



**Centrul zonal de marfă Iași**

**Cabinet Manager**

CZ/ 26 / 13.05.2021

T +40372842130

F +40218210

**Obiectiuni formulate conform art. 1 din decizia nr 123/07.05.2021, la lista de disponibilizari**

Avand in vedere calitatea de salariat CFR Marfa S.A, dar si cea de manager al CZM Iasi, am pus in aplicare decizia Directorului General nr. 123/07.05.2021, prin care s-a dispus intocmirea listelor cu personalul muncitor ce urmeaza a fi disponibilizat; am fost obligat sa respect aceasta decizie in calitatea mea de manager.

Dar aceasta nu inseamna ca sunt de acord si imi insusesc rezultatele programului de reorganizare si restructurare aplicat CZM-ului Iasi si nici cu solutiile pe care managementul actual al CFR Marfa il aplica pentru scoaterea societatii din impasul economic in care se afla.

In loc sa gandeasca solutii si sa-si propuna sa recupereze cota de piata pierduta intre 2014-2020 (54,81 % -2014 fata de 29,29 % -2020 ) in procent de peste 25%, prefera o abordare simplista si pliaza personalul, prin disponibilizare, la cota de piata actuala, cu toate ca CFR Marfa are resurse tehnice, personal calificat si experienta infinit mai mare decat concurenta (cea care a preluat cota de piata pierduta de CFR Marfa).

Din analiza datelor puse la dispozitie in programul de restructurare (obtinut pe surse si nu oficial cum ar fi fost firesc), mai precis tabelul si graficul evolutiei cotei de piata in transporturile feroviare, rezulta ca atunci cand a existat preocupare la CFR Marfa si vointa manageriala, recuperarea cotei de piata a fost posibila.

Exemple: anul 2011 s-au recuperat 2,5% ( 60,5% in 2011 fata de 58,0% in 2010).

anul 2014 s-a reusit mentinerea cotei de piata (54,81 % -2014 fata de 54,78%-2013).

anul 2017 s-a reusit recuperarea a 2% ( 48,17%- 2107 fata de 46,16% -2016).

Prin parcurgerea analizei cotei de piata se constata ca pierderea anuala este , incepand cu anul 2000 si pina in prezent, in medie de 3% , cu exceptia dezastrosului an 2019, cand se inregistreaza o pierdere abrupta de 13%, care in indicatorul tone transportate inseamna peste 6 milioane tone marfa.

Mentionez ca, in pierderea cotelor de piata, CZM-urile nu sunt contribuatoare, neavind calitatea de a fixa un pret de piata concurential; stabilirea si negocierea preturilor fiind apanajul exclusiv al centralului CFR Marfa.

Analizand evolutia tarifelor la CFR Marfa din perioada 2012- 2020, se constata ca in intervalul 2012 - 2016, s-a operat o singura majorare de tarif cu 5% in anul 2014. Incepand cu anul 2017 s-au produs majorari succesive de 7%, respectiv 5% in 2018, culminand cu anul 2019 care a inregistrat o majorare intre 14,5-94,5%, iar in anul 2020 inca o majorare de 7%.

Nu este o intamplare ca pierderile din cota de piata inregistrate in 2019 de 13%, se produce in acelasi an cu majorarea nejustificata de minim 14,5%.



Consideram nejustificata aceasta majorare pentru ca, cheltuiala cu forta de munca cumulata cu rata inflatiei nu se regaseste la nivelul majorarii de tarif.

Cu toate ca, forta de munca a CFR Marfa S.A. nu a beneficiat de cresteri substantiale de salarii, pentru o lunga perioada de timp, care sa greveze formarea tarifelor de transport iar evolutia inflatiei a fost mica s-au operat nejustificat majorari de tarife punandu-ne in situatii neconcurentiale cu operatorii privati, motivul principal al evolutiei negative a cotei de piata si pierderii de clienti.

In ultimii ani, cantitatea totala de marfuri transportate pe calea ferata a ramas in general stabila. Preluarea cotei de piata de la CFR Marfa de catre concurenta a generat si nevoie de forta de munca calificata care sa asigure acesteia prelucrarea si transportul marfurilor si care s-a recrutat de la CFR Marfa, operatorii privati exercitand presiuni prin diverse metode pentru preluarea de personal.

Solutia disponibilizarii de personal aplicata acum vine chiar in sprijinul concuretei care are nevoie acuta de resursa umana calificata in functii esentiale. Aceasta sa fie intentia CFR Marfa ?!; pentru ca nu are preocuparea de a recupera din cota de piata, macar cea pierduta recent .

In 2014, cu o cota de piata de 54,81 % CFR Marfa si-a ajustat forta de munca cu un numar de 2259 salariati mai putin, prin disponibilizare, de la 8767 salariati in anul 2013 la 6508 salariati. Considerand ca la aceasta cifra de personal din anul 2014, productivitatea muncii este buna, atunci actualul management ar trebui sa fie preocupat nu de reducerea personalului ci de refacerea cotei de piata cu cel putin 13 % , adica exact procentajul pierdut in 2019.

Avand in vedere ca in programul de reorganizare si restructurare s-a facut o comparatie cu un operator privat, luat ca model de urmat, care la cota de piata de 27 % sustine activitatea cu o cifra de personal de 2300 de salariati, atunci adevarata provocare pentru un management performant la CFR Marfa, ar trebui sa fie recuperarea cotei de piata de cel putin 54 % , adica cea avuta in anul 2014, sustinuta cu actualul personal de 4814 salariati.

Cu privire la gradarea si numarul de personal alocat zonei Moldova, prin noua structura organizatorica valabila de la 5.07.2021, reiterez faptul ca nu sunt de acord cu modul de abordare a gradarii (prezentat si in adresa nr. CZ/25/28.04.2021) si nici cu cifra de personal alocat . Chiar daca prin raspunsul dumneavoastra dispretuitor si arogant (adresa nr. 117/ 04.05.2021 ) ne-ati acuzat, fara argumente, de calcule simpliste, realitatea este aceiasi: necesarul de personal pentru viitorul punct de lucru Socola, este mai mare decat cel alocat. Alocarea de personal insuficient prin normarea impusa, adica 179 salariati, fara consultarea CZM Iasi si fara a tine cont de cerintele transmise prin adresele noastre ulterioare duce la disponibilizarea unui numar insemnat de personal care va avea ca revers imposibilitatea asigurarii prestatiei actuale si "servirea" concuretei cu forta de munca calificata.

Dam exemplul complexului feroviar Dornesti, care cu toate ca este zona cu cel mai mare potential de generare de prestatie, prin alocarea initiala dar si finala de personal insuficient, pare ca va fi abandonata total concuretei care deja detine cel putin 85 % din prestatie.

In concluzie, fata de cele prezentate, este mult mai rational sa renuntati la procesul de restructurare efectuat prin disponibilizare, sa nu va asumati rolul de calau si gopar al CFR Marfa si sa va concentrati asupra masurilor de recuperare a cotei de piata si readucerea CFR Marfa la cel putin nivelul anului 2014.

Manager

Dumitru Anchidin

