
Capitolul I.

Informatii generale privind S.C. ROMVAG S.A.

1. Prezentarea generală a societății

1.1 Date de identificare

Denumire: S.C. ROMVAG S.A.

Forma juridică: Societate pe acțiuni

Sediul: Caracal, str. 1 Decembrie 1918, nr. 146, Județul Olt

Cod Unic de Înregistrare: RO1522894

ORC Olt: J28/138/1991

1.2 Obiectul de activitate

Domeniul principal în care societatea își desfășoară activitatea este “construire, modernizare, reparare și întreținere a infrastructurii feroviare(căi ferate)” cod CAEN 4523, obiectul principal de activitate fiind “Fabricarea materialului rulant” cod CAEN 3020.

La înființare, societatea a avut ca obiect principal de activitate: “Producerea și comercializarea în țară și în străinătate a vagoanelor de transport mărfuri specializate sau de uz general pe două sau mai multe osii, tip acoperit, descoperit, platform sau alte tipuri inclusiv asistență tehnică și service”.

1.3 Structura acționariatului. Capitalul social.

Societatea a fost înființată ca entitate în anul 1970 cu denumirea “Întreprinderea de Vagoane Caracal” și a fost proiectată a fi unul dintre cei mai mari producători de material rulant din România.

În anul 1990 în baza Legii 15/1990 întreprinderea de vagoane a fost reorganizată ca societate comercială pe acțiuni cu denumirea de ROMVAG S.A., acționar majoritar fiind statul roman. La înființare capitalul social al Societății era de 715.000.000 valoarea nominală a unei părți sociale fiind de 25.000 lei. Între anii 1990-1994 capitalul social s-a majorat ajungând la 33.197.000.000 lei acționari fiind Fondul Proprietății de Stat cu 70% și Fondul Proprietății Private cu 30%.

În anul 1996 a avut loc o diminuare a capitalului social de la suma de 40.219.257.000 la 30.968.500.000 conform Procesului Verbal al Curții de Conturi din 14.04.1995.

Din 1997 au avut loc cesiuni de acțiuni către acționari PPM și către manageri prin Hotărâri ale Adunării Generale a Acționarilor, structura acționariatului fiind format din Fondul Proprietății de Stat, Societatea de Investiții Financiare Oltenia ca succesoare a

Fondului Proprietății Private, acționari PPM și manageri.

Până în luna noiembrie 2002 societatea a fost companie de stat. În noiembrie 2002, în baza unui contract de vânzare-cumpărare încheiat între APAPS și Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (Germania) firma germană a cumpărat 59,99% din acțiuni, devenind astfel acționar majoritar. Tranzacția a fost finalizată în 4 septembrie 2003.

Capital social	Număr părți sociale	Valoarea nominală a părților sociale	Structură acționariat
2614823/30.09.2002	1.045.929	2,5000	APAPS – 627.367 SIF – 351.578 ACTIONARI PPM – 62.377 ALTII – 4.607
2614823/31.12.2002	1.045.929	2,5000	APAPS – 627.367 SIF – 351.578 ACTIONARI PPM – 62.377 ALTII – 4.607
2614823/31.12.2003	10.45.929	2,5000	KARSDORFER - 627.367 SIF – 351.537 ALTII – 67.025

În martie 2004 împotriva acționarului german s-a deschis procedura de faliment.

În mai 2004 International Railway Systems (Luxembourg) a achiziționat pachetul majoritar de acțiuni de la KEG Germany. Astfel S.C. ROMVAG S.A. a devenit membră a grupului IRS din care fac parte și societățile Astra Vagoane S.A. Arad și Meva S.A. Drobeta TurnuSeverin.

Capital social	Actul prin care s-a majorat/diminuat capitalul social	Număr părți sociale	Valoarea nominală a părților sociale	Structură acționariat
2614823/31.12.2004		1045929	2,5000	IRS-627367 SIF-351578 ALTII-66984
4834693/31.12.2005	Majorare HOTARAREA CONSILIULUI DE ADMINISTRATIE NR.12/30.12.2005	1933877	2,5000	IRS-1196418 SIF-670475 ALTII-66984
4834693/31.12.2006		1933877	2,5000	IRS-1196418 SIF-670475 ALTII-66984
7902743/31.12.2007	Majorare HOTARAREA CONSILIULUI DE ADMINISTRATIE NR.4/02.05.2007	3161097	2,5000	IRS-1982856 SIF-1111196 ALTII-67045

10234288/31.12.2008	Majorare HOTARAREA CONSILIULUI DE ADMINISTRATIE NR.1/12.05.2008	4093715	2,5000	IRS-2575680 SIF-1443415 ALTII-74620
12955938/31.12.2009	Majorare HOTARAREA CONSILILULUI DE ADMINISTRATIE NR.1/03.04.2009	5182375	2,5000	IRS-3654200 SIF-1447424 ALTII-80751

La data deschiderii procedurii insolvenței, 04.03.2011, capitalul social al Societății era de 12.955.938 lei, împărțit în 5.182.375 acțiuni, din care:

Actionar	Structura acționariatului la 04.11.2010	
	Nr. de acțiuni	Procent
International Railway Systems S.A.	3.654.200	70,5121%
SIF V Oltenia	1.447.424	27,9297%
Persoane fizice	80.751	1,5582%
Total	5.182.375	100,0000%

1.4 Scurt istoric al societății debitoare

1.4.1. Scurt istoric și situația juridică a societății

Societatea a fost înființată în anul 1970 având denumirea de "Întreprinderea de Vagoane Caracal" iar din anul 1990 de când a fost reorganizată ca societate comercială poartă denumirea de S.C. ROMVAG S.A.

Din anul 1973 când a început să producă, ROMVAG a construit și vândut peste 75.000 vagoane noi, din care aproximativ 50.000 vagoane pentru export în (Franța, Cehia, Slovacia, Germania, Elvetia, Marea Britanie, Ungaria, fosta URSS, Iran, etc.) fiind pentru o perioadă unul dintre cei mai mari exportatori mondiali de vagoane de marfă societatea având o capacitate maximă reală de 5.000 vagoane construite pe an, în perioada până în 1990, când erau livrări masive către fosta URSS.

Societatea este specializată pe producerea de vagoane de marfă și părți componente pentru acestea.

Situația juridică a societății

Prin încheierea de ședință din data de 04.11.2010 pronunțată de Tribunalul Olt secția Comercială și de Contencios Administrativ în dosarul 3935/104/2010 s-a dispus

deschiderea procedurii insolvenței împotriva S.C. ROMVAG S.A. și a fost desemnat administrator judiciar RVA INSOLVENCY SPECIALISTS S.P.R.L.

Prin sentința comercială nr. 410/2011 din data de 28.02.2011 pronunțată de Tribunalul Olt Secția Comercială și de Contencios Administrativ în dosarul nr. 3935/104/2010/a4 s-a admis cererea creditorului RBS Bank Romania S.A. și s-a ridicat dreptul de administrare al debitoarei.

1.4.2 Analiza economico-financiară

Analiza situației patrimoniului

În analiza situației patrimoniului s-a pornit de la situațiile financiare elaborate în conformitate cu reglementările contabile, valabile în perioada 31.12.2007 – 31.10.2010

Situația în evoluție a patrimoniului este redată în tabelul de mai jos:

	<u>31-Dec-2007</u>	%	<u>31-Dec-2008</u>	%	<u>31-Dec-2009</u>	%	<u>31.10.2010</u>	%
	RON		RON		RON		RON	
Bilant Contabil								
<u>A. ACTIVE</u>								
A.1.1. Imobilizari necorporale	10.937	0,0070%	132.069	0,0411%	446.914	0,1755%	416.182	0,20%
A.1.2. Imobilizari corporale	14.972.405	9,6404%	26.033.780	8,0950%	34.145.004	13,4082%	30.752.811	14,84%
A.1.3. Imobilizari financiare	213.904	0,1377%	54.500	0,0169%	54.500	0,0214%	54.500	0,03%
A.1. Total active imobilizate	15.197.246	9,7851%	26.220.349	8,1531%	34.646.418	13,6051%	31.223.493	15,07%
A.2.1. Stocuri	51.964.614	33,4587%	125.808.906	39,1195%	57.247.360	22,4801%	35.999.050	17,37%
A.2.2. Creante	86.585.724	55,7504%	139.533.529	43,3871%	161.848.417	63,5552%	139.259.386	67,20%
A.2.3. Disponibilitati	1.561.940	1,0057%	28.149.294	8,7528%	125.769	0,0494%	203.677	0,10%
A.2. Total active circulante	140.112.278	90,2149%	293.491.729	91,2594%	219.221.546	86,0847%	175.462.113	84,67%
A.3. Alte active	0	0,0000%	1.889.638	0,5876%	789.861	0,3102%	544.354	0,26%
Total active	155.309.524	100,0000%	321.601.716	100,0000%	254.657.825	100,0000%	207.229.960	100,00%
<u>B. PASIVE</u>								
Capital si rezerve								
1. Capital social	7.902.743	5,0884%	10.234.288	3,1823%	12.955.938	5,0876%	12.955.938	6,25%

2. Rezerve din reevaluare	5.216.366	3,3587%	4.998.146	1,5541%	5.170.665	2,0304%	5.170.665	2,50%
3. Rezerve	25.514.525	16,4282%	40.910.962	12,7210%	40.964.175	16,0860%	40.964.175	19,77%
4. Actiuni proprii	0	0,0000%	0	0,0000%	0	0,0000%	0	0,00%
5. Rezultatul exercitiului financiar	15.325.519	9,8677%	9.082.897	2,8243%	-30.760.839	-12,0793%	-24.303.283	-11,73%
6. Rezultatul reportat	14.711.909	9,4726%	8.096.922	2,5177%	6.449.844	2,5327%	-24.043.669	-11,60%
7. Repartizarea profitului	15.325.519	9,8677%	9.082.897	2,8243%	0	0,0000%		0,00%
B.1. Total Capitaluri proprii(1+2+3-4+5+6-7)	53.345.543	34,3479%	64.240.318	19,9751%	34.779.783	13,6575%	10.743.826	5,18%
B.2. Provizioane	2.031.108	1,3078%	2.813.703	0,8749%	4.273.756	1,6782%	3.437.781	1,66%
B.3. Datorii								
Datorii ce trebuie platite intr-o perioada de 1 an	97.783.425	62,9604%	190.698.541	59,2965%	142.107.976	55,8035%	118.064.654	56,97%
Datorii ce trebuie platite intr-o perioada mai mare de 1 an	275.048	0,1771%	61.528.133	19,1318%	73.496.310	28,8608%	74.979.891	36,18%
Total datorii	98.058.473	63,1374%	252.226.674	78,4283%	215.604.286	84,6643%	193.044.545	93,15%
B.4. Alte pasive	1.874.400	1,2069%	2.321.021	0,7217%	0	0,0000%	3.808	0,00%
Total pasive	155.309.524	100,0000%	321.601.716	100,0000%	254.657.825	100,0000%	207.229.960	100,00%

Din analiza datelor de mai sus, se desprind următoarele:

A. ACTIVE:

A.1. - Activele imobilizate:

Pe intreaga perioada analizata (31.12.2007-31.10.2010) activele imobilizate detin ponderea majoritara in total activ.

A.1.1. - Imobilizari necorporale:

În categoria alte imobilizari necorporale sunt incluse în principal programele informatice (software), create în cadrul întreprinderii sau achiziționate de la terți si brevete de inventie.

Situatia imobilizarilor necorporale in perioada 31.12.2007-31.10.2010 se prezintă astfel:

Imobilizari necorporale

Valoarea de intrare	Sold la 31.12.2007	Sold la 31.12.2008	Sold la 31.12.2009	Sold la 30.10.2010
Alte imobilizări necorporale	374.740	544.979	544.979	559.982
Avansuri si imobilizari necorporale in curs	0	0	401.930	401.930
Total	374.740	544.979	946.909	961.912
Amortizarea acumulată				
Alte imobilizări necorporale	363.803	412.910	499.995	543.924
Total	363.803	412.910	499.995	543.924
Valoarea netă	10.937	132.069	446.914	417.988

Societatea are înregistrate ca și imobilizări necorporale licențe pentru programe informatice utilizate în cadrul procesului de producție și administrative. Valoarea neamortizată a imobilizărilor necorporale la 31.12.2010 se referă la licențe pentru pachetul Microsoft Office.

A.1.2. - Imobilizari corporale:

În tabelul următor prezentăm detaliat evoluția imobilizărilor corporale:

Valoarea de intrare	Sold la 31.12.2007		Sold la 31.12.2008		Sold la 31.12.2009		Sold la 31.10.2010	
		%		%		%		%
Terenuri	747.389	2,79%	747.389	1,86%	747.389	1,43%	747.389	1,43%
Construcții	7.224.250	26,96%	8.676.925	21,63%	9.876.577	18,86%	9.876.577	18,88%
Instalații tehnice și mașini	18.532.671	69,17%	26.978.509	67,26%	41.271.378	78,80%	41.214.162	78,80%
Alte instalații, utilaje și mobilier	261.861	0,98%	406.768	1,01%	400.214	0,76%	384.866	0,74%
Avansuri și imobilizări corporale în curs	25.672	0,10%	3.303.297	8,24%	81.411	0,16%	81.411	0,16%
Total	26.791.843	100,00%	40.112.888	100,00%	52.376.969	100,00%	52.304.405	100,00%
Amortizarea acumulată								
	Sold la 31.12.2007	%	Sold la 31.12.2008	%	Sold la 31.12.2009	%	Sold la 31.10.2010	%
Construcții	3.242.194	27,43%	3.570.874	25,36%	4.561.625	25,02%	5.001.947	23,21%
Instalații tehnice și mașini	8.327.246	70,45%	10.270.271	72,95%	13.405.315	73,53%	16.275.982	75,52%

Alte instalații, utilaje și mobilier	249.998	2,12%	237.963	1,69%	265.025	1,45%	273665	1,27%
Total	11.819.438	100,00%	14.079.108	100,00%	18.231.965	100,00%	21.551.594	100,00%
Valoarea netă	14.972.405	55,88%	26.033.780	64,90%	34.145.004	46,10%	30.752.811	58,80%

Din totalul imobilizarilor corporale existente in perioada (2007-2010), ponderea majoritara este detinuta de Grupa de mijloace fixe "Instalatii tehnice si masini" (69,17% din total imobilizari corporale in 2007, 67,26% din total imobilizari corporale in 2008, 78,80% din total imobilizari corporale in 2009).

Cresterea valorii nete a imobilizarilor corporale cu 173,87% in 2008 fata de exercitiul financiar 2007 se datoreaza, pe de o parte, intrării echipamentelor si utilajelor finanțate prin contracte încheiate cu firme autohtone de leasing (Caterpillar Financial Service, ING Lease Romania IFN, Porsche Leasing, OTP Leasing). Pe de altă parte, societatea a întreprins lucrări de dezvoltare internă a unor elemente de imobilizări corporale.

Creșterea valorii nete a imobilizarilor corporale la 31.12.2009 cu 31,16% fata de anul 2008 se datoreaza urmatorilor factori:

- în anul 2009 au fost reevaluate terenurile și construcțiile aflate în patrimoniul societății, în scopul determinării valorii de impozitare;
- în anul 2009 au intrat în patrimoniu utilaje in valoare de 14.162.612 lei finantate prin contracte de leasing încheiate cu ING Lease Romania IFN;
- în anul 2009 societatea a pus în funcțiune investiții în curs în valoare de 6.572.182 lei.

Acestea au fost reprezentate în principal din echipamente de producție necesare îmbunătățirii calității produselor, cât și creșterii eficienței (centru de prelucrare HAAS, linie sablare și vopsire, sistem robotizat pentru sudare). În aceeași perioadă achizițiile privind investiții în curs au avut o valoare de 5.282.940 lei.

Reducerea valorii nete a imobilizarilor corporale la 31.10.2010 cu 3.392.193 lei, respectiv cu 9,90% fata de anul 2009 se datoreaza urmatorilor factori:

- casarea de mijloace fixe în valoare de 72.564 lei;
- înregistrarea amortizării aferente lunilor ianuarie – octombrie 2010: 3.319.629 lei.

La data de 31.10.2010, sintetic, imobilizările corporale se prezentau astfel:

Imobilizari corporale	Valoare intrare	Valoare amortizata	Valoare ramasa de amortizat
Terenuri	747.389,00	0,00	747.389,00
constructii, din care:	9.876.576,65	5.001.950,42	4.874.626,23

in leasing	147.437,32	53.547,36	93.889,96
in proprietate	9.729.139,33	4.948.403,06	4.780.736,27
imobilizari corporale in curs	81.411,55	0,00	81.411,55
masini si utilaje	41.214.162,24	16.278.901,36	24.935.260,88
in leasing	21.522.654,60	3.854.847,69	17.667.806,91
in proprietate	19.691.507,64	12.424.053,67	7.267.453,97
mobilier, birotica, mijloace fixe de natura obiectelor de inventar	384.866,23	273.621,57	111.244,66
total imobilizari corporale, din care:	52.304.405,67	21.554.473,35	30.749.932,32
in leasing	21.670.091,92	3.908.395,05	17.761.696,87
in proprietate	30.634.313,75	17.646.078,30	12.988.235,45

Bunurile pe care societatea le detinea in sistem leasing la 31.10.2010 sunt aferente unui numar de 35 contracte de leasing pe care societatea le avea încheiate cu 5 societăți (Caterpillar Financial Services Poland Sp. Z.O.O., Porsche Leasing Romania IFN S.A., ING Lease Romania IFN S.A., OTP Leasing Romania IFN S.A., Fortis Bank).

Centralizat, situatia se prezinta astfel:

Contracte leasing	Valoare initiala (euro)	Valoarea achitata (euro)	Valoare ramasa de achitat (euro), din care:	valoarea ramasa de facturat (euro)	valoarea facturata si neachitata (euro)
35 contracte	5.814.972,54	1.926.219,61	3.888.752,93	3.730.860,68	157.892,25

A.1.3. - Imobilizari financiare:

Imobilizarile financiare cuprind investitii pe termen lung în cadrul altor societati si creantele imobilizate. O investitie este considerata ca fiind pe termen lung daca nu exista intentia de vanzare a acesteia.

Recunoașterea investițiilor se face la data schimbului, respectiv data la care societatea se angajeaza sa achizitioneze investitia, la cost de achizitie, inclusiv costurile tranzactiei sau valoarea determinată prin contractul de dobândire a acestora.

Investițiile pe termen lung clasificate în funcție de scopul deținerii acestora cuprind:

- titluri deținute la entitățile afiliate;
- interesele de participare;

- alte investiții deținute ca imobilizări.

Situatia imobilizarilor financiare in perioada 31.12.2007-31.10.2010 se prezinta astfel:

Valoare de intrare	Sold la 31.12.2007		Sold la 31.12.2008		Sold la 31.12.2009		Sold la 31.10.2010	
		%		%		%		%
Alte creante imobilizate	213.904	100%	54.500		54.500	100	54.500	100
Total	213.904	100%	54.500	100%	54.500	100%	54.500	100%

Imobilizarile financiare ale societatii la 31.12.2010 constau in garantiile depuse la SNTFM.

A.2. – Active circulante:

In perioada 31.12.2007-31.10.2010 activele circulante au o evolutie crescatoare, iar ponderea majoritara in totala active circulante este detinuta de postul bilantier "Creante". Totalul activelor circulante la data de 31.10.2010 este de: 175,462,113 Ron

A.2.1. Stocuri

In perioada 31.12.2007 - 31.10.2010 stocurile au avut o evolutie fluctuanta. Totalul stocurilor la 31.10.2010 este de: 35.999.050 Ron

A.2.2. Creante

La data de 31.10.2010 societatea avea creante de incasat in suma de **146.695.780,65 lei**, pentru o parte din aceste creante societatea a constituit provizioane pentru deprecierea creanțelor in suma de **7.243.048,34 lei**. Astfel, valoarea netă a creanțelor la data de 31.10.2010 este de **139.452.732,31 lei**.

A.2.3. Disponibilitati

Disponibilitatile banesti reprezinta o componenta importanta a activelor circulante, cu ajutorul carora se efectueaza multiple operatiuni economice legate de miscarea capitalului cum sunt: incasarile, platile, transferurile de mijloace banesti intre agentii economici, relatii cu bugetul de stat, cu bugetul de asigurari sociale, etc.

Situatia disponibilitatilor in perioada 31.12.2007- 31.10.2010 se prezinta astfel:

	31-Dec- 2007	31-Dec- 2008	31-Dec- 2009	31- oct- 2010
Disponibilitati	1.561.940	28.149.294	125.769	203.667

A.3. Alte active

Ponderea cea mai mica in total activ o detine postul bilantier "alte active" si reprezinta cheltuieli inregistrate in avans.

La 31.12.2008 acestea au crescut fata de exercitiul financiar 2007 cu 1.889.638 lei.

La 31.12.2009 acestea au scazut fata de exercitiul financiar 2008 cu 1.099.777 lei.

La 31.10.2010 acestea au scazut fata de exercitiul financiar 2009 cu 245.507 lei.

B – PASIVE

Pasivul total al unei societati se compune din:

1. **capitaluri proprii**, respectiv: capital social, rezerve legale, rezerve statutare, rezerve din reevaluari, actiuni proprii, rezultatul exercitiului, rezultatul reportat, repartizarea profitului.

2. **datorii totale**, respectiv: datorii pe termen scurt (furnizori, clienti creditori, obligatii salariale si fata de buget etc) si datorii sau obligatii financiare pe termen mai mare de un an (credite, imprumuturi si datorii asimilate, etc)

3. **provizioane pentru riscuri si cheltuieli**

4. **alte pasive**

B.1. Capitaluri proprii:

Capitalul social al societatii la data deschiderii procedurii insolventei era 12.955.937,50 lei divizat in 5.182.375 actiuni nominative cu o valoare nominala de 2,5 lei pe actiune.

B.2. Datorii

Pe intreaga perioada analizata 31.12.2007-31.10.2010, ponderea majoritara in total pasiv este detinuta de datorii (in special datorii catre banci): 63,14% in 2007, 78,43% in 2008, respectiv 84,66% in 2009, 93,15 % la 31.10.2010.

La data de 9 octombrie 2008 societatea avea o serie de credite contractate de la mai multe societăți bancare, motiv pentru care s-a încheiat un **contract de facilitare** între :

- ASTRA VAGOANE ARAD S.A., IRS INDUSTRIES GMBH., MSV METAL STUDENKA A.S. , MEVA S.A., ROMVAG S.A. CARACAL. (toate membre ale grupului IRS), în calitate de **împrumutați**;
- ABN AMRO Bank N.V. Filiala Amsterdam, Citibank Europe PLC, ING Bank N.V. Amsterdam Filiala București, Piraeus Bank Romania S.A. , în calitate de **împrumutători**,
- ABN AMRO BANK N.V., filiala SINGAPORE în calitate de **mandatar al tuturor băncilor finanțatoare**,
- RBS BANK (ROMANIA) S.A. în calitate de **Agent de garantare pentru toate băncile finanțatoare**,

potrivit căruia împrumutătorii (băncile finanțatoare):

- **refinanțau creditele** pe care le aveau împrumutații (societățile din grup) către acestea la data încheierii contractului, respectiv suma de **60.000.000 euro**, operațiune denumită **Facilitatea A** în contract;
- acordau un nou credit împrumutaților de **40.000.000 euro**, operațiune denumită **Facilitatea B** în contract.

Împrumutații au oferit o serie de garanții Agentului de garantare - RBS BANK (ROMANIA) S.A. pentru propriile împrumuturi și se obligau, de asemenea, ca fiecare împrumutat în mod irevocabil și necondiționat să plătească Agentului de garantare sumele egale cu orice sume datorate la data scadenței de orice împrumutat către orice împrumutat.

În baza acestui contract, i-au fost refinanțate creditele pe care le avea S.C. ROMVAG S.A. la acea dată, respectiv suma de 14.000.000 euro (Facilitatea A) și a fost acordat un nou credit de 8.000.000 euro (Facilitatea B). Până la data de 31.10.2010, debitoarea a restituit din aceste credite numai suma de 1.800.000 euro.

Înainte de data deschiderii procedurii, băncile au declarat contractul de credit scadent și au solicitat rambursarea anticipată a întregii datorii.

În tabelul următor se regăsește situația detaliată a creditului S.C. ROMVAG S.A.

		SOLD INITIAL EUR	ACHITAT EUR	SOLD 31.10.2010	
				EUR	RON
Imprumuturi	total din care	22.000.000	1.800.000	20.200.000	86.181.280
	Facilitatea A (pe termen lung)	14.000.000		14.000.000	59.729.600
	Facilitatea B (pe termen scurt)	8.000.000	1.800.000	6.200.000	26.451.680
Dobanda	total din care	0	0	1.035.613	4.418.338
	Facilitatea A (pe termen lung)			842.117	3.592.810
	Facilitatea B (pe termen scurt)			193.495	825.529
TOTAL BANCI		22.000.000	1.800.000	21.235.613	90.599.618

Totodată, în baza aceluiași contract, Romvag era codebitor pentru întregul credit acordat împrumutaților. Astfel, valoarea totală a datoriilor pentru care Romvag era obligată în baza contractului de facilitate, la data deschiderii procedurii este de 116.590.930,19 euro, defalcată astfel:

Societatea împrumutata	credit	dobanda	scrisori de garantie executate	scrisori de garantie neexecutate	total (euro)
ROMVAG	20.200.000,00	1.059.748,10	1.658.666,19	187.050,00	23.105.464,29
ASTRA	35.625.000,00	1.953.043,00	2.029.128,40	625000	40.232.171,40
MEVA	29.300.000,00	1.607.309,00	0	364.643,35	31.271.952,35
MSV	2.000.000,00	134.656,00	0	0	2.134.656,00
IRS Industries	3.875.000,00	147.049,00	853.496,07	14971141,08	19.846.686,15
Total	91.000.000,00	4.901.805,10	4.541.290,66	16.147.834,43	116.590.930,19

Garanțiile acordate băncilor:

Conform contractului de ipotecă încheiat la 04.10.2008, S.C. ROMVAG S.A. a garantat împrumuturile contractate de către împrumutații din Contractul de facilitare cu toate imobilele proprietatea sa și toate îmbunătățirile constând în toate bunurile mobile atașate sau fixate pe imobil care pot fi considerate imobile prin destinație conform dispozițiilor Codului Civil Român.

Pentru garantarea aceluiași obligații, S.C. ROMVAG S.A. a încheiat la data de 22.10.2008 contractul de garanție reală mobilă asupra universalității bunurilor mobile cu RBS Bank Romania S.A.

De asemenea, ING Bank a emis două scrisori de garanție bancară pentru S.C. ROMVAG S.A. :

- în valoare de 1.500.000 euro, în favoarea firmei HoselmanStahl din Germania pentru garantarea plății datoriilor. Această scrisoare a fost executată pentru valoarea de 1.498.672,77 euro, comisioanele aferente fiind de 19.151,75 euro. Total credit **1.517.824,52** euro.
- în favoarea Lucchini Poland pentru garantarea datoriilor, în valoare de 300.000 EURO. La data de 08.12.2010 aceasta a solicitat executarea scrisorii pentru suma de **112.950** euro.

Datorii izvorate din raporturi de muncă

La data deschiderii procedurii insolvenței, datoriile societății către salariați izvorâte din contractul colectiv de muncă, reprezentând prime de vacanță datorate și neacordate erau în cuantum de **456.431,37** lei.

Datorii către bugetul statului, bugetul asigurărilor sociale și bugetele locale

La data de 31.10.2010, conform balanței de verificare, totalul acestor datorii era de **14.003.647,22** lei, din care:

- către bugetul de stat și bugetul asigurărilor sociale : 13.885.886,39 lei,
- către bugetele locale: 115.968,93 lei
- către ITM: 1.791,90 lei

Datorii către furnizori și creditori diverși

La data de 31.10.2010, conform bilanței de verificare, societatea avea către această categorie de creditori datorii în sumă de **81.658.363,49 lei, din care:**

- către societățile de leasing (partea nefacturată)	15.917.343,98 lei
- către furnizori	61.526.046,94 lei
- către furnizorii de imobilizări	1.173.862,15 lei
- furnizori facturi nesosite:	737.390,51 lei
- clienți – creditori:	269.860,47 lei
- creditori diverși	2.033.859,44 lei

Leasing financiar

Societatea avea în derulare la data de 31.10.2010 un număr de **35 contracte** de leasing financiar, situația acestora la prezentându-se astfel:

Societatea	Valoare neachitata la 31.10.2010 (euro)	Data maturității
Caterpillar Financial Services Poland	78.869,12	Ianuarie-aprilie 2011
Porsche Leasing Romania IFN S.A.	14.527,52	Mai 2013
ING Lease Romania IFN S.A.	3.773.784,30	Ianuarie 2011-septembrie 2014
OTP Leasing Romania IFN S.A.	14.146,74	August 2011
Fortis Bank	7.425,25	08 aug 2010
Total contracte leasing financiar la 31 octombrie 2010	3.888.752,93	

Valoarea totală a contractelor de leasing prezentate mai sus este de 5.814.972,54 euro din care, până la data de 31 octombrie 2010, a fost achitată suma de 1.926.219,61 euro.

Cu excepția OTP Leasing Romania IFN SA, celelalte societăți de leasing au reziliat contractele.

Analiza evoluției contului de profit și pierdere:

Contul de profit și pierdere este un document contabil de sinteză care oferă o imagine fidelă asupra performanței financiare, sintetizând într-o manieră explicită veniturile și cheltuielile dintr-o perioadă de gestiune și pe această bază prezintă modul de formare al rezultatelor economice.

Imaginea de ansamblu asupra contului de profit și pierdere este prezentată în tabelul de mai jos:

Decembrie	%	Decembrie	%	Decembrie	%	Octombrie	%
2007	in CA	2008	in CA	2009	in CA	2010	in CA
RON		RON		RON			

Productia vanduta	234.356.595	99,35%	296.196.509	97,84%	267.237.941	96,79%	40.960.875	86,48%
Venituri din vanzarea marfurilor	1.538.864	0,65%	6.529.836	2,16%	8.869.131	3,21%	6.402.770	13,52%
Cifra de afaceri	235.895.459	100,00%	302.726.345	100,00%	276.107.072	100,00%	47.363.645	100,00%
Variatia stocurilor	-10.280.119	-4,36%	39.610.930	13,08%	-22.272.767	-8,07%	13.423.601	-28,34%
Productia realizata de entitate pentru scopurile sale proprii	0	0,00%	626.710	0,21%	552.649	0,20%		0,00%
Alte venituri din exploatare	95.682	0,04%	275.409	0,09%	265.458	0,10%	64.375	0,14%
Venituri din exploatare	225.711.022	95,68%	343.239.394	113,38%	254.652.412	92,23%	34.004.419	71,79%
Materii prime, materiale	146.141.787	61,95%	228.023.054	75,32%	172.473.275	62,47%	14.021.168	29,60%
Alte cheltuieli materiale	5.212.032	2,21%	6.958.709	2,30%	4.743.355	1,72%	951.932	2,01%
Energie, apa	2.978.921	1,26%	4.285.810	1,42%	3.944.960	1,43%	1.474.029	3,11%
Costul marfurilor	1.298.130	0,55%	5.166.835	1,71%	7.349.226	2,66%	6.408.056	13,53%
Cheltuieli personal si asimilate	32.305.008	13,69%	48.634.048	16,07%	44.203.421	16,01%	14.466.115	30,54%
Deprecieri imobilizari	2.222.779	0,94%	2.749.069	0,91%	4.020.912	1,46%	3.441.129	7,27%
Deprecieri active circulante	486.765	0,21%	1.324.495	0,44%	4.488.828	1,63%	-1.032.340	-2,18%
Ajustari privind provizioanele pentru riscuri si cheltuieli si provizioanele reglementate	719.812	0,31%	262.929	0,09%	1.460.053	0,53%	-835.975	-1,77%
Alte cheltuieli de exploatare	17.004.128	7,21%	23.894.410	7,89%	30.151.396	10,92%	13.977.806	29,51%
Total cheltuieli din exploatare	208.369.362	88,33%	321.299.359	106,14%	272.835.426	98,82%	52.871.920	111,63%
EBIT	17.341.660	7,35%	21.940.035	7,25%	-18.183.014	-6,59%	-18.867.501	-39,84%
Venituri financiare	8.131.079	3,45%	14.180.959	4,68%	9.214.622	3,34%	16.885.931	35,65%
Cheltuieli financiare	7.721.110	3,27%	25.617.318	8,46%	21.763.780	7,88%	22.289.463	47,06%
Rezultat financiar	409.969	0,17%	11.436.359	3,78%	-12.549.158	-4,55%	-5.403.532	-11,41%

<i>Venituri totale</i>	233.842.101	99,13%	357.420.353	118,07%	263.867.034	95,57%	50.890.350	107,45%
<i>Cheltuieli totale</i>	216.090.472	91,60%	346.916.677	114,60%	294.599.206	106,70%	75.161.383	158,69%
<i>Rezultat brut</i>	17.751.629	7,53%	10.503.676	3,47%	-30.732.172	-11,13%	24.271.033	-51,24%
Impozit pe profit	2.426.110	1,03%	1.420.779	0,47%	28.667	0,01%	32.250	0,07%
Profit net	15.325.519	6,50%	9.082.897	3,00%	-30.760.839	-11,14%	24.303.283	-51,31%

Cheltuielile de exploatare reprezinta totalul cheltuielilor ocazionate de desfasurarea activitatii de exploatare

Ponderea categoriilor de cheltuieli in total cheltuieli din exploatare este redata mai jos:

	Dec. 2007	%	Dec. 2008	%	Dec.2009	%	Oct. 2010	%
Cheltuieli din exploatare	RON		RON		RON		RON	
Materii prime, materiale	146.141.787	70,14%	228.023.054	70,97%	172.473.275	63,22%	14.021.168	29,60%
Alte cheltuieli materiale	5.212.032	2,50%	6.958.709	2,17%	4.743.355	1,74%	951.932	2,01%
Energie, apa	2.978.921	1,43%	4.285.810	1,33%	3.944.960	1,45%	1.474.029	3,11%
Costul marfurilor	1.298.130	0,62%	5.166.835	1,61%	7.349.226	2,69%	6.408.056	13,53%
Cheltuieli personal si asimilate	32.305.008	15,50%	48.634.048	15,14%	44.203.421	16,20%	14.466.115	30,54%
Deprecieri imobilizari	2.222.779	1,07%	2.749.069	0,86%	4.020.912	1,47%	3.441.129	7,27%
Deprecieri active circulante	486.765	0,23%	1.324.495	0,41%	4.488.828	1,65%	-1.032.340	-2,18%
Ajustari privind provizioanele pentru riscuri si cheltuieli si provizioanele reglementate	719.812	0,35%	262.929	0,08%	1.460.053	0,54%	-835.975	-1,77%
Alte cheltuieli de exploatare	17.004.128	8,16%	23.894.410	7,44%	30.151.396	11,05%	13.977.806	29,51%
Total cheltuieli din exploatare	208.369.362	100,00%	321.299.359	100,00%	272.835.426	100,00%	52.871.920	111,63%

Evolutia efectivului de personal in perioada 31.12.2007-31.10.2010 se prezinta astfel:

Nr.efectiv de personal la 31.12.2007	1.754
Nr.efectiv de personal la 31.12.2008	2.368
Nr.efectiv de personal la 31.12.2009	1.669
Nr.efectiv de personal la 31.10.2010	598

Se poate observa ca in perioada 2007-2010 societatea si-a dimensionat in permanență numărul la salariați la nivelul producției de executat.

Structura personalului efectiv la 31.10.2010, se prezintă astfel:

Categorie	Numar salariați
- TESA	133
- Direct productivi	399
- Indirect productivi	86
Total general	598

Capitolul 2.

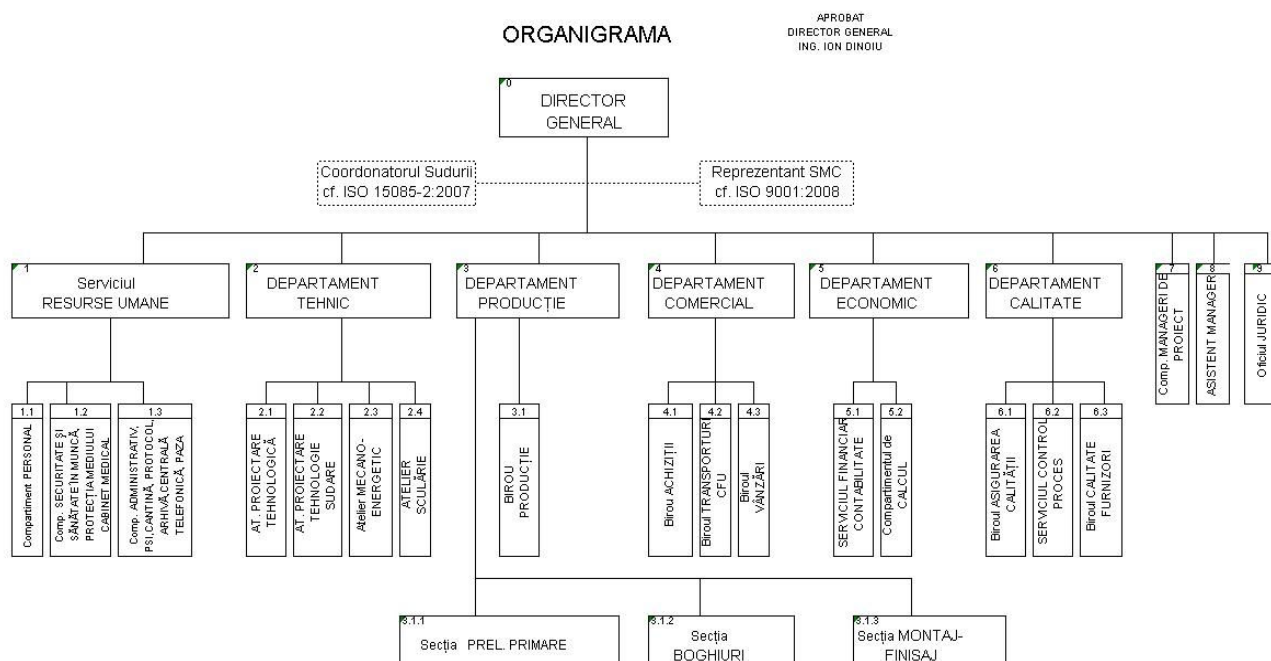
Starea societății la data întocmirii planului de reorganizare

2.1. Structura de personal și organizarea internă

2.1.1. Structura organizatorică

Organigrama societății comerciale S.C. ROMVAG S.A se prezintă la data întocmirii planului de reorganizare astfel:

S.C. ROMVAG S.A.
Revizia 4/01.04.2011
Nr. 102/275/04.04.2011



EHR-PR-002-03-00

2.1.2. Managementul

La data întocmirii planului de reorganizare, echipa de conducere este alcătuită din: administratorul judiciar RVA INSOLVENCY SPECIALISTS S.P.R.L. și conducerea executivă formată din:

Nr. crt.	Numele și prenumele	Funcție	Domeniu de specialitate
1.	Dinoiu Ion	Director General	Facultatea de Automatică, București
2.	Diaconu Doru	Director Producție	Subinginer, Facultatea de Mecanică,

			<i>Specialitatea Constructii civile industriale si Agricole, Craiova</i>
3.	<i>Scheiber Victor</i>	<i>Director Tehnic</i>	<i>Institutul Politehnic Bucuresti, TCM</i>
4.	<i>Ion Gabi</i>	<i>Director Calitate</i>	<i>,Inginer Diplomat, Facultatea de Electrotehnica, Inginerie Economica in energetica si elctrotehnica</i>
5	<i>Mitran Marian</i>	<i>Director Economic</i>	<i>Economist, Facultatea de Stiinte Economice, Finante banci, Craiova</i>

2.1.3. *Personalul*

Structura de personal a Romvag S.A. la **31.Mai .2010** se prezinta astfel:

	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2010	31.05.2011
Total salariatii	2422	1190	598	238
PERSONAL TESA	220	191	113	69
Muncitori direct productivi	1811	812	399	138
indirect productivi si de deservire	391	187	86	31

2.1.4. Capacitatile de productie si tehnologice ale societatii

La nivelul societatii sunt organizate compartimentele necesare fabricării vagoanelor de marfă, respectiv:

- în Directia Tehnica se realizează întregul proces de elaborare a documentației tehnologice si de executie SDV-uri;
- în secțiile de producție se fabrica și se testează vagoanele de marfă, precum și cutiile, boghiurile și o gama largă de componente.

Pentru livrarea vagoanelor societatea are acces la calea ferata magistrala și la drumurile naționale. Totodată, deține racorduri energetice de forța, racorduri la rețeaua de apă și canalizare, echipamente și utilaje performante în stare de funcționare toate fiind in proprietatea societății comerciale.

Halele industriale pe care societatea le are în proprietate sunt în suprafața de cca. 53.260 m² divizate astfel:

- a) Atelier prelucrări prin așchiere (cca. 3880 m²);
- b) Atelier debitare, presaj ușor, presaj greu (cca. 6850 m²);
- c) Secție uzinaj (cca. 5930 m²);
- d) Atelier mecano-energetic (cca. 3000 m²);
- e) Atelier execuție S.D.V.-uri și prototipuri vagoane (cca. 5600 m²);
- f) Atelier construcții și reparații vagoane (cca. 10300 m²);
- g) Atelier montaj general vagoane (cca. 13100 m²);
- h) Atelier montaj-pregătire subansamble (cca. 4600 m²);
- i) Secție construcție și reparație boghiuri ;
- j) Laboratoare pentru încercări fizico-chimice și mecanice;
- k) Laborator sudura;
- l) Laborator metrologie

Toate secțiile sunt dotate cu echipamente de ridicat și transportat (poduri rulante, monogrinzi și semicapre) cu sarcina de la 3,2 tf la 12,5 tf.

Societatea mai dispune de:

- secție de vopsire vagoane, cu transbordor, care permite vopsirea a 6-8 vagoane/zi;
- incinte pentru sablare;
- două linii sablare/grunduire, vopsire boghiu,
- depozite acoperite și descoperite pentru materii prime, materiale și echipamente pentru dotarea vagoanelor, pe o suprafață de cca. 4500 m
- stație compresoare;
- strunguri pentru profilat osii și roți;
- standuri pentru control ultrasonic;
- prese de mare capacitate;
- valțuri pentru construcția recipientelor la vagoanele cisterna;
- instalație pentru litrarea vagoanelor cisternă;
- instalație pentru probe hidraulice și pneumatice cisterne;
- standuri pentru verificat și ridicat diagrame la aparatele de ciocnire, distribuitori aer;
- standuri pentru montat și probat echipamentul de frâna;
- stand pentru probat arcuri de suspensie elicoidale;
- stand pentru probat arcuri de suspensie în foi;
- stand pentru probat aparate de legare;
- stand pentru probat boghiuri Y25;
- centre de prelucrare cu comanda numerică;
- roboți de sudură;
- mașini de indoit tip Abkant, cu comanda numerică;
- mașini de debitat tip ghilotina, cu comanda numerică;
- Mașina de indoit tevi cu comanda numerică;
- stand pentru cântărire vagoane ;

- instalații cu comandă numerică pentru debitat table și profile;
- rețea de cai ferate uzinale.

Activitatea desfășurată:

a) Construcția de vagoane noi:

Romvag SA poate construi următoarele tipuri de vagoane marfă în diverse variante și pentru diferite ecartamente:

- vagoane transport cereale;
- vagoane transport minereu;
- vagoane transport cărbune;
- vagoane cisterna;
- vagoane descoperite;
- vagoane acoperite;
- vagoane platforma;
- alte tipuri de vagoane specializate pentru transport marfa.

Romvag SA a executat aceste tipuri de vagoane în peste 20 de modele cu ecartamente de 760mm, 790mm, 1.435mm și 1.520mm.

Societatea poate executa și livra atât vagoane construcție nouă execuție completă, cât și părți componente de vagoane cum sunt:

- șasiu vagon;
- pereți laterali și pereți frontali;
- cutie vagon;
- tamponare UIC categoria A cu elemente de cauciuc, cursa 105 mm și capacitate de absorbție de 590KN;
- boghiuri tip Y 25 Ls(s)d construcție sudată cu sarcina pe osie de 22,5 t;
- boghiuri tip Y 25 Rs2a construcție sudată, cu sarcina pe osie de 20,0 t.

Romvag SA are propriul serviciu de proiectare tehnologică, cu care rezolvă integral problematica proiectării SDV-urilor și tehnologiilor de fabricație pentru execuția vagoanelor de marfa.

De asemenea Romvag SA execută prototipurile și face toată pregătirea de fabricație necesară trecerii la fabricația de serie, având cea mai bună experiență din țară în relațiile cu SNTFM CFR MARFĂ și AFER deoarece în ultimii ani are cele mai multe omologări de vagoane făcute cu autoritățile de mai sus.

b) Modernizare și reparații de vagoane

Romvag SA s-a specializat și în transformarea și modernizarea vagoanelor de marfă.

Modernizările de vagoane se pot executa după caiete de sarcini, documentații de execuție și nomenclatoare de lucrări ale beneficiarului, sau după cele existente la

Romvag.

Modernizarea vagoanelor constă în construcția de cutie nouă consolidată, aparat de rulare nou (osii montate noi), aparat de tracțiune nou, aparat de legare (cupla de legare) nou și tampoane noi. De asemenea, aparatul de rulare complet (boghiul) este modificat pentru a fi admis în traficul internațional.

Tot în modernizarea vagoanelor este inclusă și reparația capitală a frânei automate și de mână a vagonului conform normelor UIC. De asemenea, șasiul vagonului are îmbunătățiri constructive aferente traverselor frontale, longeronului lateral, etc. privind rigiditatea și consolidarea sa.

La ora actuală S.C. "ROMVAG" S.A. Caracal poate executa modernizări, reparații capitale - Rk și reparații planificate - Rp la următoarele tipuri de vagoane transport marfa:

Vagon tip	Tip vagon rezultat prin modernizare	Alte lucrari
Fals,Eacs,Eaos		Rk, Rp
Zaes, Zas		Rk, Rp
Uagps		Rk, Rp
Vagone basculante		Rk, Rp

Vagoane cisterna		Rk, Rp
Uals		Rk, Rp
Tals		Rk, Rp
Y 6008	Y 6008	Rk, Rp
Eacs	Eacs,Eaos,Tams,Tadgs	Rk, Rp
Eanos		Rk, Rp
Hbbi(l)ss		Rk, Rp
Laads	Laads modernizat	Rk, Rp
Gags	Gags, Gas	Rk, Rp
Gbs	Hbbikklls	Rk, Rp
Ks	, Lgns	Rk, Rp
Rgs	Rgss, Habbills	Rk, Rp
Rs	Rils	Rk, Rp
Rmms	Shimmns, Rilmmns	Rk, Rp
Rgs	Sgs	Rk, Rp
Sgns		Rk, Rp
Tirrs		Rk, Rp
Boghiu Y25 Ls(s)d	Sarcina pe osie 22,5 tone	Rk, Rp
Boghiu Y25 Rs2a	Sarcina pe osie 20,0 tone	Rk, Rp
Tampon UIC tip A /		Rk, Rp

De asemenea, Romvag SA poate construi, moderniza repara și alte tipuri de vagoane transport marfa conform cerințelor beneficiarului pentru diverse ecartamente, cu tipul de boghiu, frâna, aparate de tractare, legare, ciocnire solicitate de către acesta,

după documentație tehnică de execuție pusă la dispoziție de către beneficiar, sau după documentație tehnică executată de către serviciul Proiectare al Romvag SA .

CertIFICATE SI AUTORIZATII DETINUTE DE SOCIETATE

Autorizarile de procese detinute de Societate sunt urmatoarele:

- Certificarea sistemului calitatii in conformitate cu SR EN ISO 9001/2008, certificat de către TUV SUDDEUTSCHLAND – Management Service GmbH Munchen prin certificatul 12 100 35217 TMS;
- Certificat de autorizare pentru lucrari de sudura la vehicule si componente feroviare conform DIN EN 15085-2 Clasa CL1 prin certificatul TUVSUD/15085/CL1/058/2/00;
- Autorizatie pentru desfasurarea de activitati in domeniul nuclear : Legea 111/1996 avand nr. VI 040/2010;
- Atestat al Laboratorului de Metrologie conform: SR EN ISO/CEI 17025:2001 avand nr. DJ-12-001-11;
- Autorizatie de mediu eliberata de catre Agentia pentru Protectia Mediului Olt cu nr. 7954;
- Autorizatie de furnizor feroviar cu AUTORITATEA FERROVIARA ROMANA-AFER, avand Seria AF Nr. 4482;
- Autorizatie DB pentru montajul rulmentilor si a cutiilor de unsoare;
- **Certificarile de produse** detinute de Societate sunt prezentate in tabelul de mai jos:

Nr. Crt.	Denumire produs	Autoritate de certificare	Tip omologare
1	Boghiu Y 25 Ls (s)d1	TUV NORD	TSI
2	Boghiu Y 25 Lsd1	EBC/DB	TSI
3	Boghiu Y25 Ls1	EBC/DB	TSI
4	Boghiu Y25 Lss 1	EBC/DB	TSI
5	Vagon tip Shimmns –ttu 724	EBC/DB	TSI
6	Vagon tip Falns 184 DB	EBC/DB	TSI
7	Vagon tip Falns 181 DB	Loyd'd Register	TSI
8	Vagon tip Falns 85 m ³	VUZ	TSI

2.2. Piețele pe care acționează

2.2.1. Caracteristicile pietei vagoanelor

Vagoanele de marfă aflate în circulație sunt destul de depreciate fizic și moral, acest lucru fiind o problemă pentru flota Europei. Multe dintre vagoanele folosite în Europa au atins vârsta maximă. Din cauza fondurilor reduse pentru investiții, transportatorii sunt obligați să recondiționeze stocul vechi.

În prezent, cele mai noi vagoane sunt achiziționate de către operatori de cale ferată noi sau firme de leasing - acesta din urmă a fost o alternativă foarte populară în special în Rusia.

Problemele cu flota de vagoane vechi din Europa și Rusia au afectat producătorii de vagoane care le deservește - în general, producătorii europeni nu au un profit foarte mare, și au rețea de vânzări care se dezvoltă foarte lent.

Îmbunătățirile în infrastructura de transport ajută alte sectoare industriale să scadă costurile de producție, astfel, guvernele trebuie să contribuie la dezvoltarea acesteia, având o abordare globală pentru a optimiza sau a corecta efectele asupra economiei.

Având în vedere aspectele prezentate mai sus, problema cheie pentru autorități este de a stopa factorii negativi care influențează legăturile dintre infrastructura instituțională, de bază, concurența și accesul companiilor noi la piață. Aceasta este o provocare în special pentru că scenariile de dezvoltare durabilă a infrastructurii de transport, implicând de multe ori schimburi între obiectivele eficienței economice, considerații ale nivelului de siguranță, compatibilitate ecologică și aceste aspecte trebuie să se reflecte într-un sistem legislativ eficient de tarife și prețuri.

Nu a putut fi demonstrat până acum că investițiile în infrastructura de transport au impact direct asupra creșterii PIB-ului, nici că aceste inițiative ar ridica productivitatea investițiilor de capital de alt tip. Prin îmbunătățiri în calitate, se poate reduce irosirea forței de muncă, timpul de furnizare de servicii și se pot elimina greseli, având rezultate mai bune cu efort redus. Ideea de bază este de a evalua costul calității până când acesta devine mai mare decât costurile cauzate de eșec. În afară de considerente care tin de cost-beneficiu, investițiile în infrastructură generează o cooperare transfrontalieră mai bună într-o regiune mai mare, ridicând nivelul de integrare economică și politică. Coeziunea redusă a eforturilor politice privind punerea în aplicare a investițiilor în infrastructură, este o amenințare mai mare decât cea rezultată din eșecul pieței.

În cadrul unui proiect internațional, multitudinea de părți implicate, scenarii pentru venituri și, în general, existența unor obiective care limitează obținerea unor rezultate optime fac inevitabilă intervenția unei părți din afară, care este de multe ori la un nivel superior: UE sau altă organizație transnațională, și care poate elimina asimetria în informații. Acest lucru, în multe cazuri impune liberalizarea sectorului de servicii. Practicile la nivel național sunt foarte diferite și acest lucru scoate în evidență complexitatea crescândă a proceselor de decizie într-un context internațional.

Este foarte dificilă finanțarea acestui domeniu an după an, deoarece planurile de modernizare și întreținere se extind pe o perioadă de mai mulți ani pentru a avea cele

mai bune rezultate. Totusi, industria feroviara in sine trebuie sa-si imbunatateasca performantele atat in ceea ce priveste administratorii de infrastructura, cat si operatorii.

Acestia din urma vor beneficia de pe urma unei concurente corecte, in timp ce primii au nevoie de presiuni puternice din partea guvernelor si a industriei, precum si din partea concurente pentru imbunatatirea lucrarilor feroviare si pentru a constientiza faptul ca preturile au scazut. Cea mai buna cale de a face fata concurente rutiere si a celorlalte tipuri de transport este ca sectorul feroviar sa-si demonstreze eficienta si constientizarea faptului ca taxele auto reflecta emisiile de carbon mult mai ridicate generate de sectorul rutier.

Traficul containerizat castiga teren ca modalitate de transport, deoarece este mai flexibil si poate fi transportat pe orice cale de transport, dar si pentru ca anumite companii feroviare din Europa au renuntat la serviciile de transport cu vagoane sau si-au redus drastic serviciile. Din nefericire, aceste companii feroviare nu permit si altor operatori feroviari sa preia serviciile sau sa aiba acces la terminale, preferand ca marfurile sa fie transportate pe cale rutiera, decat sa cedeze locul unui concurent pe calea ferata. Astfel ca, in cazul in care clientii doresc sa foloseasca sistemul rutier, nu au de ales decat sa transporte in containere. Transportul vrac pe calea ferata se va mentine in acele zone in care transportul rutier sau fluvial nu reprezinta o optiune viabila pentru transportul de marfa si unde o mai mare concurenta intre operatori, acolo unde este cazul, este capabila sa ofere clientilor servicii mai bune si preturi mai competitive.

2.2.2. Participantii la piata

Operatorii traditionali - In zonele portuare, zonele industriale, sau in jurul oraselor mari, amenajarea teritoriului nu este in concordanta cu eficienta terminalelor. Disponibilitatea insuficienta a activelor impiedica functionarea eficienta a trenurilor de marfa, care necesita existenta unor locomotive, vagoane de marfa, si facilitati de incarcare/descarcare. Disponibilitatea locomotivelor este considerata deosebit de problematica. In mod traditional, operatorii vechi au fost proprietarii materialului rulant si sunt considerati specialisti in domeniile productiei, operatiunilor, si intetinerii. Procesul de liberalizare a impus operatorilor sa se adapteze la un nou rol, in competitie cu noii intrati, inclusiv cei straini.

Operatorii traditionali au fost reticenti in ceea ce priveste leasing-ul, inchirierea, sau vanzarea activelor lor specifice noilor intrati pe piata. Companiile nou intrate pe piata se confrunta cu o situatie in care disponibilitatea de material rulant este redusa din cauza cerintelor specifice pentru fiecare tara, impiedicand astfel folosirea eficienta a trenurilor de marfa. Trenurile care circula in tari diferite necesita, de asemenea, modificarea materialului rulant; locomotivele pentru traficul intern nu sunt in mod automat potrivite pentru traficul transfrontalier.

Companiile nou intrate pe piata nu dispun de echipamente specifice si de personal de specialitate. Initial, companiile noi au intampinat probleme in atragerea de personal calificat, deoarece angajatii care lucrau pentru operatorii traditionali au fost

reticenti în parăsirea locurilor lor de muncă sigure (de multe ori pentru sistemelor feroviare naționale, cu multe beneficii).

Companiile nou intrate pe piața feroviara de marfă au contribuit la creșterea concurenței. În faza de start-up, companiile se bazează pe transportul de marfă de la acționari sau de pe piețe de nișă, în timp ce operatorii tradiționali au obținut deja economii de scară transportând marfă pentru companii mari, uneori naționale.

Prima problemă pentru companiile din acest domeniu este de natură tehnică.

Transportul feroviar de marfă este bazat pe tehnologie, este capital-intensiv, și depinde de o infrastructură feroviara, ceea ce face utilizarea sa complexă și bariera la intrarea pe piață - ridicată. A doua problemă se referă la comparația cu transportul rutier, cu flexibilitatea acestuia, care atrage, de obicei, volume mai mari de marfă, cu excepția unor încărcături specifice. Problema a treia se referă la prioritatea transportului feroviar de marfă în politica guvernamentală locală, regională, națională sau europeană. A patra problemă implică orientarea către client a transportatorilor și dorința clienților de a vedea transportul feroviar ca un partener viabil în transportul de marfuri.

Producătorii de material rulant s-au confruntat cu dificultăți de adaptare la noul lor rol de furnizori activi într-o piață liberalizată a transportului feroviar de marfă.

Producătorii erau obișnuiți să facă tranzacții doar cu câteva companii feroviare naționale, de multe ori din același fond cultural, care plasau comenzi mari. Modelele erau realizate în strânsă cooperare cu operatorii tradiționali, fiind proiectate să funcționeze în principal în traficul intern. Situația nouă impunea stabilirea de relații cu mai multe părți implicate: companii nou intrate pe piață, companii de leasing, operatori tradiționali, care impunea ca activele să funcționeze sub cel puțin patru sisteme diferite. Activele erau livrate mai rapid decât în mod obișnuit (douăsprezece-optsprezece luni), iar întreținerea se aștepta să fie inclusă în pachet. Aceste schimbări în cerere, cauzate de operațiunilor transfrontaliere, au pus presiuni considerabile asupra producătorilor.

Influența politicilor guvernamentale - Elementele care împiedică funcționarea eficientă a trenurilor de marfă includ prioritatea trenurilor de călători peste trenurile de marfă pe coridoarele existente și lipsa coridoarelor dedicate transportului feroviar de marfă. Există, de asemenea, limite impuse de guverne referitor la lungimea trenurilor de marfă. Mai mult angajament sau înțelegere din partea guvernelor pentru transportul feroviar de marfă ar putea avea un efect pozitiv asupra opiniei publice, care ar duce la o mai bună reprezentare a intereselor transportului feroviar de marfă

Nu există un consens între țările UE cu privire la modul în care infrastructura pentru transportul feroviar și transport rutier ar trebui să fie dezvoltate în continuare. Cele mai multe țări sunt de acord că dezvoltarea căilor ferate ar trebui să fie o prioritate, dar există și unele țări (ex.: Polonia, Cehia), care au investit în transportul rutier, mai degrabă decât în cel feroviar.

2.2.3. Evoluția și perspectivele pieței de vagoane

În 1991, Comisia Europeană (CE), organul legislativ în Uniunea Europeană, a inițiat procesul de liberalizare a căilor ferate europene (CE 2001). Scopul a fost să promoveze și să dezvolte transportul feroviar de marfă și servicii intermodale ca o

alternativa pentru transportul rutier, pentru a face fata problemelor de mediu si traficului din ce in ce mai congestionat. Una dintre directivele Consiliului UE (91/440) prevede sisteme contabile separate pentru infrastructura fixa si echipamente feroviare de operare. Din acest motiv, in anii urmasori, numeroase cai ferate europene au fost divizate in societati de exploatare cale ferata (de exemplu: NetRail in Marea Britanie, ProRail in Tarile de Jos, si DBNetz in Germania), si de pasageri si de transport de marfa feroviar separat. Odata cu liberalizarea, noi companii de transport feroviar au intrat pe piata europeana de transport feroviar de marfa, intrand in competitie cu transportatori existenti, permitand reducerea costurilor si transportul unui volum mai mare de marfa pe cale ferata.

Cu toate acestea, in ciuda politicilor si directivelor CE, ponderea transportului feroviar de marfa in volumul total de marfuri transportate a scazut. In 2002, aproape 44% din fluxurile de transport de marfa din Europa au fost transportate pe sosele, 41% pe mare, 8% pe cale ferata, si 4% pe ape continentale. Transportatorii rutieri au transportat peste 80% din volumul total de marfuri, in timp ce pe calea ferata au fost transportate 13%, fata de 18% in 1999. In 2003, procentul de marfa transportat feroviar a fost diminuat la 8%. Desi volumul de marfuri transportate feroviar este in crestere usoara in valoare absoluta, ponderea este inca in scadere. CE a subliniat urgenta de a elimina impiedimentele nationale, pentru a asigura circulatia neintrerupta a comertului transfrontalier.

O combinatie de factori a determinat mai multe companii nord-americane producatoare de material rulant sa investesca in Europa. Aceasta decizie a fost luata deoarece piata europeana de echipamente de transport de marfa a fost in declin de mai multi ani, tehnologia era putin dezvoltata, existand potential de crestere. Piata nord-americana pentru vagoanele de marfa era matura, fara oportunitati de crestere. Piata nord-americana a atins maximul in 1998, urmand o perioada constanta. Avand in vedere tipul de vagoane produse si tehnologia folosita, Europa era o destinatie mai buna decat Mexic sau Brazilia. Totusi, nu a fost posibil exportul din SUA a tehnologiei de productie direct in Europa. Exista constrangeri, cum ar fi gabaritul, design-ul si cuplajele. Trenurile de marfa europene sunt mai scurte si au o viteza mai mare decat cele din America de Nord. Unul dintre motivele pentru care producatorii americani de material rulant s-au extins in Europa a fost forta de munca ieftina si calificata.

Comparand performanta in fabricarea unui vagon in Europa cu unul in SUA, se constata ca vanzarile si profiturile sunt mai mari in SUA. Strategia furnizorilor feroviari americani se axeaza pe solutii ecologice si cu un consum energetic redus, constructorul investind permanent in noi tehnologii menite sa aduca un avantaj competitiv in privinta consumului energetic si al nivelului de emisii poluante.

In 1980 erau aproximativ 2 milioane de vagoane de marfa in Europa. Flota este acum la aproximativ un milion, dar unele dintre aceste vagoane sunt inactive. Varsta medie este mare - peste 20 de ani. Intre 12.000 si 14.000 de vagoane sunt produse in Europa in fiecare an. Daca nu se face nimic pentru a imbunatati competitivitatea transportului feroviar, dimensiunea flotei va scadea la aproximativ 700.000 de vagoane pe termen lung. Totusi, daca viata medie a unui vagon de marfa este de 25 la 30 de ani,

atunci Europa va avea nevoie de 25000 vagoane pe an. Dar daca transportul de marfa primeste un impuls politic, caile ferate incep sa lucreze impreuna, si altele intra pe piata prin acces liber, traficul va creste.

Cererea de vagoane si locomotive inca stagneaza la nivelul Europei si Asiei din cauza impasului financiar, producatorii europeni concentrandu-si in acest sens politicile de dezvoltare pe oferirea de produse de calitate la preturi cat mai reduse si intr-un timp cat mai scurt. Pentru aceasta, o retea de facilitati de productie cat mai densa este vitala.

Din acest punct de vedere se poate spune ca producatorii europeni pot fi linistiti in privinta ponderii pe piata europeana si CSI, este cunoscut interesul din ce in ce mai crescut din partea marilor concernuri industriale americane pentru piata feroviara din Europa.



Distributia teritoriala a primilor 50 producatori material rulant la nivel mondial

Cele mai mari companii producatoare de material rulant din lume opereaza 153 unitati de productie (in 33 dintre ele, este si sediul firmei, 17 sedii fiind inoperabile).

Se remarca o concentrare a producatorilor de material rulant in anumite regiuni: Europa de Vest, America de Nord si Asia, in concordanta cu distributia regionala a cererii pentru vagoane noi.

Europa detine aproape jumatate din cererea mondiala anuala pentru material rulant, patru producatori europeni controland aproape 59% din piata. Cu o concurenta atat de intensa, provocarile sunt imense pentru jucatorii noi care doresc sa intre pe piata.

A fost recunoscut insa ca schimbarea climatului economic, combinata cu constientizarea problemelor de mediu, eficienta si inovatie, prezinta un potential de piata pentru alti producatori la nivel mondial a materialului rulant de inalta calitate.

Perspectivetele pietei de vagoane marfa

In ceea ce priveste pozitia pe piata a grupului IRS din care face parte Romvag, toti producatorii de vagoane de marfa functioneaza la aproximativ 25% din capacitatea lor, cu exceptia Tatravagonka care se apropie de 75% (conform declaratiilor reprezentantilor societatii). Luand in considerare acest fapt, IRS se situeaza pe locul doi ca si comenzi.

Pozitia de piata a companiei in viitor ar trebui sa se consolideze, insa acest lucru depinde de situatia financiara la nivel mondial si european. Se stie ca cele 500.000 de vagoane aflate in exploatare in Europa au o varsta medie de peste 25 de ani (unii clienti folosesc vagoane vechi de peste 30 ani). Un vagon este proiectat sa dureze in medie, 30 de ani, dar din cauza fondurilor reduse pentru investitii, clientii sunt obligati sa reconditioneze stocul vechi, lucru prin care nu fac, de fapt, economie. La un moment dat se pune problema sigurantei si a masurilor politice, deoarece se doreste mutarea transportului de pe sosele, creand mai putine emisii de CO₂. Daca se foloseste calculul de baza de inlocuire, fara crestere $500,000 / 30 \text{ ani} = 16,600$ vagoane, deci capacitatea in Europa este de la 12 la 14,000.

Adaugand cresterea, acest numar este mai mare. Cu cererea la aceste niveluri, IRS ar trebui sa fie bine pozitionata, avand cel mai mare portofoliu de vagoane standard care ar fi necesare in ciclul de inlocuire.

Unii dintre factorii care influenteaza si va influenta cererea de pe piata sunt:

- Stabilitatea economica;
- Preturilor materiilor prime;
- Locul de amplasare a fabricilor de otel, mine si cariere deoarece companiile inchid operatiunile din Europa de Vest si le muta spre est, astfel distantele de transport sunt mai mari;
- Cresterea continua a containerizarii/inmagazinarii;
- Masuri politice pentru a reduce numarul camioanelor pe sosele;
- Aspecte ecologice, deoarece caile ferate sunt mai ecologice;
- Preturile la petrol, care fac transportul rutier mai putin competitiv.

Politica de preturi

In cazul constructiei de vagoane noi, in baza proiectului pentru tipul de vagon, se intocmeste specificatia de material si manopera. Costurile pentru materiale, manopera, proiectare, omologari/avizari, costuri financiare, alte costuri se centralizeaza in formularul privind antecalculatia de pret. Se stabileste marja de profit, se intocmeste oferta de pret care se transmite clientului.

In cazul reviziilor VPI la vagoane, se transmite lista lucrarilor obligatorii fiecarui tip de revizie, costul aferent pentru manopera si materialul necesar executiei lucrarilor obligatorii. Functie de starea vagonului si in baza constatarii deficientelor, se stabileste de comun acord cu clientul o lista necesara de lucrari suplimentare, valoarea acestor lucrari suplimentare se va adauga la valoarea lucrarilor de revizie obligatorii impuse de normele in vigoare.

2.2.4. Clientii

ROMVAG S.A. valorifica majoritatea produselor sale pe de o parte din contractele comerciale, dar si din colaborarea intercompany cu societatile Astra SA, MEVA SA si IRS Industries. Aceste operatiuni au loc pe fondul contractelor si comenzilor de livrare contractate de grupul de societati, majoritatea produselor fiind vandute catre o alta companie din grup, care le comercializeaza beneficiarilor contractuali finali.

Categoriile de clienti pe care ii deserveste societatea sunt:

- Clienti care solicita executie de vagoane noi (Deutsche Bahn AG, VTG AG, Touax Rail Limited, AAE, GE Rail)
- Clienti care solicita revizii/reparatii la vagoane aflate in exploatare pe piata (VTG, ERMEWA, GATX)

In tabelul urmator sunt prezentati clientii S.C. ROMVAG S.A. in 2007, 2008, 2009 si 2010, impreuna cu produsele vandute acestora:

Nr. Crt.	Tip vagon	Beneficiar	2007	2008	2009	2010	Total
1.	Fal(n)s	Touax Franta	150	214	15		379
		VTG Germania		44	323	33	400
		DB Schenker Rail Deutschland		38	62	50	150
		Ermewa Franta			24		24
2	Habbillnss	CFR Marfa	50				50
		Dunavagon Ungaria					0
3	Talns	Servtrans Invest Romania	20				20
4	Eanos(s)	Servtrans Invest Romania	53				53
		VTG Germania		6			6
		Calea Ferata Serbia		317	104		421
5	Zas	PETROM Romania					0
6	Eacs	Servtrans Invest Romania	110	50			160
7	Sgns(s)	CFR Marfa					0
		AAE Elvetia	125	108	67		300
		Touax Franta	648	232			880
8	Sfhimmns	GE Rail, UK		94	106		200
9	Shimmns	DB Schenker Rail Deutschland			49	15	64
		TOTAL	1,156	1,103	750	98	3,107

Produsele mentionate mai sus au fost receptionate si livrate partenerilor contractuali in conformitate cu conditiile impuse de specificatiile tehnice.

In tabelul urmator sunt prezentati clientii actuali ai companiei:

Clientii actuali ai S.C. ROMVAG S.A.

Nr.crt.	Numele societatii (clientului)	Produsul/valoarea contractului (EUR)
1.	Deutsche Bahn AG/IRS Industries	119 vagoane tip Shimmns – total valoare: 10.876.600 EUR
2.	SNTFM CFR Marfa SA	Reparatii periodice la 104 vagoane tip Gas – total valoare 434.200 EUR
3.	Touax Franta	Reparatii a 88 vagoane tip Sgns si Falns – total valoare 157.380EUR
4.	Ario Bistrita	Prelucrat reazemi 1.273 buc – total valoare 29.915,5EUR

2.2.5. Concurența. Principalii concurenți.

Principalii competitori in Europa sunt Tatravagonka si Greenbrier cu capacitati anuale de 3,000 si 1,500 vagoane. Exista alte ateliere de lucru care sunt capabile sa produca peste 500 vagoane, precum si ateliere mici, care pot produce maxim cateva sute. Nivelul de calitate al principalilor concurenți este comparabil cu IRS, ocazional, acestea au probleme ca si IRS.

Reteaua de distributie este predominant in Europa continentală, cu exceptia Tatravagonka care recent s-a aventurat si in Rusia. Tatravagonka este cea mai puternica in Slovacia, unde are si sediul; acelasi lucru poate fi spus de Greenbrier cu sediul in Polonia. Activitatea recenta a aratat ca Tatravagonka are intentii de extindere, deoarece a cumparat o fabrica in Rusia si Serbia, ceilalti concurenți nu au intentii de extindere.

In ceea ce priveste pozitia pe piata a IRS, toti producatorii de vagoane de marfa functioneaza la aproximativ 25% din capacitatea lor, cu exceptia Tatravagonka care se apropie de 75% (conform declaratiilor reprezentantilor societatii). Luand in considerare acest fapt, IRS se situeaza pe locul doi ca si comenzi.

Principalii concurenți

Concurenții directi ai grupului IRS sunt **Tatravagonka si Greenbrier.**

TATRAVAGONKA

Tatravagonka se numara printre cei mai importanti producatori de vagoane si boghiuri din Europa. Compania detine mai mult de 85 ani experienta in inginerie mecanica, si inca isi dezvolta tehnologia si calitatea produselor.

Principalele surse de venit ale companiei sunt:

- leasing de masini si unelte
- activitatea de retail de bunuri metalurgice si materiale metalurgice
- repararea si intretinerea de masini si dispozitive manevrate mecanic si electric

- elaborarea proceselor tehnologice
- repararea de vagoane
- examinarea de instrumentelor de masurare
- montaj, reparatii si intretinere de aparate electrice

GREENBRIER

GREENBRIER este unul dintre cei mai mari proiectanti, producatori si comercianti de material rulant din America de Nord si Europa. Compania are sediul in Lake Oswego, Oregon, si este un lider in furnizarea de echipamente de transport si servicii pentru industria feroviara. Greenbrier construiesc vagoane de marfa in unitatile sale de productie din SUA, Mexic si Europa.

Operatiunile feroviare europene sunt sustinute de unitatea de productie, cu sediul in Swidnica, Polonia si un birou de vanzari de sprijin, Greenbrier GmbH Germania, la Leipzig, Germania.

Greenbrier detine aproximativ 9.000 de vagoane.

Cifra de afaceri a scazut in 2009 la 730 mil. EUR, de la 880 mil. EUR in 2008.

FABRIKA VAGONA KRALJEVO

Fabrika Vagona Kraljevo este o fabrica de dimensiuni mijlocii cu aproximativ 1000 de angajati, fiind operata de peste 73 de ani, si avand o capacitate de cca. 500 vagoane/an. Initial a fost fondata ca fabrica de avioane, inainte de cel de-al doilea razboi mondial si a fost transformata intr-o fabrica de cale ferata inainte de a deveni fabrica de vagoane moderne actuale.

Activitatile sale includ proiectarea, cercetarea, punerea in aplicare de noi tehnologii, fabricarea, testarea, reconstructia si repararea tuturor tipurilor de vagoane de marfa, vagoane cisterna, vagoane speciale si containere. De asemenea, proiecteaza, produce si testeaza piese diverse pentru masini de transport marfa si activitati de constructii din otel. In ceea ce priveste sortimentul si calitatea produselor sale, fabrica a castigat o reputatie excelenta printre clientii sai externi. Fabrica foloseste tehnologii moderne de productie. Fabrika Vagona Kraljevo dispune de personal calificat si capacitatea necesara pentru independenta in design si testare a produsele sale.

LEGIOS GENERAL LOSTR

LEGIOS GENERAL LOSTR este unul dintre cei mai mari producatori de material rulant din Europa. Pe langa productia de vagoane noi de marfa, compania desfasoara si activitate de intretinere si modernizare a vagoanelor de marfa si locomotivelor.

Legios a inregistrat o crestere considerabila a cifrei de afaceri in 2009 fata de 2008 (de la 67 mil. EUR la 106 mil. EUR), desi numarul vagoanelor produse si al angajatilor au scazut.

In 2009, la nivel national, isi desfasurau activitatea 53 companii care aveau ca principal obiect de activitate 'Fabricarea materialului rulant', avand o cifra de afaceri totala de cca. 490 mil. EUR. Primele 10 companii detin aproape 90% din totalul pietei.

NUME COMPANIE	CIFRA DE AFACERI – 2009 - EUR	REZULTAT – 2009 - EUR	NR. SALARIATI – 2009
S.C. ASTRA VAGOANE ARAD S.A.	103,835,473	1,486,995	1,947
S.C.ROMVAG SA	65,301,327	-7,275,162	1,669
SC MEVA SA	61,067,390	-5,031,182	1,198
SC ASTRA VAGOANE CALATORI SA	51,063,059	18,996,399	940
ALSTOM TRANSPORT SA	38,846,661	7,985,425	506
S.C.REMARUL- 16 FEBRUARIE S.A.	31,470,176	1,084,327	584
ATELIERELE CFR GRIVITA	27,961,061	1,531,015	865
SC VAE APCAROM SA	20,746,455	2,623,926	240
S.C REMAR S.A	20,197,624	899,940	675
SOCIETATEA COMERCIALA DE REPARAT MATERIAL RULANT	13,350,044	424,905	671

Capitolul 3

Prezentarea activului societății

Potrivit raportului de evaluare întocmit de către S.C. CS INVEST S.R.L. și S.C. COLLIERS INTERNATIONAL S.R.L., la data de 04.11.2010 activul societății avea următoarea componență:

VAL. PIATA VAL. LICHIDARE

- EUR - - EUR -

ACTIV	04.11.2010	04.11.2010
A. Active imobilizate total	8,032,317	4,489,848
I. Imobilizari necorporale	96,861	0
1. Cheltuieli de constituire	0	0
2. Concesiuni, brevete, licențe	0	0
3. Alte imobilizari necorporale	3,317	0
4. Avansuri și imobilizari necorporale în curs	93,544	0
II. Imobilizari corporale	7,929,114	4,489,848
1. Terenuri și construcții	5,302,658	2,651,329
2. Instalații tehnice și mașini	2,467,997	1,727,598
2.1. Echipamente tehnologice	1,311,978	918,385
2.2. Aparatură de măsură, control și reglare	1,030,840	721,588
2.3. Mijloace de transport	125,179	87,625
3. Alte instalații, utilaje și mobilier	158,459	110,921
4. Avansuri și imobilizari corporale în curs	0	0
III. Imobilizari financiare	6,342	0
1. Titluri de participare + creanțe legate de participare	0	0
2. Alte creanțe imobilizate	6,342	0
B. Active circulante total	5,103,470	3,103,714
I. Stocuri total	4,720,243	2,903,201
1. Materii prime și materiale consumabile	2,566,234	1,283,117
2. Producție în curs de execuție	1,905,971	1,429,478
3. Produse finite	58,194	53,442
4. Stocuri aflate la terți	181,254	135,941

5. Marfuri	0	0
6. Ambalaje	1,748	1,224
7. Avansuri pentru cumparari de stocuri	6,842	0
II. Creanțe total	361,025	178,311
1. Clienti	194,814	97,407
2. Furnizori debitori	4,404	0
3. Creante fata de personal	0	0
4. Creanta fata de stat	0	0
5. Sume de incasat de la entitatile afiliate	0	0
6. Creante diverse	161,807	80,903
III+IV. Lichiditati si echivalente de lichiditati +investitii financiare pe TS	22,202	22,202
1. Investitii financiare pe termen scurt	0	0
2. Valori de incasat	0	0
3. Disponibil la banci in lei	11,527	11,527
4. Disponibil la banci in valuta	5,950	5,950
5. Sume in curs de decontare (tichete, POS etc.)	0	0
6. Casa in lei	2,842	2,842
7. Casa in valuta	0	0
8. Alte valori	388	388
9. Avansuri de trezorerie	1,496	1,496
C. Cheltuieli in avans	0	0
ACTIV TOTAL	<u>13,135,787</u>	<u>7,593,562</u>
Active in afara bilantului	881,271	440,635
TOTAL ACTIV BILANTIER SI EXTRABILANTIER	<u>14,017,058</u>	<u>8,034,197</u>

În concluzie, **valoarea totală a activelor societății** la data de 04.11.2010 era de:

- **8.034.197 euro**, sumă ce s-ar putea obține în cazul în care activul ar fi valorificat dacă societatea ar intra în **procedura falimentului**
- **14.017.058 euro**, sumă ce s-ar putea obține în cazul în care activul ar fi valorificat dacă societatea **și-ar continua activitatea**.

O pondere importantă în activul societății o reprezintă terenul și construcțiile.

Principalele active aflate în proprietatea societatii:

Terenuri si constructii:

- terenul situat la sediul societatii din Str. 1Dec 1918, nr.146, Caracal, Olt in suprafata de 232,035.42 mp si constructiile amplasate pe acesta.
- terenul situat in Str.Aleea Cresei, nr.1, Caracal, Olt in suprafata de 1,815.06 Mp
- terenul situat in Str. Aleea 1Dec. 1918, nr. 5, Caracal, Olt in suprafata de 7,811.17Mp
- terenul situat in Str. Elena Doamna, Corabia, Olt in suprafata de 5,001.27Mp
- Apartament 4 camere + dependinte, situat in Caracal, str. Marului, jud.Olt
- Apartament 2 camere situat in Caracal, Piata Victoriei, nr.2
- Masini si utilaje specifice activitatii de productie

Capitolul 4

Prezentarea pasivului societății

4.1. Tabelul definitiv al creanțelor împotriva averii debitoarei

În urma soluționării tuturor contestațiilor, administratorul judiciar a întocmit Tabelul definitiv al creanțelor împotriva averii S.C. ROMVAG S.A. Acesta s-a depus la dosarul cauzei, înregistrat și afișat la usa Tribunalului București la data de **15.06.2011**.

Tabelul definitiv al creanțelor este prezentat în **Anexa nr. 3**.

4.2. Datorii născute pe perioada de observație (de la data deschiderii procedurii și până la 31.05.2011) și neachitate până la data întocmirii planului de reorganizare

De la data deschiderii procedurii și până la data de **31.05.2011** (data de referință a planului de reorganizare), datoriile născute și neachitate erau în sumă de **3.746.650,51 lei**, compuse din:

- Datorii către bugetul de stat și bugetul asigurărilor sociale: **1.449.068 lei**;
- Datorii către furnizori: **1.747.680,25 lei**;
- Datorii către salariați: **390.977,71 lei**;
- Datorii către bugetele locale: **158.924,55 lei**.

Menționăm că în ceea ce privește datoriile către bugetul de stat și bugetele asigurărilor sociale totalul datoriilor născute după data deschiderii procedurii insolvenței (în perioada 04.11.2010-31.05.2011) este de 4.384.624 lei, din care debitoarea a achitat până la data de 31.05.2011 suma de 2.935.556,00 lei astfel:

- cu ordin de plată suma de : 92.628 lei, respectiv cu OP nr. 225 din data de 23.11.2010 suma de 18.695 lei și cu OP nr. 202/23.11.2010 suma de 73.933 lei;
- prin compensare suma de 2.842.928 lei, respectiv IRS Industries a cesionat către debitoarea creanța în acest cuantum pe care o deținea față de bugetul de stat reprezentând TVA de rambursat, iar debitoarea a notificat ANAF cu privire la faptul că solicită compensarea creanței astfel deținute împotriva bugetului de stat cu datoria pe care o deținea către bugetul de stat și bugetul asigurărilor sociale.

Astfel, au fost depuse la ANAF:

- ✓ notificarea privind compensarea sumei de 619.406 lei (notificarea înregistrată sub nr. 946761/12.01.2011);
- ✓ notificarea privind compensarea sumei de 1.947.317 lei (notificarea înregistrată sub nr. 971.856/23.03.2011);
- ✓ notificarea privind compensarea sumei de 276.205 lei (notificarea înregistrată sub nr. 987165/29.04.2011).

Totodată, facem mențiunea că datorită faptului că societatea desfășoară activitate curentă în continuare, datoriile născute după data deschiderii procedurii sunt într-o dinamică continuă.

Capitolul 5

Premisele reorganizării

5.1. Premisele reorganizării

5.1.1. Aspecte economice

Din punct de vedere economic, procedura reorganizării este un mecanism care permite comerciantului aflat în dificultate financiară, să se redreseze și să-și continue activitatea comercială.

Procedura de reorganizare judiciară are ca finalitate păstrarea societății în circuitul comercial cu consecința participării acesteia în mod activ la viața economică și contribuția acesteia la performanțele economiei naționale în ansamblul ei.

Principalele premise de la care pleacă reorganizarea ROMVAG SA sunt următoarele:

- Continuitatea activității debitoarei pe perioada de reorganizare;
- Baza materială de care dispune debitoarea îi permite acesteia să-și desfășoare activitatea;
- Adoptarea ca urmare a deschiderii procedurii insolvenței față de societate a unor măsuri de reducere a costurilor acesteia și a unui control sporit asupra acestora;
- Demararea procedurii de reorganizare a societății și relansarea activității în conformitate cu contractele de producție și de reparații existente și care se preconizează a se încheia, va crea posibilitatea de generare a unor fluxuri de numerar suplimentare ce va permite efectuarea de distribuiri către creditorii;
- Menținerea în economie a unei unități de producție care va determina pe de o parte menținerea locurilor de muncă, va genera surse de venit la bugetul de stat și va fi un partener economic pentru furnizorii de materii prime, materiale și utilități.

Per a contrario, deschiderea procedurii falimentului împotriva societății va determina dizolvarea societății, pierderea locurilor de muncă a tuturor salariaților, șanse reduse de valorificare a bunurilor societății având în vedere că acestea sunt amplasate într-o zonă cu un potențial economic redus și s-ar vinde ca simple active și nu ca active funcționale, iar în contextul actual al pieței imobiliare interesul unor potențiali investitori pentru achiziționarea acestora ar fi extrem de redus.

5.1.2. Aspecte sociale

Chiar dacă în perioada de reorganizare va fi necesară o reducere a numărului de personal al societății, revenirea pieței vagoanelor și creșterea cererii de vagoane va determina o creștere a activității de producție care va genera crearea unor noi locuri de muncă.

Astfel, societatea își propune relansarea activității de baza prin restructurarea acesteia din punct de vedere operațional. În acest sens, în prezent se efectuează

demersuri în vederea creșterii cifrei de afaceri a societății debitoare prin intensificarea demersurilor de marketing.

5.1.3. Avantajele reorganizării

5.1.3.1. Avantaje față de procedura falimentului

Procesul de reorganizare comportă următoarele **avantaje**:

- Continuând activitatea de producție de vagoane de marfă, crește considerabil gradul de vandabilitate al bunurilor unei societăți "active", față de situația valorificării patrimoniului unei societăți „moarte”, nefuncționale (patrimoniu care, nefolosit, este supus degradării inevitabile până la momentul înstrăinării);
- De asemenea, continuarea activității de producție vagoane de marfă mărește considerabil șansele de atragere a unui investitor pentru ca activul societății să fie vândut ca un ansamblu în stare de funcționare (ca afacere);
- Societatea are costuri fixe (utilități, salarii, pază, asigurări bunuri din patrimoniu, impozite, taxe locale et.) semnificative, cheltuieli care nu pot fi amortizate decât prin continuarea activității de bază. Toate aceste cheltuieli, în cazul nefericit al falimentului societății, ar urma să fie plătite prioritar din valoarea bunurilor vândute, conform art. 121 pct. 1 din Legea nr. 85/2006 (ca și cheltuieli de conservare și administrare), împietând asupra valorii obținute din vânzare, și diminuând în mod direct gradul de satisfacere a creanțelor creditorilor.
- Avantajele de ordin economic și social ale reorganizării sunt evidente, ținând cont de necesitatea menținerii în circuitul economic a unei societăți care a avut un bun renume pe piața de profil la nivel național și internațional, a avut rezultate concretizate în obținerea unor importante cifre de afaceri și profituri, a fost un bun și important contribuabil la buget.

5.1.3.2. Avantaje pentru principalele categorii de creditori

În ceea ce privește **creditorii garantați** reprezentați de cele patru bănci finanțatoare (RBS Bank Romania SA, ING Bank SA, Piraeus Bank SA și CITI Bank SA), reprezentate de agentul de garantare RBS Bank Romania SA și **creditorii salariali**, implementarea prezentului plan de reorganizare prezintă beneficii în ceea ce privește gradul de recuperare a creanțelor deținute de către aceștia.

Așa cum se va putea observa și din secțiunile ulterioare, procentul de acoperire al acestor creanțe, astfel cum acesta este propus a fi realizat prin Programul de plăți este de 55,20 % din valoarea creanțelor garantate înscrise în tabel.

În ipoteza intrării Societății în faliment, valoarea creanțelor creditorilor garantați ar putea fi acoperită integral dacă s-ar obține în urma valorificării un preț egal cu valoarea de piață a bunurilor, fapt puțin probabil a se realiza, având în vedere faptul ca valoarea de piață a activelor a fost stabilita luand in considerare o societate functionala, iar in cazul intrarii in faliment societatea s-ar dizolva si nu ar mai desfasura activitate economica. Astfel, chiar daca s-ar primi o oferta in bloc pentru toate activele societatii,

valoarea ar fi mult sub valoarea de piata deoarece cumparatorul chiar daca ar opta pentru desfasurarea aceluiasi timp de activitate ar tine cont de faptul ca intre data efectuării achizitiei si data reinceperii productiei ar trece un timp destul de mare in care ar trebui sa obtina autorizarile, certificarile, omologarile, etc pentru desfasurarea activitatii pe acelasi amplasament.

Procesul de reorganizare al ROMVAG SA generează beneficii evidente creditorilor bugetari. Astfel, menținerea în economie a unei unități de producție determină generarea de venituri către bugetul de stat și bugetul asigurărilor sociale provenite din contribuțiile, impozitele și taxele aferente salariilor, precum și din impozitul pe profit și TVA-ul aferent producției vândute. După cum se poate observa din analiza istoricului societății, până la data deschiderii procedurii insolvenței societatea a reprezentat un important contribuabil la bugetul de stat și bugetul asigurărilor sociale.

De asemenea, reorganizarea ROMVAG SA profită creditorilor salariali pentru următoarele motive:

- Implementarea planului de reorganizare va asigura recuperarea integrală a creanțelor salariale în termen de 30 de zile de la data confirmării Planului, în timp ce în caz de faliment, aceștia nu ar mai recupera nicio sumă.
- Reorganizarea societății presupune continuarea activității de producție a acesteia ceea ce înseamnă pentru actualii salariați ai ROMVAG șanse ridicate pentru menținerea locului de muncă, iar pentru salariații disponibilizați, poate însemna șansa recuperării locului de muncă.

Avantajele reorganizării pentru furnizorii societății

Reorganizarea societății, prin continuarea activității, are drept consecință continuarea relațiilor contractuale cu furnizorii de materie primă de pe piața internă și externă, o parte dintre aceștia fiind și creditori ai Societății. Deși prezentul plan de reorganizare nu conține distribuiri pentru această categorie de creditori, apreciem că implementarea acestuia va genera avantaje și pentru această categorie prin posibilitatea acestora de a avea, atât pe durata planului de reorganizare, cât și ulterior un partener comercial în Societate sau în continuarea afacerii ei, fapt care le-ar permite obținerea unor beneficii. Colaborarea cu un partener economic al cărui necesar considerabil de materie primă este satisfăcut de pe acest segment de piață, reprezintă o sursă importantă de venituri pentru societățile furnizoare, sursă care ar dispărea în cazul falimentului societății.

5.2. Durata perioadei de reorganizare și conducerea societății pe perioada de reorganizare

5.2.1. Durata perioadei de reorganizare

Perioada de executare a prezentului plan de reorganizare este de **18 luni de la data confirmării** acestuia de către judecătorul sindic.

În conformitate cu prevederile art. 95 alin. 4 din Legea nr. 85/2006, în cazul în care va fi necesar, la recomandarea administratorului judiciar, după trecerea unui termen de cel mult 18 luni de la confirmarea planului, perioada de reorganizare propusă inițial pentru executarea planului va putea fi extinsă cu cel mult încă o perioadă de un an, dacă o astfel de propunere este votată de cel puțin două treimi din creditorii aflați în sold la dată la care aceasta este făcută.

Potrivit prevederilor art. 101 alin 5 din Legea nr. 85/2006 în cazul în care pe parcursul executării planului de reorganizare, vor apărea elemente noi cu privire la strategia de reorganizare, planul de reorganizare va putea fi modificat cu îndeplinirea condițiilor legale.

5.2.2. Conducerea societății pe perioada de reorganizare

În urma confirmării planului, societatea debitoare își va conduce activitatea prin administratorul special și sub supravegherea administratorului judiciar, cu mențiunea că plățile Societății și încheierea contractelor se vor face doar cu acordul administratorului judiciar, iar vânzarea activelor patrimoniale ale societății propuse prin plan va fi efectuată de către administratorul judiciar.

Capitolul 6

Strategia de reorganizare și surse de finanțare a planului de reorganizare

6.1. Strategia de reorganizare

Strategia de reorganizare reprezintă ansamblul de măsuri necesare a fi întreprinse de debitoare, în vederea implementării planului în scopul redresării debitoarei și a distribuirilor către creditorii săi, în cuantumul indicat în cuprinsul planului.

Mecanismul reorganizării este stabilit conform art. 95 alin (6) din Legea nr. 85/2006 și se referă la: restructurarea operațională, financiară și corporativă a debitorului.

Măsurile au scopul de a transforma debitoarea dintr-o companie dezechilibrată, aflată în insolvență, într-o societate solvabilă, capabilă să respecte programul de plăți asumat.

Raportat la valoarea datoriilor societății conform tabelului definitiv de creanțe, societatea nu poate să genereze surse de lichidități suficiente pentru plata datoriilor din tabelul definitiv numai din activitatea curentă și din valorificarea unei părți din activele care nu ar fi necesare desfășurării în continuare a activității de producție.

Cu privire la acest aspect, trebuie să menționăm faptul că activitatea Romvag nu poate fi continuată decât cu implicarea unor însemnate resurse financiare, datorită consecințelor negative pe care deschiderea procedurii insolvenței le-a avut asupra acesteia. Ne referim în principal la imposibilitatea de finanțare a Societății prin intermediul creditului furnizor, una din cele mai importante surse de finanțare a activelor circulante ale Societății. Ulterior deschiderii procedurii insolvenței față de Societate, practic aproape toți partenerii comerciali ai acesteia au încetat acordarea creditului comercial, activitatea Societății derulându-se prin achitarea stocurilor achiziționate și serviciilor, în avans sau la livrare. Acest fapt a determinat și determină în continuare un efort financiar suplimentar din partea Societății în vederea asigurării finanțării achizițiilor, efort financiar care nu este resimțit de concurenții direcți ai Societății, care dispun de termene de achitare a stocurilor achiziționate. Consecința directă a lipsei creditului comercial al Societății este dificultatea în aprovizionarea Societății cu impact direct în scăderea capacității de producție sub nivelul pragului de echilibru.

Din cele menționate anterior rezultă faptul că atât înainte, cât și după data deschiderii procedurii insolvenței, debitoarea s-a confruntat cu o lipsă acută de disponibilități care a generat insuficiența capitalului de lucru necesar desfășurării activității. Este foarte clar că în cazul în care s-ar fi luat în considerare plata datoriilor

numai din activitatea curentă, era necesară o creștere a cifrei de afaceri care să genereze un profit net suficient, creștere care ar fi necesitat un necesar important de capital de lucru pe care societatea nu are cum să îl procure.

În consecință, s-a considerat că este de dorit identificarea unui investitor capabil să continue activitatea de producție la un nivel superior care să poată susține cheltuielile necesare unui portofoliu ridicat de comenzi. Ca urmare se va proceda la transmiterea către acest investitor a tuturor sau a unora dintre activele patrimoniale ale debitoarei, active care să constituie din punct de vedere tehnic o structură independentă capabilă să efectueze activități economice separate. Transmiterea activelor se va putea face și prin darea în plată către creditorul garantat, cu acordul prealabil al acestuia.

Această strategie, va determina continuarea activității de producție a societății de către persoana juridică căreia i s-au transmis bunurile, respectiv menținerea în circuitul economic a unui partener pentru furnizorii actuali ai societății, partener care a avut o pondere importantă în cifra de afaceri a furnizorilor.

Pe de altă parte, menținerea în circuitul economic a unei societăți de producție va determina generarea de locuri de muncă pentru foștii salariați ai debitoarei și continuarea existenței locurilor de muncă pentru o parte dintre salariații actuali ai debitoarei. Acest lucru este dovedit și de analiza istoricului numărului de salariați ai societății care arată că în cazul desfășurării activității de producție a societății la un nivel ridicat numărul locurilor de muncă va crește simțitor.

Deoarece Romvag deține autorizații, certificări și omologări de funcționare, parte dintre ele netransferabile, în cazul în care persoana juridică căreia i se vor transfera activele va considera că este necesar ca Romvag să îi acorde suportul necesar pentru obținerea autorizațiilor de funcționare și omologărilor necesare desfășurării activității de fabricare și reparații de vagoane, Romvag va presta în continuare pentru noul proprietar, după data transferului, manopera necesară contra unui preț care să îi acopere cheltuielile de funcționare.

În concluzie, strategia de reorganizare are în vedere ca sursele de finanțare ale planului de reorganizare să fie reprezentate de:

- veniturile din activitatea curentă,
- contractarea de împrumuturi pentru procurarea capitalului de lucru necesar până la data transferării activelor către un tert,
- lichidarea integrală a bunurilor din averea debitoarei.

În urma îndeplinirii obligațiilor de plată către creditori, conform programului de plăți asumat de către debitoare prin prezentul plan de reorganizare, procedura de reorganizare urmează a fi închisă.

6.2. Surse de finanțare a plăților care se estimează a se efectua pe perioada reorganizării

Sursele de finanțare a planului de reorganizare sunt formate din:

- încasări din activitatea curentă – suma estimată a se încasa: 31.842.799 lei;
- încasări din recuperări de creanțe – suma estimată a se încasa: 1.510.000 lei;
- încasări contractarea de împrumuturi – suma estimată a se încasa: 2.130.000 lei;
- încasări din lichidarea activelor societății – suma estimată a se încasa: 33.247.305 lei.

6.2.1. Activitatea curentă desfășurată de către debitoare pe perioada de reorganizare

În perioada de reorganizare Romvag va continua să desfășoare operațiunile necesare respectării obligațiilor ce îi revin pentru finalizarea contractelor pe care le are în derulare.

a) La data de 31.05.2011, Romvag mai avea de finalizat un număr de 43 vagoane Schimmns, beneficiarul final al acestor vagoane fiind DEUTSCHE BAHN (Căile Ferate Germane). Practic, la data de 31.10.2007, IRS Industries a încheiat un contract de livrare vagoane cu DEUTSCHE BAHN. Totodată, între IRS Industries și Romvag a fost încheiat un contract cadru de fabricație potrivit căruia, parte din vagoanele pe care IRS Industries era obligată să le vireze către DEUTSCHE BAHN urmau să fie fabricate de către Romvag.

La data întocmirii planului de reorganizare, Romvag mai avea de finalizat un număr de 43 vagoane Schimmns, vagoane ce urmează a fi finalizate în perioada de reorganizare și livrate către Irs Industries, aceasta urmând a le livra către beneficiarul final DEUTSCHE BAHN.

Facem mențiunea, că potrivit contractului încheiat între IRS Industries și DEUTSCHE BAHN termenul final de livrare a vagoanelor către DEUTSCHE BAHN era luna aprilie 2010, dar datorită problemelor financiare cu care s-a confruntat Romvag aceasta nu a putut finaliza vagoanele în termenul stipulat în contract. Drept urmare, DEUTSCHE BAHN ar putea solicita penalități contractuale pentru nerespectarea termenului de livrare estimate la valoarea de 803.406 euro, care au fost luate în calcul la întocmirea cash-flow-ului previzionat.

Valoarea totală a încasărilor ce se estimează a se realiza ca urmare a livrării celor 43 vagoane Schimmns către beneficiarul final DEUTSCHE BAHN este de 20.073.203 lei.

Totodată menționăm că potrivit contractului de facilitate încheiat la data de 09.10.2008, băncile finanțatoare dețin un gaj asupra contului colector al IRS Industries care se încasează sumele de la DEUTSCHE BAHN. Băncile finanțatoare și-au dat acordul ca pe perioada de reorganizare să deblocheze contul colector și să îi permită IRS Industries să plătească către Romvag contravaloarea vagoanelor livrate.

b) Între Romvåg și SNTF CFR Marfă a fost încheiat contractul de reparații nr. E4.6/225/2011 potrivit căruia Romvåg trebuie să efectueze operațiuni de reparații pentru un număr de 104 vagoane la prețul de 17.495 lei/vagon (fără TVA). Până la jumătatea lunii august 2011 Romvåg urmează să finalizeze aceste reparații.

Sumele aferente acestui contract estimate a se încasa, inclusiv TVA, sunt de 2.256.155 lei.

c) Înainte de data deschiderii procedurii insolvenței, Romvåg a livrat către beneficiarul final VTG o serie de vagoane pentru care acesta din urmă a reclamat defecțiuni în perioada de garanție. Ca urmare a faptului că debitoarea nu avea disponibilitățile necesare pentru efectuarea acestor reparații, s-a încheiat un acord între Romvåg și VTG potrivit căruia aceasta din urmă a fost de acord cu virarea către Romvåg a sumelor necesare efectuării reparațiilor, urmând a reține corespunzător sumele din garanțiile de bună execuție constituite. Sumele estimate a se încasa sunt de 102.991 lei.

d) Înainte de data deschiderii procedurii insolvenței, Romvåg a livrat către beneficiarul final Touax o serie de vagoane pentru care acesta din urmă a reclamat defecțiuni în perioada de garanție. Totodată, Touax a solicitat efectuarea unor lucrări de modernizare a vagoanelor. Între Romvåg și Touax a fost încheiat un acord potrivit căruia Touax se obligă să achite suma de 160.380 euro. Astfel, sumele ce se estimează a se încasa în urma lucrărilor pe care le efectuează Romvåg sunt de 673.596 lei.

e) Totodată, în cazul în care, ulterior transferului activelor și activității de producție către o altă persoană juridică, conform strategiei de reorganizare propusă, noul proprietar consideră că este necesară o anumită perioadă pentru a putea obține certificările și autorizațiile necesare desfășurării activității de producție, iar în această perioadă este necesar ca Romvåg (care deține aceste autorizații) să efectueze manopera pentru lucrările pe care le desfășoară noul proprietar, contra unui preț care să acopere toate cheltuielile Romvåg, se va încheia un contract de prestări servicii în acest sens. Sumele estimate a se încasa din acest contract sunt de 8.724.960 lei.

6.2.2. Încasări din contracte de împrumut

După data deschiderii procedurii insolvenței, debitoarea S.C. ROMVAG S.A. s-a confruntat cu un deficit de numerar necesar desfășurării activității de producție.

Până în prezent, debitoarea a încercat să acopere deficitul de cash cu sumele obținute din activitatea curentă, dar prin această modalitate nu a putut să obțină sumele necesare unei desfășurări normale a activității de producție.

Pentru evitarea blocării activității de producție a societății și pentru reușita unui plan de reorganizare, în vederea procurării capitalului de lucru necesar necesar desfășurării activității, cu acordul comitetului creditorilor din ședința din 21.06.2011,

Romvag a încheiat un contract de împrumut cu dl. Verestoy Attila. Suma estimată a se încasa în baza acestui contract de împrumut este de 2.130.000 lei. Obligațiile de restituire a sumelor izvorâte din contractul de împrumut urmează a fi transferate către persoana juridică căreia i se vor transfera activele societății.

În cazul în care pe perioada de reorganizare pentru acoperirea deficitului de cash necesar desfășurării activității de producție va fi necesară contractarea unor noi împrumuturi, societatea va apela la această modalitate de finanțare, cu mențiunea că va restitui cu prioritate sumele la data la care va avea disponibilități rezultate din încasarea producției livrate sau obligațiile izvorâte din aceste enetuale împrumuturi vor fi transferate persoanei juridice căreia i se vor transfera activele societății.

6.2.3. Încasări din lichidarea integrală a activelor patrimoniale ale societății

Având în vedere prevederile Legii insolvenței potrivit căreia o procedură de reorganizare poate consta în continuarea activității sau lichidarea pe bază de plan, prin prezentul plan de reorganizare se urmărește lichidarea integrală a activelor societății și continuarea activității de producție prin intermediul altei persoane juridice.

Astfel, având în vedere situația actuală a societății și lipsa acută de capital de lucru care să permită încheierea de noi contracte de către societate, precum și faptul că în ultimul an societatea nu a mai încheiat noi contracte ca urmare a lipsei capitalului de lucru necesar, iar continuarea acestei situații pe o perioadă mai lungă, ar putea genera riscul ca societatea să nu mai fie privită ca un competitor pe piață, valorificarea activelor patrimoniale ale societății se propune a se face la un preț apropiat valorii de lichidare a societății. Astfel, valoarea de transfer a activelor patrimoniale ale societății va fi egală cel puțin cu prețul de 33.247.305 lei.

În consecință, pentru a evita riscul ca activitatea de producție a societății să înceteze, ceea ce ar determina în final falimentul său și vânzarea activelor ca active "moarte" și nu ca active în stare de funcționare, apreciem că este necesar ca activele societății să fie oferite spre vânzare la un preț care să poată fi atractiv pentru un eventual investitor, într-o perioadă cât mai scurtă de timp.

Drept urmare, în perioada de reorganizare se va efectua transmiterea tuturor sau a unora dintre activele patrimoniale ale debitoarei către o persoană juridică, active care să constituie din punct de vedere tehnic o structură independentă capabilă să efectueze activități economice separate. Transmiterea activelor se va face cu plată sau prin darea în plată către creditorul garantat, cu acordul prealabil în scris al acestuia.

6.3. Prezentarea previziunilor privind fluxul de numerar

Conform prevederilor art. 95 alin. 6 lit. B din legea nr. 85/2006 planul de reorganizare trebuie sa prevadă sursele de finanțare ale acestuia, respectiv sursele necesare finanțării continuării activității și plății datoriilor societății.

În anexa nr. 2 se regăsește cash-flow-ul pe perioada celor 18 luni în care urmează a se efectua reorganizarea societății.

O sinteză a fluxurilor de numerar se prezintă astfel:

		SEMESTRUL I	SEMESTRUL II	SEMESTRUL III	Total - Lei-
Sold initial disponibilitati		105.000			0
Sold initial semestru		0	10.389	10.860	
I.Incasari din activitatea curenta		23.527.839	4.157.480	4.157.480	31.842.799
<i>a.</i>	<i>Incasari din contracte in portofoliu</i>	23.117.839	0	0	23.117.839
<i>b.</i>	<i>Incasari din contracte viitoare</i>	410.000	4.157.480	4.157.480	8.724.960
II.	Încasări din recuperarea de creanțe	1.510.000	0	0	1.510.000
III.	Incasari din imprumuturi	2.130.000	0	0	2.130.000
IV.	Incasari din vanzarea activelor	33.247.305	0	0	33.247.305
V. TOTAL INCASARI		60.415.143	4.157.480	4.157.480	68.730.103
I. Plati aferente activitatii curente, din care:		20.853.166	3.844.529	3.844.529	28.542.224
II.	Plata contributie fond lichidare cf art 4 alin 6 lit c (2%)	664.946	0	0	664.946
III.	Plata onorariul administratorului judiciar	2.367.920	312.480	312.480	2.992.880
IV.	Plati datorii nascute pe perioada de observatie	3.746.651	0	0	3.746.651
V.	Plati catre creditorii conform programului de plata	31.377.071	0	0	31.377.071
Total plati		59.009.755	4.157.009	4.157.009	67.323.773
Cash-flow cumulat		8.257	8.728	9.199	9.199

Capitolul 7.

Categoriile de creanțe, tratamentul creanțelor și programul de plată al creanțelor

7.1. Categoriile de creanțe

Categoriile de creanțe defavorizate și nedefavorizate

În conformitate cu art. 3 pct. 21 din Legea 85/2006, se prezuma ca o **categorie de creanțe este defavorizată** de plan dacă, pentru oricare dintre creanțele categoriei respective, planul prevede o modificare fie a cuantumului creanței, fie a condițiilor de realizare a acesteia.

Pe de altă parte art. 101 alin 1 lit D din legea nr. 85/2006 prevede că sunt considerate creanțe nedefavorizate numai acele creanțe pentru care se planul de reorganizare prevede că vor fi achitate în termen de 30 zile de la confirmarea sa.

Având în vedere că prin prezentul plan se prevede achitarea creanțelor salariale în termen de 30 zile de la confirmarea planului, numai această categorie de creanțe este nedefavorizată.

În concluzie:

- categoriile de creanțe nedefavorizate sunt: categoria creanțe salariale;
- categoriile de creanțe defavorizate sunt: categoria creanțe garantate, categoria creanțe bugetare, categoria alte creanțe chirografare.

Categoriile distincte de creanțe

Având în vedere prevederile art. 100 alin 3 din Legea nr. 85/2006 categoriile distincte de creanțe care urmează a vota separat prezentul plan de reorganizare sunt:

- *Categoria creanțe garantate*
- *Categoria creanțe salariale*
- *Categoria creanțe bugetare*
- *Categoria celelalte creanțe chirografare*

În anexa nr. 1 (programul de plată) sunt grupați creditorii pe fiecare dintre această categorie.

7.2. Plata creanțelor deținute împotriva averii debitoarei

7.2.1. Plata datoriilor născute pe perioada de reorganizare și a celor născute pe perioada de observație și neachitate până la data întocmirii planului de reorganizare

De la data deschiderii procedurii și până la data de 31.05.2011 (data de referință a planului de reorganizare), **datoriile născute și neachitate** erau în sumă de **3.746.650,51** lei, compuse din:

- Datorii către bugetul de stat și bugetul asigurarilor sociale: **1.449.068** lei;
- Datorii către furnizori: **1.747.680,25** lei;
- Datorii către salariați: **390.977,71** lei;
- Datorii către bugetele locale: **158.924,55** lei.

Creanțele născute pe perioada de reorganizare urmează a fi achitate conform documentelor și care rezultă potrivit art. 64 alin 6 din legea nr. 85/2006.

Facem precizarea că datorită faptului că debitoarea își desfășoară activitatea curentă și după data de 31.05.2011, data de raportare care a fost luată în calcul la întocmirea prezentului plan de reorganizare, parte din aceste creanțe pot fi achitate până la data confirmării planului de reorganizare. Dacă plata acestor datorii s-a efectuat în perioada scursă de la data de 31.05.2011 și data confirmării planului de reorganizare, ele nu vor mai fi achitate pe perioada reorganizării, debitul fiind stins.

În ceea ce privește datoriile către bugetul de stat și bugetele asigurărilor sociale, facem mențiunea că totalul datoriilor născute după data deschiderii procedurii insolvenței (în perioada 04.11.2010-31.05.2011) sunt în sumă de 4.384.624 lei, din care debitoarea a achitat până la data de 31.05.2011 suma de 2.935.556,00 lei astfel:

- cu ordin de plată suma de : 92.628 lei, respectiv cu OP nr. 225 din data de 23.11.2010 suma de 18.695 lei și cu OP nr. 202/23.11.2010 suma de 73.933 lei;
- prin compensare suma de 2.842.928 lei, respectiv IRS Industries a cesionat către debitoarea creanța în acest cuantum pe care o deținea față de bugetul de stat reprezentând TVA de rambursat, iar debitoarea a notificat ANAF cu privire la faptul că solicită compensarea creanței astfel deținute împotriva bugetului de stat cu datoria pe care o deținea către bugetul de stat și bugetul asigurarilor sociale. Astfel, au fost depuse la ANAF:
 - ✓ notificarea privind compensarea sumei de 619.406 lei (notificarea înregistrată sub nr. 946761/12.01.2011);
 - ✓ notificarea privind compensarea sumei de 1.947.317 lei (notificarea înregistrată sub nr. 971.856/23.03.2011);

- ✓ notificarea privind compensarea sumei de 276.205 lei (notificarea înregistrată sub nr. 987165/29.04.2011).

Pentru creanțele care s-au născut după data de 31.05.2011 și data confirmării planului de reorganizare, debitoarea urmează a le achita conform prevederilor art. 64 alin 6 din Legea nr. 85/2006.

7.2.2. Programul de plată al creanțelor înscrise în tabelul definitiv

Potrivit prevederilor art. 95 alin. 2 din Legea nr 85/2006, planul de reorganizare trebuie să prevadă în mod obligatoriu programul de plată a creanțelor. În conformitate cu prevederile art. 3 pct. 22 din Legea nr. 85/2006, prin program de plată al creanțelor se înțelege tabelul de creanțe menționat în planul de reorganizare care cuprinde cuantumul sumelor pe care debitorul se obligă să le plătească creditorilor, prin raportare la tabelul definitiv de creanțe și la fluxurile de numerar aferente planului de reorganizare și care cuprinde cuantumul sumelor datorate creditorilor conform tabelului definitiv de creanțe pe care debitorul se obligă să le plătească acestora și termenele la care debitorul urmează să plătească aceste sume.

Raportat la valoarea de lichidare a activelor societății, prin prezentul plan de reorganizare, debitoarea își asumă achitarea creanțelor înscrise în tabelul definitiv astfel:

- pentru creanțele garantate, în proporție de 55,20 % din cuantumul sumelor înscrise în tabelul definitiv, în primul semestru al perioadei de reorganizare;
- pentru creanțele salariale, în proporție de 100% din cuantumul sumelor înscrise în tabelul definitiv, în termen de 30 zile de la data confirmării planului de reorganizare;
- pentru creanțele bugetare și creanțele chirografare, în proporție de 0% din cuantumul sumelor înscrise în tabelul definitiv.

În anexa nr. 1 se regăsește programul de plată al creanțelor.

7.2.3. Plata remunerației administratorului judiciar

Potrivit prevederilor art. 102 alin 4 din Legea nr. 85/2006 programul de plăți trebuie să precizeze și cum va fi asigurată plata administratorului judiciar.

Prin prezentul plan sunt prevăzute următoarele plăți cu titlu de onorariu al administratorului judiciar RVA INSOLVENCY SPECIALISTS SPRL:

- ✓ Un onorariu fix lunar de 10.000 euro + TVA și
- ✓ Un onorariu procentual în cuantum de 5 % (exclusiv TVA) din valoarea de transfer a activelor societății.

Plata remunerației administratorului judiciar urmează a se efectua conform prevederilor art. 64 alin 6 din Legea nr. 85/, pe baza facturilor fiscale emise de către acesta.

Sumele estimate a fi achitate administratorului judiciar au fost incluse în fluxurile de numerar.

7.3. Comparație între sumele prevăzute a se plăti creditorilor prin planul de reorganizare și valoarea estimativă ce ar putea fi primită de aceștia în caz de faliment

În cazul în care împotriva societății s-ar deschide procedura falimentului, activele societății valorificate în cadrul procedurii de lichidare.

Potrivit prevederilor art. 95 alin. 5 lit. d) planul de reorganizare trebuie să prevadă „ce despăgubiri urmează a fi oferite titularilor tuturor categoriilor de creanțe, în comparație cu valoarea estimativă ce ar putea fi primită prin distribuire în caz de faliment”.

În acest sens, administratorul judiciar a angajat societăți specializate pentru evaluarea activelor debitoarei, respectiv Colliers International S.R.L. și CS Invest Consulting S.R.L. Aceste rapoarte au fost depuse la dosarul cauzei la data de 23.05.2011.

Potrivit rapoartelor de evaluare întocmite au rezultat următoarele:

- în ipoteza *continuării* activității s-a estimat *valoarea de piață a activelor* din patrimoniul ROMVAG S.A. ca fiind de 14.017.058 euro, respectiv de 57.761.493 lei la cursul de schimb de la data de referință a planului de reorganizare (la 31.05.2011 curs: 1 euro =4,1208 lei)

- în ipoteza *incetării activității* s-a estimat *valoarea de lichidare* a activelor din patrimoniul S.C. ROMVAG S.A. ca fiind de 8.034.197 euro, respectiv de 33.107.319 lei la cursul de schimb de la data de referință a planului de reorganizare (la 31.05.2011 curs: 1 euro =4,1208 lei)

Datoriile societății, la data întocmirii planului de reorganizare, 31.05.2011, pot fi sintetizate astfel:

	Datorii inscrise in Tabel definitiv	Datorii nascute dupa data deschiderii procedurii neachitate pana la 31.05.2011	Total general datorii la data formularii planului 31.05.2011
rang	lei	lei	lei
121 al 1 pct 2	60.227.093,11		60.227.093,11
123 pct 2	456.431,37		456.431,37
123 pct 3	0,00	3.746.650,51	3.746.650,51
123 pct 4	13.460.469,00		13.460.469,00
123 pct 7	1.480.327.282,98		1.480.327.282,98
total lei	1.554.471.276,46	3.746.650,51	1.558.217.926,97

Mențiune: la stabilirea valorii în euro a datoriilor s-a luat în calcul cursul de la 31.05.2011 de 4,1208 lei/euro.

În ipoteza în care planul de reorganizare nu ar fi aprobat și confirmat, iar societatea ar intra în procedura falimentului, valoarea estimată a se încasa în caz de faliment, de 33.107.319 lei s-ar distribui astfel:

Rang	Total creante la data formulare plan (31.05.2011)	Estimare sume ce s-ar achita în cazul falimentului (valoare de lichidare la 31.05.2011 = 33.107.319)		Suma ce seprevad a fi achitate prin plan	
		lei	lei	procentual	lei
121 pct 1- fd lichid. (2%)	0,00	662.146,38	100,00%	664.946,00	100,00%
121 pct 1 (cheltuieli de proc, on admin jud, etc)	0,00	1.986.439,14	100,00%	2.992.880,00	100,00%
121 al 1 pct 2	60.227.093,11	30.458.733,48	50,57%	33.247.305,00	55,20%
123 pct 2	456.431,37	0,00	0,00%	456.431,37	100,00%
123 pct 3	3.746.650,51	0,00	0,00%	3.746.650,51	100,00%
123 pct 4	13.460.469,00	0,00	0,00%	0,00	0,00%
123 pct 7	1.480.327.282,98	0,00	0,00%	0,00	0%
Total lei	1.558.217.926,97	33.107.319,00		41.108.212,88	

7.3.1. Categoria creanțe garantate

Categoria de creanțe garantate prevăzută de către art. 100 alin 3 lit. a din Legea nr. 85/2006, deține o creanță garantată înscrisă în tabelul definitiv al creanțelor împotriva averii debitoarei în sumă de 60.227.093,11 lei.

În cazul falimentului, s-ar distribui către categoria creanțe garantate suma de **30.458.733,48 lei**, reprezentând un procent de **50,57 %** din creanța garantată deținută împotriva averii debitoarei.

Prin prezentul plan s-a prevăzut ca în perioada de reorganizare să se achite creditorilor garantați suma de **33.247.305 lei**, reprezentând un procent de **55,20 %** din creanța garantată deținută împotriva averii debitoarei.

Plata către această categorie de creanțe urmează a se face în primul semestru al perioadei de reorganizare.

7.3.2. Categoria creanțe salariale

Această categorie prevăzută de art. 100 alin 3 lit b din Legea nr. 85/2006 deține o creanță înscrisă în tabelul definitiv în cuantum de 456.431,37 lei.

În cazul falimentului, acestei categorii de creanțe **nu i s-ar distribui nicio sumă.**

Prin prezentul plan s-a prevăzut ca în perioada de reorganizare să se achite **integral** datoria către categoria creanțe salariale, în termen de 30 zile de la data confirmării planului de reorganizare.

7.3.3. Categoria creanțe bugetare

Categoria de creanțe bugetare prevăzută de către art. 100 alin 3 lit. c din Legea nr. 85/2006, deține o creanță înscrisă în tabelul definitiv de creanțe în sumă de 13.460.469 lei.

În cazul falimentului, acestei categorii de creanțe nu i s-ar distribui nicio sumă.

Având în vedere valoarea datoriilor societății raportat la valoarea activelor, **nu s-a prevăzut achitarea vreunei sume din tabelul definitiv către creditorii bugetari în perioada de reorganizare.**

7.3.4. Categoria celelalte creanțe chirografare

Categoria celelalte creanțe chirografare prevăzută de către art. 100 alin 3 lit. e din Legea nr. 85/2006, deține o creanță înscrisă în tabelul definitiv în sumă de 1.480.327.282,98 lei, din care 1.016.859.851,92 lei sub condiție suspensivă.

În cazul falimentului, acestei categorii de creanțe nu i s-ar distribui nicio sumă.

Având în vedere valoarea datoriilor societății raportat la valoarea activelor, **nu s-a prevăzut achitarea vreunei sume din tabelul definitiv către creditorii chirografari în perioada de reorganizare.**

În cazul în care pe parcursul procedurii tabelul definitiv de creanțe va suferi modificări ca urmare a soluționării recursurilor împotriva sentinței de soluționare a contestațiilor împotriva tabelului preliminar de creanțe sau vor apărea creanțe noi, acestea vor fi supuse aceluiași tratament ca și categoria din care fac parte.

Capitolul 8

Descărcarea de răspundere și de obligații a debitorului

Potrivit prevederilor art. 137 alin. 2 din legea nr. 85/2006: " la data confirmării unui plan de reorganizare, debitorul este descărcat de diferența dintre valoarea obligațiilor pe care le avea înainte de confirmarea planului și cea prevăzută în plan."

ANEXE

- **Anexa nr. 1 - Program de plăți**
- **Anexa nr. 2 – Cash – flow previzionat**
- **Anexa nr. 3 – Tabel definitiv de creanțe**