărit restructurarea și integrarea companiilor feroviare într-un grup, sub supravegherea și coordonarea unei singure companii, deținută în totalitate de statul polonez. Acest sistem s-a dovedit a fi soluția

optimă care a avantajat acționarul, statul polonez, prin protejarea intereselor și acțiunilor sale, în beneficiul călătorilor și al agenților economici care utilizează transportul pe calea ferată.

Totodată, acest model de organizare a asigurat rentabilizarea companiilor din grup, PKP Cargo S.A. (operatorul de transport feroviar de marfă) devenind o companie viabilă, profitabilă, asupra căreia guvernul polonez deține în continuare controlul. În acest context și având în vedere similitudinile sociopolitice și economice dintre România și Polonia, analiza aplicabilității modelului polonez poate fi relevantă pentru o potențială strategie de restructurare și eficientizare a sectorului feroviar public din România.”, spune CCR



E Bruxelles-ul de vină? Nu, Bucureștiul. Locomotive PKP Cargo Vectron

Comparația cu Polonia și sfatul de a lua țara menționată exemplu continuă . „Pe o cale ferată electrificată, consumul de energie și poluarea sunt mai reduse. Cu circa 38% din linii electrificate, deși înaintea unor țări precum Marea Britanie, Danemarca, Grecia

și Cehia, România se situează sub media europeană de 55%⁴¹.

România are în prezent o rețea de cale ferată de 10.628 km, însă doar 37,92% din aceasta este electrificată, față de Polonia unde procentul se ridică la 60%⁴². PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., compania de infrastructură feroviară din Polonia, administrează o rețea de 18.679 km, gestionând traficul trenurilor de pasageri și marfă. În medie, peste 7.500 de trenuri de călători și mărfuri circulă zilnic pe calea ferată poloneză. În acest context, evoluția reformei căii ferate poloneze poate fi semnificativă pentru o potențială strategie de restructurare și eficientizare a sectorului feroviar public din România”

Grupul PKP a închis anul 2018 cu un profit brut de 532 de milioane de zloți (487 milioane de lei, aproape 100 milioane euro), în creștere cu 128,2 de milioane de zloți (119,47 milioane de lei) față de profitul realizat în anul anterior.

Guvernele au sprijinit rutierul, nu feroviarul

În pofida faptului că transportul feroviar e cel mai economic, în România cel rutier deține pondere maximă. Nimic de mirare căci km de autostradă aduc voturi și politica actualului ministru al Transporturilor, Cătălin Drulă, nu diferă.



AUDITUL PERFORMANȚEI
privind activitatea Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă
«CFR MARFĂ» S.A.
SINTEZA RAPORTULUI DE AUDIT
- iunie 2021 -



Sursa foto: CFR Marfă

Colectivul de elaborare:
Departamentul III – Direcția I
Bogdan-Nicolae STAN, Consilier de Conturi

Alina ROȘCA, Director adjunct
Dana ACHIRIȚOAEI, auditor public extern
Cristina DINCULESCU, auditor public extern
Daniela HRISĂ, auditor public extern
Eugenia TUGEARU, auditor public extern
Florin-Cornel ZAMFER, auditor public extern

Str. Lev Tolstoi nr. 22-24, Sector 1, București, +4021 30 78 847, www.curtadeconturi.ro,
cabinet.presedinte@roc.ro

Câte comunicate de presă ale acestuia au privit stadiul șantierelor de autostrăzi și câte cele de căi ferate sau achiziții de material rulant? „În mod paradoxal, în UE și mai ales în România transportul rutier deține ponderea cea mai mare în cadrul transporturilor terestre. În perioada 2014-2018, ponderea transportului feroviar de marfă în totalul transportului terestru de marfă din România a scăzut de la 20,4 % în anul 2014 la 15,4% în anul 2018, deși transportul de marfă a crescut cu 1,1 % pe an în aceeași perioadă. Astfel, cota de piață deținută de transportul feroviar de marfă în România a scăzut în perioada 2014-2018, stabilizându-se în jurul valorii de 15%, ceea ce a reprezentat cel mai scăzut nivel din 1990 și până în prezent.

Această tendință nefavorabilă pentru transportul feroviar de

mărfuri indică existența în România a unui cadru mai favorabil dezvoltării transportului rutier, în detrimentul celui feroviar.

Starea infrastructurii reprezintă principalul factor defavorizant al transportului feroviar de marfă în România, comparativ cu transportul rutier. Performanța transportului feroviar de marfă este afectată semnificativ de starea deteriorată a rețelei feroviare.

Situația este agravată de finanțarea insuficientă a infrastructurii feroviare de la bugetul statului, dar și ca urmare a gradului redus de absorbție a fondurilor externe nerambursabile, generat de eficacitatea scăzută a demersurilor CN CFR.

Finanțarea infrastructurii feroviare s-a situat mult sub nivelul necesităților, ceea ce a determinat degradarea progresivă a acesteia și apariția unor limitări a vitezei de circulație a trenurilor pentru asigurarea condițiilor minime de siguranță. Scăderea considerabilă a vitezei comerciale de deplasare în cazul transportului feroviar și creșterea masivă a întârzierilor trenurilor au limitat drastic posibilitatea de valorificare a performanțelor

proiectate ale infrastructurii feroviare. Totodată, au dus la scăderea semnificativă a atractivității transportului feroviar comparativ cu cel rutier, cu consecințe negative asupra obiectivelor privind echilibrarea modală a sistemului național de transport.

Privatizarea CFR Marfă

„În perioada 2014-2018 au existat numeroase angajamente asumate de către autoritățile române în încercarea de elaborare a unor strategii pentru restructurarea și privatizarea CFR Marfă. Insuficienta implicare a conducerii Ministerului Transporturilor și a conducerii CFR Marfă au dus însă la nepunerea acestora în practică și a creat premisele declanșării investigației Comisiei Europene privind măsurile de ajutor de stat acordate CFR Marfă, cu consecința repunerii datoriei pe rolul companiei și afectării semnificative a capacității de plată a societății auditate”, spune CCR.

CCR face o întreagă analiză a eșecului însă din cauza spațiului limitat nu o vom prezenta. Recomandăm însă parcurgerea documentului atașat acestui articol de presă.

Concluzia CCR este: **„În acest context, în perioada următoare, continuitatea activității CFR Marfă va depinde semnificativ de eficacitatea demersurilor pe care autoritățile române le vor întreprinde pentru obținerea acordului Comisiei asupra măsurilor privind recuperarea ajutorului de stat. Având în vedere pierderile acumulate de societate și faptul că acțiunile aducătoare de dividende sunt în general preferate de investitori, în opinia echipei de audit, în situația actuală, o eventuală decizie privind vânzarea pachetului de acțiuni deținut de stat la societate nu ar produce efectul scontat, respectiv de maximizare a veniturilor bugetare.**

Cauzele pierderilor CFR Marfă

Deteriorarea rezultatelor din exploatare realizate de CFR Marfă în perioada 2014-2019 a fost generată atât de factori externi (evoluția industriei, reorientarea clienților către transportul auto având în vedere starea infrastructurii feroviare care a condus la scăderea constantă a vitezei comerciale comparativ cu transportul rutier, scăderea comenzilor clienților din industria lemnului, întreruperea temporară a activității unor clienți etc.), cât și de factori interni, respectiv:

- ✓ exploatarea inefficientă a patrimoniului, în cadrul entității fiind menținute active neproductive, generatoare de cheltuieli neeconomice;
- ✓ nevalorificarea la un nivel maxim a activelor scoase din exploatare și casate, cu impact negativ asupra veniturilor societății;

✓ nivelul ridicat al costurilor înregistrate de societate, care a redus competitivitatea prețurilor oferite și a diminuat veniturile, ca urmare a pierderii de clienți în favoarea altor operatori de transport feroviar de marfă;

✓ nerespectarea disciplinei financiare și a strategiei Guvernului în domeniul politicii salariale – nerespectarea restricțiilor bugetare privind nivelul cheltuielilor totale și a cheltuielilor de natură salarială, nerespectarea corelației dintre gradul de execuție a cheltuielilor comparativ cu gradul de execuție a veniturilor, neîncadrarea în numărul de personal prognozat la finele anului și în câștigul mediu lunar pe salariat aprobat prin buget, precum și nerealizarea indicatorilor de eficiență aprobați.

Propunere interesantă: CFR Marfă, compensată pentru țepele luate de la alte companii ale statului

Practic Guvernele României sunt un fel de copii care fără controlul părinților nu fac nimic din ceea ce trebuie. După plecarea din România misiunilor FMI atenția asupra companiilor de stat a dispărut. Câți dintre noi am mai auzit, după plecarea FMI, vorbindu-se de odionioarăp faimoasele arierate? Ca urmare companiile falite, aflate încă în viață, au trăit pe spatele CFR Marfă, companie care le-a transportat bunurile dar care a rămas neplătită.

„Unul dintre factorii principali care au determinat starea de dificultate financiară a CFR Marfă a fost înregistrarea creanțelor restante de la societăți cu capital de stat, aflate în insolvență sau faliment. Valoarea acestora a reprezentat peste 60% din totalul creanțelor, influențând semnificativ capacitatea de plată a societății și posibilitatea de a-și onora obligațiile către bugetul statului. În opinia echipei de audit, **este necesară clarificarea măsurii în care serviciile de transport feroviar prestate de CFR Marfă pentru astfel de societăți pot intra sub incidența compensațiilor pentru obligația de serviciu public, așa cum este definită de normele Uniunii Europene**”.

Patrimoniu exploatat neperformant

În perioada auditată, patrimoniul CFR Marfă nu a fost exploatat în mod performant, având în vedere în principal:

✓ existența unor active neutilizate, constând în material rulant neproductiv (locomotive și vagoane), dar și în clădiri, terenuri și nave ferry-boat neexploatate, care au generat societății cheltuieli neeconomice, cu impact negativ asupra bugetului societății;

✓ în medie doar 44% din locomotivele deținute de către CFR Marfă au fost folosite în activitatea de exploatare și numai o treime din vagoanele de marfă au fost utilizate, ca

urmare a stării tehnice a vagoanelor și a scăderii volumului prestațiilor, cu consecința diminuării veniturilor din exploatare;

✓ resursele umane nu au fost exploatate eficient, din cauza nerespectării corelației dintre creșterea cheltuielilor de personal și creșterea productivității muncii. Productivitatea muncii, calculată în funcție de cifra de afaceri realizată, s-a situat sub nivelul realizat de principalii competitori de pe piața transportului feroviar de marfă din România. La CFR Marfă a existat un proces accentuat de îmbătrânire a personalului, îndeosebi a personalului implicat în activitatea de exploatare, generând un risc major privind asigurarea continuității activității și diminuând totodată capacitatea operatorului feroviar de a face față concurenței. Disfuncțiile în planificarea forței de muncă au fost generate și de inexistența unei strategii coerente în domeniul resurselor umane. Costurile cu întreținerea ferry-boat-urilor, fără a fi utilizate, s-a ridicat la 11 milioane lei.

CA și AGA sau Politrucii miniștrilor

Reprezentanții autorității publice tutelare în AGA a CFR Marfă, precum și membrii CA și Directorul general al CFR Marfă nu au acționat în toate cazurile pentru apărarea intereselor societății și nu s-au implicat suficient în urmărirea modului de implementare a deciziilor:

✓ controlul exercitat de AGA a CFR Marfă asupra activității membrilor consiliului de administrație nu a fost în toate cazurile eficient, nereușind să elimine riscul acordării către directorul general și către membrii CA a unor drepturi nejustificate în raport cu îndatoririle specifice și cu situația economică a Societății;

✓ au existat cazuri în care reprezentanții statului în AGA a CFR Marfă nu au întreprins demersurile necesare și adecvate pentru recuperarea daunelor cauzate societății de către membrii CA;

✓ Consiliul de administrație nu a implementat un sistem riguros de urmărire a modului de implementare a deciziilor sale de către conducerea executivă, menținându-se astfel efectele nefavorabile ale unor investiții din perioadele anterioare asupra performanței societății;

✓ conducerea executivă a CFR Marfă din perioada 2014-2018 nu s-a implicat suficient pentru asigurarea numirii reprezentanților societății în consiliile de administrație ale entităților la care aceasta deține acțiuni, în scopul reprezentării intereselor CFR Marfă și al maximizării beneficiilor obținute din astfel de participații.

Cu privire la activitatea organelor de administrare și conducere ale CFR Marfă, precum și la implementarea principiilor de governanță corporativă la nivelul Societății, auditul reține o serie de puncte slabe generatoare de riscuri și vulnerabilități în realizarea obiectivelor acesteia, după cum urmează:

- În perioada 2014 – 2019, conducerea CFR Marfă a fost asigurată preponderent de administratori și directori generali numiți provizoriu, durata mandatelor acestora variind de la o lună, la mai puțin de un an. În opinia echipei de audit, instabilitatea de la nivelul managementului a reprezentat un factor perturbator în elaborarea și implementarea unei strategii coerente, pe termen mediu și lung, care să ducă la atingerea obiectivelor de performanță.

Una din cauzele schimbărilor frecvente în conducerea societății a fost neinițierea/nefinalizarea procedurilor de selecție, în concordanță cu dispozițiile OUG 109/2011. Deși Ordonanța prevedea posibilitatea numirii unor administratori provizorii pentru un mandat de 4 luni, cu posibilitatea prelungirii, pentru motive temeinic justificate, până la maximum 6 luni, demersurile întreprinse de CFR Marfă și de autoritatea publică tutelară nu au fost eficace pentru respectarea termenelor privind declanșarea și finalizarea procedurii de selecție a membrilor consiliilor de administrație și a directorilor generali ai societății. Nerespectarea termenelor de finalizare a procedurilor de evaluare și selecție a membrilor CA și a Directorului General al CFR Marfă a fost generată atât de cauze interne, constând în nedeclanșarea procedurilor de selecție, cât și de cauze externe, constând în implicarea insuficientă, luarea unor decizii contradictorii privind achiziția serviciilor expertului independent necesar pentru selecția membrilor CA și a directorului general, precum și neaplicarea dispozițiilor legale de către autoritatea publică tutelară. Începând cu anul 2016, numirea organelor de conducere și administrare ale CFR Marfă nu a avut la bază realizarea unor „performanțe așteptate” de la acestea, ci numai asigurarea continuității conducerii administrative, autoritatea tutelară (Ministerul Transporturilor) nedefinind obiectivele pe termen scurt, mediu și lung ale întreprinderii publice”.

”Menționăm că, nici în perioada analizată și nici până la data finalizării auditului, autoritatea publică tutelară nu a întocmit și publicat scrisoarea de așteptări necesară în cadrul procedurii de selecție, cuprinzând performanțele așteptate de la organele de administrare și conducere și politica acționariatului privind administrarea și conducerea CFR Marfă,,.

Instalat acum câteva luni la cârma ministerului, ministrul Cătălin Drulă mnu face nici el nimic în acest sens. Cine e nebun să lase din mâini controlul în numele unor obiective corecte economic dar care nu îi aduc foloase politice imediate?

Volume de marfă transportate în minus

Comparativ cu anul 2014, volumul mărfurilor transportate a scăzut constant, în anul 2019 acesta reprezentând numai 67,23% din nivelul realizat la începutul perioadei auditate. Situația s-a agravat și mai mult în anul 2020, ca urmare a efectelor pandemiei. Astfel, în primele 6 luni ale anului, volumul mărfurilor transportate a reprezentat doar 34,73% din nivelul realizat în anul anterior, cuantumul pierderilor înregistrate în această perioadă situându-se la 154 milioane de lei (64,8% din pierderea anului precedent).

Evoluțiile negative nu se regăsesc în toate țările UE.

Germania joacă un rol esențial în transportul feroviar de marfă, realizând 21% (354 milioane de tone) din total;

- Polonia este cea de-a doua mare piață europeană a transportului feroviar de marfă, cu 14% (242 milioane de tone);
- România se situează pe poziția 13 (din 32 de state), cu 3,2% (55 milioane de tone) din piața europeană a transportului feroviar de marfă.

Cât privește traficul intermodal în pofida strategiilor guvernelor acesta a scăzut înloc să crească. Relevant, nu? „Strategia de Transport Intermodal în România 2011-2020” aprobată prin OMT nr. 457/20.06.2011. Pentru eficientizarea modului de utilizare a infrastructurii existente pentru transportul de marfă, aceasta vizează atragerea fluxurilor de mărfuri dinspre sectorul rutier spre sectoarele feroviar și naval. Prin documentul menționat s-a stabilit ca obiectiv ca ponderea transportului intermodal de mărfuri în/prin România să reprezinte, până în anul 2020, 40% din volumul total al mărfurilor transportate în unități de transport intermodal (UTI). Prin documentul menționat s-a stabilit ca obiectiv ca ponderea transportului intermodal de mărfuri în/prin România să reprezinte, până în anul 2020, 40% din volumul total al mărfurilor transportate în unități de transport intermodal (UTI).

Graficul indică faptul că obiectivul strategic nu a fost realizat, **în perioada 2016 – 2018 în România utilizarea unor soluții multimodale în cazul transportului de marfă înregistrând o reducere cu 33,30%, situându-se pe un trend descendent, de la 1,06 miliarde tone-km în anul 2016, la 707 milioane tone-km transportate în anul 2018 de către operatorii de transport feroviar.** Trendul descendent în utilizarea unor soluții multimodale în cazul transportului de marfă a fost generat de nepunerea în practică a componentelor strategiei cu privire la atragerea fluxurilor de mărfuri dinspre sectorul rutier spre sectorul feroviar, deși au trecut 9 ani de la data aprobării documentului strategic.

Auditul reține că în perioada 2014-2018 ponderea transportului feroviar de marfă din totalul transportului terestru de marfă a scăzut de la 20,4% în anul 2014, la 15,4% în anul 2018, deși transportul de marfă a crescut cu 1,1% pe an în perioada analizată. Astfel, cota de piață deținută de transportul feroviar de marfă în România a scăzut în perioada 2014-2018, stabilizându-se în jurul valorii de 15% în anul 2018, ceea ce reprezintă cel mai scăzut nivel din anul 1990 și până în prezent.

Vă întrebați ce au făcut Guvernele României să echilibreze situația? Ce politici publice au adoptat? Niciuna

CFR Marfă companie strategică. Pe banii săi desigur

Unul dintre aspectele abordate privește susținerea Guvernului la Bruxelles ca CFR Marfă e companie strategică și că de aceea nu poate fi lichidată. Însă guvernele nu au fost în stare să susțină convingător cu argumente această afirmație. Mai mult CFR Marfă a trebuit să suporte din propriile resurse calitatea sa de companie strategică.

„Poziția autorităților române față de decizia CE de deschidere a investigației a fost aceea că măsurile de conversie a datoriei CFR Marfă și deciziile adoptate de către CN CFR (ale cărei resurse sunt asimilate statului) nu reprezintă ajutor de stat și au fost justificate prin caracterul strategic al CFR Marfă și prin faptul că acestea se circumscriu unei funcții esențiale a statului, respectiv aceea a asigurării securității naționale. Pe parcursul derulării investigației, forul european a transmis autorităților române solicitări de informații suplimentare cu privire la calitatea de companie strategică a CFR Marfă, obligațiile CFR Marfă în domeniul securității naționale, al apărării și al ordinii publice. În răspunsurile către CE, MT a susținut faptul că CFR Marfă are obligația de a asigura servicii de transport care țin de siguranța națională, pe cheltuiala CFR Marfă și fără plata unei compensații. Conform actului constitutiv, în vederea satisfacerii nevoilor de apărare a țării, CFR Marfă are obligația să participe, împreună cu ceilalți factori responsabili, la întocmirea și la punerea în aplicare a planului de mobilizare. Printre obligațiile CFR Marfă în domeniul apărării naționale se numără păstrarea în rezervă a unei anumite cantități de material rulant (locomotive și vagoane), cu personalul necesar aferent. Legislația națională nu impune utilizarea respectivelor resurse în interesul exclusiv al apărării naționale, securității naționale și ordinii publice. Ele pot fi folosite în baze comerciale în relația cu diferiți agenți economici, cu condiția punerii la dispoziție, atunci când este nevoie, pentru transporturi în interesul apărării naționale, securității naționale și ordinii publice. Cu toate acestea, în cazul în care nu mai sunt necesare în scopuri comerciale, ca urmare a dispariției cererii de transport, ele nu pot fi înstrăinate și trebuie menținute în stare de funcționare pe cheltuiala CFR Marfă și fără plata unei compensații.

Valoarea estimată a cheltuielilor realizate în perioada 2008-2018 pentru menținerea capacităților de apărare și de păstrare a rezervelor de mobilizare, aflate în obligația de serviciu a CFR Marfă, a fost de 1,56 miliarde de lei.”

Decizia Comisiei C(2020) 1115/24.02.2020, conform căreia CFR Marfă trebuie să restituie ajutorul de stat nelegal în termen de 6 luni de la notificarea deciziei (25.08.2020), astfel: ▪ suma de 1,001 miliarde de lei, la care se va adăuga dobânda de recuperare aferentă, furnizorului MFP, prin ANAF; ▪ suma de 1,61 miliarde de lei, la care se va adăuga dobânda de recuperare aferentă, furnizorului CN CFR.

„În perioada următoare, continuitatea activității CFR Marfă va depinde semnificativ de eficacitatea demersurilor autorităților române pentru obținerea acordului Comisiei privind măsurile de recuperare a ajutorului de stat, precum și pentru executarea obligației de recuperare a ajutorului de stat în termenul de recuperare stabilit de Comisie.

Alocări infrastructură. Doar o treime din banii necesari

Din datele prezentate, auditul reține faptul că gradul de execuție a fondurilor destinate întreținerii, reabilitării, dezvoltării și modernizării infrastructurii feroviare în perioada 2014-2018 a fost destul de ridicat, respectiv de 95,32% din fondurile alocate. Cu toate acestea, fondurile publice alocate au fost foarte reduse în raport cu necesitățile de finanțare, gradul de alocare fiind în medie de 35,72% față de necesarul de finanțare, astfel:

✓ pentru întreținerea infrastructurii feroviare fondurile publice alocate au acoperit doar 69,71% din necesitățile de finanțare. Dintre acestea, doar 16,91% au fost utilizate pentru execuția reparațiilor curente și pentru stoparea degradării tehnice a infrastructurii, restul de 83,09% fiind utilizate pentru achitarea obligațiilor către bugetul de stat și alte obligații, conform prevederilor legale în vigoare;

✓ pentru reabilitarea și consolidarea infrastructurii feroviare, fondurile publice alocate au acoperit doar 10,76% din necesarul de finanțare, fondurile fiind extrem de reduse pentru îndeplinirea obiectivelor privind funcționarea eficientă și asigurarea siguranței circulației în transportul feroviar;

✓ pentru modernizarea infrastructurii feroviare, fondurile publice alocate au acoperit doar 30,18% din necesarul de finanțare, influențând nefavorabil competitivitatea transportului feroviar în raport cu celelalte moduri de transport. Fondurile publice alocate pentru modernizarea infrastructurii feroviare s-au limitat la investițiile susținute financiar din derularea proiectelor eligibile finanțate din fonduri externe nerambursabile:

În cadrul Programului Operațional Sectorial „Transport” (POS-T) 2007-2013, gradul de realizare a proiectelor aprobate a fost ridicat, respectiv de 94,62%, dar gradul de absorbție a fondurilor contractate până la 31 decembrie 2015 a fost de numai 66,16%.

Din analiza alocărilor financiare pe domeniile majore de intervenție prevăzute în cadrul POST 2007-2013, auditul reține faptul că, pentru anumite domenii majore de intervenție la care CN CFR SA era unul dintre beneficiarii eligibili, gradul de atragere a fondurilor europene a fost destul de redus: – în cadrul domeniului major de intervenție

- 1.2 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare de-a lungul rețelei centrale TEN-T și dezvoltarea transportului feroviar de călători, inclusiv via rețeaua de transport cu metroul în orașul București, gradul de atragere a fondurilor nerambursabile a fost de 41,19%; – în cadrul domeniului major de intervenție
- 2.2 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare naționale și a serviciilor pentru călători și dezvoltarea transportului cu metroul, gradul atragere a fondurilor nerambursabile a fost de 27,28%; – în cadrul domeniului major de intervenție
- 3.2 Îmbunătățirea siguranței traficului pe toate modurile de transport, gradul de de atragere a fondurilor a fost de 5,43%; – pentru domeniul major de intervenție
- 3.1 Promovarea transportului inter-modal, nu au fost accesate fondurile disponibile, întrucât beneficiarul eligibil CN CFR nu a depus proiecte pentru atragerea de fonduri din alocarea financiară inițială orientativă de 34 de milioane de euro.

În cadrul Programului Operațional Infrastructura Mare (POIM) 2014-2020, gradul de contractare a fondurilor nerambursabile a fost de 49,75%.

Acest program este în derulare, CN CFR având în pregătire o serie de proiecte noi și cereri de finanțare, prin care se dorește acoperirea, cu prioritate, a obiectivelor stabilite prin MPGT.

Auditul reține subfinanțarea continuă a investițiilor pentru modernizarea infrastructurii feroviare, atât din fonduri externe nerambursabile, cât și din fonduri naționale. În opinia echipei de audit, pentru eficientizarea unor domenii de activitate relevante ale activității de administrare a infrastructurii, pe lângă creșterea gradului de absorbție a fondurilor europene, este necesară și alocarea corespunzătoare a fondurilor naționale, potrivit necesităților de finanțare.

Vechime lucrari artă. TUI redus la CFR Marfă

Un alt aspect deosebit îl constituie problema vechimii lucrărilor de artă (poduri, podețe, tuneluri) existente în rețeaua căilor ferate române. Din numărul total de poduri și podețe

existente în rețeaua infrastructurii feroviare, 28,1% au o vechime mai mare de 100 de ani, iar 41,6% au o vechime cuprinsă între 50 și 100 de ani. Durata normală de funcționare a podurilor și podețelor feroviare a fost stabilită la 40 de ani. Având în vedere acumularea restanțelor la reînnoire, respectiv pentru poduri 49%.

În opinia echipei de audit, în contextul omologării Planului de concordat preventiv la CFR Marfă și negocierii condițiilor acestuia cu principalul creditor (CN CFR), încheierea unei convenții Pag. 47 privind acordarea către CFR Marfă a facilităților de reducere a TUI cu 33%, pentru traficul de tranzit și intermodal, ar putea avea un impact favorabil asupra ambelor societăți, contribuind la creșterea competitivității CFR Marfă, la creșterea veniturilor acesteia și la realizarea creanțelor deținute de CN CFR și incluse în Planul de concordat preventiv.

CITR in conflict de interese

Același document indică și existența unor posibile conflicte de interese. Un exemplu este relația CITR – ROCA Investments – CFR Marfă. Raportul face și analiza critică a asocierii Rolling Stock.

„CFR Marfă nu a solicitat, iar practicianul în insolvență (CITR) nu a depus, o declarație pe propria răspundere din care să rezulte că nu se află în situația de incompatibilitate sau conflict de interese cu debitorul la care urma să fie numit. Menționăm că, la momentul desemnării de către judecătorul-sindic a CITR în calitate de administrator concordatar provizoriu, acesta nu a comunicat instanței existența vreunui conflict de interese și nu a solicitat înlocuirea sa. Conform site-ului <https://www.citr.ro/> și chiar al antetului documentelor oficiale întocmite de CITR Filiala Ilfov SPRL, compania CITR România face parte din Impetum Grup, iar la un capitol separat de pe acest site, numit „Despre grupul nostru”, sunt menționate ca și companii din grup: Impetum Grup, CITR Cyprus, Roca Investments, Roca X. Din informațiile prezentate pe site-ul <https://rocainvestments.ro/>, compania Roca Investments deține în portofoliu societatea Romcargo Maritim S.R.L., societate care derulează relații comerciale cu CFR Marfă, începând cu anul 2017. În acest context, având în vedere importanța derulării cu succes a procedurii de concordat preventiv pentru restabilirea echilibrului financiar al CFR Marfă, în opinia echipei de audit se impune o analiză judicioasă la nivelul conducerii societății auditate asupra posibilității existenței unui conflict de interese care să afecteze obiectivitatea administratorului concordatar și dispunerea cu celeritate a măsurilor legale adecvate, corespunzător rezultatelor acestei analize.

Sursa: Club Feroviar