

Garoseanu, Vest Trans Rail: România are nevoie de reformă educațională, pentru formarea personalului specializat

12 aprilie 2021

Publicația Carieră Feroviară în România (CFiR) continuă luni seria interviurilor realizate cu oficiali ai operatorilor de transport feroviari, destinate găsirii unor soluții la numeroase probleme din domeniu legate de resursele umane. Răzvan Garoseanu, director de dezvoltare al Vest Trans Rail a avut amabilitatea de a răspunde întrebărilor adresate.



Deficitul de personal al companiei este întâlnit în special în cazul funcțiilor de execuție ce țin direct de activitatea societății, spune directorul de dezvoltare al operatorului prahovean. „La fel ca ceilalți operatori feroviari de marfă ne dorim să angajăm personal calificat. Acesta este susținut îndeaproape de personalul administrativ, ce asigură întreg suportul tehnic și de multe ori și moral pentru ca

lucrurile să meargă „ca pe șină”. Ne dorim să creștem această bază pentru a putea continua o creștere sustenabilă în următorii ani”, afirmă el.

Recrutarea prin social-media

Vest Trans Rail se bucură de susținere pe social media cel puțin judecând după numărul de urmăritori ai paginii de Facebook a operatorului. „Acolo vom avea mereu prima încercare de recrutare. Acolo suntem înconjurați de oameni la fel de pasionați ca noi de domeniul feroviar, ce urmăresc cu interes postările noastre și interacționează cu acestea. Având în vedere calificările specifice ale posturilor personalului de drum nu credem că mass-media pentru moment este o soluție pentru recrutare, în schimb website-urile de specialitate cum ar fi cfi.ro / clubferoviar.ro pot fi o alternativă la media tradițională”, spune el.



Limitele recrutării sunt cauzate de dezechilibrele pieței muncii. „Limita selecției sau mai bine spus ineficiența acesteia, fie ea prin social media, website-uri de specialitate sau firme de recrutare, vine de la diferența între cerere și oferta pe piața muncii în cadrul industriei de transport feroviar ce duce la o migrație continuă a personalului de drum, respectiv la o rată de retenție mică pentru personalul angajat astfel”.

Operatorul se declară mulțumit de colaborarea cu CENAFER. „Facem frecvent solicitări de organizare a cursurilor de calificare pentru personalul de drum – mecanici, mecanici ajutor, șef de tren, etc. Răspunsul celor de la CENAFER a fost mereu pozitiv și încurajator. Lipsă acută de personal feroviar calificat este cunoscută la nivel național în toate structurile

implicate în activitatea de transport feroviar și toate îmi doresc ameliorarea acesteia.”

Companiilor ar trebui să li se lase o libertate mai mare la organizarea cursurilor. „Pregătirea personalului ar trebui să fie 100% datorită companiilor – respectiv operatorilor feroviar, cu condiția ca aceasta să fie reglementată și supravegheată de autoritățile competente. Transportul feroviar trebuie desfășurat în condiții de maximă siguranță”, spune directorul Vest Trans Rail.

Metrorex și CFR Călători, racolări de personal

Vest Trans Rail a calificat 60 de persoane în 2020 pentru posturi specifice. „Din păcate doar aprox 25% din aceștia rămân să își desfășoare activitatea în cadrul firmei căutând ulterior angajarea în companii care nu efectuează școlarizări dar care pot oferi avantaje salariale cum sunt Metrorex și CFR Călători. Cu toate acestea suntem deschiși să continuăm calificările personalului pe măsură ce ne dezvoltăm ca și companie. Sunt costuri ce țin de specializarea personalului, pe care ni le asumăm regulat”, mai spune Garoseanu.

Potențial important al României

Lipsa de echilibru în piața muncii pe termen lung, poate duce doar la o creștere a costurilor, respectiv o accentuare ale ineficienței specifice activității de transport. „Din punct de vedere industrial, România are un potențial uriaș fiind țară-port și putând facilita o legătură rapidă între Europa de Sud-Est și Centru. Avem obstacole mari de depășit pentru a ne putea atinge potențialul acesta cum ar fi starea infrastructurii, viteza medie de transport, susținerea industriei, etc. Rămâne de văzut dacă factorii de decizie din

guvern și de la ministerul Transporturilor vor colabora către progres sau nu. Eficientizarea transportului în sine ar putea duce la o ameliorare a crizei de personal. Companiile și-ar putea derula contractele în condiții mai bune, ar putea crea eficiente în structurile lor de costuri, respectiv redirecționa resurse către pachete salariale și mai atractive”.

Creșterea costurilor cu forța de muncă din cauza numărului mic de personal specializat duce la extracosturi legate de normă de muncă, avertizează el.

Compania este susținătoarea ideii de implicare a tinerilor în sectorul feroviar, chiar și în poziții de responsabilitate. „Colaborăm frecvent cu instituțiile de învățământ pentru stagii de practică ale studenților pentru personalul administrativ. Suntem fani ai promovării tineretului în poziții cu responsabilitate atunci când aceștia dovedesc că au capacitățile și cunoștințele necesare pentru a lua decizii”.

Însă Garoseanu este conștient că domeniul nu este unul dintre cele mai vizibile. „Vizibilitatea domeniului poate fi văzută ca un impediment, transportul feroviar de marfă nu este un domeniu arhicunoscut pentru ca de cele mai multe ori cei ce nu activează sau nu au tangențe cu domeniul nu interacționează cu acesta. Dar, în opinia noastră cel mai mare impediment este lipsa școlilor profesionale care să formeze personalul de drum în stadiul incipient, să le facă cunoscut domeniul celor interesați. Noi ca și companie am fi deschiși la colaborarea cu astfel de școli pentru stagii de practică, am putea să asigurăm locuri de practică extra pentru personalul de drum pe lângă cele din departamentele administrative”

El consideră necesară și o reformă educațională. „O reformă educațională care să ia în calcul formarea personalului specializat” este ceea ce avem nevoie, afirmă el. „Această problemă a lipsei forței de muncă nu se întâlnește doar în domeniul feroviar ci mai degrabă în toate industriile tradiționale – producție, prelucrare, transport, etc. care și-au pierdut din atractivitate în detrimentul altor industrii emergente atractive pentru tineri. România încă are ani buni de așteptat până când transportul pe șină se va automatiza și această criză a personalului specializat se va diminua prin tehnologie”, conchide Răzvan Garoseanu.

Sursa: Club Feroviar