

„A doua armată a țării”, sub spectrul unui faliment încă nedeclarat?

SURSE: „Dezastru pe linie și nimeni nu vrea să facă nimic concret”

Dacă feroviarii erau considerați pe bună dreptate” a doua armată a țării” la sfârșitul anilor 1980, astăzi se confruntă cu o criză profundă, rod al unui management defectuos în numele unor interese politicianiste, cât și al lipsei unor investiții serioase din partea statului român. După experimentele nereușite de la mijlocul anilor 1990 din vremea lui Traian Băsescu, CFR SA pare că a intrat astăzi pe un drum tot mai sinuos al unui faliment încă nedeclarat, și tot mai accentuat pe fondul pandemiei de coronavirus și al blocajului din economie.

Blocajul din economia României din vremea stării de urgență i-a lovit din plin și pe feroviar, prin reducerea programului de lucru și a întârzierii plății salariilor. Salvarea CFR SA stă în pixul premierului Ludovic Orban care trebuie să găsească soluții rapide ca și acest sector să beneficieze concomitent cu economia României (atâta cât mai este) de flux de capital de lucru, pentru a se asigura investițiile necesare și a se menține personalul încă existent, dar insuficient pentru necesitățile din sistem.

În momentul de față, o tăcere mormântală a cuprins Administrația și Guvernul în privința situației dificile de la CFR SA, iar soluția disponibilizării de personal, vehiculată la CFR Marfă sub forma unei așa zise restructurări, a rămas „la sertar” pentru că în toamnă vor fi alegeri, iar liberalii nu vor să suporte încă un cost electoral în plus. În fapt, o asemenea măsură s-a dovedit catastrofală în acești 30 de ani de tranziție, iar eficiența acestora s-a văzut în câteva domenii strategice care astăzi pot fi înscrise în cartea de istorie: industria minieră sau petroliferă.

Semnele nu sunt încurajatoare pentru feroviar, iar Guvernul nu pare că ar vrea să salveze ceea ce se mai poate din acest sector vital pentru economia României.

Surse din domeniul feroviar au declarat, pentru Jurnalisti.ro, că situația este dramatică la CFR SA din cauza lipsei de lichidități, iar întârzierile cu plata salariilor accentuează

și mai mult criza socială care mistuie acest sector încă din vremea guvernării social-democrate.

„CFR SA abia mai are bani pentru salarii și ceva energie ca să nu se acumuleze datorii prea mari ca să ne închidă. Dezastru pe linie și nimeni nu vrea să facă nimic concret. S-au depus cereri la Guvern pentru niște întreveneri, dar premierul Ludovic Orban nu a dat nici un semnal că ar dori să se vadă cu liderii de sindicat. Dacă nu se iau măsuri urgente în perioada această de relansare economică, o să ajungem într-un blocaj general și cel mai probabil ne vor vinde pe bucăți. Fără intervenția directă a statului suntem morți. Au redus programul de lucru și implicit și salariile. La CFR Infrastructură au executat personalul TESA, iar la CFR Marfă și Călători pe toată lumea. Infrastructura trebuia să fie considerată linia întâi și sprijinită și ea de stat pentru că trenuri poți să scoți, dar pe oamenii care asigură siguranța traficului feroviar nu prea poți. Dezastru și la CFR Marfă. Din 70 de trenuri, abia circulă cu o treime din trenuri. Este căzută și producția”, au declarat, pentru Jurnalistii.ro, surse feroviare.

Pe de altă parte, întârzierile salariale la CFR SA au survenit pe fondul blocajului economic și financiar generat de COVID-19, însă lipsa unui plan concret de redresare asumat de Guvern și Administrație generează tensiuni și instabilitate în perioada imediat următoare în contextul în care investițiile principale par a fi direcționate cu prioritate spre zona sanitară.

CFR SA are 23.200 de angajați, în aparatul central și la nivelul regionalelor de cale ferată, iar anularea a peste 500 de trenuri în perioada stării de urgență s-a văzut direct în cuantumul încasărilor și la plata tarifului pentru utilizarea infrastructurii (TUI) către companie.

În perioada 2014-2018, CFR a înregistrat pierderi operaționale de peste 65%, iar anul trecut, compania a atins un nivel net al pierderilor de 128% din cifra de afaceri, eliminând subvențiile de la stat. Pe de altă parte, deși numărul angajaților s-a redus cu 3% de-a lungul acestei perioade, cheltuielile cu personalul ale CFR au crescut în ultimii 5 ani cu mai mult de jumătate (51%), de la 559 de milioane de lei în 2014, la 844 milioane de lei în 2018, arăta analistul Iancu Guda, pe blogul personal.

În schimb, numărul angajaților s-a redus, de la 13.195, câți erau în 2014, la 12.782 la finalul lui 2018.

Sursa: Jurnalistii.ro