

Un director CFR Marfă acuză: Compania de stat, falimentată deliberat chiar de manageri

14 mai 2021

Dumitru Anchidin, director al Centrului Zonal de Marfă Iași al CFR Marfă face afirmații care pun pe gânduri orice persoană interesată de modul în care societatea de stat a ajuns aproape de faliment. În 2019, tarifele de transport au fost majorate deliberat, cu consecința pierderii pieței în favoarea operatorilor privați. Într-o scrisoare adresată chiar conducerii companiei, Anchidin se declară împotriva disponibilizărilor de personal, căci acestea împiedică compania să reatingă cotele de piață din anii trecuți. Concedierile nu fac decât să ofere pe tavă personal calificat companiilor private.



În scrisoarea trimisă conducerii centrale a CFR Marfă, Anchidin subliniază faptul că va respecta deciziile managementului central – căci aceasta este obligația sa profesională – dar că nu e de acord cu unele dintre aceste decizii. Cum explică Anchidin atitudinea sa?

El spune că actualul plan de reorganizare este o „abordare simplistă”, „o pliere a personalului la cota de piață actuală” prin disponibilizări, aceasta în loc de o recuperare a cotei de piață a CFR Marfă (25 puncte procentuale pierdute în doar șase ani). CFR marfă are resurse tehnice, personal calificat și experiență mult mai mare decât concurența privată, spune Anchidin.

Recuperarea cotei de piață este posibilă. Când s-a dorit aceasta s-a întâmplat: astfel, s-au recuperat 2,5 puncte procentuale în 2011, 2 puncte procentuale în 2017 și s-a menținut în 2014, explică directorul CZM Iași.

Falimentare deliberată?

Un caz special este anul 2019. Atunci, compania a fost condusă în cea mai mare parte de Marinică Voicu, numit la șefia companiei în septembrie 2017, de către ministrul Răzvan Cuc, cu o lună înainte de schimbarea sa. Acum, Marinică Voicu este director în cadrul unui operator privat, anume CER Fersped.

Anchidin spune că anul 2019 a fost un an dezastruos în care CFR Marfă a pierdut dintr-un foc 13 puncte procentuale din piață, adică vreo șase milioane tone marfă.

Pierderile de piață au avut loc în urma unor majorări ale tarifelor, multe nejustificate. Au fost majorate tarifele într-un mod inocent, fără a se bănuși că astfel compania pierde clienți în favoarea operatorilor privați? Greu de spus. Între 2012 și 2016 s-a operat o singură majorare cu 5%, în 2014. Însă, în 2017 s-au majorat cu 7%, în 2018 cu 5%, „culminând cu 2019” când s-a înregistrat o majorare de 14,5%- 94,5%. În anul 2020 (în pandemie!) a existat o altă majorare de 7%.

Toate aceste majorări au fost total neinspirate și dovadă a unui management dacă nu rău intenționat, atunci prost pregătit. Pentru o companie care activează în mediul concurențial și nu în monopol, majorarea tarifelor prestațiilor este sinucidere curată. Anchidin spune însă că majorările au fost făcute deliberat pentru falimentarea companiei de stat. „În 2019 s-a pierdut intenționat. Majorările care s-au făcut în perioada respectivă, s-au făcut tocmai în sprijinul pierderii, s-a mers pe ideea preluării cotei de către operatorii privați. O manipulare de genul majorăm tarifele ca să obținem venituri în creștere. Cum să se întâmple așa ceva? O parte din clienții noștri au ajuns la privați”, spune el. Nu este întâmplător că pierderea cotei de piață din 2019 cu 13% s-a petrecut într-un an în care tarifele au crescut cu 14,5%, minim. În perioada în cauză, anume 2018-2019, cifra de afaceri a CFR Marfă a scăzut de la 714 milioane lei la 674 milioane lei, potrivit datelor de la Ministerul de Finanțe.

Un plan de reorganizare discutabil

Soluția disponibilizării de personal vine în sprijinul concurenței care are nevoie de resursă umană calificată în domenii esențiale. Vorbind în cifre, Anchidin spune că în perioada 2013-2014 CFR Marfă a disponibilizat 2259 salariați (de la 8767 la 6508). La acel moment, cota de piață era de 54,81%. Considerând că la acest nivel productivitatea era bună, actualul management trebuie să fie preocupat nu de disponibilizări, ci de recuperarea cotei de 13% pierdută în 2019. O precizare interesantă a lui Anchidin: dacă tot ministrul Transporturilor Cătălin Drulă dă exemplu operatorilor privați care au cotă de piață de 27% cu 2300 de salariați pentru CFR Marfă provocarea trebuie să fie o cotă de piață de 54%, adică cea din 2014, cu 4.814 angajați, câți sunt în prezent.

„Reducerea drastica a vagonelor ce este propusă intră în contradicție cu structura suplă care va prelua prestațiile. Dacă reduci numărul de vagoane, cu ce mai preiei prestațiile? CFR Marfă își propune însă din păcate să se limiteze la cea de acum și care într-un an va fi pierdută în bună parte”, afirmă Anchidin.

Trenurile încetinite deliberat pentru ore suplimentare

Câteva alte aspecte sunt de interes. Anchidin spune că din totalul personalului CFR Marfă, 1000 de salariați se ocupă de reparații vagoane. Toți aceștia dacă vor fi disponibilizați vor ajunge la operatorii privați. „Operatorii privați nu îi au. Pe baza lor, CFR Marfă obține costuri mici, operatorii privați plătesc dublu – triplu reparațiile de material rulant. Avem posibilitatea ca prin unitățile reparatoare să prestăm și servicii terților. Dacă îi scădem la exploatare propriu-zisă rămân 2000 și ceva, ce prestații mai poți face tu cu ei”, spune el.

Trebuie luate măsuri privind eliminarea risipei la CFR Marfă. Trenurile merg sub viteză stabilită astfel încât să fie făcute ore suplimentare, în special sâmbăta și duminica. „Viteza comercială e o problemă. Mecanicii nu respectă viteza liniei, merg sub aceasta cât de mică ar fi ea, căci sunt interesați să facă ore suplimentare mai ales sâmbăta și duminica. Nimeni nu monitorizează, nu întreabă nimeni. Viteza comerciala influențează costurile, rulajul, consumuri energetice, de motorină”, spune el. Furturile de motorină ating câteva milioane de euro lunar. „De ce s-a stabilit prin programul de reorganizare reducerea consumului cu doar 10%, ce se întâmplă cu restul de 20%”, se întreabă el.

Sunt măsuri ce se pot lua fără costuri, doar cu voință și cerneală pe hârtie. Nu suntem ca alte companii care trebuie să investească ca să își micșoreze costurile. Sunt necesare decizii la nivel de rețea și monitorizare a aplicării acestora”, conchide el.

Sursa: <https://clubferoviar.ro>