

Ministrul Transporturilor, detalii despre CFR Marfă

18 aprilie 2021

Într-un interviu acordat economedia.ro, ministrul Transporturilor, Cătălin Drulă, spune că CFR Marfă nu poate continua cu 3000 de angajați și 25% din piață când alți operatori au doar 1000 de angajați și tot 25% din piață. Ministrul s-a referit și la CFR Călători, precum și la coridorul feroviar Constanța – Gdansk, Polonia.



FOTO Asociația Pro Infrastructură

Ministrul a spus că CFR Marfă are în prezent un plan de restructurare și un management nou. „Am notificat și Comisia Europeană despre cum vrem să implementăm. Între timp lucrăm”, a spus Drulă, potrivit economedia.ro.

CFR Marfă are într-adevăr o situație extrem de dificilă, pentru că s-a dat un ajutor de stat în 2013, iar Comisia Europeană a considerat că e ilegal. Și a dispus recuperarea. Cei doi mari creditori sunt de fapt statul român, adică ANAF, și CFR SA, care este tot o companie deținută de stat.

Avem un plan de restructurare, avem un management nou. Am un director general, un profesionist feroviar de care se foarte mândru cu ce face în fiecare zi. Am notificat și Comisia Europeană despre cum vrem să implementăm. Între timp lucrăm, pentru că nu aștept să se întâmple ceva cu planurile astea. Tu ai realitatea zilnică în care trebuie să plătești salarii, să iei contracte noi, să le eficientizezi pe cele vechi.

Din păcate are multe contracte în pierdere CFR Marfă. Mai ales pe zona de transport cărbune, e una dintre acele subvenții un pic mascate din statul român. Sunt lucruri bune care se întâmplă acolo. Da, probabil că nu va putea continua în aceeași structură de personal. E o piață foarte competitivă, sunt 8-10 operatori, CFR Marfă are 25% din piață acum și o competiție. Dacă la același volum de muncă un alt operator care are 25% din piață are 1.000 de angajați și tu ai 3.000, nu o să poți să faci față niciodată în economie. Or acolo se întâmplă lucruri cu un consiliul de administrație, am numit niște profesioniști acolo și cu acest nou director general.

TÂRGUL DE CARIERĂ FERROVIARĂ ÎN ROMÂNIA

2021 | Ediția de primăvară

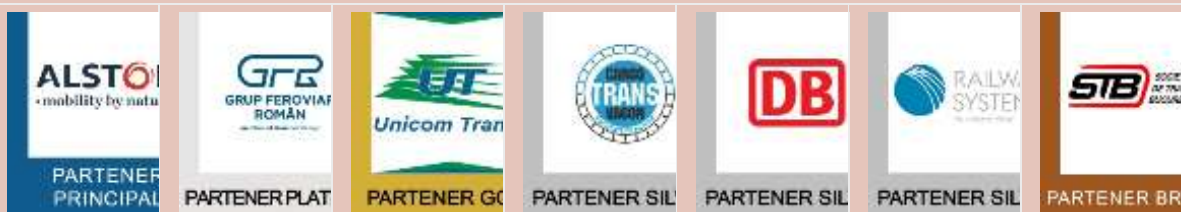
ONLINE

Pentru a participa la Târgul de Carieră Feroviară în România, care are loc în datele de 20-21 aprilie, nu trebuie să te deplasezi nicăeri și poți susține interviul de angajare din orice loc de unde ai acces la internet, fie din România sau din străinătate, pentru că totul se desfășoară online.

Pentru a te înregistra la un interviu trebuie să intri pe pagina <https://cfir.ro/targul-online/>, să vezi ce companii sunt prezente și ce oferte au, după care să aplici pentru postul dorit, iar susținerea interviului o faci prin aplicația Zoom.

Comaniile participante sunt în căutare de personal pentru meseriile de electrician, lăcătuș, sudor, macaragiu, vopsitor, dar și alte meserii. Mai sunt oferte și pentru ingineri, cu experiență sau la început de drum, dar și pentru economiști, precum și posibilități de calificare.

Angajatori



MAI MULTE DETALII

Observație: Comisia Europeană se așteaptă ca România să recupereze integral ajutorul de stat acordat CFR Marfă. Contrar, Comisia Europeană impune lichidarea companiei. Partea română a gândit o schemă în care CFR Marfă cedează active către ANAF și CFR SA, schemă ce se regăsește și în nota de fundamentare la proiectul de buget al companiei pe acest an. Mai departe activele vor intra în posesia unei „NoiCompanii” de transport marfă la care cele două entități vor fi acționari. Schema cel mai probabil nu va funcționa. Aceasta deoarece într-o scrisoare trimisă în toamnă Comisia Europeană și-a manifestat opoziția:

„După cum s-a explicat în scrisorile serviciilor Comisiei din data de 14 mai și 5 august 2020, Comisia poate accepta recuperarea în natură numai în cazuri excepționale, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- Recuperarea în natură este un instrument adecvat pentru restabilirea condițiilor de pe piață care au fost distorsionate de măsura ajutorului ilegal;*
- Aceste moduri alternative de recuperare sunt capabile să fie identificate ca atare de Comisie și alte părți interesate;*
- Recuperarea în natură are un efect echivalent unei plăți cu lichidități;*
- Valoarea activelor este stabilită de o manieră obiectivă care să permită Comisiei să conchidă că valoarea este echivalentă valorii de recuperat, inclusiv dobânda de recuperare adecvată;*
- Recuperarea în natură este permisă de legislația națională; și*
- Activele beneficiarului nu sunt utilizate pentru a derula activități economice pentru o anumită perioadă de timp după decizie.”*

Ultima condiție, se vede, România nu are cum să o îndeplinească. Disputa pare a fi aici între soluția Guvernului, transferul activelor către ANAF și CFR SA, și cea a Comisiei Europene care ar vrea să vadă CFR Marfă vândută, lichidată imediat, cel mai probabil prin scoaterea activelor la licitație. Presiunea CE în aceasta direcție nu este de înțeles căci ultima variantă nu va ajuta la recuperarea integrală a creanțelor față de CFR.

Varianta vânzării prin licitație a activelor CFR Marfă este promovată și de Patronatele Operatorilor Feroviari Privati. Unghiul de abordare este de înțeles căci ar avea ca efecte ieșirea competitorului CFR Marfă de pe piață și un aflux sporit pe piață de active feroviare ieftine spre cumpărare.

Organizația Patronală afirmă că CFR SA nu are ce face cu activele feroviare, ci mai bine ar incasa banii pentru a putea întreține rețeaua feroviară.

„În conformitate cu jurisprudența constantă, insolvența beneficiarului și incapacitatea sa de a rambursa ajutorul nu constituie un motiv valabil pentru scutirea acestuia de obligația de a restitui suma primită. În acest caz, în principiu, se poate restabili situația existentă înainte de plata ajutorului și se poate elimina denaturarea concurenței prin înscrierea creanței corespunzătoare rambursării ajutorului în tabelul creanțelor în cadrul procedurii de lichidare sub control judiciar.

În cazul în care statul membru nu este în măsură să recupereze întregul ajutor, înscrierea creanței îndeplinește obligația de recuperare numai dacă procedura de insolvență conduce la lichidarea întreprinderii în cauză, și anume, la încetarea definitivă a activităților acesteia". (decizia CE din februarie 2021),

„De un anumit nivel de restructurare” este nevoie și la CFR Călători, a spus el, menționând de asemenea că sunt planuri pentru a pune mai multe vagoane în circulație, de a aduce călători pe acest mod de transport. Și la CFR Călători sunt foarte multe de făcut pe partea de a pune mai multe vagoane în circulație, de a aduce călători pe acest mod de transport, de marketing modern, de digitalizare. Și la CFR Călători probabil că e nevoie de un anumit nivel de restructurare.

EXIMBANK nu va finanța calea ferată Constanța – Gdansk

Ministrul a dezamăgit pe cei care s-ar aștepta că linia feroviară Constanța Gdansk (Polonia), proiect parte a Inițiativei celor Trei Mări, să fie finanțat de către Banca de Comerț Exterior a Statelor Unite Exim Bank. Împrumuturile de câteva miliarde de dolari care ar putea fi acordate României pentru proiectele din Inițiativa celor Trei Mări nu se potrivesc pentru proiectele de infrastructură, deoarece sunt menite mai degrabă pentru business-uri care generează venituri și profit.

Douăsprezece țări din zona mărilor Baltică, Adriatică și a Mării Negre au un proiect comun de creștere economică, numit Inițiativa Celor Trei Mări. Statele din Estul Uniunii Europene își doresc să reducă decalajul de dezvoltare pe care îl au față de țările din Vest. Așa a apărut ideea de a conecta regiunea pe trei paliere: energetic, infrastructură și digital. A apărut inclusiv ideea că, în cadrul acestei inițiative, se va construi o autostradă și o cale ferată care să lege Constanța de Gdansk, în Polonia. Cu toate acestea, ministrul Transporturilor Cătălin Drulă a afirmat că „ideea că banii de acolo ar fi pentru infrastructură a fost un pic hazardată”.

„Am avut o discuție și cu însărcinatul cu afaceri al Statelor Unite. Această inițiativă, banii disponibili acolo sunt pentru proiecte care generează venituri. Nu sunt pentru proiecte publice care nu întorc venituri. Așa că zona aceasta de căi ferate și de drumuri nu prea se potrivesc în proiect, am concluzionat împreună. În schimb altfel de facilități, precum dezvoltarea de terminal cargo la Timișoara, acolo plătește cel care aduce marfă și generează venituri. E ca un împrumut pentru afacere, trebuie să îl dai înapoi. Nu sunt granturi, sunt împrumuturi rambursabile care se adaugă la deficit. Mai mult de atât, sunt făcute să fie returnate de acel vehicul, adică un vehicul financiar. Ideea că banii de acolo ar fi pentru infrastructură a fost un pic hazardată. E un pic seducătoare. Astfel că putem găsi niște proiecte, dar proiecte care sunt revenue generating”, spune el.

„A fost un pic neclar în spațiul public acest Three Seas Initiative. Dar el există pentru a finanța business-uri. Faci un terminal de cargo, e business. Ai investiția, îți plătesc oamenii în fiecare zi că trec marfă pe acolo, faci profit, returnezi și împrumutul.”

Drulă despre China: Vrem să știm că sunt respectate drepturile omului, mediul, cele ale muncitorilor

Drulă vorbește în interviu și despre relația cu China, afirmând că “nu suntem împotriva nimănui, vrem dezvoltare, dar vrem și o comunitate de valori. Vrem să știm că și drepturile omului sunt respectate, vrem să știm că și drepturile muncitorilor sunt respectate, și mediul, pentru că altfel competiția este complet inegală”.

Sursa: Club Feroviar