

# CFR Marfă e un mastodont înglodat în datorii. Un raport al Curții de Conturi arată că statul și starea infrastructurii sunt principalii vinovați - Care sunt soluțiile

14 august 2021



Foto: Facebook / CFR Marfa

CFR Marfă, deținută de stat, avea anul trecut plăți restante în valoare de 3,9 miliarde lei și peste 5.000 de angajați, Compania a trecut prin câteva încercări de restructurări, toate nereușite, iar anul acesta compania trebuie să restituie 400 de milioane statului român, după ce Comisia Europeană a decis că a primit ilegal un ajutor de stat. Acum, un

audit al Curții de Conturi relevă principalii vinovați pentru această situații, dar prezintă și câteva soluții posibile.

În cele ce urmează vom sumariza concluziile raportului, pe care îl puteți citit integral [AICI](#):

- În perioada 2014-2018, autoritățile au încercat să elaboreze planuri de restructurare, dar niciunul nu s-a concretizat, din cauza insuficientei implicării din partea conducerii companiei deținută de stat și a oficialilor Ministerului Transportului;
- Nu au fost luate măsuri suficiente și adecvate pentru realizarea obiectivului strategiei guvernamentale privind privatizarea societății, respectiv acela de maximizare a prețului care poate fi obținut din vânzarea pachetului de acțiuni deținut de stat;
- Starea infrastructurii reprezintă principalul factor defavorizant al transportului feroviar de marfă în România, comparativ cu transportul rutier;
- Situația este agravată de finanțarea insuficientă a infrastructurii feroviare de la bugetul statului, dar și ca urmare a gradului redus de absorbție a fondurilor externe nerambursabile, generat de eficacitatea scăzută a demersurilor companiei;
- Ne putem uita la Polonia ca model de restructurare. România a optat, în anul 1998, pentru reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, prin separarea instituțională totală. În schimb, în Polonia reformarea sistemului feroviar a urmărit restructurarea și integrarea companiilor feroviare într-un grup, sub supravegherea și

coordonarea unei singure companii, deținută în totalitate de statul polonez. Acest sistem s-a dovedit a fi soluția optimă care a avantajat acționarul, statul polonez, prin protejarea intereselor și acțiunilor sale, în beneficiul călătorilor și al agenților economici care utilizează transportul pe calea ferată.

- Multe achiziții au fost făcute cu nereguli, activele nu au fost bine folosite, iar dotările nu au fost modernizate;

- În medie, doar 44% din locomotivele deținute de către CFR Marfă au fost folosite în activitatea de exploatare și numai o treime din vagoanele de marfă au fost utilizate, ca urmare a stării tehnice a vagoanelor și a scăderii volumului prestațiilor, cu consecința diminuării veniturilor din exploatare;

- Resursele umane nu au fost exploatate eficient, din cauza nerespectării corelației dintre creșterea cheltuielilor de personal și creșterea productivității muncii;

- Reprezentanții autorității publice tutelare în AGA a CFR Marfă, precum și membrii CA și Directorul general al CFR Marfă nu au acționat în toate cazurile pentru apărarea intereselor societății și nu s-au implicat suficient în urmărirea modului de implementare a deciziilor;

- În perioada 2014 - 2019, conducerea CFR Marfă a fost asigurată preponderent de administratori și directori generali numiți provizoriu, durata mandatelor acestora variind de la o lună, la mai puțin de un an. În opinia echipei de audit, instabilitatea de la nivelul managementului a reprezentat un factor perturbator în elaborarea și implementarea unei strategii coerente, pe termen mediu și lung, care să ducă la atingerea obiectivelor de performanță.

De asemenea, raportul mai arată că mai mult de jumătate din personalul CFR Marfă are vârsta cuprinsă în intervalul 50- 60 de ani, aceștia preponderent fiind manevranți vagoane, șefi de tren, mecanici de locomotivă.

### **Posibile soluții**

Raportul citat conține și câteva recomandări ale echipei de audit pentru Ministerul Transporturilor:

- Analiza cauzelor care au condus la reducerea cotei de piață deținută de transportul feroviar de marfă în România și implementarea unor măsuri adecvate de stimulare a creșterii fluxurilor de marfă transportate pe calea ferată, inclusiv prin reducerea deficitului de competitivitate al transportului feroviar în raport cu cel rutier din punct de vedere al costurilor și identificarea unor soluții viabile privind aplicarea simetrică a principiului „utilizatorul plătește” în cadrul celor două moduri de transport.
- Analiza cauzelor care au condus la trendul descendent în utilizarea unor soluții multimodale în cazul transportului de marfă și luarea măsurilor care se impun,

precum și implementarea unor măsuri adecvate cu privire la creșterea ponderii transportului intermodal de mărfuri în/prin România.

- Analiza cauzelor care au determinat nerealizarea obiectivelor generale privind transportul feroviar de marfă din România, cuprinse în Master Planul General de Transport (MPGT) însușit de Guvernul României prin HG 666/2016, îndeosebi în ceea ce privește privatizarea societății CFR Marfă și luarea măsurilor care se impun, precum și efectuarea demersurilor necesare pentru implementarea sau revizuirea acestora, după caz.

## Ce plan are CFR Marfă pentru 2021

CFR Marfă vrea să reducă în acest an numărul de angajați cu 1400 de persoane, față de anul trecut, și estimează un câștig mediu lunar al angajaților de 4.861 lei, cu 0,1% sub nivelul din 2020.

CFR Marfă avea la finele lui 2019 un număr de 5.349 de angajați.

În total, compania se așteaptă la o scădere de 14% a cheltuielilor salariale față de anul trecut, la 242 milioane lei, potrivit proiectului de venituri și cheltuieli pe anul 2021, scrie Ziarul Financiar.

„**Cheltuielile de natură salarială** programate în proiectul bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2021, sunt mai mici cu 28,95% față de cele programate în bugetul de venituri și cheltuieli pe anul 2020”, se arată în proiect.

În proiectul de buget, compania mai propune **creșterea veniturilor totale** cu 75,58% (la 1 mld.lei) și **reducerea cheltuielilor totale** cu 11,5% (971 mil.lei), precum și un profit brut de 33 milioane lei.

**Profitul net** este estimat la 986.000 lei.

La finele anului trecut, societatea avea **plăți restante** de 3,9 miliarde lei și vizează reducerea lor cu 2,4 miliarde lei (63%) în cursul lui 2021.

**Cheltuielile pentru investitii** estimate pentru anul 2021 vor fi în creștere cu 172%, la 100,85 milioane lei.

Din luna februarie, CFR Marfă are un nou director general, Mihai Frăsinoiu.

**Sursa:** <https://spotmedia.ro/stiri/economie/>