

Oana Gheorghiu: Cronica unui eșec anunțat - CFR Marfa și-a depus oficial intrarea în faliment

CFR Marfa a depus miercuri, oficial, intrarea în faliment, iar în aceasta situație s-a ajuns pentru ca societatea a intrat lent într-o contradicție structurală pe care statul român, în calitate de proprietar al companiei, a refuzat ani de zile să o rezolve, a anunțat viceprim-ministrul Oana Gheorghiu.

'Cronica unui eșec anunțat: CFR Marfa a depus azi oficial intrarea în faliment. Cum am ajuns aici? CFR Marfa nu a cazut brusc. A intrat lent într-o contradicție structurală pe care statul român, în calitate de proprietar al companiei, a refuzat ani de zile să o rezolve. CFR Marfa fusese construită pentru România industrială: mine, siderurgie, transporturi masive de materii prime, economie centralizată. Era un transportator de stat într-o economie de stat, cu fluxuri previzibile și clienți captivi. Doar că România s-a schimbat, logistica s-a schimbat, lumea s-a schimbat. Transportul feroviar de marfa a devenit competitiv, flexibil, orientat către cost, orientat către client', [a scris Oana Gheorghiu pe pagina sa de Facebook](#).

Ea a subliniat că operatorii privați au înțeles repede acest lucru, dar CFR Marfa nu și compania a pierdut cota de piață, personalul a rămas supradimensionat, activele au îmbătrânit și datoriile au crescut, iar statul, în loc să vină cu soluții, a ales să acopere problema prin amânări: neîncasări, reșalonări, anulari de datorii către alte companii de stat.

'Nu a existat nici restructurare reală, nici decizia politică de a închide compania. În 2013, a existat o primă ocazie a deciziei: privatizarea. Procesul a eșuat, iar după acel moment statul nu a mai încercat nimic structural până când nu a fost constrâns să ia o decizie. Investigația Comisiei Europene începută în 2017 a culminat cu decizia din februarie 2020: aproximativ 570 milioane euro ajutor de stat acordate CFR Marfa era incompatibil și trebuia recuperat. În echivalent lei, cu dobânzi acumulate, peste 2,6 miliarde lei. Prin asta, Comisia Europeană a forțat România să facă tocmai ceea ce amânase timp de decenii: să ia o decizie. Problema reală nu e doar și nu a fost niciodată doar CFR Marfa. Problema reală este incapacitatea statului român de a acționa responsabil în calitate de proprietar. Pentru că statul a vrut simultan ca această companie să facă de toate: să pastreze locuri de muncă; să mențină tarife suportabile; să conserve infrastructura și capacități strategice; să funcționeze comercial; dar fără să accepte costul explicit al acestor obiective. În traducere: statul a cerut comportament de companie privată, dar a impus obligații și constrângeri de companie publică și, foarte important, fără să definească transparent care parte este misiune publică și care parte este activitate comercială', a explicat viceprim-ministrul.

Ea a precizat că această confuzie este chiar mecanismul care produce ajutorul de stat ilegal, deoarece, în absența unei separări clare, orice sprijin financiar către companie poate fi reinterpretat ca subvenție pentru activitatea comercială concurențială, iar unele companii publice nu pot supraviețui dacă sunt tratate nici complet politic, nici complet comercial, ele având nevoie de mandat strategic explicit, finanțare explicită și asumare explicită a costului public.

Oficialul guvernamental a reamintit că în martie 2020 a fost deschis concordatul preventiv al CFR Marfa, un mecanism în două etape, sub control judiciar și cu acordul Comisiei Europene: o procedură de prevenire a insolvenței care suspenda executările și creează timpul tehnic pentru separarea activităților viabile de cele neviabile; transferul activității viabile către un operator nou, respectiv Carpatica Feroviar, și lăsarea persoanei juridice originale - cu datoriile istorice și activele neesențiale - către faliment.

'Practic, s-a încercat salvarea funcției economice (transportul feroviar de marfa al statului), nu salvarea persoanei juridice (vechea companie CFR Marfa SA). Aceasta nu este o soluție elegantă. Dar este, probabil, singura soluție legală care reconciliaza trei obligații simultane ale statului român: să recupereze ajutorul de stat ilegal stabilit de

Comisia Europeana; sa nu lase transportul feroviar de marfa al statului sa dispara peste noapte; sa nu disponibilizeze brutal mii de angajați. Cei cinci ani ai concordatului (2020-2025) au însemnat negociere continua cu Comisia Europeana pe arhitectura mecanismului. Nu a fost un proces simplu - Comisia a revenit de mai multe ori cu observații, considerând ca procedura prelungita amâna, în loc sa accelereze, recuperarea ajutorului de stat', a precizat Gheorghiu.

Potrivit acesteia, România are nevoie de capacitate feroviara naționala - pentru economie, pentru aparare, pentru rezistența logistica în situații de criza, iar scopul nu a fost niciodata sa dispara transportul feroviar de marfa al statului român, ci sa dispara mecanismul 'pagubos' prin care o companie de stat acumula sistematic ajutor de stat ilegal, nu avea disciplina financiara și nici model viabil de business.

'Aceasta restructurare a fost complet necesara. Daca noul Carpatica Feroviar va acționa ca un operator feroviar comercial cu disciplina financiara reala și cu un mandat de stat clar pentru serviciile strategice (aparare, transporturi de criza), atunci restructurarea își va fi atins pe deplin scopul. Ce trebuie sa învățăm din lecția CFR Marfa? Ca statul român încă are dificultăți majore în a accepta ca a fi proprietar nu înseamna doar sa numești consilii de administrație, sa aprobi bugete anuale sau sa încerci sa ascunzi scandalurile. A fi proprietar înseamna, în primul rând, sa definești clar ce așteptari avem de la compania respectiva. Pentru ca nicio companie nu poate fi concomitent și infrastructura strategica, și angajator social, și companie comerciala orientata spre profit. Aceasta oscilație nu este vizibila doar la CFR Marfa. Se vede în multe alte companii publice. Reforma 9 a PNRR - Buna Guvernanța a Întreprinderilor de Stat, cea de care m-am ocupat în calitate de viceprim-ministru, exact asta cere statului român: sa demonstreze, prin cazuri concrete, ca separarea dintre misiunea publica și activitatea comerciala poate fi facuta operațional, transparent și ireversibil. CFR Marfa este testul. Daca mecanismul funcționeaza în acest caz, acesta devine model. Daca însă reapare, peste câțiva ani, sub forma unor pierderi cronice și a unui nou ajutor de stat mascat, atunci nu va fi fost decât încă un capitol al aceleiași povești tragice pentru țara noastra. Iar decizia, ca de fiecare data, nu aparține nici Comisiei Europene, nici administratorului judiciar și nici macar managementului noii companii. Decizia aparține statului român, adica fiecarui guvern care va alege ce fel de companii publice vrea și poate sa gestioneze', a transmis Oana Gheorghiu.