

Cinci întrebări cu răspunsuri privind viitorul CFR Marfă. Dacă mai există unul

25 noiembrie 2020

Un specialist în insolvență și reorganizare critică, într-o discuție purtată cu Club Feroviar, modul de gestionare de către România a deciziei Comisie Europene însă și a avertizat asupra situației cu atât mai dificile în care se găsește acum compania, după adresa Comisiei Europene, despre care [Club Feroviar a relatat marți](#).



Club Feroviar punctează pe scurt principalele declarații:

Unde s-a greșit

Planul de concordat e o procedură de preinsolvență ce nu permite companiei un plan de reorganizare, ci pur și simplu o măsură de oprire a executărilor. „CFR Marfă a luat o

hotărâre de divizare ilegală conform Comisiei Europene căci nu stinge obligațiile financiare ci doar împiedica valorificarea bunurilor în condiții bazate pe transparență și legalitate. Societatea CFR Marfă împreună cu administratorul concordatar (CITR) au încercat să valorifice bunurile în mod neechitabil, fără evaluare reală (doar prețuri contabile, fără legătură cu valoarea de piață – n.red.). Comisia a fost deranjată de ignorarea deciziilor sale privind ajutorul de aproximativ 500 de milioane de euro de către partea română.

În procedura insolvenței nu a venit nimeni cu un plan de restructurare, s-a făcut un plan de concordat, nu s-a ținut cont de ANAF care primise decizia de la CE. DG Competition a notificat ministerul Finanțelor care trebuia să recupereze banii prin ANAF, iar CFR Marfă știa deja de aceasta când au făcut planul de concordat. Decizia CE a fost comunicată și nu s-au sinchisit să ia în considerare acest lucru.

Dacă societatea era „strategică” (argument al părții române – n.red.) de ce s-au dus cu spargerea acesteia? Despre care redresare era vorba că văd că nu rămâne decât o cochilie goală fără active pe ea, fără contracte în derulare. Consiliul Concurenței nu ar accepta așa ceva, să închizi o societate cu datorii și implementezi o nouă societate de transport feroviar.

Au fost premise total greșite gândite de la bun început, pe active date tot la stat și împărțite astfel încât să se stingă datoriile, ori acesta nu era un plan de redresare, ci de reducere a activelor din companie.

Ne trezim după un an ca societatea nu poate atrage investitori sau altă finanțare. În consecință, ca să își revină, această companie trebuie să acceseze din nou ajutor de stat căci din contractele gestionate nu există o direcție reală, deci această companie nu deține contracte valabile care să ducă la ieșirea din această procedură”, spune expertul.

De ce a acceptat Ministerul Transporturilor asta

Dar a fost Traian Preoteasa, directorul general al CFR Marfă, de capul lui când a luat această decizie care s-a dovedit a fi proastă? Acesta avea peste el un Consiliul de Administrație, o Adunare Generală a Acționarilor, un Minister al Transporturilor. Specialistul spune că la nivelul Ministerului și companiei au existat avertismente din partea specialiștilor privind eroarea selecției procedurii de concordat. **Club Feroviar a tras semnale de alarmă în urma discuțiilor cu specialiști la începutul anului** (Gheorghe Piperea sau Remus Borza). A existat chiar o scrisoare de avertizare a unei firme de reorganizare la care Ministerul Transporturilor nici nu a catadicsit să se răspundă. Singurul răspuns a fost unul verbal de genul „știm noi ce facem”. Dealtfel, fosta conducere a CFR Marfă, prin Traian Preoteasa a dat dovadă de aroganță spunând că nu

va accepta să vină o specialist în insolvență la cârma companiei, în condițiile în care acești specialiști nici măcar nu conduc compania ci doar supervizează deciziile ca să nu fie unele proaste economic. Conducerile ministerului Transporturilor, atât cea PNL cât și cea PSD s-au spălat pe mâini de decizie, dând dispoziție eșaloanelor inferioare „să se descurce”.

Cu ce era mai bună insolvența pentru viitorul CFR Marfă

În primul rând planul de reorganizare ar fi permis accesarea unui ajutor de stat (unul nou) destinat restructurării companiei. Totul este legal și posibil. Concordatul a ratat în bună măsură șansa.

„CFR Marfă și-a tăiat șansele să poată să vină și să solicite un ajutor de stat care putea să îl primească într-un plan de reorganizare cu ANAF, CFR Infrastructură prinși în plan. Dacă se prezentă și business planul se putea cere ajutor guvernamental. În legislație scrie clar că regulile concordatului preventiv nu exclud plata ajutorului de stat primit ilegal. Adică acesta chiar trebuia returnat cu prioritate”.

Se compară situația cu cea de la Hidroelectrică?

În niciun caz, cazurile sunt diametral opuse. „Hidroelectrică nu a avut nicio dificultate, nu se poate compara cu CFR Marfă. Acolo s-au urmărit niște contracte, a fost listarea companiei la bursă și am fost întrebați dacă lăsăm în continuare băieții deștepți din energie să fure. Administratorul judiciar are voie să anuleze orice contract fără un impact viitor, aceia nu au făcut decât să decăpușeze,

CFR Marfă e cu totul altceva, mijloace fixe diferite, acolo era un preț reglementat pe piață. Orice ar fi făcut vindeau bunul respectiv, energia, căci aveau monopol la vânzare. CFR Marfă nu are monopol la transportul pe calea ferată. Hidroelectrică dacă aruncă pe piață 1000 MW se cumpără toți, CFR Marfă nu poate arunca pe piață 1.000 de vagoane. Potențialul economic e net diferit și superior la Hidroelectrică.

Ce se întâmplă cu contractul de transport cu C.E. Oltenia când ministrul Virgil Popescu a zis că se trece pe gaz? În loc să își caute investitori au căutat o semiprotecție în capul lor, când legile le spuneau clar că acest concordat se supune regulilor ajutorului de stat.

Ce se (mai) poate face?

„Acum trebuie să se accepte un plan de reorganizare, orice formă, ca să se reziste trei ani de zile (cât se acceptă legal). Se poate prelungi tot legal cu un an. Trebuie să se caute un investitor sau trebuie accesate fonduri, ceea ce e foarte greu după ce a venit adresa

de la C.E. Dacă nu vor veni infuzii de capital compania asta nu are decât o variantă, o cale care s-a adâncit în ultimele luni (lichidarea, în urma deciziei neinspirate a concordatului – n.red.). Anul acesta nu cred că s-a găsit vreun contract sau contracte favorabile în ipoteza unui plan de reorganizare.

Nu va mai merge ca atunci, la concordat. Vor exista 60 de zile pentru evaluarea companiei, activitate ce nu poate fi făcută de nicio firmă de insolvență din România ca urmare a complexității măsurii și a dimensiunii societății. Mențiunile făcute de creditorii la planul de reorganizare vor fi citite de către judecătorul sindic. S-ar putea să zică faptul că societatea e prea mare ca să poată analiza singur cererea. Este posibil chiar să se apeleze la o firmă din „Big Four”, firmă care atunci când pune ștampila își asumă și răspunderea. Dacă ei zic că nu trece planul și instanța va zice la fel. Nu va merge la hei – rup, acestea trebuiau gândite de la început”, explică acesta.

Salvarea cu de la sine putere, imposibilă

Dacă ar fi să verse pentru plata datoriilor toată cifra de afaceri de 120 milioane de euro, tot ar fi nevoie de 10 ani ca să plătească. Comisia Europeană a stabilit în jurul a 500 de milioane de euro ajutorul ilegal incasat ce trebuie restituit dar există și datorii către CFR SA. Asta în condițiile în care cei 6.000 de angajați ar face muncă voluntară, fără salarii, iar partenerii comerciali i-ar susține cu motorină și reparații a vagoanelor și locomotivelor prin sponsorizare. Bineînțeles că și infrastructura ar trebui în continuare să le dea de pomană TUI ul.

Sursa: Club Feroviar