

# Lipsa personalului calificat pune presiune pe industria transportului feroviar de marfă

21.09.2020



**“Principala problemă pentru industria transportului de marfă pe calea ferată rămâne lipsa forței de muncă specializată, precum și faptul că mulți dintre angajații existenți se află deja în pragul vârstei de pensionare.”**

Companiile active în sectorul transportului feroviar de marfă se confruntă cu o îmbătrânire a forței de muncă, fenomen care va cauza provocări în a atrage p

ersonal specializat nou în următorii ani, când mare parte din angajații care lucrează acum în sector se vor pensiona. Îmbătrânirea forței de muncă și nivelul redus de înlocuire a personalului pot afecta puternic dinamismul sectorului feroviar, unul care depinde și de calificarea și motivarea angajaților.

“Principala problemă pentru industria transportului de marfă pe calea ferată rămâne lipsa forței de muncă specializată, precum și faptul că mulți dintre angajații existenți se află deja în pragul vârstei de pensionare. Interesul tot mai scăzut al tinerilor pentru școlile profesionale sau finalizarea lor fără a dezvolta pasiunea pentru meseriile feroviare, precum și lipsa de atracție a noilor generații față de industria grea fac ca succesiunea pentru posturile cheie să devină principala provocare pentru oamenii de HR din acest domeniu”, spun reprezentanții Grampet, grup din care face parte Grup Feroviar Român (GFR), al doilea cel mai mare angajator din sectorul transportului feroviar de marfă.

Lipsa personalului calificat a pus o presiune importantă și pe costurile legate de forța de muncă în ultimii ani, în contextul în care concurența pentru specialiști s-a intensificat substanțial.

“Chiar dacă această criză medicală și economică a reconfigurat piața muncii, pentru noi provocările rămân în mare parte aceleași”, adaugă reprezentanții Grampet.

În plus, promulgarea Legii nr. 195 din 7 septembrie 2020 privind statutul personalului feroviar va face ca activitatea privind resursele umane din industria transportului feroviar să fie și mai dificilă, cred ei.

“Legea prevede atât în sarcina operatorilor de stat cât și a celor privați o serie de obligații care fie au un impact bugetar semnificativ, fie nu pot fi îndeplinite (ex. acordarea de locuințe sociale, de protocol, creșteri salariale și acordarea unor beneficii atât pentru angajați, cât și pentru membrii familiilor lor, pensionarea anticipată a personalului feroviar etc.). Toate aceste prevederi pot duce la grave disfuncționalități și chiar la blocaje la nivelul pieței și al mediului economic din domeniul feroviar întrucât cad în sarcina angajatorului în totalitate, fără a aduce din partea statului în schimb nicio facilitate financiară sau fiscală - cum sunt în alte industrii, de ex. IT; sau așa cum procedează unele state care acordă subvenții aplicabile atât sectorului de stat, cât și celui privat - care să îi sprijine pe operatori să se dezvolte sau să atragă și să păstreze talente și mână de lucru calificată în acest domeniu”, spun reprezentanții Grampet.

Numărul angajaților din sectorul de transport feroviar de marfă a înregistrat o creștere continuă în perioada 2016-2018, astfel că în anul 2018 comparativ cu anul 2016 creșterea a fost de 2,8%. Astfel, în 2016 numărul mediu de salariați din acest sector a fost de 11.817, în 2017 a crescut la 12.021, iar în 2018 a ajuns la 12.152, conform datelor de la Consiliul Național de Supraveghere din Domeniul Feroviar, parte a Consiliului Concurenței.

Sectorul de feroviar de marfă se confruntă cu o criză în recrutarea de mecanici de locomotivă, o criză despre care Grampet spune că afectează în mod vizibil întreaga industrie europeană.

”În România, această provocare este amplificată de dispariția școlilor profesionale, ceea ce a adâncit substanțial deficitul forței de muncă pe toate palierele de meserii calificate, care sunt esențiale pentru desfășurarea activității de transport - șefi de tren, sudori, mecanici de tren, revizor tehnic vagoane, manevrant vagoane. Pregătirea personalului revine adesea în sarcina companiilor de profil.”

Ca să compenseze lipsa școlilor profesionale, Grampet a dezvoltat un parteneriat cu CNAFER prin care organizează anual Școala de Mecanici, un program prin care se organizează cursuri de calificare profesională (mecanic locomotivă, șef de tren, impiegat de mișcare, revizor tehnic vagoane, manevrant vagoane, magaziner-CENAFER).

“Cei care aleg să urmeze aceste cursuri beneficiază de școlarizare pentru o perioadă de un an pe parcursul căruia le sunt acoperite toate costurile (transport, cazare, hrană), iar la absolvire, cursanților li se asigură un loc de muncă în cadrul companiilor Grampet.”

Salariul mediu din sector a crescut și acesta continuu în perioada analizată, astfel că în anul 2018 față de anul 2016 creșterea a fost de aproximativ 62%. Salariul mediu lunar brut din sectorul de transport feroviar de marfă era de circa 3.534 de lei în 2016, a crescut la 4.171 de lei în 2017 și a ajuns la 5.725 de lei în 2018.

“Încercăm să fim competitivi și la nivel financiar, oferind pachete salariale bune pentru angajați, dar și bonusuri de performanță. În funcție de posturile scoase la concurs, din ofertele noastre nu lipsesc extrabeneficiile (tichete cadou, prime de vacanță, program flexibil de lucru sau lucrul de acasă – acolo unde specificul postului permite)”, mai spun reprezentanții Grampet.

CFR Marfă, cel mai mare operator din sectorul de transport feroviar de marfă, companie deținută integral de stat, cu afaceri de 716 mil. lei în 2018, a avut 5.800 de salariați în 2018. Numărul de angajați ai companiei de transport feroviar de marfă a scăzut de la peste 17.000 în 2009 la 5.800 în 2018.

Principalul concurent al companiei de stat este Grup Feroviar Român (GFR), cel mai mare operator privat feroviar din România, parte a grupului Grampet, controlat de Gruia Stoica. GFR a avut 2.400 de angajați și o cifră de afaceri de 674 mil. lei în 2018, ultimul an pentru care există date publice. Grupul GRAMPET, prima multinațională cu capital românesc și cel mai mare grup feroviar și operator logistic privat din Europa Centrală și de Sud-Est, are în prezent peste 7.000 de angajați, din care 5.550 numai în România.

**Sursa:** <https://www.zf.ro/zf-transporturi/>