



**FEDERATIA NATIONALA FEROTIARA
MISCARE COMERCIAL VAGOANE**

Bucuresti, Romania
Piata Garii de Nord, nr.1-3, sect.1
Tel./Fax +40 (21) 317.03.47
Tel. CFR 91/142237,143238
email:comunicare@fnfmcv.ro
www.fnfmcv.ro

Nr. 75/SG/11.06.2020.

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII SI
COMUNICATIILOR**

**Domnului Ministru
Lucian BODE**

MINISTERUL TRANSPORTURILOR,
INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICĂȚIILOR
REGISTRATURA GENERALĂ

11 JUN 2020

INTRARE NR. 22461

Stimate Domnule Ministru,

Referitor la măsurile organizatorice și a organigramelor prezentate în ședința din data de 10.06.2020 desfășurată la sediul S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A., Federația Națională Mișcare Comercial Vagoane, formulează următoarele observații:

Din organigramele prezentate de către conducerea S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A. se poate observa că se dorește o centralizare excesivă a activității, centralizare justificată doar din dorința de a păstra intacte salariile și posturile angajaților din Centralul societății. Conducerea executivă a S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A. nu ține cont de faptul că activitatea de execuție are continuitate și se desfășoară în condiții normale tocmai datorită personalului din sucursale care știe să își motiveze angajații pentru a obține maxim de randament. Lipsa acestui liant între personalul de execuție și centralul societății, va duce în scurt timp la mari dezechilibre în activitate, dezechilibre care vor fi reflectate în imposibilitatea onorării contractelor pe care societatea le derulează.

Scopul declarat al acestei reorganizări este reducerea cheltuielilor cu fondul de salarii, însă dacă analizăm organigrama din Centralul societății observăm că pentru îndeplinirea acestui scop au fost înființate noi posturi de directori și a fost păstrată aceeași organigramă stufoasă cu multe direcții, servicii și birouri și cu personal supradimensionat.

În aceste condiții solicităm să ne fie prezentată, exclusiv pentru Centralul societății, economia realizată la fondul de salarii ca urmare a aplicării acestei reorganizări.

În calitate de reprezentanți ai salariaților S.N.T.F.M. CFR Marfa S.A constatăm că și după schimbarea conducerii companiei aceasta este în continuare prost administrată, lipsită de onestitate și transparență fără a acorda atenție propriilor angajați, fapt determinat de lipsa unor decizii consistente și măsuri organizatorice luate fără a evalua efectul financiar și social asupra salariaților și a viitorului companiei.

Astfel, în ședința din data 10 iunie 2020, au fost prezentate o serie de măsuri organizatorice care în opinia noastră vor conduce la intrarea în faliment a societății, astfel:

- referitor la modificarea structurii organizatorice și operaționale a fost prezentată o variantă întocmită pe genunchi, fără a porni de la o analiză structurală și întocmirea noilor regulamente de organizare și funcționare, fără cuantificarea efectului financiar asupra fondului de salarii, fără evaluarea gradului de încărcare a fiecărui loc de muncă și a efectului în companie prin migrarea salariaților spre alte societăți de profil. În condițiile în care angajații societății nu sunt motivați în nici un fel, aceștia nu pot fi responsabilizați doar prin măsuri de amenințări constante (concedieri/desființări de posturi/modificări de funcții/reduceri salariale, delegare în unități la distanța mare de domiciliu) prin acestea fiind determinați să plece la firme concurente. În concluzie abordarea este una spontană și subiectivă, lipsită de viziune și generează o centralizare excesivă a deciziilor, fără o responsabilizare pe măsură, scopul fiind demoralizare salariaților și determinarea acestora de a pleca din societate din inițiativa proprie.

- din cele prezentate de conducerea executivă a S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A. coroborat cu studiul organizației noastre rezultă fără echivoc că situația companiei nu se îmbunătățește ci se agravează pe zi ce trece ca urmare a pierderilor totale sau parțiale a volumelor de transport din contracte, în favoarea firmelor private. Deși se încearcă explicarea acestui trend descendent prin prisma crizei medicale COVID 19 vă informăm că în mare parte este rezultatul punerii în aplicare a Politicii tarifare 2020 care în loc să ducă la îmbunătățirea relației client - CFR Marfă a generat o lipsă de performanță la ofertare și ieșirea din piața a tarifelor (mult peste tarifele practicate de concurență).

-având ca și exemplu reorganizările și restructurările anterioare (2004, 2010, 2011 și 2014) care au avut loc la CFR Marfă prin care au fost disponibilizați un număr mare de salariați și au fost desființate o serie de unități/subunități putem concluziona că acestea nu au avut efectul scontat creând de fiecare dată doar o economie aparentă pe fondul de salarii fără însă a îmbunătăți performanțele economice ale societății, producând în timp un efect de bumerang prin pierderea prestațiilor datorată imposibilității societății de a onora aceste contracte din lipsă de personal sau material rulant, care la rândul lor, nu au putut fi menținute la standardele impuse de legislație din lipsă investiții.

In concluzie, având în vedere importanta procesului de proiectare a unei structuri organizatorice și a faptului că un manager trebuie să-și pună problema „ce face cu salariații” (cum crește veniturile asigurând un grad de încărcare și o motivație financiară fiecărui salariat) și nu „ce le face salariaților” (adică cum îi determină să plece din societate), considerăm că înainte de punerea în aplicare a unor astfel de măsuri conducerea CFR Marfă trebuie să răspundă la câteva întrebări importante pentru evoluția ulterioară a societății pe termen scurt și mediu:

- cuantificarea în mod distinct a pierderilor cauzate de criza COVID 19 și noua politică tarifară contractele de transport, cauze care au condus la pierderea unor contracte sau la reducerea volumului de transport pentru alte contracte (lipsa vagoane la Azomureș, prelungirea duratelor de transport din cauza stării tehnice a locomotivelor și vagoanelor și a lipsei de personal);
- prezentarea modului de analiza a performanței contractelor;
- care este economia la fondul de salarii prin implementarea noii structuri organizatorice și dacă măsura se justifică și din punct de vedere a funcționalității societății și relației cu clienții;
- situația IRLU și modul actual de abordarea a reparațiilor de locomotive care a condus la o degradare a stării tehnice a parcului de locomotive. Care este stadiul absorbției în CFR Marfă a filialei deoarece ar permite o mai bună mentenanță a parcului de locomotive actual și optimizarea costurilor;
- situația CIRV și modul actual de abordare a reparațiilor de vagoane a condus la degradarea stării tehnice a parcului ceea ce a făcut practic imposibil utilizarea lui în transporturile internaționale, prin lipsa investițiilor în piese de schimb și subansamble noi. La momentul actual, practic o parte din activitatea de reparații în special cea de la liniile de reparații este gestionată indirect de Sucursale și CZM-uri.

În final, tot ca și o concluzie, am dori să știm cum își asumă responsabilitatea conducerea executivă în cazul în care măsurile propuse și aplicate vor conduce la pierderi ale veniturilor sau chiar prejudicii societății.

Bucuresti, 11.06.2020.

Cu deosebita consideratie,

PRESEDINTE FNF MCV
Mare Grigore

