

CFR Marfa își va opri activitatea imediat după operationalizarea Carpatice Feroviar; estimarea, până la 1 martie

CFR Marfa va trebui să-și declare lichidarea și să oprească activitatea imediat după operationalizarea și capitalizarea companiei Carpatice Feroviar, iar eu estimez că până la 1 martie toate aceste procese să se întâmple, a declarat, marti, directorul general al CFR Marfa, Daniel Apostolache.

"Conform procedurii și conform regulamentului european în materie de rambursare de ajutor de stat, în condițiile aprobării acestui mecanism de înființare a companiei Carpatice Feroviar România, imediat după ce această companie se va înființa, se va operationaliza și va fi capitalizată în vederea cumpărării de la CFR Marfa a asset-urilor necesare și a celor prevăzute și agreate cu Comisia Europeană, CFR Marfa va trebui să-și declare lichidarea și să oprească activitatea și, practic, ultima zi de furnizare de servicii de transport feroviar de marfa de către CFR Marfa va coincide cu prima zi în care Carpatice Feroviar România va furniza servicii de transport feroviar. Operationalizarea companiei depinde de următorul pas, și anume Hotărârea de Guvern de capitalizare cu suma necesară cumpărării de mijloace fixe și asset-uri de la CFR Marfa și, conform procedurilor din cadrul Autorității Feroviare Române, eu estimez că până la 1 martie toate aceste procese să se întâmple. Spun 1 martie, pentru că 12 martie ar fi ziua în care concordatul preventiv în care CFR Marfa se afla expira", a afirmat Apostolache.

El a precizat că noua companie nu trebuie și nu are voie să semene "unu la unu" cu CFR Marfa de astăzi, ci va reprezenta "undeva maxim 20% din CFR Marfa de astăzi". De altfel, Carpatice Feroviar va cumpăra 200 de locomotive și 6.500 de vagoane de la CFR Marfa.

"CFR Marfa astăzi înseamnă mult mai mult decât 200 de locomotive și 6.500 de vagoane. Va cumpăra doar cinci secții de reparat vagoane și șase secții de reparat locomotive, fata de opt câte sunt din fiecare astăzi. Deci, vorbim despre o companie mult mai mică, mult mai fiabilă, una nouă, bancabilă și sperăm să fie și green în sensul adevărat al cuvântului, în care transportul feroviar să preia cât mai mult din transportul rutier. Compania feroviara Carpatice va prelua golul lăsat în economia României de CFR Marfa", a subliniat Daniel Apostolache, în marja celei de-a XIX-a ediție a Zilelor Feroviare - Summitul de Investiții Club Feroviar.

Potrivit acestuia, activitatea Carpatice România va fi în patru industrii - industria de aparare națională, industria petrolieră, de cereale și carbuni - această companie fiind strategică, după ce a obținut aviz CSAT și s-a înființat conform Hotărârii de Guvern aprobată de Executiv săptămâna trecută.

"Carpatice Feroviar este soluția statului român de a garanta în fața Comisiei Europene că avem o companie care să deservească și pe timp de pace, în condiții de profit, și pe timp de criză, atât geopolitică, cât și economică, interesele statului român de a ne garanta că vom avea în permanentă material rulant care să preia volumele necesare asigurării funcționalității sale", a subliniat Apostolache.

În prezent, CFR Marfa are în jur de 8.500 - 9.000 de vagoane și 600 de locomotive - material rulant calibrat pe contractele actuale, însă, numărul vagoanelor apte care ar putea fi folosite, dacă ar intra în reparații și ar exista contracte de transport, se situează în jur de 15.000 - 17.000, iar cel al locomotivelor la 900.

"În proces de executare au fost aproximativ 450 de locomotive. S-au vândut maximum 100 de locomotive, pentru că încă nu au ajuns toate facturile de la ANAF în cadrul companiei, ca să stim o cifră exactă. Sunt licitații care se desfășoară la fiecare agenție teritorială ANAF din România și circuitul documentelor este unul relativ îngreunat și dinamic. În fiecare zi primim facturi ca să-și mai vândă la o agenție teritorială și actualizăm în permanentă numărul de locomotive care sunt în executare. Anunțul privind valorificarea și numărul de locomotive disponibile

este postat pe site-ul CFR Marfa si poate fi consultat în orice moment de potentialii cumparatori care, daca doresc sa cumpere la valoarea evaluata, (...) se pot adresa companiei, cu solicitare care este imediata înaintata ANAF", a sustinut seful CFR Marfa.

De asemenea, s-au vândut navele feribot, însa hotelul si sediile nu, întrucât "lumea asteapta chilipiruri, iar noi nu suntem disponibili sa vindem la chilipir".

"Noi vrem sa vindem la pretul evaluat si la valoarea corecta, care sa duca la maximizarea veniturilor si achitarea ajutorului de stat catre cei doi furnizori: Ministerul de Finante, prin ANAF, si Ministerul Transporturilor, prin CFR SA. Am constatat ca, prin vânzarea acestor active, reusim sa tinem penalitatile în frâu, nu se diminueaza principalul", a aratat acesta.

În ceea ce priveste salariatii CFR Marfa, acestia nu vor fi preluati automat de Carpatica Feroviar, dar vor avea "un loc unde sa-si depuna CV-ul".

"Carpatica Feroviar nu va fi un concurent pentru CFR Marfa, pentru ca va trebui sa se autorizeze si dureaza cam sase luni. Daca esti investitor si vrei sa-ti cumperi material rulant si l-ai primit, nu poti sa intri direct cu el daca compania nu este autorizata la organismul national, la un organism notificat, daca nu ai toata licenta, daca n-ai licenta de transport, toate aceste lucruri dureaza. Altfel, în momentul în care Carpatica Feroviar se va autoriza, CFR Marfa își va declara faliment. CFR Marfa, în momentul în care Carpatica se va operationaliza si se va autoriza, își va declara lichidarea, deci nu va mai furniza servicii de transport feroviar. Asa este angajamentul în fata Comisiei Europene si se va încheie, practic, ajutorul de stat si decizia de ajutor de stat emisa în anul 2020. Statul român va avea o companie nationala de transport feroviar de marfa. Astazi are CFR Marfa; de la capitalizarea si operationalizarea societatii Carpatica Feroviar România va fi Carpatica Feroviar România", a transmis directorul general.

Daniel Apostolache a mai spus ca solutia cu înfiintarea companiei Carpatica Feroviar a venit pe modelul Alitalia.

"Modelul asta cu Carpatica este pe modelul Alitalia, si de acolo a plecat pe jurisprudenta europeana, în care am cautat sa nu inventam roata, ci sa facem ceea ce au facut si alte state europene. Dar cred ca elementul principal care a atras atentia este (...) discontinuitatea fata de modul de lucru defectuos pe care CFR Marfa l-a practicat 15 ani, cu trei ani de profit operational, cu înțelegerea lectiei capitalismului, în care salariatii si compania activeaza respectând tot ce înseamna reguli concurențiale si economice în România", a adaugat el.

CFR Marfa are în portofoliu companii importante cum ar fi: Dacia, OMV Petrom, Complexul Energetic Oltenia, societatea Electrocentrale Craiova, dar si cei mai importanti traderi si producatori de cereale din România. De asemenea, este al doilea partener DB Germania pentru NATO în transportul de trupe militare.

Viteza comerciala la trenurile de marfa este, în medie, în jur de 17 km/h, sunt unele sectii care s-au reabilitat, cum este Constanta, iar cel mai prost se circula pe sectia Chiajna - Gradinari, unde sunt lucrari.