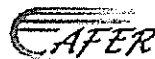


Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă "CFR MARFĂ" S.A.



Capital Social 2.013.101.432,50 lei
C.U.I. RO11054537
Registrul Comerțului J40/ 9775/1998
B-dul Dinicu Golescu 38
Ro-010873 București, 1 România



SR EN ISO 9001:2015
Certificat SMC nr. 180



Anexa nr. 1 la Nota nr. *JRU 2.1.106/14.04.2021*

APROBAT

DIRECTOR GENERAL
Mihai FRĂȘINOI

AVIZAT

Director Juridic, RU
Viorel CONSTANDACHE

PROIECT

PROGRAM DE REORGANIZARE ȘI RESTRUCTURARE A S.N.T.F.M. „CFR MARFĂ”- S.A.

CAP 1. DATE DE IDENTIFICARE. DESCRIEREA SOCIETĂȚII.

1.1 Date de identificare societate

Denumirea completă: Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă "CFR Marfă"- S.A.

Sediu: municipiul București, Bd. Dinicu Golescu 38, sector 1, București.

Forma juridică: Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă "CFR Marfă"- S.A. denumită în continuare CFR Marfă, este persoană juridică cu capital social inițial integral de stat, având forma juridică de societate pe acțiuni.

Număr înmatriculare la Registrul Comerțului: J40/9775/1998.

Cod unic de înregistrare: RO 11054537.

Codul CAEN Rev.2 activitate principală: 4920 Transportul de mărfuri pe rețelele de cale ferată.

Obiect de activitate: CFR Marfă desfășoară activități de interes public național, în scopul realizării transportului feroviar public de marfă și al satisfacerii nevoilor de apărare ale țării.

1.2 Descrierea societății.

Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă "CFR Marfă"- S.A., s-a înființat la data de 01.10.1998, în temeiul H.G. 582/1998, ca societate comercială pe acțiuni, cu sediul în municipiul București.

CFR Marfă este persoană juridică română și s-a constituit prin preluarea unei părți din patrimoniul Societății Naționale a Cailor Ferate Române. Capitalul social inițial a fost subscris și vărsat integral de statul român, în calitate de acționar unic, care își exercită drepturile și obligațiile prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

CFR Marfă desfășoară activități de transport feroviar intern și internațional de marfă, în scopul realizării transportului feroviar public de marfă și al satisfacerii nevoilor de apărare ale țării, în conformitate cu cerințele siguranței circulației și tehnologiilor specifice de transport, în condiții de compatibilitate cu sistemul de transport feroviar european.

CFR Marfă furnizează servicii de transport feroviar de marfă și are în principal, ca obiect de activitate:

- efectuarea transportului de mărfuri în trafic intern și internațional ca expediții de containere și vagoane complete;
- asigurarea transportului mărfurilor în trafic intermodal;
- transport feroviar internațional (import-export, tranzit);
- marketing, publicitate, reclamă, editare publicații și imprimare;
- declarant și comisionar vamal.

Aceste servicii sunt prestate în principal cu mijloace proprii, folosind însă infrastructura națională interoperabilă gestionată de CNCF CFR SA și infrastructura feroviară ne-interoperabilă gestionată de societăți private.

CFR Marfă nu primește subvenții din partea statului și evoluează pe o piață liberalizată a transporturilor feroviare de marfă.

1.3 Filiale

În conformitate cu Art. 3, al(4) din HG 582/1998 ("Filiale ale CFR Marfă pot fi înființate prin hotărâre a Guvernului, la propunerea adunării generale a acționarilor") CFR Marfă, a luat hotărârea externalizării activităților adiacente celei de bază, prin înființarea de filiale. Această hotărâre a fost în acord cu prevederile ale memorandumului încheiat de România cu FMI.

Situația filialelor înființate este prezentată în tabelul de mai jos:

Nr crt	Filială	Denumire	HG de înființare	Situația actuală
1.	„C.F.R. SSVN” – S.A.	Societatea Comercială Stații de Spălare Vagoane Marfă de Uz General	HG 8/ 14 ian 1999	Privatizată în anul 2003
2	„C.F.R. SSVAC” – S.A.	Societatea Comercială de Spălare Vagoane Cisternă	HG 8/ 14 ian 1999	Privatizată în anul 2003
3	„C.F.R. Transauto” – S.A.	Societatea Comercială de Exploatare și Transport Auto	HG 8/ 14 ian 1999	Privatizată în anul 2004
4.	„C.F.R. TVM” - S.A.	Societatea Comercială Transbordare Vagoane marfă	HG 8 /14 ian 1999	Privatizată în anul 2003
5.	„C.F.R. BAD Chitila” - SA	Societatea Comercială Baza de aprovizionare și desfacere	HG 864/30 aug.2001	Privatizată în anul 2003
6	„CFR FERRY-BOAT”	Societate Comercială de Transport Maritim și de Coastă	HG 801/25 iulie 2007	Au fuzionat cu CFR Marfă, prin absorbție, în luna iunie 2012.
7	„CFR IRV”	Societatea Comercială "Întreținere și Reparații Vagoane"	HG 864/30 aug.2001	Prin Scrisoarea de Intenție și Memorandumul Tehnic de Înțelegere semnate de Guvernul României în data de 29.09.2011, în cadrul celei de-a doua evaluări a acordului stand-by de tip preventiv încheiat cu Fondul Monetar Internațional, s-a stabilit ca măsură de îmbunătățire a rezultatelor întreprinderilor de stat monitorizate, fuziunea CFR Marfă S.A. cu filialele sale CFR IRV S.A. și CFR Ferry-Boat S.A. Aceasta măsură a fost pusă în aplicare, începând cu 28 iunie 2012.
8	CFR IRLU	Societatea Comercială "Întreținere și Reparații Locomotive și Utilaje"	HG 864/30 aug.2001	Filială CFR Marfă

1.4 Casa de expediții

CFR Marfă are o Casă de Expediții, ROFERSPED (deține 91,76% din acțiuni), care este primul client din punct de vedere al veniturilor aduse societății.

CAP. 2 CAUZELE CARE AU DETERMINAT STAREA ACTUALĂ. ISTORIC.

2.1 CFR Marfă pe piața transporturilor de marfă

După liberalizarea pieței transporturilor feroviare de marfă în România și apariția, începând cu anul 2001, a operatorilor privați de transport feroviar marfă (OTFP), cadrul concurențial pentru transporturile de marfă s-a intensificat punând presiune continuă pe transportatorii de marfă pentru câștigarea clienților, prin oferte cât mai avantajoase în comparație cu ceilalți competitori.

Până în anul 2001, CFR Marfă era singurul transportator de marfă care opera pe calea ferată și deținea 100% din piața transporturilor feroviare de marfă. Din anul 2001, piața feroviară de marfă s-a împărțit între CFR Marfă și alți operatori feroviari iar cota CFR Marfă a scăzut continuu pe această piață.

Pe primele 9 luni ale anului 2020, cota de piață a CFR Marfă a fost de 29,3% pentru volumul de mărfuri transportate și de 22,8% pentru parcursul mărfurilor.

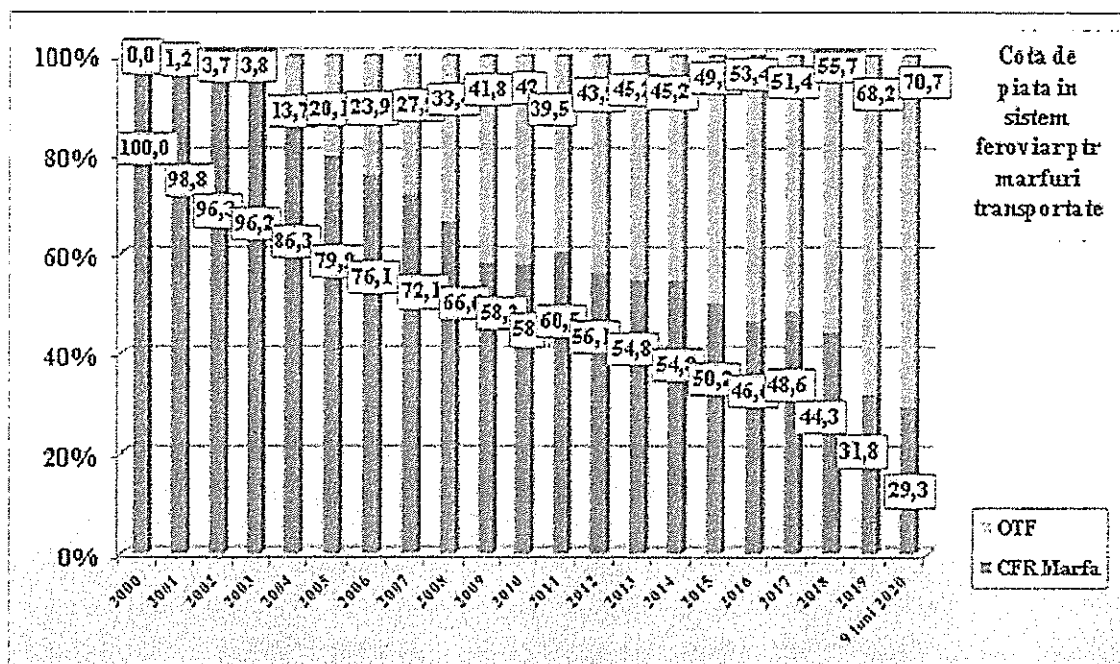
CFR Marfă a pierdut în mod progresiv din cota de piață, ca efect al liberalizării pieței de transport feroviar de marfă, trecând de la un statut de societate care deține monopol pe o piață închisă la o societate aflată în concurență deschisă pe o piață liberă. Cu toate măsurile de contracarare a concurenței, reprezentată de operatorii privați, CFR Marfă nu a reușit să stopeze scăderea prestației și implicit scăderea veniturilor. În prezent pe această piață operează 28 de operatori privați de transport feroviar de marfă (inclusiv filiale ale unor operatori străini) și 24 operatori de manevră.

Încă de la apariția lor, OTFP au vizat și efectuează preponderent transporturi pe relații directe, navetizate, care au costurile cele mai mici în comparație cu transporturile izolate sau multigrup, care presupun procese tehnologice complicate și prelungesc timpul de transport, generând cheltuieli mari pentru efectuarea acestora.

Cota de piață în sistem feroviar, pentru mărfuri transportate [%]

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	9 luni 2020
CFR Marfă	100	98,8	96,3	96,2	86,3	79,9	76,1	72,1	66,6	58,2	58,0	60,5	56,1	54,78	54,81	50,21	46,61	48,57	44,32	31,79	29,29
Operatori privați	0	1,2	3,7	3,8	13,7	20,1	23,9	27,9	33,4	41,8	42	39,5	43,9	45,22	45,19	49,79	53,39	51,43	55,68	68,21	70,71

(sursa: calcule din datele Institutului National de Statistica)



Indicatorii de exploatare 2019-2020

Indicatori	UM	2019	2020	% 2020/2019	diferența 2020-2019
Mărfuri transportate	Tone	18.708.298	14.492.827	77,5	-4.215.471
Parcursul de expl. a mărfurilor	mii tone nete km expl.	3.987.496	2.909.967	73,0	-1.077.529
Tren Km CNCF CFR	tr-km	6.599.780	4.585.473	69,5	-2.014.307

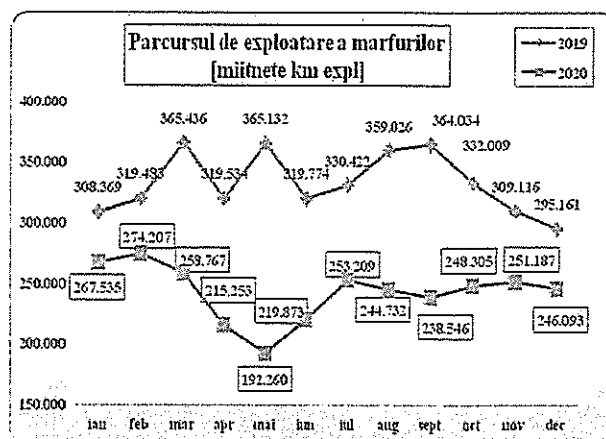
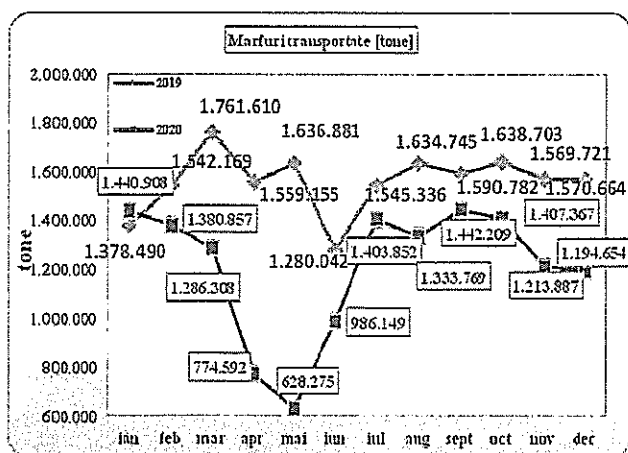
În anul 2020, CFR Marfă a înregistrat o scădere cu **4,2 mil tone (-22,5%)** a volumului de marfă transportat față de anul 2019 și o scădere cu **1.077,5 mil tone nete km (-27%)** a parcursului de exploatare a mărfurilor.

La nivelul economiei românești, anul 2020 a fost puternic marcat de șocul provocat de pandemia de coronavirus și de consecințele acesteia, fapt ce a influențat negativ și activitatea din transportul feroviar de marfă prin încetinirea activității industriale și a consumului populației. În același timp, România s-a confruntat cu secetă în anul 2020, fapt ce a influențat negativ producția de cereale (care se transportă cu precădere pe calea ferată), care a scăzut cu **44%** față de anul 2019 (*sursa: economica.net*).

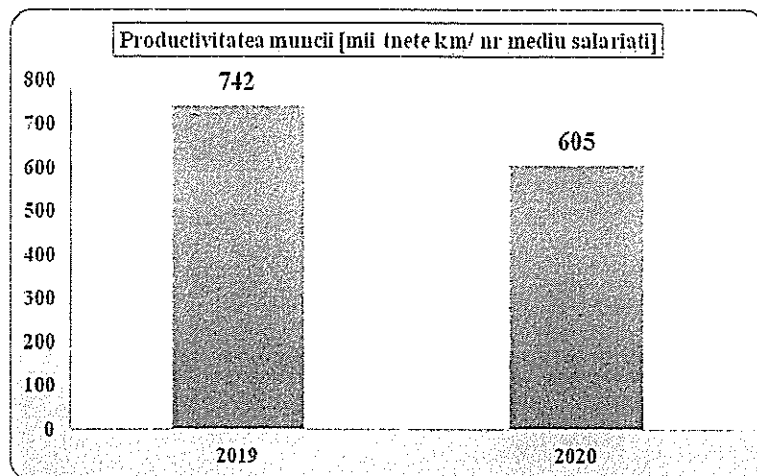
Începând cu luna aprilie 2020, statul român a luat măsuri drastice pentru a încerca să stopeze răspândirea coronavirusului, a declarat stare de urgență, apoi stare de alertă, a închis capacități de producție, a limitat deplasările și transporturile, în afara celor esențiale, a carantinat navele și echipajele din porturile Constanța, Mangalia și Midia-Năvodari, apoi localitățile cu o incidență mare a cazurilor de îmbolnăviri.

În perioada aprilie-mai 2020, activitatea CFR Marfă a înregistrat o scădere abruptă, cu cca **50%-60%** a volumului de marfă transportat față de aceeași perioadă a anului 2019 iar ulterior nu s-a mai ajuns la nivelul de activitate din anul anterior.

Parcursul de exploatare a mărfurilor a înregistrat o scădere cu **32,6%** respectiv cu **47,3%** în perioada aprilie-mai 2020 față de aceeași perioadă a anului 2019.



Scăderea prestației a influențat negativ atât productivitatea muncii, care a scăzut cu **18,4%** fata de anul 2019, cât și veniturile preliminate din activitatea de transport, care au scăzut cu **23,7%**.



2.2 Principalii competitori

Concurenții CFR Marfă pe segmentul feroviar sunt cei 28 operatori privați de transport feroviar de marfă (OTF).

Interesul pentru activitatea de transport feroviar de marfă în mediul privat tinde să se dezvolte pe direcția concentrării într-un lanț de transport al unor **grupuri de societăți**, care să controleze din ce în ce mai mult activitățile de:

- ✓ operator feroviar de marfă,
- ✓ organizator de transport
- ✓ construcție, întreținere și reparare material rulant.

Principalii concurenți ai CFR Marfă pe această piață sunt operatorii: **Grup Feroviar Român, DB Cargo România și Unicom Tranzit**. Alți operatori importanți pe piața transporturilor feroviare de marfă sunt **CER Fersped, Cargo Trans Vagon, Tim Rail Cargo, Rail Cargo Carrier Romania, MMV Rail RO, Transferoviar Grup, Vest Trans Rail**.

Grup Feroviar Român SA (GFR) este cel mai mare operator privat de transport feroviar din România și principalul concurent al companiei de stat CFR Marfă. A fost înființat în anul 2001 cu capital social integral privat și parte din grupul **Grampet**, care oferă servicii de transport feroviar marfă, construcții, reparații și modernizare a materialului rulant, producția de piese de schimb, închiriere de material rulant, transbordare a mărfurilor, servicii logistice, precum și soluții IT pentru industrie. Grupul și-a extins afacerile și în afara țării, prin operarea transportului de marfă în Serbia, Bulgaria, Ungaria, Croația și Austria.

GFR are o cotă de piață de aproximativ 27% și cca 2300 salariați. În anul 2019 a avut o cifră de afaceri de 733 mil lei, un profit de 33 mil lei (sursa: www.risco.ro), și a transportat cca 15 mil tone marfă.

DB Cargo România este prezentă în România încă din anul 2000, funcționând ca Logistic Services Danubius SRL (Lsd), filială 100 % a DB Mobility Logistics AG. Cunoscută ca DB Schenker Rail, a luat denumirea de DB Cargo în anul 2016. Este divizia de transport marfă pe calea ferată a gigantului german **Deutsche Bahn** și are locații principale în București și Timișoara.

DB Cargo are o cotă de piață de aprox. 13%, a avut în anul 2019 o cifra de afaceri de cca 252 mil lei și un profit de cca 9 mil lei (sursa: www.listafirme.ro).

Pe lângă realizarea și organizarea transporturilor feroviare de mărfuri, pentru clienții din industria auto, materiale de construcții, metale feroase, cărbuni, îngrășăminte și produse chimice, produse agricole, DB Schenker Rail România oferă și servicii de manevră sau de întreținere.

Unicom Tranzit

Activitatea de bază este transportul de mărfuri pe calea ferată. În anul 2019 a avut o cifră de afaceri de 234 mil lei și un profit de 7 mil lei (sursa www.risco.ro). Unicom Tranzit face parte din grupul **Unicom Group**. Societatea are cca 1000 salariați și deține un parc propriu de 54 locomotive electrice și Diesel și cca **1200** vagoane.

Activitatea principală: transport de produse petroliere, țiței, motorină, păcură, transport de mărfuri în vrac (calcar, cocs, pirită), pe rute naționale și internaționale. Cota de piață în sistem feroviar pentru parcursul trenurilor a fost în anul 2019 de cca **7,5%**. Unicom efectuează transporturi de marfă în regim feroviar sau multimodal, pe rute naționale și internaționale. Dispune de 5 terminale pe teritoriul României, din cadrul Unicom Group.

2.3 Încercarea de privatizare a CFR Marfă: Investigația Comisiei Europene

La data de 12 iunie 2013, prin OUG 61/2013, *pentru reglementarea unor măsuri financiar-fiscale*, publicată în Monitorul Oficial al României, partea I, nr. 363 din 18.06.2013, a fost aprobată stingerea, prin conversie în acțiuni, a obligațiilor fiscale ale CFR Marfă administrate de către ANAF.

Având în vedere aceste prevederi, ANAF – Direcția Generală de Administrare a Marilor Contribuabili a emis Certificatul de Atestare fiscală Nr. 1050464/19.06.2013 prin care a fost stabilit totalul obligațiilor de plată exigibile la data de 18.06.2013 în cuantum de 1.656.642.908 lei, sumă cu care s-a mărit capitalul social.

Această măsură a fost luată având în vedere că a fost lansată acțiunea de privatizare a societății. În aceasta situație, recapitalizarea societății de către unicul acționar-statul român, a fost în conformitate cu reglementările naționale și europene în vigoare, fără să fie tratată ca un ajutor de stat ilegal. Privatizarea a eșuat, din cauze care nu au ținut de CFR Marfă.

Prin scrisoarea din 24 septembrie 2015, România a informat Comisia Europeană că, în luna iunie 2013, a convertit în acțiuni o datorie publică de aproximativ 363 de milioane EUR, pe care CFR Marfă o avea față de CFR Infrastructură și față de diverse organisme de securitate socială și organe fiscale.

În anul 2017 Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (**OPSFP**) a depus o Plângere la DG Competition a Comisiei Europene (COM), cu privire la "Ajutorul de stat ilegal acordat operatorului de transport feroviar de marfă CFR Marfă de către statul român".

Comisia Europeană a deschis o investigație formală în acest caz, prin Decizia nr. C(2017) 8186 final/18.12.2017- Presupus ajutor în favoarea CFR Marfă.

În luna februarie 2020, Comisia a finalizat investigația și a concluzionat că ștergerea datoriilor CFR Marfă a fost un ajutor de stat ilegal acordat de statul român societății. Comisia Europeană a decis ca România să recupereze de la CFR Marfă atât ajutorul de stat ilegal cât și dobânzile aferente pentru perioada scursă de la acordarea ajutorului până la recuperarea întregii sume.

La data de 29.01.2021 a fost publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, DECIZIA (UE) 2021/69 A COMISIEI din 24 februarie 2020 privind ajutorul de stat, pus în aplicare de România în favoarea CFR Marfă.

Având în vedere că în momentul când a fost transmisă decizia, SNTFM CFR MARFĂ SA se afla deja în procedură de concordat preventiv societatea a început și negocierile cu ANAF pentru a adera la concordat cu suma de recuperat din ajutorul de stat (având la bază legislația concordatului), negociere care a fost în permanență supervizată de către Comisia Europeană prin DG Competition.

În cadrul negocierilor cu DG Competition se încearcă obținerea acceptului de la Comisia Europeană privind modalitatea de stingere a ajutorului de stat, prin **dare în plată (având în vedere lipsa de lichidități, precum și valoarea ajutorului de stat 570 milioane de euro plus penalități) și înființarea ulterior a unei noi companii.**

2.4 Evoluția societății după intrarea în procedura de concordat preventiv

Având în vedere starea de dificultate financiară a societății, conform indicatorilor financiari, precum și necesitatea reorganizării operaționale și structurale a societății, conducerea executivă a CFR Marfă a prezentat Consiliului de Administrație și Adunării Generale a Acționarilor, prin Nota nr. E 68/23.12.2019, soluția de **deschidere a procedurii de concordat preventiv**, conform prevederilor art. 16 din Legea nr. 85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență, cu modificările și completările ulterioare.

Prin încheierea de ședință pronunțată în data de 04.02.2020, în dosarul nr. 969/3/2020, Tribunalul București - Secția a VII-a Civilă a admis cererea debitorului S.N.T.F.M. „CFR Marfă” - S.A. și a dispus deschiderea procedurii de concordat preventiv, în temeiul prevederilor art. 23, alin. 1 din Legea nr. 85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență, cu modificările și completările ulterioare, și totodată, a desemnat administrator concordatar provizoriu pe CITR FILIALA ILFOV SPRL pentru a îndeplini atribuțiile prevăzute de art. 19 din Legea nr. 85/2014.

Planul de concordat preventiv include și un plan de redresare și restructurare al societății și este o procedură care se derulează pe doi ani, de la momentul deschiderii acesteia.

Planul de concordat preventiv cuprinde:

- i) cadrul de implementare a concordatului preventiv,
- ii) planul de redresare,
- iii) creanțele eșalonate în afara perioadei de 24 luni,
- iv) testul creditorului privat și
- v) propunerea de confirmare a administratorului concordatar și a remunerației acestuia.

Planul de redresare a societății cuprinde: măsuri privind redresarea activității societății, modalități de depășire a stării de dificultate financiară și de satisfacere a pasivului, mijloace de stingere a creanțelor înregistrate împotriva debitoarei, implementarea planului de redresare și termenul acestuia.

Măsurile aprobate prin planul de redresare din concordat au început a fi aplicate încă din anul 2020, cum ar fi :

-reducerea cheltuielilor cu combustibilul (auto si de tractiune) în proporție de 27% la sfârșitul anului 2020.

-reducerea programului de lucru de la 5 la 4 zile având ca efect o reducere a cheltuielilor cu salariile în procent de 19,8% lunar (pentru lunile aprilie, mai, iunie 2020).

-accesarea HG 217/2020 cu o reducere de 2% lunar la fondul de salarii pentru anul 2020.

-renegocierea contractelor pe măsură ce acestea au expirat.

-amânarea impozitelor locale de la 30 martie la 30 iunie respectiv 30 septembrie, ceea ce a condus la o disponibilitate de lichidități la nivelul anului 2020 care a permis plata către furnizori indispensabili pentru societate (energie electrică tracțiune, motorină, tichete de masă, etc).

-încheierea de eșalonări cu ANAF la nivelul anului 2020 pentru datoriile curente ceea ce a permis eliberarea Certificatului fiscal cu zero datorii ,condiție obligatorie pentru participarea la licitații.

-societatea a făcut diligențele către Consiliul Concurenței pentru accesarea unui nou ajutor de stat pe fondul crizei cauzate de COVID 19.

Cu toate aceste măsuri luate societatea a continuat să acumuleze pierderi, și pe fondul crizei COVID 19 se confruntă și cu o scădere acută de lichidități ceea ce a dus la plata cu întârziere a furnizorilor și la pierderea eșalonării încheiate cu ANAF începând cu data de 01.03.2021.

Față de cele de mai sus, societatea trebuie să continue să implementeze toate măsurile de reducere a cheltuielilor și eliminarea pierderilor prevazute în planul de concordat, astfel încât societatea să respecte toate angajamentele din plan. De la momentul comunicării Deciziei Comisiei Europene, societatea prin Ministerul Transporturilor și Consiliul Concurenței, prezintă Comisiei Europene periodic stadiul de implementare a măsurilor.

Măsurile propuse prin planul de redresare și restructurare ce urmează a fi implementate în anul 2021.

Măsurile privind reorganizarea activității S.N.T.F.M. „CFR Marfă” - S.A. au, în principal, caracter comercial și vizează restructurarea operațională a companiei în vederea eficientizării financiare. Propunerile managementului companiei pentru anii 2021 și 2022, în acest sens, se bazează pe următoarele obiective:

- Anul 2021:
 - Realizarea volumului de mărfuri transportate conform contractelor încheiate, în condiții de rentabilitate și eficiență economică;
 - Creșterea veniturilor din transport realizate;
 - Redimensionarea personalului în funcție de activitate;
 - Creșterea veniturilor din alte surse;
 - Asigurarea parcului de material rulant necesar în desfășurarea activității;

- Îmbunătățirea indicatorilor de calitate în activitatea de transport;

Câteva dintre măsurile propuse în vederea reorganizării activității S.N.T.F.M. „CFR Marfă” - S.A. și a îndeplinirii obiectivelor propuse sunt următoarele:

- Implementarea Politicii de vânzări a S.N.T.F.M. „CFR Marfă” - S.A. și participarea la toate licitațiile de pe piața de transport de marfă;
- Asigurarea unei logistici integrate clienților societății, cu efect în menținerea în anul 2020 și 2021 a contractelor de transport derulate în anii anteriori și câștigarea de noi clienți;
- Efectuarea de reparații în vederea menținerii necesarului și structurii de parc de material rulant solicitat de contractele de transport;
- Modernizare din surse proprii a parcului de vagoane și locomotive, pentru a asigura desfășurarea eficientă a activității de exploatare;
- Scăderea cu 10% a consumului mediu lunar de motorină;
- Reducerea soldului de ore suplimentare existent și diminuarea efectuării acestora;
- Eficientizarea posturilor din cadrul companiei și reșezarea personalului;
- Reducerea balanței de costuri aferente activelor neproductive (pază, reparații, taxe și impozite locale);
- Reorganizarea structurilor teritoriale și a structurii centrale.

Măsuri în vederea depășirii stării de dificultate financiară și satisfacerii pasivului, care presupun asigurarea necesarului financiar pentru susținerea activității curente și satisfacerea creanțelor concordate din următoarele surse:

- Darea în plată a unor active neproductive deținute de societate;
- Valorificarea de active neproductive deținute de societate;
- Darea în plată sau vânzarea totală sau parțială a participațiilor deținute de S.N.T.F.M. „CFR Marfă” - S.A. la diferite companii;
- Excedentul generat de activitatea operațională a societății.

Depășirea stării de dificultate financiară a S.N.T.F.M. „CFR Marfă” - S.A. va avea, așadar, ca scop și finalitate următoarele:

- continuarea activității curente a societății cu aplicarea măsurilor de restructurare operațională;
- obținerea sumelor necesare acoperirii creanței CNCF CFR S.A.;
- darea în plată și/sau valorificarea unor active în vederea satisfacerii unei părți din creanța totală deținută de creditorul majoritar CNCF CFR SA;
- obținerea unei finanțări a activității curente a S.N.T.F.M. „CFR Marfă” - S.A., prin accesarea unei linii de credit pentru acoperirea capitalului de lucru și/sau obținerea unor plafoane de scrisori de garanție bancară;
- obținerea de resurse financiare în vederea acoperirii creanțelor curente și în vederea acoperirii restului creditorilor conform planului de redresare sau a documentelor din care rezultă datoriile;
- posibilitatea divizării/fuziunii sau a transferului unei părți din activul și pasivul societății.

Conform planului de redresare, sursele necesarului financiar pentru plata creanțelor se prefigurează a fi următoarele:

PILONUL I - Veniturile obținute de societate ca urmare a valorificării activelor corporale neproductive și/sau necorporale deținute și/sau darea în plată a unor active neproductive.

Astfel, măsurile de restructurare patrimonială propuse sunt următoarele:

- darea în plată a unor active neproductive deținute de societate;
- valorificarea de active neproductive deținute de societate;
- darea în plată sau vânzarea totală sau parțială a participațiilor deținute de S.N.T.F.M. „CFR Marfă” - S.A. la alte societăți.

Pentru realizarea dării în plată, procedura presupune evaluarea prealabilă a bunurilor, iar valabilitatea operațiunii de dare în plată a activelor S.N.T.F.M. „CFR Marfă” - S.A. este condiționată de îndeplinirea conformă a tuturor condițiilor prevăzute de lege privind transmiterea dreptului de proprietate. Darea în plată se va putea face și la valorile acestor bunuri înregistrate în evidențele contabile ale Societății, cu acordul debitorului și al creditorului.

PILONUL II - Excedentul generat de activitatea operațională; excedentul realizat de societate din continuarea activității sale comerciale este influențat și de implementarea măsurilor de restructurare operațională propuse.

Cap. 3 STRUCTURA ORGANIZATORICĂ A CFR MARFĂ

3.1 Organizare

În prezent SNTFM „CFR Marfă” SA este organizată pe trei niveluri ierarhice: nivelul central al societății, nivelul zonal, reprezentat de cele 8 Centre Zonale de Marfă și CIRV și nivelul local, cu subunitățile de exploatare în ramurile Mișcare/Comercial, Tracțiune și Vagoane, amplasate în diverse locații.

Numărul total de posturi normate în structurile CFR Marfă la data de 31.12.2020 este de 6260 posturi, din care, la aceeași dată erau ocupate un număr de 4814 posturi, cu salariați încadrați pe funcții de specialitate și administrativ (conducere și execuție) și pe funcții de muncitori.

> Central

Sectoarele de activitate includ: Departament Material Rulant-Tehnic, Departament Economic-Financiar, Direcția Vânzari-Trafic, Direcția Juridic-Resurse Umane și alte structuri sub directa coordonare a Directorului General.

> Zonal

- **8 Centre Zonale Marfă (CZM)** care acoperă întreaga suprafață a țării: București, Craiova, Timișoara, Cluj, Brașov, Iași, Galați și Constanta.

Centrele Zonale de Marfă funcționează pe principii comerciale specifice economiei de piață, cu orientare spre obținere de profit, în cadrul structurii organizatorice a C.F.R. Marfă. CZM realizează activități de ansamblu a transportului feroviar public, intern și internațional, în conformitate cu cerințele siguranței circulației și tehnologiilor specifice de transport, în condiții de compatibilitate cu sistemul de transport feroviar european .

- **CIRV** – Centrul de Întreținere și Reparații Vagoane (CIRV), înființat în 28 iunie 2012, prin absorbția în CFR Marfă a filialei CFR IRV. CIRV este structură proprie specializată a CFR Marfă S.A., fără personalitate juridică și care are ca obiect de activitate furnizarea de servicii specifice activității feroviare și anume:
 - întreținerea, repararea și recondiționarea vagoanelor de marfă;
 - producerea, întreținerea, recondiționarea și repararea pieselor și echipamentelor pentru material rulant;

- expertize și măsurători ale materialului rulant;
- transpunere/ retranspunere vagoane.

CIRV are capacitatea de a efectua mentenanța la toate vagoanele din parcul activ și reparațiile periodice la un număr de aproximativ 1.400 vagoane.

În prezent CFR Marfă realizează toate reparațiile periodice (RP), reviziile tehnice intermediare (RTI) și reparațiile defectelor accidentale (RDA) cu personal aparținând CIRV, la costuri mult mai mici decât cele stabilite prin licitații publice și practicate de alți agenți economici – societăți comerciale reparatoare de material rulant.

- **8 Recepții tehnice**, subordonate structurii centrale Direcția Material Rulant din punct de vedere funcțional și din punct de vedere administrativ CZM-urilor, pe raza cărora își desfășoară activitatea.

➤ **Local**

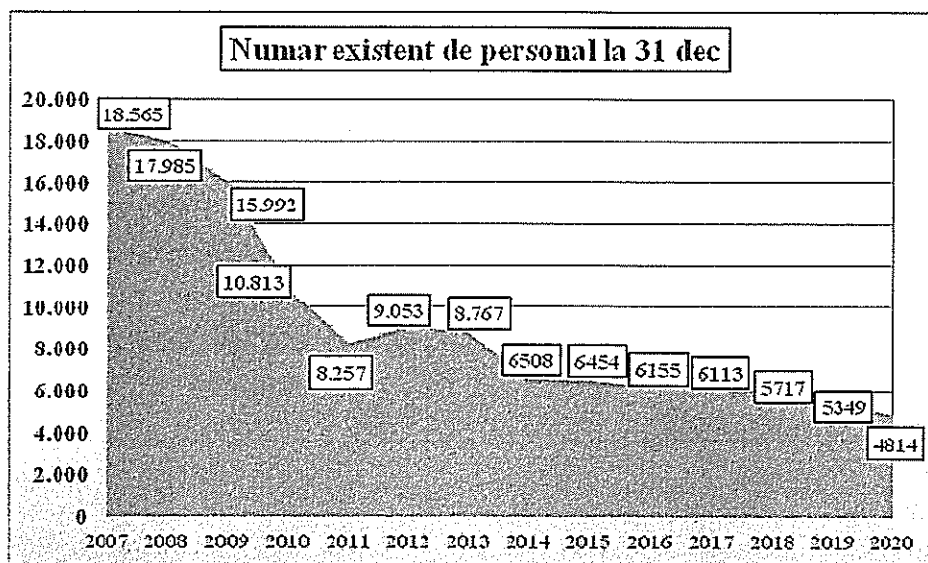
- În activitatea M/C:
 - 28 stații CF gestionare
- În activitatea T:
 - 8 depouri, 5 remize de locomotive, 5 Puncte de alimentare și echipare locomotive
- În activitatea V:
 - 12 revizii de vagoane, 6 posturi de revizie vagoane.
- 8 secții IRV, în cadrul cărora funcționează ateliere de reparații, linii de reparații, respectiv 3 puncte de transpunere boghiuri pentru cale largă.
- Centrul de Instruire Predeal (Hotel Express), subunitate care funcționează în domeniul activităților de circulație a mărfurilor, alimentație publică și turism, sub coordonarea CZM Brașov.
- Districtul Aparare de Control și Măsurare Brașov, structură exterioară CZM Brașov, care desfășoară activități de verificare, întreținere și reparare, introducerea în conservare a podurilor-bascul (aparate de cântărire a vagoanelor goale și încărcate), aflate pe întreaga rețea a CFR Marfă.
- Biroul Nave Ferry-Boat, structură integrantă a CZM Constanța.

3.2 Resursele umane ale societății

La înființarea CFR Marfă (01 oct 1998) activitatea se desfășura cu 30.467 salariați. Evoluția personalului în perioada 1999 - 2020 se prezintă astfel:

1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
28679	29081	27095	26572	20.819	19.552	19.318	18.877	18.565	17.985	15.992	10.813	8.257	9.053	8.767	6508	6454	6155	6113	5717	5349	4814

Reducerea semnificativă de personal din anul 2003 față de anul 2002, s-a suprapus cu privatizarea a 4 filiale și cu disponibilizările colective de personal efectuate în anul 2003, iar reducerea din perioada 2010-2011 față de anul 2009 s-a datorat aplicării măsurilor de restructurare și a concedierilor colective ce au avut loc în lunile aprilie 2010 și iulie 2011. Creșterea de personal din anul 2012 se datorează preluării personalului filialelor CFR IRV (906 salariați) și CFR Ferry-Boat, absorbite în luna iunie 2012. În anul 2014 s-au aplicat alte măsuri de restructurare și concediere colectivă.



Numărul total și categoriile de salariați

Personalul CFR Marfă la data de 31 decembrie 2020 era de 4.814 salariați, față de un număr de 6.260 posturi normate, cuprinși în două mari categorii:

A. Muncitorii totalizează un număr de 3906 salariați, împărțiți în :

- Necalificați = 2 salariați
- Calificați = 3.904 salariați

Muncitorii calificați se împart în:

- activitatea de exploatare = 3.240 salariați
- încadrați pe categorii = 638 salariați

- activitatea de circulația mărfii = 7 salariați
- activitatea de informatică = 4 salariați
- activitatea de transporturi auto = 10 salariați
- activitatea de transporturi maritime = 5 salariați

B. Personalul de specialitate și administrativ totalizează un număr de 908 salariați, împărțiți în :

- Personal cu funcții de execuție = 671 salariați;
- Personal cu funcții de conducere = 237 salariați.

3.3 Resursele tehnice ale societății

În patrimoniul CFR Marfă sunt înregistrate **1.775 clădiri și 472 terenuri**, în localități unde funcționează structuri teritoriale ale societății (sedii în București, Timișoara, Brașov, Constanța), spații tehnologice amplasate în zona căii ferate (8 depouri, 5 remize de locomotive, 12 revizii de vagoane, 8 secții ale CIRV), sedii sociale (dormitoare și cămine de nefamiliști).

Situația celor **472 terenuri** deținute de CFR Marfă este următoarea:

- ✓ 407 terenuri cu titlu de proprietate, reprezentând, după caz, certificate de atestare a dreptului de proprietate emise de Ministerul Transporturilor, contracte de vânzare-cumpărare, dezmembrări cadastrale din terenuri intabulate, hotărâri judecătorești, din care **315 terenuri intabulate** în cărțile funciare.
- ✓ 65 terenuri fără titlu de proprietate.

O componentă strategică a CFR Marfă este reprezentată de subunitățile de tracțiune (depouri, remize, puncte de alimentare și echipare locomotive) pe care le deține și care diferențiază SNTFM „CFR Marfă” SA de alți operatori de transport feroviar de marfă.

Parcul inventar de locomotive deținut de CFR Marfă este format din **907 locomotive**, de diferite tipuri (locomotive electrice - LE, locomotive diesel electrice - LDE , locomotive diesel hidraulice - LDH (LDHC 1250 CP, LDH A și LDH B), locomotive diesel mecanice – LDM, automotoare, locomotive cu aburi).

Pe categorii de vehicule motoare situația parcului inventar de locomotive se prezintă astfel:

Tip Locomotiva	
LE	315
LDE	287
LDH	286
LDM	12
Automotor	4
Locomotiva cu abur	3
TOTAL	907

Parcul inventar de vagoane deținut de CFR Marfă este format din **28.801 de vagoane.**

Tipuri principale de vagoane din parcul inventar al CFR Marfă:

Tip E – pentru transportul materialelor care pot fi descărcate prin gravitație (pietriș, nisip, cărbune, minereu) sau a materialelor voluminoase, utilaje, fier vechi, cherestea, etc.

Tip F – pentru transportul cărbunelui sau a altor materiale care pot fi descărcate prin gravitație (pietriș, piatra sparta etc.)

Tip G – pentru transport mărfuri generale ambalate/paletizate; transport produse pulverulente ambalate saci, big-bags (ciment, azotat, fosfați); mărfuri cu volum mare care trebuie protejate împotriva intemperiilor (mobila, colete, legume în lăzi, etc.)

Tip R – pentru transport profile laminate, pachete, baloturi, containere, produse grele, semifabricate lungi; transporturi speciale; transport Ro-La; UTI;

Tip U – pentru transportul de mărfuri negabaritice; transportul de cereale; transportul cimentului în vrac și a altor substanțe pulverulente asemănătoare;

Tip Z – pentru transportul produselor petroliere;

Tip T – pentru transportul mărfurilor pulverulente, granulate (azotat, fosfați, îngrășăminte);

Tip H – pentru transport de mărfuri cu volum mare și greutate specifică mică;

Tip S – pentru transport rulouri de tablă.

Situația parcului de vagoane

Nr. crt.	Serie	Nr. vagoane
1	EACS	5803
2	EAOS, EAMOS	563
3	ESX	6
4	FACCS, FACPPS	358
5	FALS	4611
6	GAS, GAGS	513
7	GBGS, GBS, GGS	2633
8	HABBINS	50
9	HBBILLNSS, HBIKKLLS	400
10	IBBHS	322
11	KS	640
12	RGS	1884
13	RMMS	395
14	ROOS, RS	113
15	LGNS	100
16	LGS	41
17	SGNS	100
18	SGS	200
19	LAADM, LAADKK	16
20	LAADS	109
21	LST	13
22	SDGMNSS	17
23	RILS	510
24	SAADKMS	160
25	SHIMMNS	190
26	SHIMMS	50
27	TALS	709
28	UAAI	31

29	UAIKKS, UAHS	6
30	UAGPS,UAPPS	2323
31	UCS	1064
32	UV	8
33	UW	52
34	Cușetă Calatori	13
35	Z/2	161
36	Z73	1367
37	Zac	3270
Total		28801

Nave de tip Ferry-Boat

Urmare a reorganizării S.N.T.F.M. CFR Marfă S.A. din anul 2012, în baza Hotărârii nr. 3/30.01.2012 a Adunării Generale a Acționarilor CFR Marfă, filiala Transport Maritim de Coastă „CFR Ferry Boat” a fost preluată prin absorbție de către CFR Marfă.

În urma reorganizării au fost preluate și cele două nave de tip Ferry-Boat ‘Eforie’ și ‘Mangalia’.

Navele, cu durata de amortizare de 28 de ani (F/B “Mangalia”) și 25 ani (F/B “Eforie”), având un tonaj brut de 20.261 t, tonaj net de 6.186 t, deadweight: 12.000 t, sunt dotate din construcție cu motoare principale semi-rapide 8L52/55A și motoare auxiliare de tip ALCO – toate construite sub licența M.A.N., respectiv ALCO, la U.C.M. Reșița.

În prezent, ambele nave sunt în stare de conservare din 2009, având Certificatele de Clasă, de Convenție, cât și celelalte Certificate internaționale maritime suspendate.

3.4 Certificări deținute de societate

Ca operator de transport, CFR Marfă, conform prevederilor HG nr. 361/2018 privind aprobarea procedurilor pentru acordarea licențelor în domeniul transportului feroviar, deține:

- Licența pentru efectuarea serviciilor de Transport Feroviar nr. 13/2007, acordată de AFER – OLFR, revizibilă la doi ani, actuala revizie fiind valabilă până la 10.11.2021
- Certificat unic de siguranță partea A: -nr. identificare UE: RO 1120190015/11.06.2019
- Certificat unic de siguranță partea B: -nr. identificare UE: RO 1220190060/11.06.2019
- Certificat de Entitate Responsabilă cu Întreținerea (ERI) nr. RO/ERIV/L/0019/0021 pentru întreținerea vehiculelor feroviare motoare;
- Certificatele de Entitate Responsabilă cu Întreținerea (ERI) nr. RO/31/0020/0012 și nr. RO/32/0020/0013 pentru întreținerea vagoanelor de marfă inclusiv vagoane cisternă pentru mărfuri periculoase și alte vagoane specializate în transportul de mărfuri periculoase. Certificatul ERI eliberat garantează îndeplinirea de către societate a cerințelor cu privire la întreținere prevăzute în directivă pentru fiecare vagon de marfă, pentru care este responsabilă; de asemenea, garantează o stare sigură de funcționare a vagonului de marfă și este valabil în întreaga Uniune.

CFR Marfă deține și alte autorizații, certificate și atestări, conform legislației în domeniu, dintre care enumerăm:

- Autorizații de exploatare a liniilor industriale (AE)

- Atestat și Autorizație Responsabil SC LFI
- Certificat de consilier de siguranță la transportul mărfurilor periculoase
- Certificat de securitate radiologică
- Atestat al responsabilului desemnat cu atribuții în organizarea și conducerea activității de transport
- Atestat al responsabilului desemnat cu atribuții în siguranța circulației
- Atestat al responsabilului desemnat cu atribuții managementul siguranței
- Certificat de conformitate a sistemului de management al calității OCSM AFER
- Certificat de conformitate a sistemului de management al mediului /SSM - SRAC
- Certificat de conformitate a sistemului de management al mediului/SSM - IQNet (UE).

Cap. 4 SCOPUL PROGRAMULUI DE RESTRUCTURARE. AVANTAJE

Modificarea structurii organizatorice și operaționale a societății are ca scop creșterea eficienței organizaționale, optimizarea proceselor derulate în activitatea societății și reducerea cheltuielilor – impozit, TUI, non-TUI, întreținere pentru clădiri, vagoane și locomotive, etc.

Având în vedere starea de dificultate financiară a societății, conform indicatorilor financiari, precum și necesitatea reorganizării operaționale și structurale a societății, conducerea executivă a prezentat Consiliului de Administrație și Adunării Generale a Acționarilor, prin Nota nr. E 68/23.12.2019, soluția de deschidere a procedurii de concordat preventiv, conform prevederilor art. 16 din Legea nr. 85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență, cu modificările și completările ulterioare.

Astfel, S.N.T.F.M. „CFR Marfă” - S.A., trebuie să aplice măsuri privind reorganizarea activității, care au, în principal, caracter comercial și vizează începerea imediată a unui profund proces de reorganizare și restructurare a companiei, bazat pe criteriile de performanță și eficiență, având ca principal obiectiv recâștigarea cotelor de piață și sustenabilitatea pe termen lung.

Pentru a face față mediului concurențial extrem de puternic, CFR Marfă trebuie să devină o organizație dinamică și flexibilă.

Procesul reorganizării poate presupune proiectarea generală sau reproiectarea totală a structurii, dar cel mai des are ca obiect organizarea anumitor funcțiuni și activități și a bazei pe care sunt gestionate raporturile dintre ele.

Procesele fundamentale care stau la baza structurii organizaționale ale CFR Marfă sunt:

- Procesul de management;
- Procesul de realizare a serviciului (transport de marfă);
- Procesul de mentenanță și activități suport;
- Procesul de control și guvernare corporativă.

Din punct de vedere al *procesului de management* definitoriu este modelul coerenței manageriale care definește managementul, concomitent cu identificarea componentelor lui de bază și elaborarea unui sistem de principii guvernatoare, astfel ca operațiile din organizația CFR Marfă trebuie puse sub cele cinci principii care sunt funcții ale managementului – prevederea/planificarea, organizarea, conducerea, coordonarea, controlul.

Procesul de mentenanță și activități suport are în vedere modul în care organizația se va adapta la condițiile mediului extern, la cerințele pieței și își va folosi potențialul în vederea realizării obiectivelor sale. Strategia presupune și o serie de măsuri de realocare a bazei materiale, de utilizare eficientă a acestora, mișcări organizaționale și manageriale, realocare de resurse umane, financiare, materiale și informaționale ale organizației pentru a realiza scopurile dorite.

Guvernanța corporativă, ca totalitate a principiilor, regulilor și normelor prin care se asigură administrarea și gestionarea de către manageri a entităților, are în vedere suportul de decizie și de control din companie, obținut prin reguli și proceduri formale și informale, interne sau impuse extern de către organisme naționale și internaționale

În scopul creșterii gradului de performanță, urmărirea proiectelor implementate și rentabilizarea contractelor de transport se impun schimbări majore de abordare a procesului de realizare a serviciului, cu aliniere la principiile utilizate în mediul concurențial.

Schimbarea organizațională este unicul proces constant care există în companii, principala problemă de rezolvat este ca schimbarea să aducă acel plus de competitivitate care să atragă după sine rezultatele pozitive mult așteptate. Așa cum este știut însă, cu cât organizațiile sunt mai mari, cu atât sunt mai rezistente la schimbare și mai greu adaptabile.

Punerea bazei unui nou model operațional trebuie să permită schimbarea de atitudine asupra pieței și a modului de abordare referitor la prestația de transport și manevră, în scopul atingerii obiectivelor societății și reducerii dezavantajelor în fața competitorilor, în condițiile unei concurențe acerbe pe piață.

Este evident ca numărul actual de angajați al CFR Marfă, necorelat cu nivelul actual al veniturilor, determină pierderi operaționale și un nivel foarte redus al productivității muncii, fiind necesare modificări de structură organizatorică și o reorganizare a activităților.

Conform principiilor de analiză organizatorică recunoscute la nivel internațional, punctul de plecare al unui studiu organizatoric îl constituie analiza circumstanțelor curente, a structurii existente și a proceselor organizației și evaluarea problemelor strategice care ar putea afecta organizația în viitor. Acestea sunt:

- mediul extern (piața concurențială, analiza competiției)
- mediul intern (tehnologia și procesele de lucru)
- problemele și obiectivele strategice (aspecte legate de dezvoltare)
- activitățile derulate (alocare resurse actuale, optimizare, rentabilizare dacă sunt activități în cadrul CFR Marfă care ar putea fi externalizate)
- structura (mod de grupare a activităților, gradul de centralizare, repartizare structuri teritoriale: CZM/CIRV, relații între diverse unități și funcțiuni, arie de control).

Influența mediului extern se reflectă în primul rând asupra prețurilor practicate, care trebuie să rămână permanent competitive, abordarea structurii organizatorice și a modelului operațional fiind în strictă corelare cu încadrarea în costuri pentru a face față prețurilor dictate de piață. Piața transporturilor feroviare este destul de concentrată, având în vedere orientarea cu predilecție către acest mod de transport a clienților care optează pentru transport navetizat, cu volume mari de mărfuri. Ajustările de preț sunt dictate de costuri sau de piață.

Ajustările în funcție de costuri pot fi determinate de evoluția unor elemente de cost precum:

- tarifele de utilizare a infrastructurii practicate de gestionarii de infrastructură publică sau privată

- prețul energiei electrice și al motorinei
- salariul minim pe economie
- prețul de închiriere al materialului rulant
- creșterea prețului serviciilor achiziționate de la furnizori
- creșterea altor costuri de producție sau financiare.

Mecanismul de stabilire și ajustare a prețurilor este proporțional cu creșterea sau scăderea acestor elemente de cost, în funcție de influența fiecăruia din acestea.

Ajustările de preț dictate de piață au în vedere și faptul că prețul de vânzare nu trebuie să crească prea mult și nici să scadă prea mult sub nivelul de acceptare al pieței.

Influența mediului intern este determinată de procesele tehnologice de lucru, de necesitatea organizării și dimensionării resurselor necesare derulării proceselor conform cerințelor prevăzute în regulamente, instrucții, ordine, dispoziții, proceduri și instrucțiuni de lucru specifice domeniului feroviar. Toate operațiunile de transport sau manevră trebuie să fie organizate astfel încât să se desfășoare fără pericol pentru persoane, pentru bunurile și mărfurile încredințate la transport, pentru vehiculele feroviare, pentru infrastructură și pentru mediul înconjurător, toate acestea fiind integrate în cadrul conceptului de siguranță feroviară.

Modelul operațional poate fi influențat de criteriile de dezvoltare, cu orientare către anumite piețe de transport. Prin analiza atentă a mediului economic, ca factor de influență a strategiilor competitive ale societății se va urmări îmbunătățirea poziției pe anumite piețe, considerate mai rentabile, în funcție de capacitățile disponibile, de natură materială și financiară, ținând cont însă de particularitățile acestor piețe.

Se poate exemplifica piața transporturilor de produse petroliere, considerată ca fiind o piață atractivă, care presupune însă o abordare corespunzătoare a derulării operațiunilor de transport și a dimensionării resurselor logistice, a vagoanelor necesare, pe principiul respectării cadrului legislativ privind verificarea tehnică a vagoanelor, a inspecțiilor la recipient, a normelor Regulamentului internațional de transport al mărfurilor periculoase (RID), cu alocarea responsabilităților și resurselor stabilite prin acest act normativ.

Piața transporturilor de cereale, de asemenea, considerată a fi una atractivă, presupune o abordare mai apropiată de cerințele clienților la stabilirea modelului operațional și alocarea de resurse în perioada de vârf de sezon din campania agricolă, atunci când trebuie utilizate la maximum toate resursele logistice în vederea asigurării corespondenței optime dintre producție și transport.

Piața transporturilor de cărbune, având în vedere volumele mari de marfă necesită o permanentă raportare la necesarul de transport, cu o gândire în perspectivă a resurselor alocate, astfel încât modelul operațional să aducă efectul scontat de reducere a costurilor.

Reorganizarea tuturor activităților operaționale presupune integrarea întregului lanț logistic și a fluxului de operațiuni specifice activității de transport feroviar, conform principiilor utilizate de toți jucătorii care activează în mediul concurențial.

Structura CFR Marfă trebuie să fie suficient de flexibilă și dinamică pentru a reacționa rapid la schimbare, provocare și incertitudine. *Flexibilitatea trebuie amplificată prin crearea unor grupuri de bază și lucrători cu normă parțială, temporară și pe contract de prestare sau durată determinată, care să preia cererile suplimentare.*

O opțiune este să închiriezi resurse pentru proiecte care au date de execuție și predare definite, mai ales dacă aceste resurse nu fac parte din nucleul de abilități, aptitudini și logistică specifice organizației.

Activitatea de trafic trebuie să aibă o permanentă orientare către *optimizare și eficiență* în condiții de *siguranță feroviară*, cuvinte cheie pentru acest domeniu de activitate.

Un element important al modelului operațional este *Orientarea către client*.

CFR Marfă trebuie să asigure la un nivel calitativ superior efectuarea activității de transport feroviar de mărfuri, în conformitate cu reglementările în vigoare cu privire la calea ferată și legislația română și europeană referitoare la transporturi, siguranță transporturilor, calitate, mediu, sănătate și securitate în muncă. În vederea asigurării conformității cu termenii contractuali și a obligației de a respecta toate responsabilitățile și obligațiile rezultate din contractul de prestări servicii de transport, CFR Marfă trebuie:

- să respecte prevederile din reglementările specifice transporturilor pe infrastructura feroviară publică;
- să răspundă pentru neîndeplinirea completă și întocmai sau la termenele stipulate a obligațiilor contractuale, în conformitate cu legislația în vigoare și clauzele contractuale;
- să convină soluționarea pe cale amiabilă a situațiilor de neîndeplinire a obligațiilor contractuale;
- să execute contractul cu bună credință și să respecte în permanență confidențialitatea lui;
- să urmărească permanent:
 - asigurarea programului de transport;
 - informarea zilnică și în timp real a beneficiarului asupra derulării transporturilor, pe număr de vagoane și destinații, cu persoana dedicată pe contract;
 - tratarea cu organele feroviare în drept a respectării programului de circulație al trenurilor, solicitat zilnic;
 - avizarea și programarea la organele infrastructurii feroviare a circulației fiecărui tren pe stații de destinație, după ce au fost îndeplinite de către beneficiar condițiile în vederea expedierii trenurilor.

În cazul încheierii unui contract de transport feroviar, operatorul CFR Marfă, în calitatea sa de prestator de servicii își va organiza activitatea proprie astfel încât se obligă să asigure:

- parcul de vagoane apte din punct de vedere tehnic și comercial necesar realizării programului de încărcări stabilit, atât din punct de vedere cantitativ cât și din punct de vedere al stării tehnice;
- programarea trenurilor la expediere conform solicitărilor;
- primirea mărfii la transport și predarea mărfii la destinația finală, fără nereguli;
- respectarea timpilor de mers stabiliți prin livretele de mers al trenurilor;
- informarea operativă asupra operațiunilor derulate, a modului de realizare a predării mărfii la destinație și a eventualelor nereguli și lipsuri constatate;
- soluționarea cu CNCF CFR SA sau alți gestionari de infrastructură a oricăror neconformități apărute în circulația trenurilor, conform reglementarilor în vigoare;
- evidența transporturilor efectuate, a situației trenurilor expediate, în parcurs și a necesarului de vagoane solicitate de beneficiar.

Prin atribuirea contractului către CFR Marfă, clientul va trebui să beneficieze de următoarele avantaje:

- punerea în valoare a experienței deja dobândite în transporturi a personalului CFR Marfă;
- monitorizarea strictă a costurilor de transport și optimizarea continuă a activității, astfel încât aceste costuri să fie constant reduse;
- management performant;
- acces la aplicația de urmărire a transporturilor, implementată în cadrul societății;
- dispecerat cu activitate non-stop, care urmărește în timp real derularea transporturilor, intervenind imediat pentru minimizarea eventualelor staționări din parcurs;
- lucrul cu o echipa dinamică de specialiști cu experiență în organizarea și derularea transporturilor; menținerea unor tarife competitive.

Cap. 5 NOUA STRUCTURĂ ORGANIZATORICĂ PROPUȘĂ

5.1 Principiile de reorganizare a CFR Marfă

a) La nivel central CFR Marfă:

Noua structură organizatorică a centralului CFR Marfă va include următoarele sectoare de activitate: Departamentul Exploatare, Comercial; Departamentul Economic, Financiar, Departamentul Material Rulant, Tehnic; Direcția Juridic, Resurse Umane și alte structuri (servicii și compartimente) sub directa coordonare a Directorului General.

Departament Exploatare, Comercial

În subordinea Directorului General Adjunct Exploatare, Comercial, se vor afla Direcția Exploatare și Direcția Comercial.

În cadrul Direcției Comercial va funcționa Serviciul Piețe și Serviciul Comercial, structură nou înființată prin unirea Serviciului Marketing Tarife Costuri cu Serviciul Exploatare Comercială, pentru o mai bună coordonare a serviciilor premergătoare încheierii contractelor și post producție. Au fost reduse: un post de conducere Șef Serviciu și 3 posturi de execuție.

În cadrul Direcției Exploatare vor funcționa structurile: Serviciul Dispecerat și Serviciul Trafic - care va prelua și activitatea de decont în trafic internațional, activitate ce se realiza în cadrul Departamentului Economic-Financiar, prin structura Serviciului Întocmire decont în trafic internațional, în vederea urmăririi derulării transporturilor internaționale de Marfă în baza Acordurilor încheiate cu întreprinderile feroviare, cu reducerea unui post de conducere Șef serviciu. În vederea îmbunătățirii relației cu clienții și pentru o bună gestionare a documentelor necesare întocmirii deconturilor și facturilor, Departamentul Exploatare, Comercial va prelua întreaga activitatea de derulare a contractelor de plată centralizată în Central CFR Marfă.

Departament Economic, Financiar

În subordinea Directorului General Adjunct Economic, Financiar se vor afla: Direcția Contabil, IFRS - cu activitate de contabilitate și raportări IFRS, Serviciul Salarizare, Financiar

Urmărire contracte, Serviciul BVC, Analize Economice, Serviciul Gestionare Patrimoniu, Biroul Control Financiar Preventiv, Casierie și Biroul Plăți, Compensări.

În noua structură a Departamentului Economic, Financiar, au avut loc următoarele modificări:

- s-a desființat Serviciul Verificări Venituri, ca urmare a scăderii prestației, prin transformarea din serviciu în compartiment și s-a redimensionat personalul la un număr de 4 salariați, care vor activa în cadrul compartimentului care va funcționa sub coordonarea Serviciului Salarizare, Financiar, Urmărire contracte;
- s-a desființat structura Oficiul Financiar, reducându-se postul de Șef Oficiu;
- s-a preluat de către structura centrală întreaga activitate financiar contabilă din cadrul Centrului Zonal București, iar dintr-un total de 11 salariați care desfășurau activitate financiar contabilă pe raza Centrului Zonal București vor fi angajați în central prin concurs doar un număr de 5 salariați;
- prin noua structura economică propusă se centralizează toate plățile la nivel central, care se vor derula prin Biroul Plăți, Compensări, birou nou înființat, în care își va desfășura activitatea personal deja existent din cadrul fostului Oficiu Financiar, măsură care nu presupune costuri suplimentare.

Noua structură economică a centralului CFR Marfă va avea un număr de 47 salariați, față de 56 salariați, care activau pe vechea structură, cu o economie la fondul de salarii de 8 %.

Departament Material Rulant, Tehnic

În subordinea Directorului General Adjunct Material Rulant, Tehnic, se vor afla Direcția Material Rulant, Direcția Tehnic și Serviciul Calitate, Mediu, SCIM.

În cadrul acestui departament, se desființează funcțiile de Manager Vagoane și Manager Locomotive, iar serviciile de specialitate (Serviciul Exploatare Vagoane, Gestiune Parc vagoane Serviciul Reparații, Modernizări Vagoane; Serviciul Exploatare Locomotive, Documentații tehnice Serviciul Întreținere, Reparații, Modernizări Locomotive) vor intra în coordonarea Directorului Material Rulant.

În cadrul Direcției Tehnic se propune:

-unirea *Serviciului Dezvoltare Strategie Analiză/ Compartiment Mass Media* cu *Serviciul Tehnic, Reglementări, Organizare/ Compartiment IT*. Noua structură se va numi Serviciul Tehnic. În urma acestei măsuri se va reduce un post de șef serviciu. Atribuțiile postului desființat vor fi redistribuite către personalul din cadrul noului serviciu astfel încât activitatea să se desfășoare fără sincopă. De asemenea, postul din cadrul Compartimentului Mass Media va fi integrat în structura serviciului, urmând să preia și alte responsabilități;

-unirea *Serviciului Logistică* cu *Serviciul Investiții, Mecano-Energetic*. Noua structură se va numi *Serviciul Investiții, Logistică*. Concentrarea acestora într-o singură structură permite o operativitate mai mare în luarea deciziilor, în realizarea lucrărilor specifice, mai multă flexibilitate în organizare, sarcinile de serviciu putând să fie distribuite în așa fel încât să fie asigurată atât continuitatea activității cât și un control mai riguros al activităților realizate. În urma acestei măsuri se va reduce un post de șef serviciu și 3 posturi SA. Atribuțiile posturilor desființate vor fi redistribuite către personalul din cadrul noului serviciu.

-desființarea a 3 posturi SA din cadrul Serviciului Administrativ și Întreținere. Atribuțiile posturilor desființate vor fi redistribuite către personalul din cadrul aceluiași serviciu.

Directia Juridic, Resurse Umane

Prin noua Organigramă a structurii centrale a CFR Marfă, Direcția Juridic, Resurse Umane prin Serviciile de specialitate (Juridic și Resurse Umane) va coordona activitatea compartimentelor teritoriale, juridic și resurse umane, pentru a asigura reprezentarea facilă a societății la instanțele teritoriale, precum și asigurarea tuturor operațiilor privind întocmirea, completarea, păstrarea și evidența dosarelor de personal, contractelor individuale de muncă și actelor adiționale ale salariaților din noile structuri teritoriale.

Serviciul Sigurata Circulației, SSM, SU, MP

Serviciul Sigurata Circulației, SSM, SU, MP va avea în coordonare un compartiment SC SSM Teritorial, în care se vor norma 8 posturi de Revizor Regional SC, cu responsabilități în asigurarea aplicării legislației naționale și europene de siguranță în transportul feroviar, la nivelul noilor structuri teritoriale

b) La nivel zonal CFR Marfa

Desființarea celor 8 Centre Zonale Marfă (CZM): București, Craiova, Timișoara, Cluj, Brașov, Iași, Galați și Constanța și a Centrului de Întreținere și Reparații Vagoane (CIRV).

Prin acest lucru se urmărește reducerea numărului pozițiilor de conducere la nivel teritorial, prin preluarea unor activități în central CFR Marfă și prin dezvoltarea eficienței manageriale și de control al proceselor;

Noile structuri teritoriale - puncte de lucru, conform noilor organigrame anexate, vor prelua și atribuții din activitatea fostelor structuri organizatorice CZM / CIRV, atribuții specifice din domeniul Economic - Financiar, Dispecerat, Suport logistic (Tehnic, Statistica, IT, Investitii, Patrimoniu Instruire, Achiziții, Aprovizionare),

Desființarea celor 8 Recepții tehnice, subordonate structurii centrale Direcția Material Rulant din punct de vedere funcțional și din punct de vedere administrativ CZM-urilor, pe raza cărora își desfășoară activitatea.

Arondarea activității de recepție tehnica din punct de vedere administrativ în cadrul noilor puncte de lucru care vor fi în continuare subordonate structurii centrale Direcția Material Rulant din punct de vedere funcțional.

c) La nivel local CFR Marfă

Desființarea subunităților din activitatea M/C (28 stații CF gestionare), din activitatea T (8 depouri, 5 remize de locomotive, 5 puncte de alimentare și echipare locomotive) și din activitatea V (12 revizii de vagoane, 6 posturi de revizie vagoane).

Înființarea de noi subunități denumite Puncte de Lucru, astfel: București Triaaj, Craiova, Ronat Triaaj, Cluj, Brașov Triaaj, Socola, Palas și IRV (Reparații Vagoane).

Preluarea atribuțiilor și responsabilităților operaționale ale actualelor subunități (stații de cale ferată, depouri, remize, revizii de vagoane, etc.) în noile Puncte de lucru, cu o concentrare a prestațiilor în funcție de necesitățile concrete, în scopul creșterii rentabilității prestațiilor efectuate.

Noile structuri organizatorice vor funcționa la nivel teritorial prin comasarea activităților distincte MC,T,V în puncte de lucru (PL) strategice, conform organigramelor atașate în Anexa nr. 1.

În noua structură organizatorică se va avea permanent în vedere verificarea și urmarirea, gradului de încărcare a punctelor de lucru față de prestațiile realizate și a numărului de personal din cadrul acestora.

d) Creșterea flexibilității, a capacității de acțiune în situații diverse;

Personalul din ramurile MC,T,V, va fi dimensionat în funcție de prestațiile realizate în anul 2020 și distribuit la fiecare punct de lucru, iar în funcție de gradul de ocupare a personalului activitatea se va desfășura fie în regim tură, fie prin stabilirea altor regimuri de muncă, prevăzute în CCM și Codul Muncii (regim la zi, exploatare CF), astfel se va evita efectuarea plăților pentru ture complete de lucru, dar neacoperite de prestații.

Punctele de lucru vor avea la dispoziție mijloace auto din parcul actual pentru deplasarea la zonele de influență sau agenții economici în vederea realizării prestațiilor.

Noua structură organizatorică va trece printr-un proces de digitalizare prin echiparea materialului rulant cu module GPS, ceea ce va conduce la o reducere a numărului de salariați, operatori introducere date. Aplicația software care va gestiona informațiile furnizate de modulele GPS va putea fi interconectată și folosită și de clienții CFR Marfă. Totodată, se află în dezvoltare, o aplicație software pentru comanda personalului, aplicație ce va conduce la eficientizarea activității.

Se vor desființa posturile de casă de la nivelul actualelor subunități M/C și se va înființa un post de casă central care să gestioneze circuitul documentelor între zonele de activitate și punctul de lucru nou înființat .

Se vor elimina posturile de manevrant cu atribuții exclusive în asigurarea materialului rulant și se vor repartiza aceste atribuții către personalul din partida de manevră.

Se vor desființa posturile de șef tura și se vor înființa posturi de operator manevră, în zonele cu activitate de manevră complexă.

Înființarea zonelor de producție s-a realizat în funcție de clienții existenți și normarea personalului M/C, T, V s-a realizat în funcție de activitatea acestor clienți.

În noua structură organizatorică teritorială, „motorul” se va constitui din dispeceratul zonal și șefii de tură care vor coordona în permanență echipele formate din personal M/C,T,V și a mijloacelor de remorcare cu ajutorul informațiilor furnizate de aplicațiile software aflate în curs de dezvoltare în scopul eficientizării utilizării acestor resurse.

e) Introducerea graduală a conceptului de centru de cost la nivelul fiecărei structuri regionale și departament;

Centrul de cost susține indirect rentabilitatea prin îmbunătățirea eficienței operaționale, ceea ce duce la o mai bună servire pentru clienți sau la creșterea valorii serviciului. Un centru de cost ajută la o înțelegere mai bună a utilizării resurselor, care în cele din urmă ajută la utilizarea optimă a resurselor, prin tehnici mai inteligente. În plus, contabilizarea resurselor în astfel de detalii va permite să se prevadă și să se calculeze mai exact pe baza schimbărilor viitoare așteptate.

1) Creșterea eficienței în raporturile dintre componentele organizației;

Reorganizarea tuturor activităților operaționale presupune integrarea întregului lanț logistic și a fluxului de operațiuni specifice activității de transport feroviar, conform principiilor utilizate de toți jucătorii care activează în mediul concurențial. Structura CFR Marfă trebuie să fie suficient de flexibilă pentru a reacționa rapid la schimbare, provocare și incertitudine.

5.2 Funcționarea noii structuri organizatorice

5.2.1 Sub aspectul activității desfășurate

Utilitatea noii structuri organizatorice vizează următoarele obiective:

- operarea transporturilor feroviare destinate industriilor strategice (industria chimică, industria nucleară, industria petrolieră, ș.a.m.d.);
- îndeplinirea atribuțiilor și furnizarea activelor necesare mobilizării naționale, conform Planului de mobilizare a economiei naționale pentru apărare, Programului cu obiectivele de pregătire operativă a teritoriului pentru apărare și celelalte acorduri aferente securității naționale;
- îndeplinirea atribuțiilor și furnizarea activelor necesare respectării angajamentelor asumate de România, care rezultă din Tratatul Nord Atlantic;
- îndeplinirea atribuțiilor și furnizarea activelor necesare în situații de urgență, conform acordurilor ce vor fi încheiate cu instituțiile strategice ale statului;
- operarea transporturilor feroviare destinate securității energetice a României (transporturile de cărbuni - pentru asigurarea siguranței energetice a României);
- asigurarea implementării politicilor europene în domeniul transporturilor - în condițiile în care politicile europene vizează transferul modal al traficului de la sistemul rutier la alte moduri de transport, se manifestă riscul ca o parte importantă din transporturile feroviare să fie preluate de către sistemul rutier, ceea ce înseamnă creșterea emisiilor de noxe, creșterea poluării apelor, congestionarea traficului pe drumurile publice și creșterea numărului de accidente.

Noua structură organizatorică se bazează pe analiza prestațiilor lunare, ține cont de eventualele vârfuri sau scăderi de trafic și de condițiile pe care trebuie să le îndeplinească materialul rulant pentru asigurarea siguranței circulației.

Din analiza prestațiilor anului 2020 și începutul de an 2021 a rezultat necesitatea desființării structurii actuale a CIRV și a celor 8 CZM, și înființarea în zonele importante a unor Puncte de Lucru ce vor deservi clienții CFR Marfă, dar și desființarea actualelor subunități M/C, T, V și comasarea activităților derulate în noile structuri organizatorice, Puncte de Lucru.

5.2.2 Sub aspectul reorganizării teritoriale

În noua structură organizatorică, la nivel local, vor fi păstrate numai cele mai importante puncte de lucru, necesare pentru deservirea clienților, iar în acestea își va desfășura activitatea, personal din toate ramurile. Gradarea punctelor de lucru s-a efectuat conform Anexei 3, prin analiza a 10 indicatori relevanți pentru activitatea derulată de CFR Marfă în anul 2020.

Personalul din activitățile M/C,T,V va fi dimensionat în funcție de prestațiile realizate în anul 2020 și distribuit la fiecare punct de lucru. Punctele de lucru vor avea la dispoziție mijloace auto din parcul actual pentru deplasarea la zonele de influență sau la agenții economici, în vederea realizării prestațiilor.

Noile puncte de lucru sunt definite astfel:

- **8 Puncte de Lucru**, cu rol direct în deservirea clienților și asigurarea procesului de transport feroviar de marfă. Punctele vor îngloba într-o singură locație personal SA din activitățile M/C,T,V. Acestea vor funcționa cu 3 posturi de conducere (1 Șef Punct de Lucru și 2 Șefi adjuncți), fiecare post de conducere coordonând o activitate de exploatare distinctă din cele 3 domenii de activitate (M/C, T-V, Economic-Financiar). Suplimentar, Șeful Punctului de lucru va coordona și activitățile Dispecerat/Programare și Suport Logistic. În jurul acestor puncte de lucru se vor aloca zone de lucru, necesare pentru deservirea tuturor clienților din portofoliul SNTFM "CFR Marfă" SA.

- **22 Zone de Lucru**, arondate Punctelor de lucru 1-8, cu personal M/C, T,V în locațiile cu o importantă activitate de formare/descompunere trenuri, manevră, îndrumare vagoane la/de la Încărcare/descărcare , prelucrare documente comerciale, derularea activităților de exploatare material rulant, care se derulau în fostele unități de tracțiune și vagoane, unde sunt deserviți clienți importanți ai societății sau unde se derulează importante activități pentru trenurile în tranzit. În funcție de volumul activităților derulate, în aceste zone va fi normat câte un post de conducere Reprezentant Zonal (cu studii superioare sau studii medii) pentru coordonarea activității;

- **1 punct de lucru IRV cu 7 zone arondate**, cu activități de întreținere și mentenanță vagoane.

Punctele de lucru cu zonele de activitate arondate sunt următoarele:

1. PL București Triaj, cu zonele de lucru arondate:

- Zona București Triaj;
- Zona Ploiești Triaj - Brazi;
- Zona Giurgiu.

2. PL Craiova, cu zonele de lucru arondate:

- Zona Craiova;
- Zona Turceni;
- Zona Golești - Ciumești.

3. PL Ronaț Triaj, cu zonele de lucru arondate:

- Zona Ronaț Triaj;
- Zona Simeria Triaj;

4. PL Cluj, cu zonele de lucru arondate:

- Zona Dej Triaj;
- Zona Oradea - Episcopia Bihor.

5. PL Brașov Triaj, cu zonele de lucru arondate:

- Zona Brașov Triaj;
- Zona Târgu Mureș Sud - Teiuș;
- Zona Ciceu - Siculeni;
- Centrul de Instruire Predeal;
- Districtul ACM.

6. PL Socola, cu zonele de lucru arondate:

- Zona Suceava;
- Zona Socola;
- Zona Pașcani - Bacău.

7. PL Galați, cu zonele de lucru arondate:

- Zona Galați;
- Zona Adjud;
- Zona Buzău.

8. PL Palas, cu zonele de lucru arondate:

- Zona Constanța Port;
- Zona Palas;
- Zona Fetești;
- Nave Ferry Boat Mangalia și Eforie.

9. PL IRV, cu zonele de lucru arondate:

- Ghighiu, Roșiori, Curtici, Oradea, Suceava, Barboși, Palas (care includ și Linii de Reparații: Ploiești Triaj, Piatra Olt, Turceni, Simeria Triaj, Dej Triaj Brașov Triaj, Târgu Mureș Sud, Socola, Transpunere Galați, Constanța Port)

În jurul acestor puncte de lucru se vor aloca zonele de influență necesare pentru deservirea tuturor clienților din portofoliul SNTFM "CFR Marfă" SA.

Unitățile de vagoane (revizii vagoane, posturi de revizie) se desființează, atribuțiile specifice vor fi preluate în cadrul Punctelor de Lucru / Zonelor de lucru care vor lucra direct cu structurile de specialitate din centralul CFR Marfă, respectiv Serviciul Exploatare Vagoane, Gestiune Parc Vagoane și Serviciul Reparații, Modernizări Vagoane.

La nivelul noilor Puncte de lucru, la ramura V in noua structura se desființează funcțiile de Șef Revizie, Șef Revizie Adjunct, Șef Post Revizie, Instructor Regional, Șef Tură. Atribuțiile Șefului de Revizie, Șefului de Revizie Adjunct și Șefului de Post vor fi preluate de către Reprezentantul Zonal.

Instructorii Vagoane vor prelua atribuții de Instructor regionali. Funcție de numărul de salariați, există puncte de lucru pe a căror zone de activitate există 2 Instructori V (București Triaj, Craiova Palas) și puncte de lucru pe a căror zone de activitate există 1 Instructor V (Cluj, Brașov Triaj, Galați și Socola);

Atribuțiile Șefului de Tură V vor fi preluate de către Dispecerul din cadrul Compartimentului Dispecerat /Programare de la Punctul de lucru.

Atribuțiile specifice V preluate în cadrul Punctelor de Lucru / Zonelor de Lucru, se referă în principal la:

-activitatea de revizii tehnice la trenuri și activitatea de reparații accidentale la vagoane.Vor urmări modul de desfășurare al acestor activități.

-se informează în legătură cu programul de circulație zilnic aprobat și pe baza acestuia stabilește necesarul de personal V pentru efectuarea reviziilor tehnice la trenurile din program, pentru zona sa de responsabilitate, conform reglementărilor în vigoare și specificațiilor din programul de circulație aprobat.

-ține legătura cu dispecerul pentru a se informa în legătură cu modificările aduse programului de circulație și face verificări privind alocările de personal pe comenzi cu scopul de a fi eliminate erorile și pentru ca personalul să fie utilizat într-un mod optim.

- participă în comisii de cercetare a accidentelor și incidentelor feroviare.

-reprezintă CFR Marfă în relația cu alți operatori feroviari și administratori de infrastructură feroviară pentru cercetarea neregulilor produse în exploatare cu implicarea materialului rulant și personalul CFR Marfă.

-asigură consultanță tehnică de specialitate și răspunde ca întocmirea avizărilor pentru vagoanele defecte străine să se facă conform prevederilor CUU sau PGV după caz, cu solicitarea pieselor de schimb necesare reparării acestor vagoane, prin completarea corectă a datelor necesare în formulare specifice;

-ține evidența vagoanelor defecte, statistica defectărilor pe tipuri de vagoane, cauze și tipuri de defecte;

-coordonează și urmărește retragerea din circulație, repararea provizorie, pregătirea și îndrumarea la IRV a vagoanelor cu defecte accidentale și/sau cu revizii expirate prezentând către Serviciul Vagoane informări și propuneri în acest sens.

-participă la întocmirea planului de mers de tren și a caietului de prestații privind reviziile tehnice și probele de frână ce se execută la trenurile de marfă;

-reprezintă CFR Marfă în comisiile de evaluare a competențelor profesionale la CENAFER și la autorizări în funcție la ASFR;

Activitatea de exploatare / Întreținere reparații locomotive

Unitățile de tracțiune (depou, remize, PAE, PII) se desfășurează, atribuțiile specifice vor fi preluate în cadrul Punctelor de Lucru/Zonele de lucru care vor lucra direct cu structurile de specialitate din centralul CFR Marfă, respectiv Serviciul Exploatare Locomotive – Documentații Tehnice și Serviciul Întreținere Reparații și Modernizare Locomotive.

În cadrul Zonelor de lucru (București Triaj, Ploiești Tj-Brazi, Craiova, Simeria Tj, Oradea-Ep.Bihor, Tg.Mureș Sud-Teiuș, Pașcani-Bacău, Adjud, Buzău, Palas, C-ța Port, Fetești) organizarea operativă a activității personalului de locomotivă se face de șefii de tură tracțiune, normați în aceste zone.

Atribuțiile specifice preluate în cadrul Punctelor de Lucru/Zonelor de Lucru, se referă în principal la:

Condițiile generale de desfășurare a activității, precum și reglementările privind asigurarea, utilizarea parcului de locomotive și a personalului de tracțiune pentru activitatea de remorcare tren de marfă și manevră în stațiile CF .

Analiza zilnică a indicatorilor cantitativi și calitativi din ramura tracțiune.

Întocmirea de situații statistice periodice (decadale, lunare și anuale), analize și sinteze privind indicatorii de utilizare a personalului de locomotivă și a locomotivelor folosite în activitatea de transport și manevră.

Dimensionarea activității de remorcare/manevră, la nivelul punctelor/zonelor de lucru, în funcție de programul de circulație prognozat, parcul de locomotive și personalul de locomotivă.

Urmărește evidența numărului de personal utilizat în activitatea de exploatare, a regimului de muncă realizat, precum și diminuarea/eliminarea tuturor situațiilor în care un salariat este utilizat în alte funcții decât cea în care este încadrat.

Urmărește respectarea proceselor tehnologice de revizie (PTAE, Rac, etc.), alimentare și pregătire a locomotivelor, conform comenzilor pentru remorcarea trenurilor de marfă și activitatea de manevră, asigurând punerea la dispoziție la timp și în bună stare de funcționare.

Încadrarea în normele de consum de combustibil, energie electrică, lubrifianti, materiale și piese de schimb necesare pentru remorcarea trenurilor, manevrelor și întreținerea în exploatare a materialului rulant marfă, stabilește necesarul de motorină, pe care le comunică structurile de aprovizionare.

Urmărește și răspunde de întocmirea și respectarea planului de revizii la locomotive.

Coordonează activitatea de întreținere și reparații la parcul de locomotive aflat în gestiunea Punctelor de lucru, astfel încât să se respecte clauzele contractuale privind calitatea reparațiilor, imobilizarea în reparații și cheltuielile alocate pentru repararea locomotivelor.

Întocmește situația zilnică a locomotivelor aflate pe fluxul de revizii și reparații accidentale și o transmite la SIRML.

Emite notificarea de retragere din exploatare pentru locomotivele care urmează să efectueze revizii/reparații planificate, document atașat la Dosarul de reparație al locomotivei.

Emite notificarea de Repunere în funcțiune pentru locomotivele care au efectuat revizii/reparații planificate, în baza notificării de punere în serviciu emise de către atelierul de întreținere, document atașat la Dosarul de reparație al locomotivei

Întocmește anual program de efectuare a stabilirii stării tehnice pentru locomotivele din parcul de gestiune.

Ține evidența scadenței instalațiilor tip IVMS, ICI și CEL.

Urmărește zilnic efectuarea reviziilor și avizează locomotivele scadente.

Întocmește situațiile cerute de SIRMI legate de activitatea de reparații a locomotivelor.

Situații statistice periodice (zilnice, decada, lunare și anuale), analize și sinteze, regim de munca la personalul de locomotivă, indicatori de utilizare a personalului de locomotivă și a locomotivelor folosite în activitatea de transport și manevră, rapoarte din Sistemul Informatic de Tracțiune (SIT), vor fi centralizate la nivelul zonelor de lucru și transmise la nivel central (SEL, SIRML), după cum urmează:

- PL București Triaj - Zona București Triaj;
- PL Craiova, - Zona Craiova;
- PL Ronaț Triaj - Zona Simeria Triaj;
- PL Cluj, - Zona Dej Triaj;
- PL Brașov Triaj, - Zona Târgu Mureș Sud - Teiuș;
- PL Socola, - Zona Pașcani - Bacău;
- PL Galați, - Zona Buzău;
- PL Palas, - Zona Palas.

Activitatea de formare profesională inițială și continuă, în ramura tracțiune, precum și relațiile funcționale cu AFER, respectiv CENAFER, vor fi coordonate la nivel central de Instructor Central T, iar la nivel teritorial de către Instructorul Regional T, din structura Punctelor de Lucru și mecanicii instructori din structura Zonelor de Lucru.

Activitatea de formare profesională inițială și continuă, în ramura vagoane și mișcare/comercial, precum și relațiile funcționale cu AFER, respectiv CENAFER, vor fi coordonate la nivel central de Instructorul Central M,C și V, iar la nivel teritorial de către Instructorii din structura Punctelor de Lucru. Printre principalele activități desfășurate sunt:

- organiza, coordona, controla și răspunde de întreaga activitate de formare profesională inițială și continuă, perfecționare a pregătirii profesionale a personalului din ramura tracțiune, din cadrul zonelor de lucru.

- planifică evaluarea/examinarea periodică profesională a personalului din ramura tracțiune, întocmește și propune spre aprobare programul anual de evaluare profesională al personalului scadent la evaluare conform reglementărilor specifice.

- participă în comisiile de autorizare/evaluare pe funcții a personalului din ramura tracțiune.

Totodată, personalul din ramurile MC,T,V, va fi dimensionat raportat la nivelul prestațiilor realizate în anul 2020 și distribuit la fiecare punct de lucru, conform organigramelor noilor structuri prezentată în Anexa nr. 1.

În funcție de gradul de ocupare a personalului, activitatea se va desfășura, fie în regim de tură acolo unde aceasta depășește 60%, fie prin stabilirea altor regimuri de muncă, prevăzute de CCM și Codul Muncii (regim la zi, exploatare CF).

5.2.1 Sub aspectul activelor utilizate

Din cele 28.801 de vagoane pe care le deține SNTFM „CFR Marfă” SA se propune păstrarea unui parc de 8.553 vagoane, care au un amortisment lunar de 5.777.284,13 lei.

Noul parc va avea următoarea structură:

Nr. crt	Serie	Nr. de vagoane	Mărfuri transportate
1	Eacs	309	vagoane destinate transportului de marfuri in vrac (minereu, carbune, coacs, produse de balastiera), laminate, fier vechi, material lemnos, blocuri de lemn,
2	Eaos	402	
3	Esx	1	
4	Fals	2200	vagoane destinate transportului de carbune
5	Habbins	50	vagoane destinate transportului de marfuri cu volum mare si greutate specifica mica.
6	Ks	300	vagoane destinate transportului de containere, tehnica militara, profile laminate, tevi, sine de cale ferata, tagle, lingouri, prefabricate din beton, cherestea, busteni, materiale lungi (lamine), utilaje, blocuri de piatra.
7	Rgs	267	
8	Rmms	72	
9	Lgs, Lgns	125	
10	Sgs, Sgns	150	vagoane destinate transportului de containere si cutii mobile.
11	Rils	400	vagoane destinate transportului de marfuri cu volum mare, ingrasaminte, materiale lungi, utilaje care necesita protectie impotriva agentilor atmosferici.
12	Shimmns	170	vagoane destinate transportului de rulouri si pachete de tabla.
13	Shimms	50	
14	Tals	380	vagoane destinate transportului de marfuri pulverulente
15	Uagps	1400	vagoane destinate transportului de cereale - secara, porumb, orez, ovaz, griu, orez brut, seminte de floarea soarelui, soia, srot.
16	Ucs	125	vagoane destinate transportului de ciment, var.
17	Z/4 73 mc	1150	vagoane destinate transportului de uleiuri comestibile, melasa, bitum, produse petroliere, acid sulfuric .
18	Z/4 ac	1000	
19	Cuseta calatori	2	vagoane pentru uzul administratiei, personal MApN
	Total	8553	

Este necesară o cât mai bună corelare a cheltuielilor de reparații cu necesitățile reale dictate de evoluția pieței de transport, respectiv contractele comerciale existente și previziunile de creștere sau scădere a volumului de marfă.

Astfel, CFR Marfă își propune să mențină la transport cel puțin volumul de mărfuri existent, fapt pentru care se impune păstrarea la nivelul actual și corelarea cu cerințele pieții de transport a parcului de vagoane cu RP activ, prin efectuarea de revizii planificate la toate cele aproximativ 1400 de vagoane la care urmează să expire reviziile periodice.

Suplimentar, pentru a se putea controla într-un mod cât mai corect și eficient realizarea bugetului, astfel încât să se poată menține un echilibru real între venituri și cheltuieli, ținând cont de instabilitatea prezentă pe piața de transport, toate contractele de prestări servicii vor fi întocmite astfel încât să permită modificarea în plus sau în minus a cantităților contractate, funcție de fluctuațiile apărute pe piață, fără cheltuieli suplimentare, respectiv penalități, majorări de tarife, etc.

În funcție de necesitățile de transport și cerințele din piață, strategia pe termen mediu și lung presupune menținerea în parcul activ numai a vagoanelor cerute de piață, pentru care există solicitări concrete, cu o rezerva de cca 10-15% pentru a prelua eventuale creșteri de trafic.

În cazul în care, datorită apariției unor modificări semnificative pe piața de transport, se impune modificarea structurii parcului activ de vagoane prin diminuarea necesarului acestuia, se vor putea adopta măsuri specifice de trecere în conservare a vagoanelor pentru care nu mai există solicitări.

De asemenea, din cele 907 locomotive din patrimoniu se propune păstrarea unui parc de 284 locomotive, care au un amortisment lunar de 3.299.217,50 lei.

Noul parc de locomotive va avea următoarea structură:

Nr. crt.	Tip vehicul motor	Nr. locomotive
1	LE 6600 kW mod.	50
2	LE 5100 kW	77
3	LE 3400 kW	4
4	LDE 2300 CP	2
5	LDE 2100 CP	95
5	LDE 1250CP	1
7	LDH 1360 CP	6
8	LDH 1250 CP	44
9	LDH 150 CP	1
10	LDH 180 CP	4
TOTAL		284

Strategia CFR Marfă în domeniul materialului rulant are în vedere următoarele măsuri principale:

- Menținerea în stare tehnică corespunzătoare a parcului de locomotive
- Reparații planificate în funcție de disponibilitățile financiare
- Analiza atentă a necesarului de locomotive, pe fiecare tip de locomotivă în parte, față de cerințele de trafic actuale și viitoare, pentru a obține un parc de exploatare care să satisfacă nevoile de trafic, iar pentru restul de locomotive trebuie luată decizia introducerii la reparații planificate/modernizări, conservării sau valorificării/închirierii acestora, în funcție de situație.

5.2.2 Sub aspectul structurii de personal

Spre deosebire de vechea structură organizatorică, care la data de 31 decembrie 2020 funcționa cu un număr de 4814 salariați, SNTFM CFR Marfă SA preconizează să activeze în noua structură cu un număr de 3414 de posturi ocupate.

Astfel, numărul total de salariați se va reduce cu 1400, față de data de 31.12.2020, iar CFR Marfă preconizează ca planul de disponibilizare să fie aplicat efectiv cu data de 05.07.2021, după parcurgerea tuturor etapelor legale prevăzute într-o concediere colectivă.

Situația posturilor normate în noua structură organizatorică este prezentată în tabelul din Anexa nr. 2.

Situația numărului posturilor de specialitate și administrativ (conducere și execuție) normate în noua structura organizatorica, corespunzător structurilor central și teritorial este prezentată în organigramele atașate în Anexa nr. 1.

Ocuparea posturilor SA normate în noua structură organizatorică a Punctelor de lucru se va face respectând legislația în vigoare, procedurile interne, prevederile Contractului colectiv de muncă și Condițiile minime de pregătire și vechime, aprobate prin HCA nr. 99/12.11.2018, cu salariați care au ocupat posturi în cadrul structurilor desființate prin aplicarea măsurilor de restructurare aprobate.

Cap. 6 ETAPELE NECESARE RESTRUCTURĂRII

Etape restructurare, urmate de concediere colectivă:

- Elaborarea programului de concediere colectivă 15.04.2021;
- Prezentarea în AGEA a PRR, în vederea aprobării desființării CZM 1-8 și CIRV cu subunitățile aferente (M/C, T, V) și înființarea noilor Puncte de Lucru;
- Aprobarea de către Consiliul de Administrație a noilor organigrame, corespunzătoare noii structuri organizatorice, a ROF central și mandatarea directorului general în vederea aplicării acestora, ținând cont și de rezultatul consultărilor ce se vor ține cu organizațiile sindicale. 20.04.2021;
- Aprobarea de către AGOA a celor doua proiecte 20.04.2021;
- Consultarea sindicatelor cu privire la intenția de concediere colectivă a salariaților CFR Marfă (art. 69 (1) din Codul Muncii), începând cu data de 20.04.2021;

- Notificarea sindicatelor cu privire la intenția de a efectua concedieri colective, și, totodată, a Inspectoratului Teritorial de Muncă al Municipiului București și Agenției Teritoriale pentru Ocuparea Forței de Muncă (art. 69 (1), art. 70 din Codul Muncii), 21.04.2021;
- Formularea de propuneri de măsuri ale organizațiilor sindicale sau, după caz, a reprezentanților salariaților, în vederea evitării concedierilor ori diminuării numărului de salariați concediați, într-un termen de 10 zile calendaristice de la data primirii notificării (art. 71 (1) din Codul Muncii) 04.05.2021;
- Răspunsul în scris la propunerile formulate de organizațiile sindicale, în termen de 5 zile calendaristice de la primirea acestora (art. 71 (2) din Codul Muncii);(termen preconizat 05.05.2021);
- Notificarea ITM și ATOFM cu 30 de zile înainte de emiterea deciziilor de concediere, precum și a sindicatelor (art. 72 din Codul Muncii), 06.05.2021
- Emiterea deciziilor de concediere 07.06.2021;
- La solicitarea motivată a oricăreia dintre părți, inspectoratul teritorial de muncă, cu consultarea agenției teritoriale de ocupare a forței de muncă, poate dispune amânarea momentului emiterii deciziilor de concediere cu maximum 10 zile calendaristice (art. 73 din Codul Muncii);
- În perioada notificării ITM și a preavizului acordat salariaților ce urmează a fi concediați, agențiile teritoriale vor efectua servicii de preconcediere;
- 05.07.2021 disponibilizare efectivă.

Cap. 6 IMPACTUL FINANCIAR

În urma reorganizării, se estimează o reducere semnificativă a cheltuielilor cu personalul după cum urmează:

Impact financiar lunar la capitolul cheltuieli cu personalul luna iulie față de luna iunie.

Indicator	IUN	IUL	%	Diferenta
d)cheltuieli privind personalul, din care	24.914	20.815	84	-4.099
~cheltuieli de natura salariala, din care:	23.755	16.692	70	-7.063
~ cheltuieli cu salariile (641.01-741.4)	22.196	15.495	70	-6.701
~alte chelt. cu personalul (bonusuri) din care:	1.559	1.197	77	-362
cheltuieli sociale 5 % ,din care:	184	184		0
645.8 tichete de masa 642	1.300	1.013	78	-287
alte cheltuieli conf CCM	75			-75
~alte chelt. cu personalul din care:	0	3.294		3.294
e)ch.cu platile compensatorii cf.CCM aferente disponibilizarilor de personal		3.294		3.294
f)ch.cu drepturile salariale cuvenite in baza unor hotarari judecatoresti				0
~cheltuieli contract de mandat (ct.621/fost 628.07)	48	49	102	1
~cheltuieli cu contributiile datorate de angajator	1.111	780	70	-331

Nr. Personal la sfarsitul perioadei	4.814	3414		-1.400
Nr. Mediu de Personal	4.814	3.414		-1.400

Începând cu luna iulie se estimează în lună o reducere a fondului de salarii cu 30 %, față de luna precedentă ca urmare a disponibilizării ce urmează să înceapă cu luna iulie, iar pe total cheltuieli cu personalul de 16% față de luna precedentă. Calculul s-a efectuat pe număr mediu de personal la un câștig mediu brut de 4.866 mii lei, câștig mediu brut calculat conform legii bugetului de stat pentru anul 2021 așa cum a fost prevăzut și în BVC pentru anul 2021. De asemenea începând cu luna iulie se estimează o scădere și a cheltuielii cu tichetele de masă în cuantum de 23% față de luna precedentă.

La calculul tichetelor de masă s-au luat în calcul următoarele: număr de personal * zilele lucrătoare din luna * 15 lei (valoarea nominală a tichetului de masă).

Pe total cheltuieli cu personalul reducerea este în cuantum 16% față de luna anterioară ca urmare a faptului ca începând cu luna disponibilizării s-a avut în vedere cheltuiala cu plățile compensatorii calculată pentru salariați ce urmează a fi disponibilizați la clasa 10 din CCM și care are o influență crescătoare în total cheltuieli cu personalul .

Plățile compensatorii sunt prevăzute în CCM după cum urmează:
art 56 din CCM 2019-2020 (în vigoare) " Pe perioada valabilității prezentului contract colectiv de muncă, la desfacerea contractului individual de muncă ca urmare a aplicării măsurilor de concediere colectivă sau concediere individuală din motive care nu țin de persoana salariatului, salariaților CFR Marfă concediați li se va acorda o indemnizație egală cu șase salarii brute la nivelul clasei 10 de salarizare, care va fi virată în șase tranșe.

Impact financiar cheltuieli cu personalul comparativ anul 2021 față de 2020

Indicator	2020	2021	%	Diferenta
d)cheltuieli privind personalul, din care	296.172	273.795	92	-22.377
~cheltuieli de natura salariala, din care:	283.241	242.259	86	-40.982
~ cheltuieli cu salariile (641.01-741.4)	264.918	225.319	85	-39.599
~alte chelt. cu personalul (bonusuri) din care:	18.323	16.940	92	-1.383
cheltuieli sociale 5 % ,din care: 645.8	2.507	2.211	88	-296
tichete de masa 642	15.685	14.503	92	-1.182
alte cheltuieli conf CCM	131	226	173	95
~alte chelt. cu personalul din care:	0	19.776		19.776
e)ch.cu platile compensatorii cf.CCM aferente disponibilizarilor de personal		19.774		19.774
f)ch.cu drepturile salariale convenite in baza unor hotarari judecatoresti		2		2
~cheltuieli contract de mandat (ct.621/fost 628.07)	586	593	102	7
~cheltuieli cu contributiile datorate de angajator	12.345	11.167	90	-1.178
Nr. Personal la sfarsitul perioadei	4.814	3.414		-1.400
Nr. Mediu de Personal	4.808	4.111		-697

Față de anul 2020 la sfârșitul anului 2021 se estimează o scădere a cheltuielilor cu personalul cu un procent de 8 % pe total an față de realizatul anului 2021.

Pe total an 2021 influențele sunt următoarele:

Influențe descrescătoare

*fondul de salarii pe primele 6 luni a fost calculat la un număr mediu de personal de de 4814, iar începând cu luna iulie s-au luat în calcul următoarele:

-scăderea cu 1400 de salariați și angajarea unui număr de 36 de mecanici care termină școala în luna iunie, rezultând un număr mediu de personal de 3.414 .

- câștigul mediu brut 4.866 mii lei, rezultând pe total an față de anul trecut o scădere a fondului de salarii cu 14% față de anul 2020.

* tichetele de masă - reducerea estimată pe total este de 8 % tot ca urmare a faptului că pe primele 6 luni ale anului 2021 a fost luat în calcul un număr de personal, iar începând cu luna iulie acesta a scăzut cu numărul de salariați care vor fi disponibilizați. De asemenea la estimarea cheltuielilor cu tichetele de masa s-a luat în calcul și regularizarea acestora care se efectuează lunar pentru luna precedentă în conformitate cu legea nr.165/2018 cu modificările și completările ulterioare privind acordarea tichetelor de masă.

Influențe crescătoare

* Cheltuiala cu salariile compensatorii calculată pentru salariații care vor fi disponibilizați, la nivelul clasei 10 (2.295 mii le) începând cu luna iulie 2021 .

Din toate aceste influențe a rezultat în urma disponibilizării o reducere a cheltuielii cu personalul în cuantum de 8 % în anul 2021 față de anul 2020.

Impact financiar cheltuieli cu personalul anul 2022 față de anul 2021.

Indicator	2021	2022	%	Diferent a
d)cheltuieli privind personalul, din care	273.795	211.961	77	-61.834
~cheltuieli de natura salariala, din care:	242.259	202.116	83	-40.143
~ cheltuieli cu salariile (641.01-741.4)	225.319	186.708	83	-38.611
~alte chelt. cu personalul (bonusuri) din care:	16.940	15.408	91	-1.532
cheltuieli sociale 5 % ,din care: 645.8	2.211	2.211	100	0
tichete de masa 642	14.503	12.900	89	-1.603
alte cheltuieli conf CCM	226		0,00	-226
~alte chelt. cu personalul din care:	19.776	2		-19.774
e)ch.cu platile compensatorii cf.CCM afereente disponibilizarilor de personal	19.774			-19.774
f)ch.cu drepturile salariale cuvenite in baza unor hotarari judecatoresti	2	2		0
~cheltuieli contract de mandat (ct.621/fost 628.07)	593	593	100	0
~cheltuieli cu contributiile datorate de angajator	11.167	9.252	83	-1.915

Nr. Personal la sfarsitul perioadei	3.414	3.414	0
Nr. Mediu de Personal	4.111	3.414	-697

Dupa disponibilizarea personalului și după achitarea plăților compensatorii, societatea estimează pentru anul 2022 o reducere a cheltuielilor cu personalul față de anul 2021 cu un procent de 23 % , eliberându-se astfel un cash în sumă de aproximativ 61.834 mii lei.

Cap. 7 CONCLUZII

Pentru punerea în aplicare a Deciziei Comisiei Europene, prin care statul român trebuie să primească de la CFR Marfă atât ajutorul de stat ilegal cât și dobânzile aferente pentru perioada scursă de la acordarea ajutorului până la recuperarea întregii sume (570 mil. euro, la care se adaugă penalități), CFR Marfă trebuie să aplice măsuri privind reorganizarea activității, care vizează începerea imediată a unui profund proces de restructurare, bazat pe criterii de performanță și eficiență, având ca principale obiective: reducerea costurilor operaționale, recâștigarea cotelor de piață și sustenabilitate pe termen lung.

Mecanismul propus urmărește darea în plată de active către CNCF CFR SA și MT (stingerea creanței MFP), având ca finalitate stingerea integrală a ajutorului de stat, prin transferul de active, valorificarea/concesionarea/închirierea celorlalte active preluate în plată pe piața liberă.

Din motive reale și temeinice, potrivit nevoilor funcționale, corelat cu noile organigrame, dar și în vederea eficientizării indicatorilor economici și funcționali, se impune redimensionarea structurii de personal prin eliminarea a 2846 posturi vacante și ocupate.

Noua structură organizatorică bazată pe aceste trei principii: flexibilitate, mobilitate și digitalizare va conduce la o reducere semnificativă a cheltuielilor cu personalul, a impozitelor, TUI, non-TUI, întreținere a clădirilor și materialului rulant, reducerea cheltuielilor cu amortismentele materialului rulant, reducerea cheltuielilor cu agrementele tehnice și autorizațiile de furnizor feroviar obținute de la AFER (datorită reducerii numărului de puncte de lucru).

Față de vechea structură organizatorică, noua structură organizatorică va funcționa pe două niveluri și va avea mai multă flexibilitate și mobilitate prin reducerea numărului de structuri organizatorice fixe și prin punerea la dispoziția noilor puncte de lucru de mijloace auto pentru deplasarea personalului în vederea realizării tuturor prestațiilor necesare într-o tură de serviciu.

De asemenea, CFR Marfă este în proces de digitalizare prin echiparea materialului rulant cu module GPS, ceea ce va conduce la o reducere a numărului de salariați operatori introducere date. Aplicația software care va gestiona informațiile furnizate de modulele GPS va putea fi interconectată și folosită și de clienții CFR Marfă. În plus, se află în dezvoltare o aplicație software pentru comanda personalului, aplicație ce va conduce la eficientizarea activității.

În noua structură organizatorică, „motorul” CFR Marfă se va constitui din dispecerat și șefii de tură, care vor coordona în permanență echipele formate din personal M/C,T,V cu ajutorul informațiilor furnizate de aplicațiile software aflate în curs de dezvoltare.

Un alt avantaj îl constituie faptul că, prin scăderea numărului de vagoane din patrimoniul CFR Marfă și reducerea necesarului de reparații planificate, CIRV va putea efectua reparații

planificate pentru alți deținători de vagoane și va aduce încasări prin încheierea de contracte în acest sens.

Măsurile de restructurare propuse au în vedere ca derularea activității pe noile structuri organizatorice să se facă cu respectarea procedurilor proprii, adecvate procesului de transport, cu deservirea clienților în condiții de eficacitate economică și în condiții de siguranță feroviară, cu utilizarea unui număr de personal și a unui parc de material rulant corelate cu volumul de activitate depus pentru îndeplinirea actualelor contracte de transport.

Punerea bazei unei structuri organizaționale va permite redefinirea CFR Marfă și implementarea unei noi culturi organizaționale, bazate pe următorul set de valori:

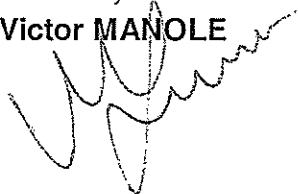
- Valorificarea punctelor forte ale companiei și în mod special a resursei umane, precum și a unităților de tracțiune pe care ceilalți operatori de transport feroviar de marfă nu le dețin;
- Crearea unei culturi focalizate asupra clientului, performanță și siguranță;
- Creșterea flexibilității, a capacității de răspuns la solicitările clienților;
- Desființarea Centrelor Zonale de Marfa 1-8 și CIRV precum și a subunităților M/C,T,V (stații de cale ferată, depouri, remize, revizii de vagoane, etc.) și înființarea a 8 puncte de lucru comune în care lucrează personal din toate ramurile, prin reorganizarea tuturor activităților la nivelul punctelor de lucru, precum și înființarea unui Punct de Lucru IRV (reparații vagoane).

CFR Marfă va funcționa sub noua structură organizatorică în baza unor principii revigorate de management, bazate pe meritocrație și pe principiul optimizării costurilor avansate cu personalul.

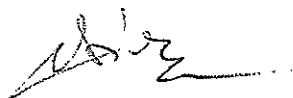
Anexe:

1. Organigramele noilor structuri CFR Marfă (Central și Puncte de lucru);
2. Situația detaliată a posturilor normate în noua structura organizatorică;
3. Gradarea noilor Puncte de Lucru

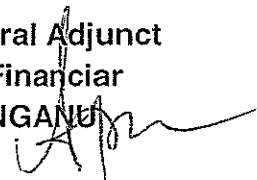
**Director General Adjunct
Material Rulant, Tehnic
Mihail Victor MANOLE**



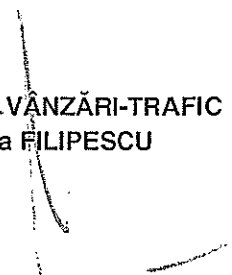
**DIRECTOR TEHNIC
Ion SIVACHE**



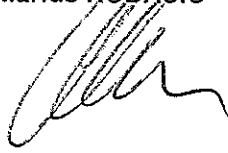
**Director General Adjunct
Economic Financiar
Aida HANGANU**



**DIRECTOR VÂNZĂRI-TRAFIC
Denișa FILIPESCU**



ŞEF SERVICIU
Resurse Umane
Marius ROBĂCIU



**Organigramele noi structuri CFR Marfă
(Central, Puncte de Lucru 1-9)**



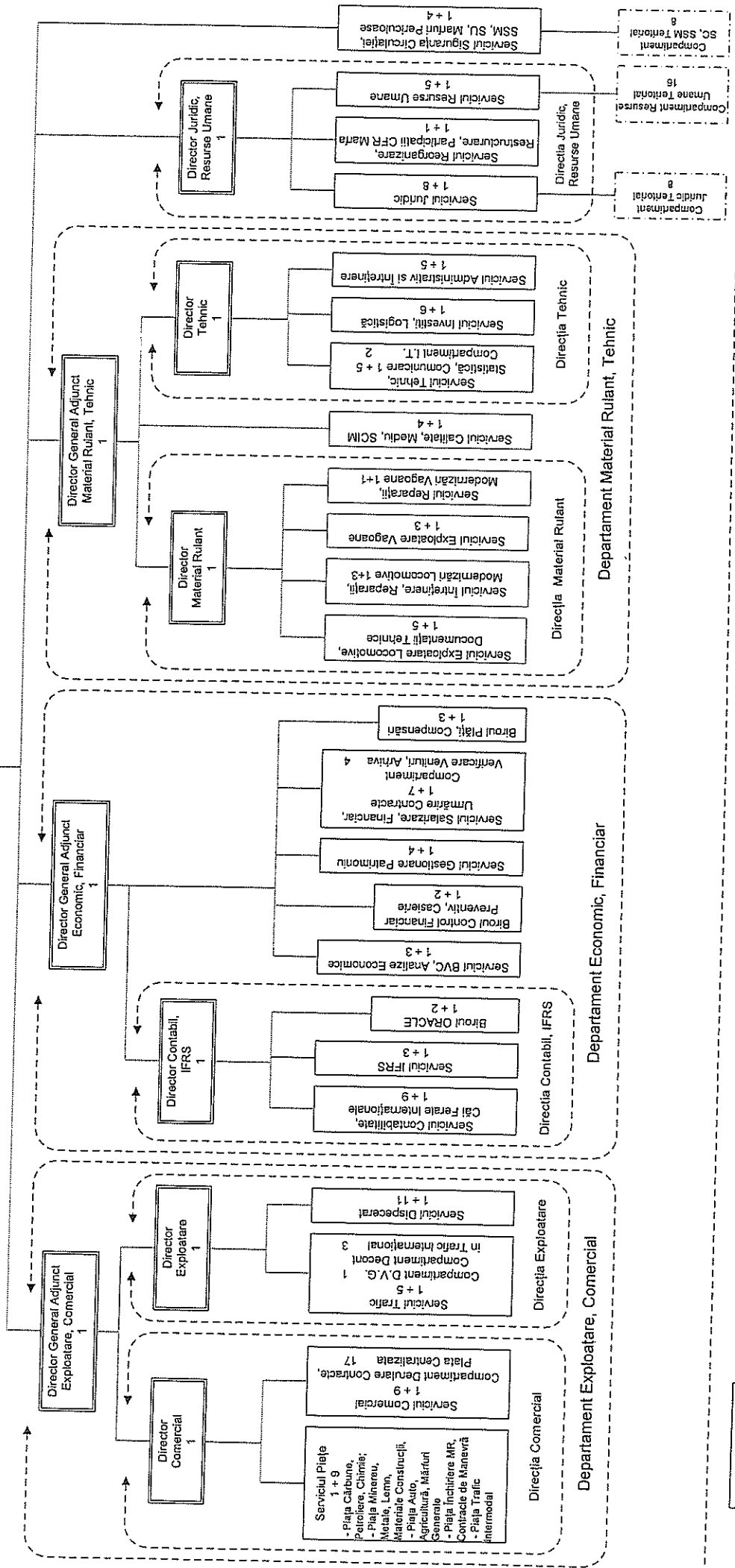
Serviciul Relații Internaționale
1+2
Serviciul Audit Intern
1+2
Serviciul Control Financiar de
Gestiune
1+3

Cabinet Director General
2
Compartiment Probleme Speciale,
Integritate și Antifraudă,
Protecția Datelor cu Caracter
Personal
1

DIRECTOR GENERAL

TOTAL: 222 posturi
Aprobat prin HCA nr. ... din

DIRECTOR GENERAL
MinaI FRĂȘINOI



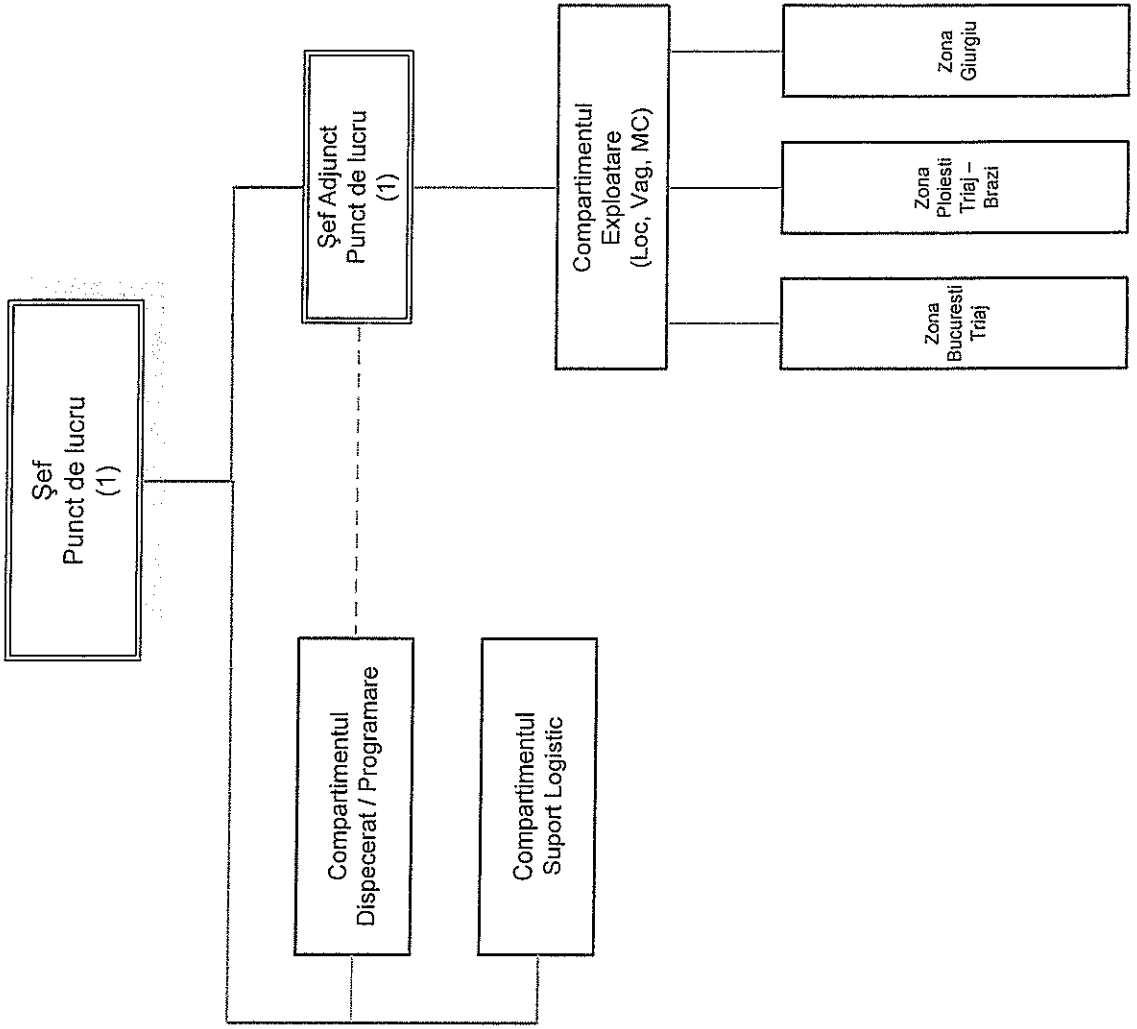
Subunități extenșoare:
Puncte de lucru
1 - 9

FILIALA CFR MARFA
CFR IRLU S.A.

Compartiment Juridic Teritorial
8
Compartiment Resurse Umane Teritorial
16
Compartiment SC, SSM Teritorial
8

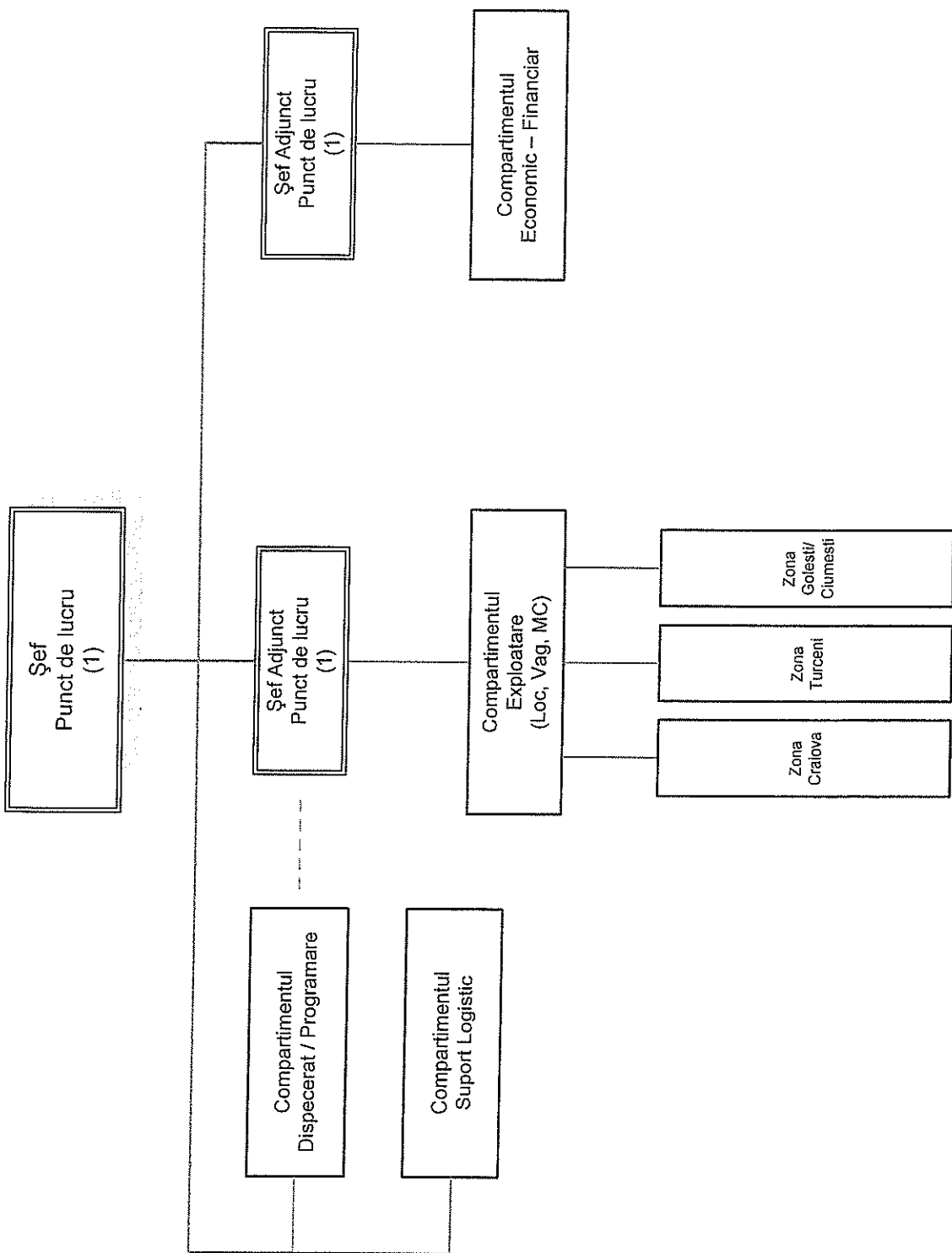


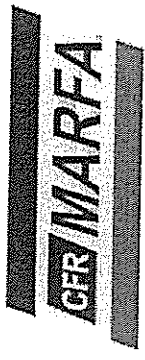
Punct de Lucru Bucuresti Triaj
(gradul I)



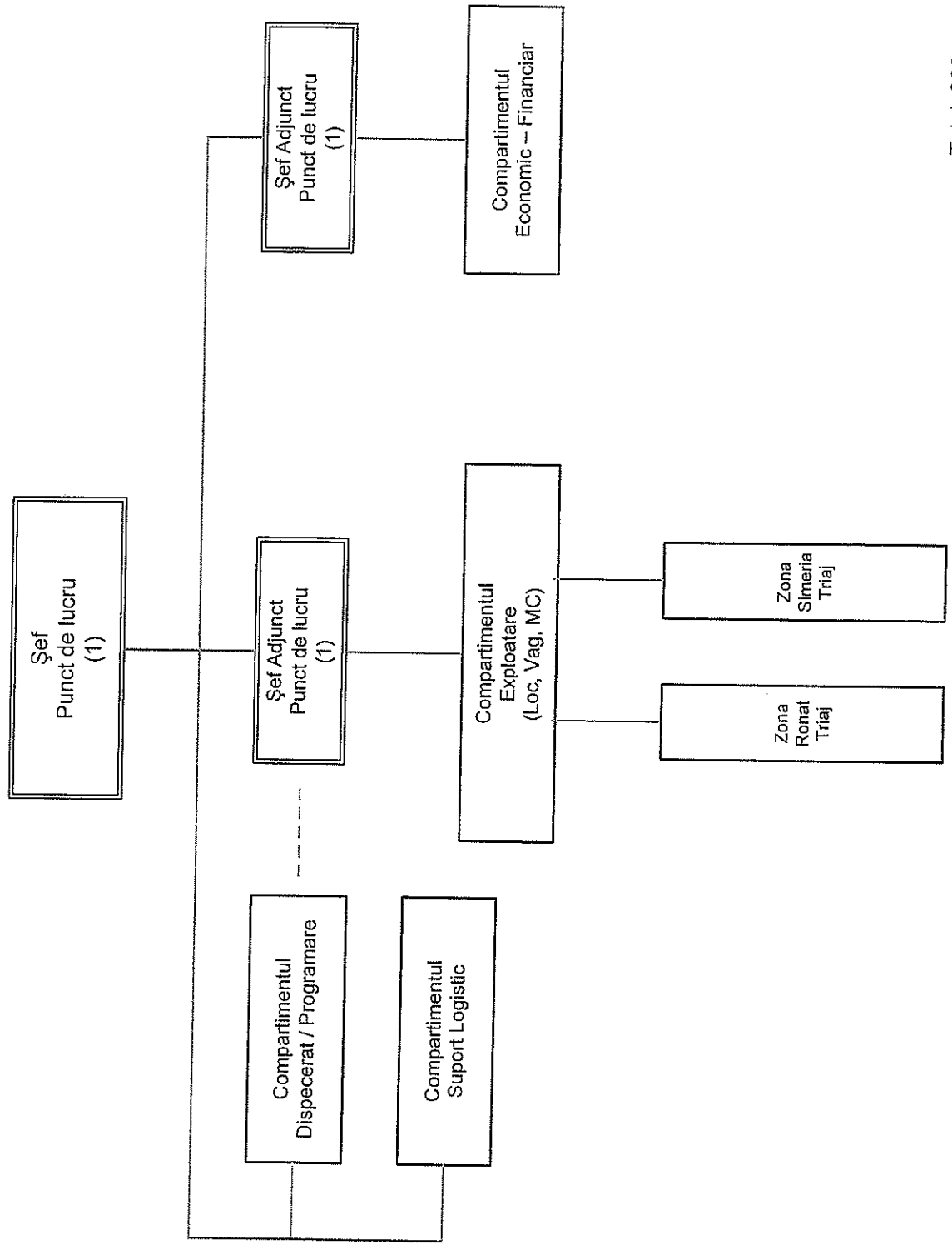


Punct de Lucru Craiova
(gradul I)



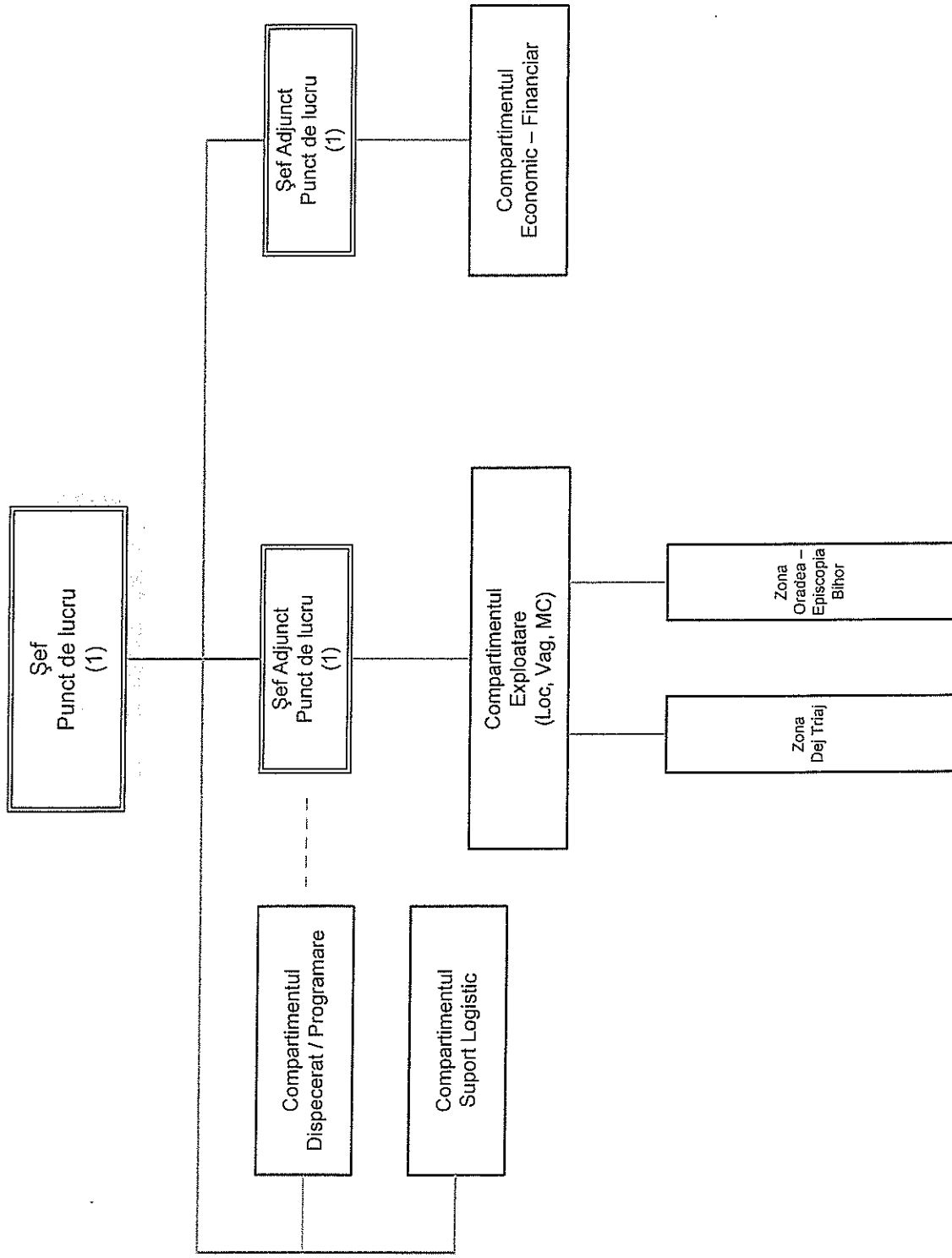


Punct de Lucru Ronat Triaj
(gradul II)



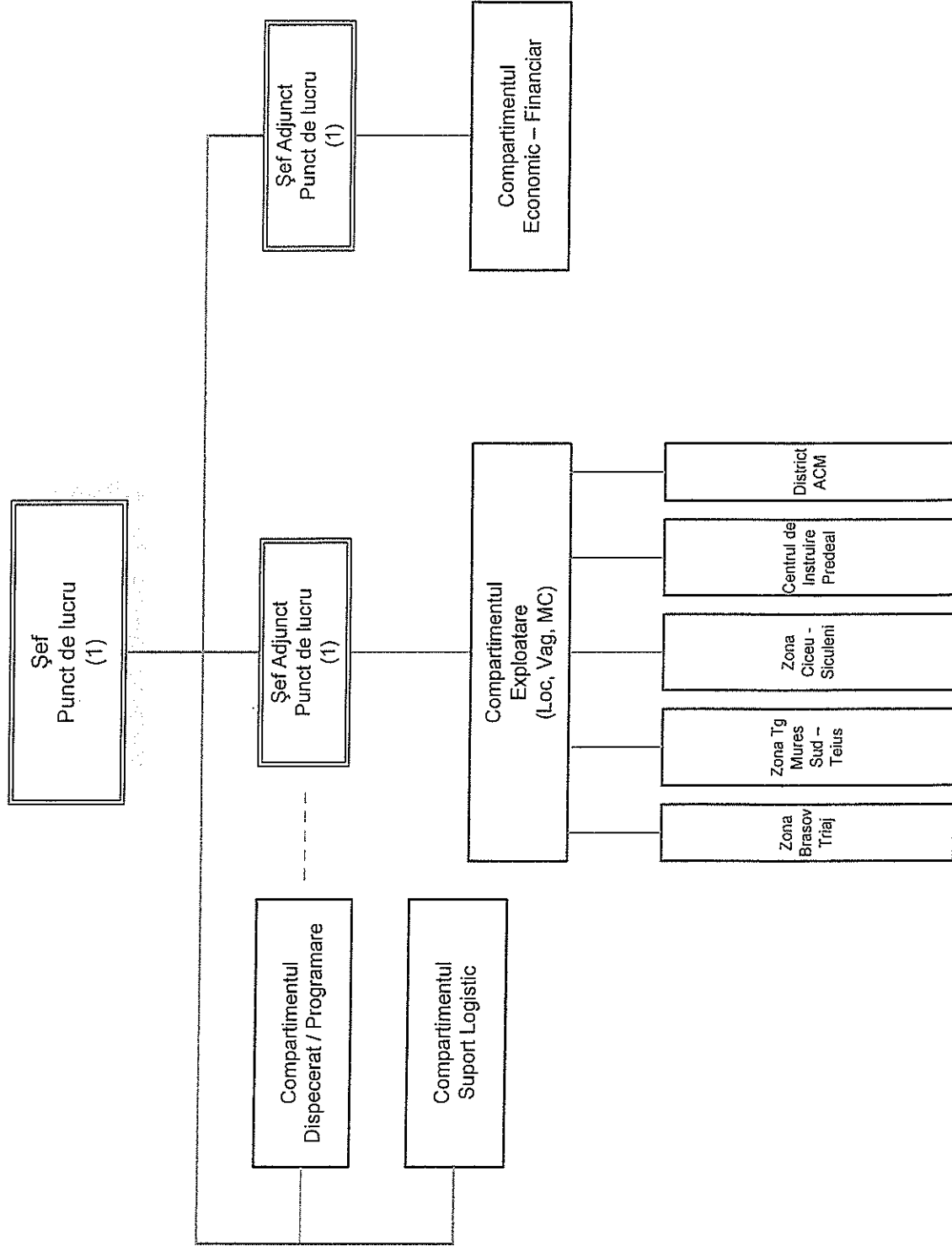


Punct de Lucru Cluj
(gradul I)

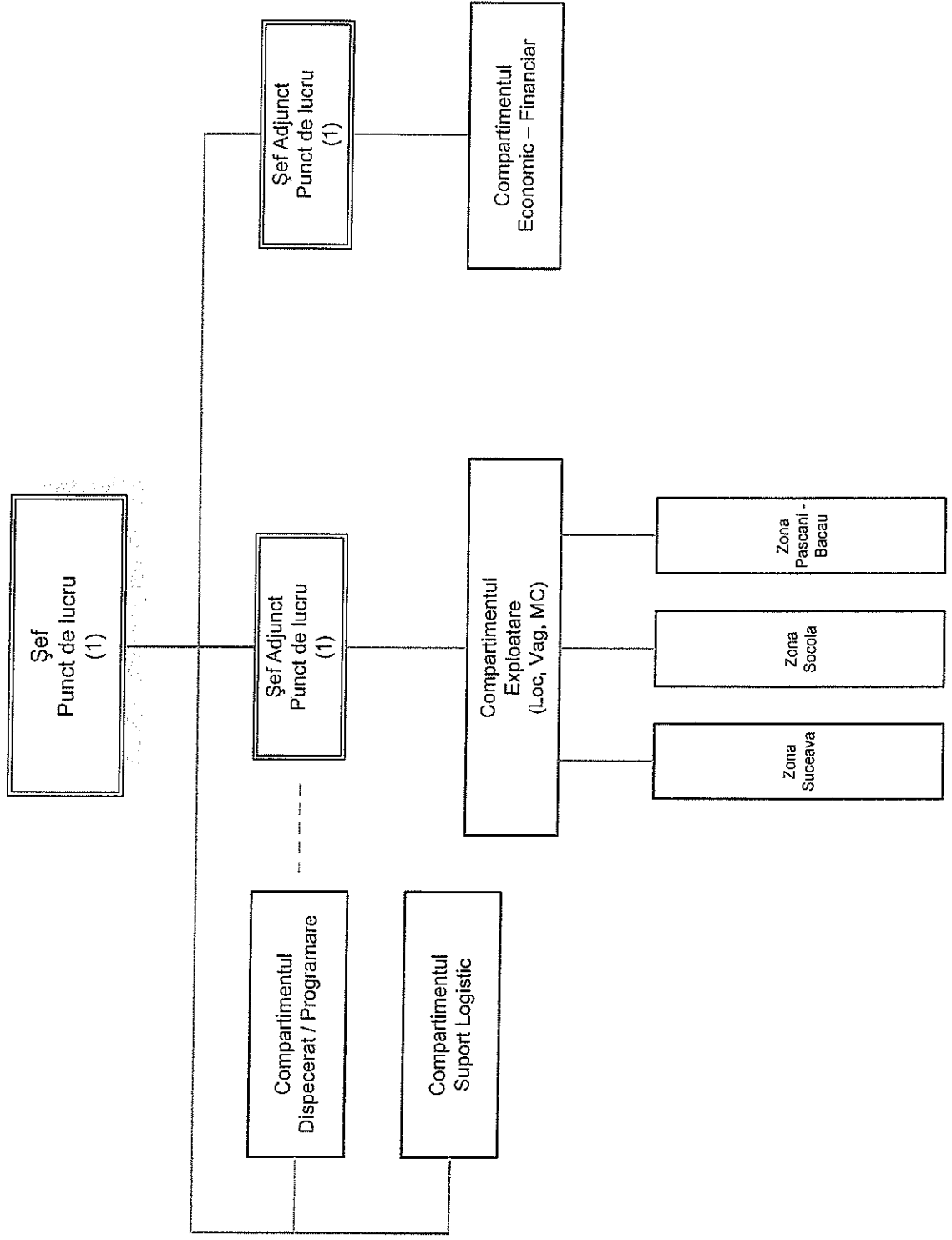


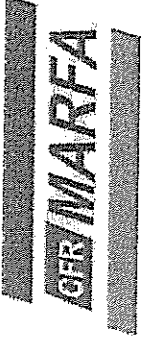


Punct de Lucru Brasov Triaj
(gradul II)

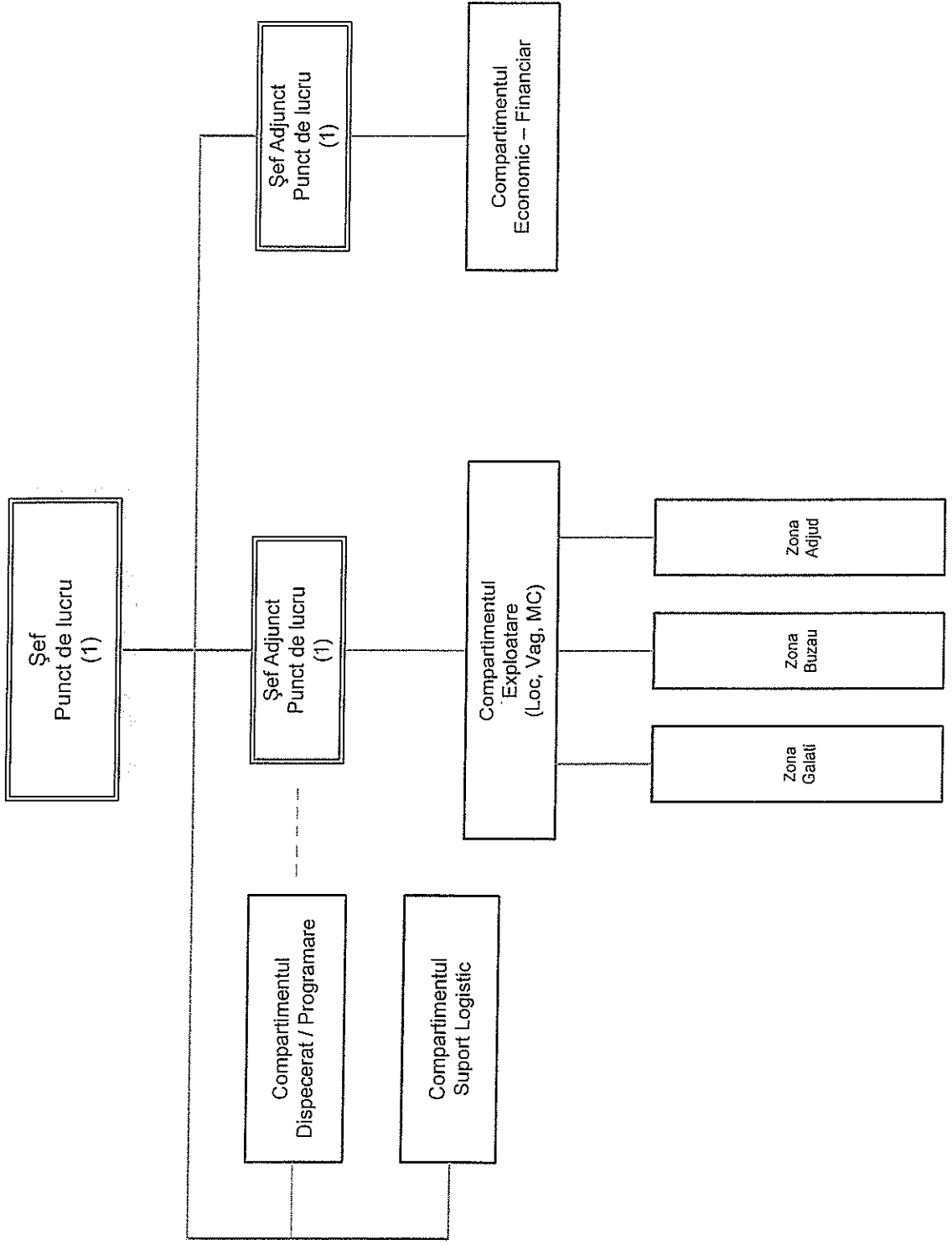


Punct de Lucru Socola
(gradul II)

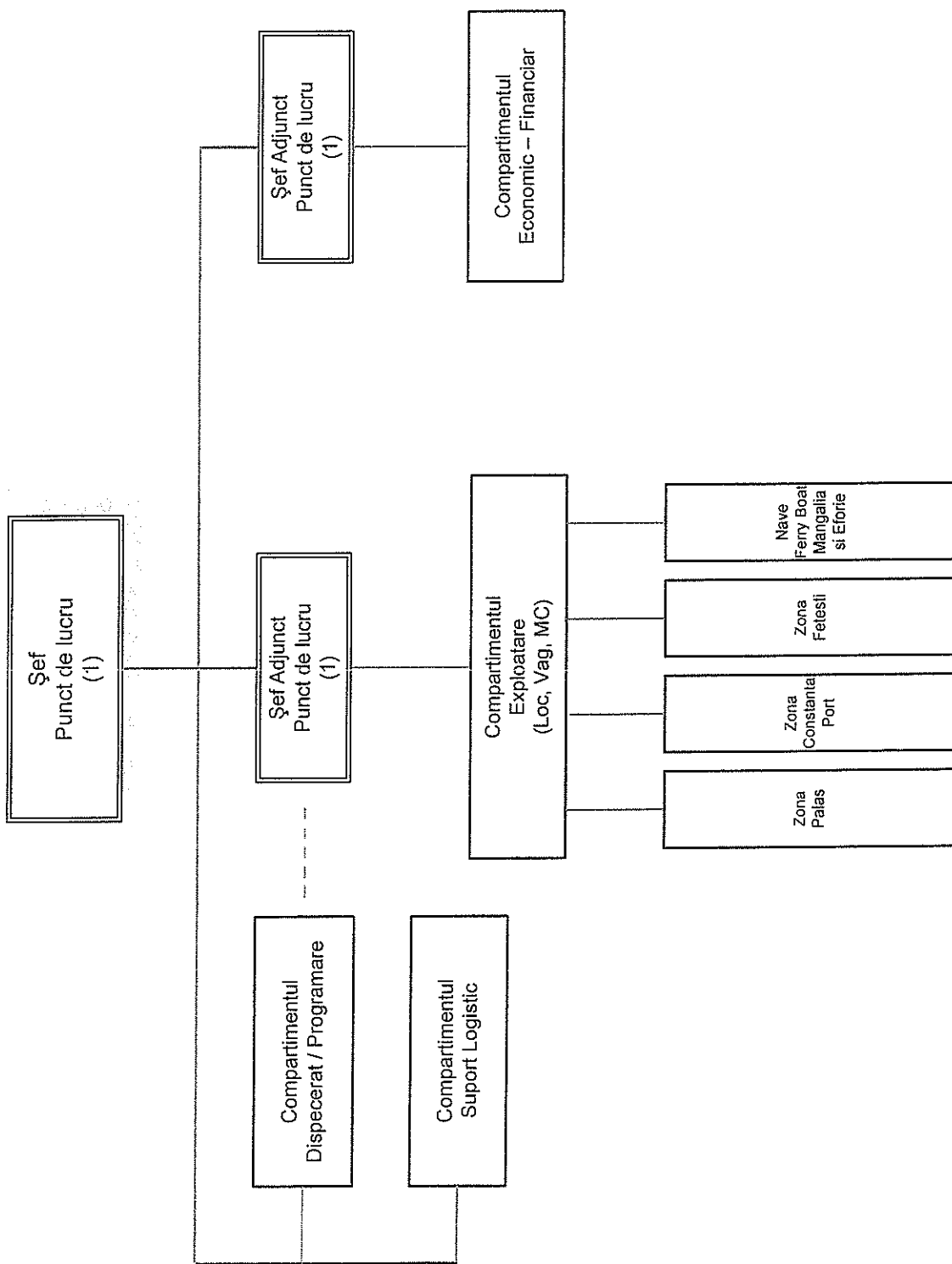


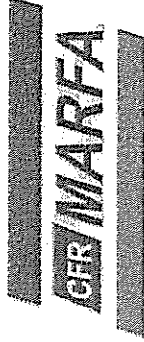


Punct de Lucru Galati
(gradul II)

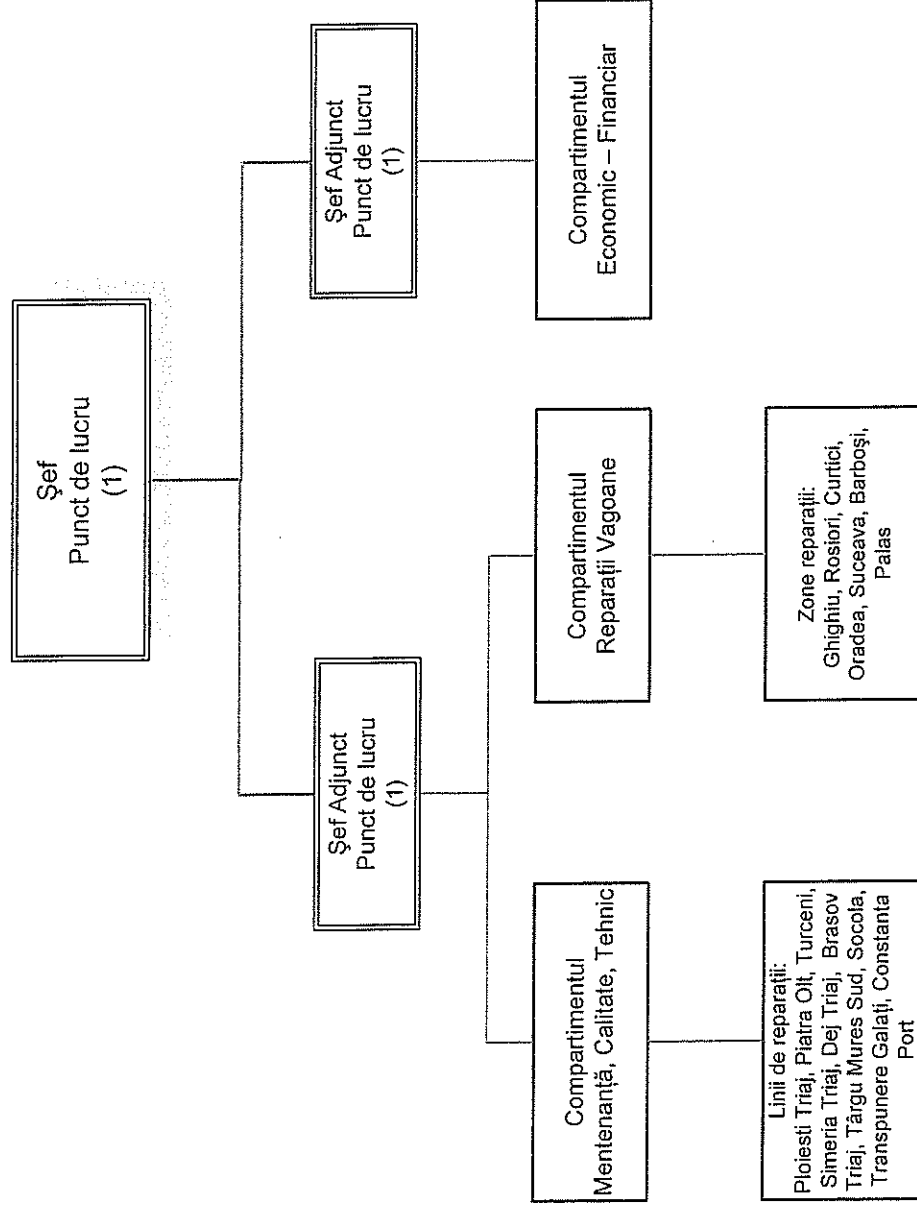


Punct de Lucru Palas
(gradul I)





Punct de Lucru IRV
(gradul I)





Gradarea noilor puncte de lucru CFR Marfa

(incepand cu data de 05.07.2021)

Activitatea CFR Marfa se desfasoara la nivelul intregii retele de cale ferata, printr-o colaborare strânsa între subunitatile societatii, între personalul de exploatare specializat pentru miscarea trenurilor, comercial, tractiune si vagoane, sub coordonarea conducerii CFR Marfa.

Totusi, volumul activitatii este inegal la nivel de zone feroviare si depinde de contractele comerciale derulate, fapt ce implica un volum diferit de vagoane manevrate, trenuri formate, locomotive utilizate, documente de transport manipulate, personal folosit. Unele zone feroviare sunt zone unde se incarca marfa, altele sunt zone pentru descarcarea marfii, in functie de clienti si de contractele comerciale incheiate, sunt zone cu o importanta activitate de manevra sau de dirijare a vagoanelor goale.

Pentru a stabili criteriile de gradare care sa acopere intreaga sfera de activitate a unei zone feroviare, au fost analizati 10 indicatori relevanti pentru activitatea derulata de CFR Marfa in anul 2020.

Astfel, ca principiu general, s-a acordat un punctaj fiecarui nou Punct de Lucru (fost Centru Zonal de Marfa), pentru fiecare indicator analizat, in functie de ponderea pe care o detine in totalul activitatii la nivel de retea. Suma punctajelor pentru cei 10 indicatori analizati, reprezinta **Punctajul final** al noului Punct de Lucru (fost Centru Zonal de Marfa).

Pentru un Punctaj final mai mare sau egal cu 100, Punctul de Lucru se gradeaza ca zona feroviara de grad I, iar pentru un punctaj mai mic de 100, Punctul de Lucru va fi gradat ca zona feroviara de grad II.

Anual, se va relua analiza gradarii Punctelor de Lucru, pentru a stabili daca criteriile de gradare stabilite sunt respectate pentru incadrarea in gradul I sau II.

Indicatorii propusi pentru gradarea unitatilor feroviare CFR Marfa

1. Marfuri incarcate pe CZM si intrate prin frontiera de stat

Indicatorul se masoara in tone si este relevant pentru volumul marfurilor incarcate in vagoane cu impact in veniturile aduse societatii. Activitatea presupune legatura permanenta a personalului feroviar cu clientii societatii, pentru efectuarea manevrelor necesare ducerii vagoanelor goale la liniile de incarcare, respectiv aducerea vagoanelor incarcate in statie, pentru intocmirea documentelor de transport, pentru programarea trenurilor si a personalului de drum.

O zona feroviara puternic incarcatoare este importanta pentru societate, deoarece permite obtinerea unor venituri din transport cu costuri mai reduse decat daca clientii ar fi dispersati pe sute de km.

Punctajul se acorda pentru fiecare CZM in functie de ponderea pe care o are acest indicator in totalul retelei.

2. Marfuri descarcate pe CZM

Indicatorul se masoara in tone si are aceeași relevanță ca și marfurile încărcate. Relația de transport are o stație de origine și o stație de destinație, deci dacă o zonă este puternic încărcătoare o altă zonă poate fi puternic descarcătoare. Relația de transport trebuie văzută în ambele sensuri. Și în aceste zone trebuie ținută legătura cu clienții, trebuie informați în timp real despre momentul ajungerii trenului încărcat, trebuie prelucrate și eliberate documentele de transport, trebuie efectuate manevrele pentru introducerea vagoanelor la fronturile de descarcare și dirijarea vagoanelor goale conform cerințelor dispeceratului Trafic. Este o activitate complexă care antrenează personal muncă-comercial, tracțiune și vagoane.

Punctajul se acordă pentru fiecare CZM în funcție de ponderea pe care o are acest indicator în totalul rețelei.

3. Trenuri compuse în stații tehnice

Se masoara în număr de trenuri directe de marfa compuse în stații tehnice; sunt atât trenuri de lung parcurs, tonate cât și DVG (trenuri de vagoane goale) și care implică munca personalului muncă-comercial, tracțiune, vagoane pentru activitatea de pregătire a documentelor de transport, de efectuare a manevrelor necesare formării trenurilor, de revizie a materialului rulant, de programare a circulației trenului și a personalului de drum.

Punctajul se acordă pentru fiecare CZM în funcție de ponderea pe care o are acest indicator în totalul rețelei.

4. Trenuri locale și convoaie circulante

Se masoara în număr de trenuri locale circulante pe CZM și evidențiază numărul de trenuri puse în circulație pe secții locale, pentru atasarea/ detașarea vagoanelor izolate în stațiile din parcurs, respectiv trenuri convoaie de manevra fără prelucrări intermediare, puse în circulație între stații tehnice. Activitatea antrenează personal muncă-comercial, tracțiune și vagoane.

Punctajul se acordă pentru fiecare CZM în funcție de ponderea pe care o are acest indicator în totalul rețelei.

5. Parcursul trenurilor pe CZM

Se masoara în tren-km și reprezintă suma distanțelor parcurse de trenuri pe raza CZM. Sunt luate în calcul toate trenurile CFR Marfa, inclusiv locomotive izolate. Activitatea implică munca operatorilor program analiză, de tracțiune, de vagoane, a mecanicilor și ajutorilor de mecanic, a personalului de vagoane care efectuează reviziile în parcurs, intervin în cazuri de defectări de material rulant în parcurs.

Punctajul se acordă pentru fiecare CZM în funcție de ponderea pe care o are acest indicator în totalul rețelei.

6. Parcursul izolat pe CZM

Se masoara în tren-km și reprezintă suma distanțelor parcurse de locomotivele izolate pe raza CZM. Este un indicator care ar trebui să se reducă cât mai mult, întrucât nu este aducător de venit ci doar de cheltuială, dar câteodată cerințele exploatarei obligă personalul să pună în circulație locomotivele în stare izolată. Obiectivul este de a reduce cât mai mult acest indicator, prin atasarea locomotivelor în stare rece la un tren, prin cuplarea mai multor locomotive care să circule împreună sau prin utilizarea locomotivei pentru a remorca un tren din aceeași stație în care a sosit cu un alt tren, în funcție de împrejurări. Activitatea implică munca operatorilor program analiză, de tracțiune, a mecanicilor și ajutorilor de mecanic.

Punctajul se acorda pentru fiecare CZM, in ordine inversa a ponderii pe care o are parcursul izolat al locomotivelor fata de retea. Astfel, CZM cu cel mai mic parcurs izolat al locomotivelor primeste punctajul cel mai mare.

7. Parcursul brut al marfurilor

Se masoara in tone brute-km remorcate si reprezinta produsul dintre tonajul brut al trenului si distanta parcursa de tren. Se au in vedere atât greutatea marfii incarcate in vagon cât si greutatea vagonului, deci indicatorul se aplica atât pentru trenurile de marfa incarcate cât si pentru trenurile de DVG, formate pentru dirijarea vagoanelor goale catre statiile de incarcare.

Indicatorul este relevant pentru activitatea locala depusa de personalul CFR Marfa pentru a forma trenuri la tonajul stabilit prin livretele de mers, pentru a forma trenuri de DVG cât mai tonate, este relevant pentru activitatea de remorcare a trenurilor, pentru activitatea de revizii, reparatii vagoane, astfel încât accesul pe infrastructura feroviara sa implice costuri cât mai mici.

Punctajul se acorda pentru fiecare CZM in functie de ponderea pe care o are acest indicator in totalul retelei.

8. Parc activ locomotive

Se masoara in numar locomotive si reprezinta numarul total de locomotive care sunt in activitate pentru remorcarea trenurilor in simpla sau multipla tractiune, circulatie in stare izolata, manevra (manevra intermediara si speciala in statii, manevra in depou). Indicatorul este relevant pentru activitatea de tractiune de pe CZM, intrucât locomotivele sunt in parcul activ doar pentru activitati legate direct de circulatie si manevra, deci cu cât sunt mai multe locomotive in parcul activ cu atât activitatea personalului miscare, tractiune, vagoane este mai sustinuta.

Punctajul se acorda pentru fiecare CZM in functie de ponderea pe care o are acest indicator in totalul retelei.

9. Manevra

Se masoara in ore si reprezinta durata de timp petrecuta de personalul de tractiune pentru derularea activitatii de manevra. Sunt zone, complexe feroviare in care activitatea de manevra reprezinta o parte relevanta desfasurata de personalul de miscare si tractiune.

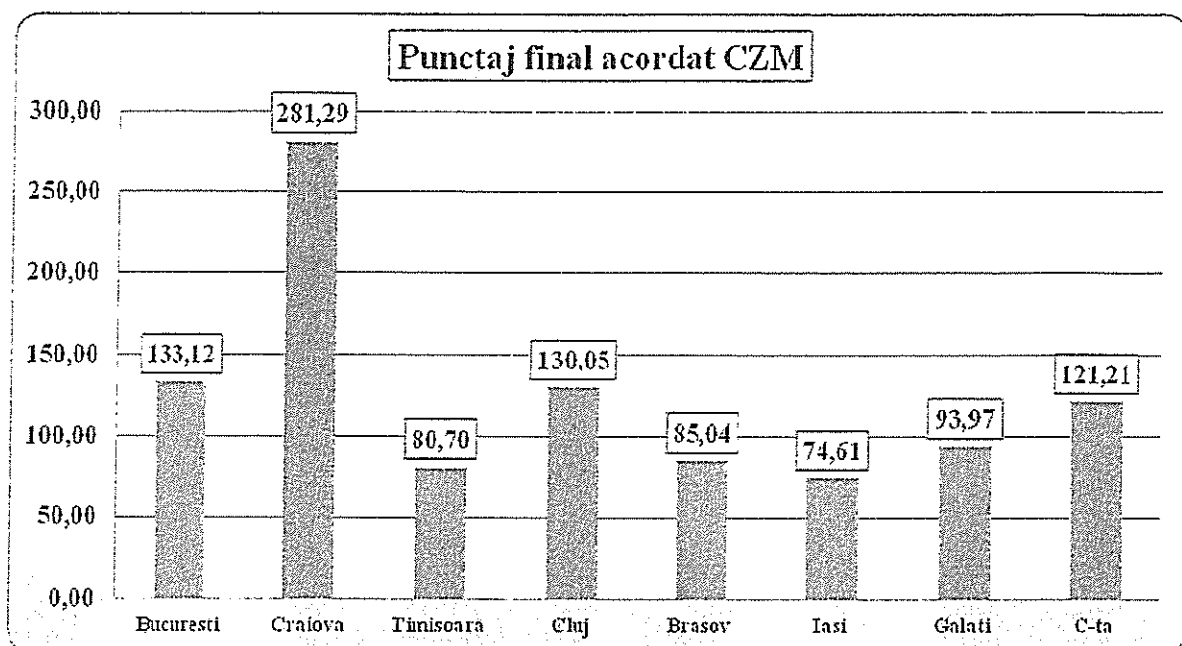
Punctajul se acorda pentru fiecare CZM in functie de ponderea pe care o are acest indicator in totalul retelei.

10. Ore neproductive / Ore efectiv lucrate [%]

Reprezinta raportul procentual dintre orele neproductive ale personalului de tractiune (ore regie, ore asteptare pentru preluare tren) si orele petrecute pe locomotiva efectiv pentru desfasurarea activitatii de circulatie si manevra. Acest raport trebuie sa fie cât mai mic, adica orele neproductive sa fie cât mai putine. Indicatorul este relevant pentru activitatea personalului de tractiune.

Punctajul se acorda pentru fiecare CZM, in ordine inversa a ponderii pe care o are acest raport fata de retea. Astfel, CZM cu cel mai mic raport primeste punctajul cel mai mare.

CZM	Perioada	Bucuresti	Craiova	Timisoara	Cluj	Brasov	Iasi	Galati	C-ta	Retea
Marfuri incarcate pe CZM si intrate prin frontiere [tone]	an 2020	1.546.164	7.658.195	800.078	844.731	842.080	335.158	1.052.893	1.413.528	14.492.827
	pondere in total	10,668	52,841	5,521	5,829	5,810	2,313	7,265	9,753	100,0
	Punctaj acordat	10,668	52,841	5,521	5,829	5,810	2,313	7,265	9,753	100,00
Marfuri descarcate pe CZM [tone]	an 2020	1.725.355	8.075.079	839.264	472.268	141.981	877.461	197.782	2.163.637	14.492.827
	pondere in total	11,905	55,718	5,791	3,259	0,980	6,054	1,365	14,929	100,0
	Punctaj acordat	11,905	55,718	5,791	3,259	0,980	6,054	1,365	14,929	100,00
Trenuri compuse in statii tehnice [nr trenuri]	an 2020	2.490	9.799	1.633	1.531	1.435	738	916	3.454	21.996
	pondere in total	11,320	44,549	7,424	6,960	6,524	3,355	4,164	15,703	100,0
	Punctaj acordat	11,320	44,549	7,424	6,960	6,524	3,355	4,164	15,703	100,00
Trenuri locale si convoaie circulante [nr trenuri]	an 2020	1.214	709	114	1.995	282	571	934	0	5.819
	pondere in total	20,863	12,184	1,959	34,284	4,846	9,813	16,051	0,000	100,0
	Punctaj acordat	20,863	12,184	1,959	34,284	4,846	9,813	16,051	0,000	100,00
Parcursul trenurilor pe CZM [tren km]	an 2020	704.249	1.047.834	413.474	391.440	559.149	213.364	656.592	702.680	4.688.783
	pondere in total	15,020	22,348	8,818	8,348	11,925	4,551	14,003	14,986	100,0
	Punctaj acordat	15,020	22,348	8,818	8,348	11,925	4,551	14,003	14,986	100,00
Parcursul izolat pe CZM [tr km locomotiva izolata]	an 2020	123.629	140.383	72.724	27.577	50.220	35.509	40.361	113.591	603.995
	pondere 1	20,5	23,2	12,0	4,6	8,3	5,9	6,7	18,8	100,00
	diferenta pondere	79,5	76,8	88,0	95,4	91,7	94,1	93,3	81,2	700,0
	pondere 2	11,362	10,965	12,566	13,633	13,098	13,446	13,331	11,599	100,0
	Punctaj acordat	11,362	10,965	12,566	13,633	13,098	13,446	13,331	11,599	100,00
Parcursul brut al marfurilor [100 tone brute km]	an 2020	6.084.133	14.957.814	5.441.353	9.870.873	8.325.427	4.880.473	5.870.743	3.210.456	58.641.272
	pondere in total	10,375	25,507	9,279	16,833	14,197	8,323	10,011	5,475	100,000
	Punctaj acordat	10,375	25,507	9,279	16,833	14,197	8,323	10,011	5,475	100,000
Parc activ locomotive [nr locomotive]	an 2020	5.927	10.276	4.213	6.207	4.578	2.894	3.314	4.975	42.384
	pondere in total	14,0	24,2	9,9	14,6	10,8	6,8	7,8	11,7	100,000
	Punctaj acordat	13,984	24,245	9,940	14,645	10,801	6,828	7,819	11,738	100,000
Manevra [ore]	an 2020	24.696	32.752	11.637	21.527	6.918	12.304	12.219	38.937	160.990
	pondere in total	15,340	20,344	7,228	13,372	4,297	7,643	7,590	24,186	100,000
	Punctaj acordat	15,340	20,344	7,228	13,372	4,297	7,643	7,590	24,186	100,000
Ore neproductive / Ore efectiv lucrate [%]	raport an 2020	22,54	19,07	23,74	15,69	19,33	22,45	21,47	16,18	160,47
	pondere	14,0	11,9	14,8	9,8	12,0	14,0	13,4	10,1	100,0
	diferenta pondere	86,0	88,1	85,2	90,2	88,0	86,0	86,6	89,9	700,0
	pondere 2	12,279	12,588	12,173	12,889	12,565	12,287	12,374	12,845	100,0
	Punctaj acordat	12,279	12,588	12,173	12,889	12,565	12,287	12,374	12,845	100,000
Punctaj final		133,12	281,29	80,70	130,05	85,04	74,61	93,97	121,21	1000,00



Concluzii.

Conform calculelor prezentate mai sus, noile puncte de lucru se clasifică în două grade de organizare, după cum urmează:

Gradul I – PL București Triaaj, PL Craiova, PL Cluj, PL Palas

Gradul II – PL Ronaț Triaaj, PL Brașov Triaaj, PL Socola, PL Galați

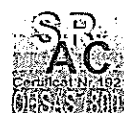
Având în vedere specificul total diferit față de restul punctelor de lucru și complexitatea activității desfășurate în cadrul PL IRV, acesta se clasifică la Gradul I de organizare.



Capital Social 2.013.101.432,50 lei
C.U.I. RO11054537
Registrul Comerțului J40/ 9775/1998
B-dul Dinicu Golescu 38
Ro-010873 București, 1 România



SR EN ISO 9001:2015
Certificat SMC nr. 180



Anexa nr. 2 La Nota nr.

DRU 21/106/14.06.2021

APROBAT,
DIRECTOR GENERAL,
Mihai FRĂȘINOI

AVIZAT,
DIRECTOR JURIDIC, RESURSE UMANE
Viorel CONSTANDACHE



PROIECT

PROGRAM DE CONCEDIERE COLECTIVĂ A SALARIAȚILOR SNTFM „CFR MARFĂ” SA

DESCRIEREA SOCIETĂȚII

Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă "CFR Marfă"- S.A., s-a înființat la data de 01.10.1998, în temeiul H.G. 582/1998, ca societate comercială pe acțiuni, cu sediul în municipiul București.

CFR Marfă este persoană juridică română și s-a constituit prin preluarea unei părți din patrimoniul Societății Naționale a Cailor Ferate Române. Capitalul social inițial a fost subscris și vărsat integral de statul român, în calitate de acționar unic, care își exercită drepturile și obligațiile prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

CFR Marfă desfășoară activități de transport feroviar intern și internațional de marfă, în scopul realizării transportului feroviar public de marfă și al satisfacerii nevoilor de apărare ale țării, în conformitate cu cerințele siguranței circulației și tehnologiilor specifice de transport, în condiții de compatibilitate cu sistemul de transport feroviar european.

C.F.R. Marfă furnizează servicii de transport feroviar de marfă și are în principal, ca obiect de activitate:

- efectuarea transportului de mărfuri în trafic intern și internațional ca expediții de containere și vagoane complete
- asigurarea transportului mărfurilor în trafic intermodal
- transport feroviar internațional (import-export, tranzit)
- marketing, publicitate, reclama, editare publicații și imprimate
- declarant și comisionar vamal

Aceste servicii sunt prestate în principal cu mijloace proprii, folosind însă infrastructura națională interoperabilă gestionată de CNCF CFR SA și infrastructura feroviara ne-interoperabilă gestionată de societăți private.

CFR Marfă nu primește subvenții din partea statului și evoluează pe o piață liberalizată a transporturilor feroviare de marfă.

ORGANIZARE SI DOTARE

În prezent SNTFM „CFR Marfă” SA este organizată pe trei niveluri ierarhice: nivelul central al societății, nivelul regional, reprezentat de cele 8 Centre Zonale de Marfă și CIRV și nivelul local, cu subunitățile de exploatare în ramurile Mișcare/Comercial, Tracțiune și Vagoane, amplasate în diverse locații.

> Central

Sectoarele de activitate includ: Departament Material Rulant-Tehnic, Departament Economic-Financiar, Direcția Vânzări-Trafic, Direcția Juridic-Resurse Umane și alte structuri sub directă coordonare a Directorului General.

➤ Zonal

- 8 Centre Zonale Marfă (CZM) care acoperă întreaga suprafață a țării: București, Craiova, Timișoara, Cluj, Brașov, Iași, Galați și Constanta.
- CIRV – Centrul de Întreținere și Reparații Vagoane (CIRV), înființat în 28 iunie 2012, prin absorbția în CFR Marfă a filialei CFR IRV.

- 8 Recepții tehnice.

➤ Local

- In activitatea M/C: 28 stații CF gestionare
- In activitatea T: 8 depouri, 5 remize de locomotive, 5 Puncte de alimentare și echipare locomotive
- In activitatea V: 12 revizii de vagoane, 6 posturi de revizie vagoane.
- 8 secții IRV, în cadrul cărora funcționează ateliere de reparații, linii de reparații, respectiv 3 puncte de transpunere boghiuri pentru cale largă.

FILIALE

În conformitate cu Art. 3, al(4) din HG 582/1998 ("Filiale ale CFR Marfă pot fi înființate prin hotărâre a Guvernului, la propunerea adunării generale a acționarilor") CFR Marfă, a luat hotărârea externalizării activităților adiacente celei de bază, prin înființarea de filiale. Această hotărâre a fost în acord cu prevederi ale memorandumului încheiat de Romania cu FMI.

Situația filialelor înființate este prezentată în tabelul de mai jos:

Nr crt	Filială	Denumire	HG de înființare	Situația actuală
1.	„C.F.R. SSVM” – S.A.	Societatea Comercială Stații de Spălare Vagoane Marfă de Uz General	HG 8/ 14 ian 1999	Privatizata în anul 2003
2	„C.F.R. SSVAC” – S.A.	Societatea Comercială se Spălare Vagoane Cisterna	HG 8/ 14 ian 1999	Privatizata în anul 2003
3	„C.F.R. Transauto” – S.A.	Societatea Comercială de Exploatare și Transport Auto	HG 8/ 14 ian 1999	Privatizata în anul 2004
4.	„C.F.R. TVM” - S.A.	Societatea Comercială Transbordare Vagoane marfa	HG 8 /14 ian 1999	Privatizata în anul 2003
5.	„C.F.R. BAD Chitila” - SA	Societatea Comercială Baza de aprovizionare și desfacere	HG 864/30 aug.2001	Privatizata în anul 2003
6	„CFR FERRY-BOAT”	Societate Comercială de Transport Maritim și de Coasta	HG 801/25 iulie 2007	Au fuzionat cu CFR Marfă, prin absorbție, în luna iunie 2012.
7	„CFR IRV”	Societatea Comercială "Întreținere și Reparații Vagoane	HG 864/30 aug.2001	Prin Scrisoarea de Intenție și Memorandumul Tehnic de Înțelegere semnate de Guvernul României în data de 29.09.2011, în cadrul celei de-a doua evaluări a acordului stand-by de tip preventiv încheiat cu Fondul Monetar Internațional, s-a stabilit ca măsură de îmbunătățire a rezultatelor întreprinderilor de stat monitorizate, fuziunea CFR Marfă S.A. cu filialele sale CFR IRV S.A. și CFR Ferry-Boat S.A. Aceasta măsura a fost pusa în aplicare, începând cu 28 iunie 2012.
8	CFR IRLU	Societatea Comercială "Întreținere și Reparații Locomotive și Utilaje	HG 864/30 aug.2001	Filiala CFR Marfă

CASA DE EXPEDITII

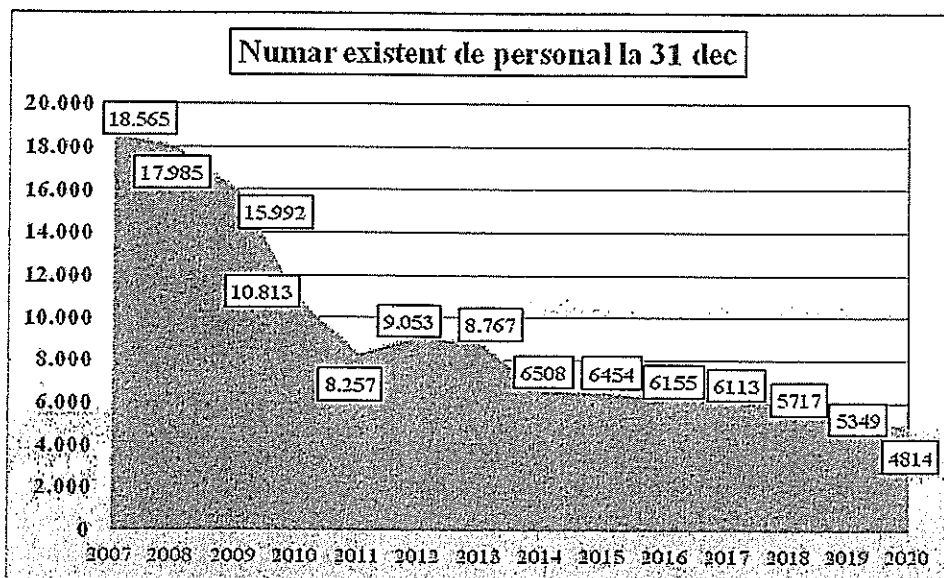
CFR Marfă are o Casa de Expediții, ROFERSPED (deține 91,76% din acțiuni), care este primul client din punct de vedere al veniturilor aduse societății.

PERSONALUL

La înființarea CFR Marfă (01 oct 1998) activitatea se desfășura cu 30.467 salariați. Evoluția personalului în perioada 1999 - 2020 se prezintă astfel:

1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
28679	29081	27095	26572	20.819	19.552	19.318	18.877	18.565	17.985	15.992	10.813	8.257	9.053	8.767	6508	6454	6155	6113	5717	5349	4814

Reducerea semnificativă de personal din anul 2003 fata de anul 2002, s-a suprapus cu privatizarea a 4 filiale și cu disponibilizările colective de personal efectuate în anul 2003, iar reducerea din perioada 2010-2011 fata de anul 2009 s-a datorat aplicării măsurilor de restructurare și a concedierilor colective ce au avut loc în lunile aprilie 2010 și iulie 2011. Creșterea de personal din anul 2012 se datorează preluării personalului filialelor CFR IRV (906 salariați) și CFR Ferry-Boat, absorbite în luna iunie 2012. În anul 2014 s-au aplicat alte măsuri de restructurare și concediere colectivă.



Numărul total și categoriile de salariați

Personalul CFR Marfă la data de 31 decembrie 2020 era de 4.814 salariați, cuprinși în două mari categorii:

A. Muncitorii totalizează un număr de 3906 salariați, împărțiți în :

a. Necalificați = 2 salariați

b. Calificați = 3.904 salariați

Muncitorii calificați se împart în:

- activitatea de exploatare = 3.240 salariați
- încadrați pe categorii = 638 salariați
- activitatea de circulația mărfii = 7 salariați
- activitatea de informatică = 4 salariați
- activitatea de transporturi auto = 10 salariați
- activitatea de transporturi maritime = 5 salariați

B. Personalul de specialitate și administrativ totalizează un număr de 908 salariați, împărțiți în :

- Personal cu funcții de execuție = 671 salariați;
- Personal cu funcții de conducere = 237 salariați.

Personalul la 31 dec 2020, pe principalele functii in activitatea de exploatare, era urmatorul:

FUNȚIA	Salariați 31 dec 2019	Salariați 31 dec 2020
TOTAL, din care:	5349	4814
Mecanic locomotiva	963	855
Mecanic ajutor locomotivă automotor locomotiva	411	338
Revizor tehnic vagoane	597	547
Manevrant vagoane	413	369
Sef manevră	58	50
Magaziner tranzit	234	213
Magaziner comercial	142	131
Casier	117	108
Lacatus montator agregate energetice si de transport	401	386

MOTIVELE CARE DETERMINĂ CONCEDIEREA PRECONIZATĂ SUNT URMĂTOARELE:

După liberalizarea pieței transporturilor feroviare de marfă în România și apariția, începând cu anul 2001, a operatorilor privați de transport feroviar marfă (OTFP), cadrul concurențial pentru transporturile de marfă s-a intensificat punând presiune continuă pe transportatorii de marfă pentru câștigarea clienților, prin oferte cât mai avantajoase în comparație cu ceilalți competitori.

Până în anul 2001 CFR Marfă era singurul transportator de marfă care opera pe calea ferată și deținea 100% din piața transporturilor feroviare de marfă. Din anul 2001, piața feroviară de marfă s-a împărțit între CFR Marfă și alți operatori feroviari, iar cota CFR Marfă a scăzut continuu pe aceasta piață.

Pe primele 9 luni ale anului 2020, cota de piață a CFR Marfă a fost de 29,3% pentru volumul de mărfuri transportate și de 22,8% pentru parcursul mărfurilor.

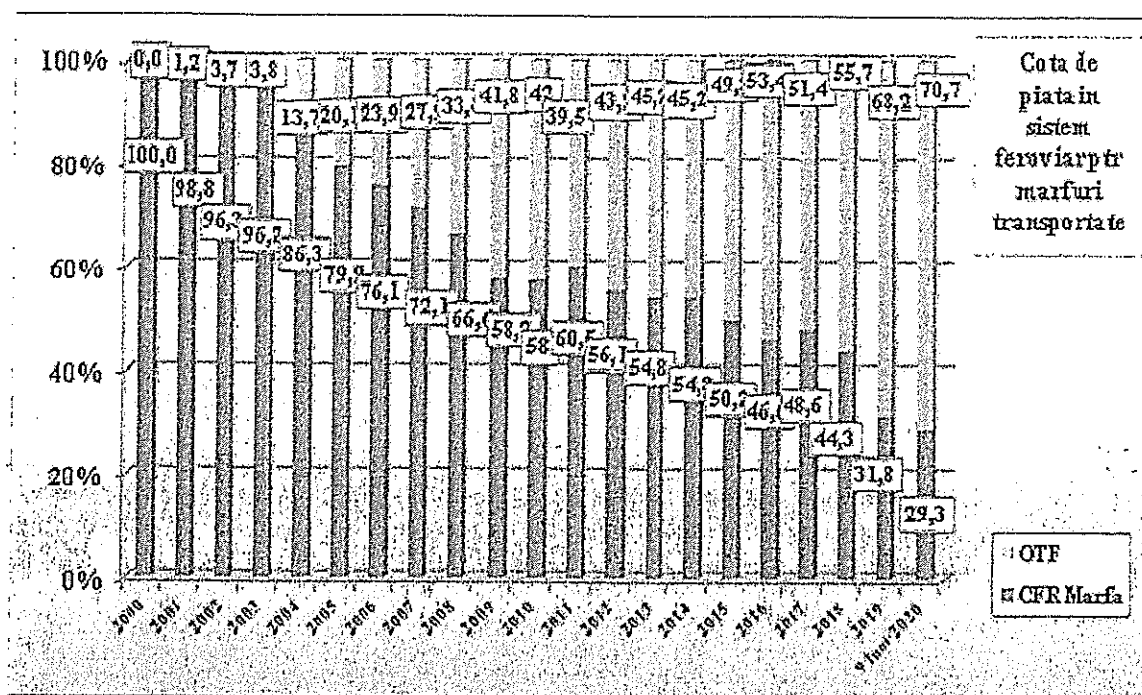
CFR Marfă a pierdut în mod progresiv din cota de piață, ca efect al liberalizării pieței de transport feroviar de marfă, trecând de la un statut de societate care deține monopol pe o piață închisă la o societate aflată în concurență deschisă pe o piață liberă. Cu toate măsurile de contracarare a concurenței, reprezentată de operatorii privați, CFR Marfă nu a reușit să stopeze scăderea prestației și implicit scăderea veniturilor. În prezent pe această piață operează 28 de operatori privați de transport feroviar de marfă (inclusiv filiale ale unor operatori străini) și 24 operatori de manevră.

Încă de la apariția lor, OTFP au vizat și efectuează preponderent transporturi pe relații directe, navetizate, care au costurile cele mai mici în comparație cu transporturile izolate sau multigrup, care presupun procese tehnologice complicate și prelungesc timpul de transport, generând cheltuieli mari pentru efectuarea acestora.

Cota de piață în sistem feroviar, pentru mărfuri transportate [%]

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	9 luni 2020
CFR Marfă	100	98,8	96,3	96,2	86,3	79,9	76,1	72,1	66,6	58,2	58,0	60,5	56,1	54,78	54,81	50,21	46,61	48,57	44,32	31,79	29,29
Operatori privați	0	1,2	3,7	3,8	13,7	20,1	23,9	27,9	33,4	41,8	42	39,5	43,9	45,22	45,19	49,79	53,39	51,43	55,68	68,21	70,71

(sursa: calcule din datele Institutului National de Statistica)



Indicatorii de exploatare 2019-2020

Indicatori	UM	2019	2020	% 2020/2019	diferența 2020-2019
Mărfuri transportate	tone	18.708.298	14.492.827	77,5	-4.215.471
Parcursul de expl. a mărfurilor	mii tone nete km expl.	3.987.496	2.909.967	73,0	-1.077.529
Tren Km CNCF CFR	tr-km	6.599.780	4.585.473	69,5	-2.014.307

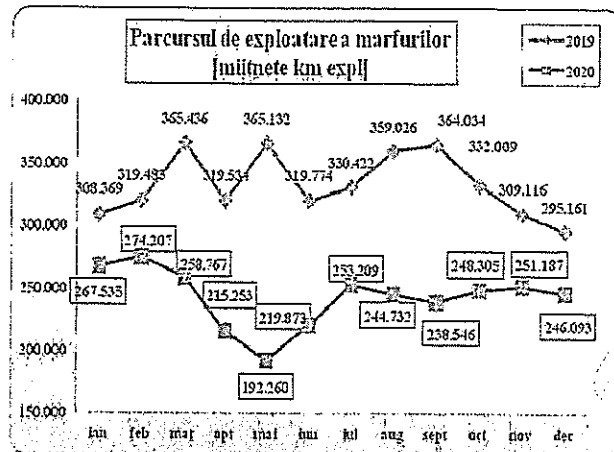
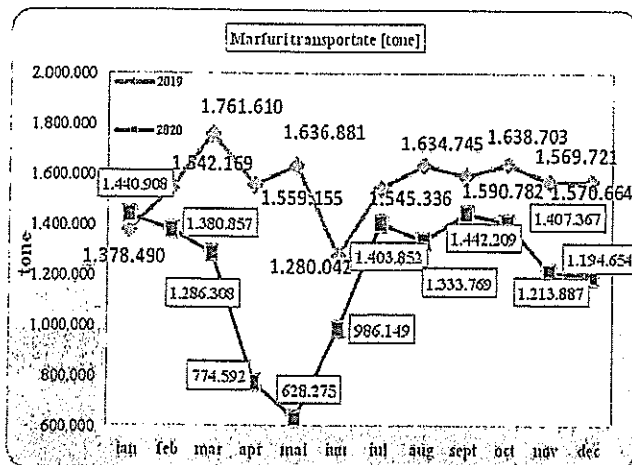
În anul 2020, CFR Marfă a înregistrat o scădere cu 4,2 mil tone (-22,5%) a volumului de marfă transportat față de anul 2019 și o scădere cu 1.077,5 mil tone nete km (-27%) a parcursului de exploatare a mărfurilor.

La nivelul economiei românești, anul 2020 a fost puternic marcat de șocul provocat de pandemia de coronavirus și de consecințele acesteia, fapt ce a influențat negativ și activitatea din transportul feroviar de marfă prin încetinirea activității industriale și a consumului populației. În același timp, România s-a confruntat cu seceta în anul 2020, fapt ce a influențat negativ producția de cereale (care se transporta cu precădere pe calea ferată); care a scăzut cu 44% față de anul 2019 (sursa: *economica.net*).

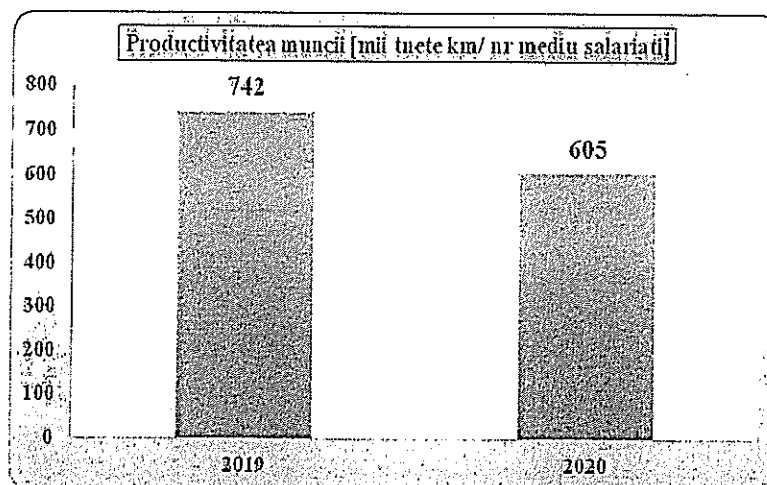
Începând cu luna aprilie 2020, statul român a luat măsuri drastice pentru a încerca să stopeze răspândirea coronavirusului, a declarat stare de urgență, apoi stare de alertă, a închis capacități de producție, a limitat deplasările și transporturile, în afara celor esențiale, a carantinat navele și echipajele din porturile Constanța, Mangalia și Midia-Năvodari, apoi localitățile cu o incidență mare a cazurilor de îmbolnăviri.

În perioada aprilie-mai 2020, activitatea CFR Marfă a înregistrat o scădere abruptă, cu cca 50%-60% a volumului de marfă transportat față de aceeași perioadă a anului 2019 iar ulterior nu s-a mai ajuns la nivelul de activitate din anul anterior.

Parcursul de exploatare a mărfurilor a înregistrat o scădere cu 32,6% respectiv cu 47,3% în perioada aprilie-mai 2020 față de aceeași perioadă a anului 2019.



Scăderea prestației a influențat negativ atât productivitatea muncii, care a scăzut cu **18,4%** fata de anul 2019, cât și veniturile preliminate din activitatea de transport, care au scăzut cu **23,7%**.



NUMĂRUL DE SALARIAȚI NECESAR PENTRU DESFĂȘURAREA ACTIVITĂȚII ÎN URMA APLICĂRII MĂSURILOR DIN PLANUL DE DISPONIBILIZARE

Ca urmare a aplicării măsurilor de concediere colectivă, precum și ținând cont de faptul că aceasta se va efectua începând cu luna iulie 2021, numărul de salariați necesar desfășurării activității este de 3.414 salariați după finalizarea concedierilor colective.

NUMĂRUL ȘI CATEGORIILE DE SALARIAȚI CARE VOR FI AFECTAȚI DE CONCEDIERI COLECTIVE

În urma aplicării măsurilor de restructurare și reorganizare a activității CFR Marfă rezultă o reducere a numărului de personal corespunzătoare a 1.400 de posturi ocupate la data de 31.12.2020, conform anexei la prezenta, urmând ca funcțiile și categoriile de salariați care vor fi afectați de concedieri colective să fie definitive după consultarea cu organizațiile sindicale. O parte dintre salariații ale căror posturi se desființează conform anexei la prezenta vor ocupa posturi în cadrul noilor structuri organizatorice (puncte de lucru) prin participarea la concursurile care vor fi organizate în acest sens.

CRITERIILE DE STABILIRE A ORDINII DE PRIORITYATE LA CONCEDIERE POTRIVIT LEGII ȘI CONTRACTULUI COLECTIV DE MUNCĂ

La aplicarea efectivă a reducerii de personal pentru fiecare structura în parte (subunitati, centre zonale de marfa, central), după anularea posturilor vacante de natura celor desfiintate,

măsurile vor afecta în condiții de competență egale, în următoarea ordine:

- a) salariații cu media aritmetică cea mai mică a punctajului obținut la evaluarea anuală a activității profesionale din ultimii trei ani
- b) salariații care cumulează pensia cu salariul
- c) salariații care îndeplinesc condițiile de pensionare la limită de vârstă;
- d) salariații care au fost sancționați pentru consumul de băuturi alcoolice, pe perioada prevăzută de art. 248 alin. 3 din Codul Muncii,
- e) salariații care au fost sancționați pentru săvârșirea de abateri care au cauzat prejudicii societății;
- f) salariații care au fost sancționați pentru absențe nemotivate, pe perioada prevăzută de art. 248 alin. 3 din Codul Muncii,
- g) salariații care au fost sancționați disciplinar cu retrogradarea din funcție sau cu reducerea salariului de bază cu 5-10% sau cu retragerea uneia sau mai multor clase de salarizare sau cu înlocuirea disciplinară din funcții SC, pe perioada prevăzută de art. 248 alin. 3 din Codul Muncii
- h) salariații care au fost sancționați pentru abateri de la regulile de siguranța circulației, pe perioada prevăzută de art. 248 alin. 3 din Codul Muncii,
- i) salariații care îndeplinesc condițiile de pensionare cu reducerea vârstei standard de pensionare datorită activității desfășurate în grupa superioară de muncă și nu au solicitat pensionarea.

La desfacerea contractului individual de muncă, datorită reducerii de posturi, pe lângă criteriile menționate anterior se va ține cont de următoarele criterii:

- dacă măsura ar putea afecta doi soți care lucrează în unitate, se desface contractul de muncă al unuia dintre soți, care este de acord cu acest lucru, sau care are salariul mai mic, fără ca prin aceasta să se poată desface contractul individual de muncă unei persoane care ocupă un post nevizat de reducere;
- măsura să afecteze numai în ultima instanță salariații care sunt singurii sustinatori ai familiei, precum și salariații care au mai puțin de 3 ani până la pensionare la cererea lor
- măsura să afecteze numai salariații care nu au o altă formă de calificare sau pregătire profesională suplimentară celei necesare postului pe care îl ocupă.

MĂSURILE AVUTE ÎN VEDERE PENTRU LIMITAREA NUMĂRULUI CONCEDIERILOR

1. Reducerea tuturor cheltuielilor la limita de asigurare a funcționării societății, concomitent cu creșterea veniturilor, prin măsuri cum ar fi:

- Implementarea Politicii de vânzări a S.N.T.F.M. „CFR Marfă” - S.A. și participarea la toate licitațiile de pe piața de transport de marfă;
- Asigurarea unei logistici integrate clienților societății, cu efect în menținerea contractelor de transport derulate în anii anteriori și câștigarea de noi clienți;
- Efectuarea de reparații în vederea menținerii necesarului și structurii de parc de material rulant solicitat de contractele de transport;
- Modernizare din surse proprii a parcului de vagoane și locomotive, pentru a asigura desfășurarea eficientă a activității de exploatare;
- Scăderea cu 10% a consumului mediu lunar de motorină;
- Reducerea soldului de ore suplimentare existent și diminuarea efectuării acestora;
- Eficientizarea posturilor din cadrul companiei și reșezarea personalului;
- Reducerea balanței de costuri aferente activelor neproductive (pază, reparații, taxe și impozite locale);
- Reorganizarea structurilor teritoriale și a structurii centrale.
- Reducerea cheltuielilor de cazare a salariaților aflați în deplasare în interesul serviciului prin utilizarea spațiilor proprii;
- Reducerea cheltuielilor pentru transportul la și de la locul de muncă al salariaților care au locul de muncă în altă localitate decât cea de domiciliu.

2. Pensionarea salariaților care îndeplinesc condițiile de pensionare la limită de vârstă.

3. Reducerea cheltuielilor cu legitimațiile de călătorie pe calea ferată.

4. Odată cu intrarea în vigoare a Contractului Colectiv de Muncă pe anul 2019-2020 al CFR Marfă și în continuare, s-a stabilit menținerea suspendării acordării unor drepturi, după cum urmează:

- ajutorul material pentru recuperarea forței de muncă (prima de vacanță);
- primele de Paște, Crăciun și Ziua Feroviarului;
- sporul pentru utilizarea cel puțin a unei limbi străine;
- decontarea a 50% din contravaloarea unui bilet de odihnă/tratament.

MĂSURI PENTRU ATENUAREA CONSECINTELOR CONCEDIERII ȘI COMPENSAȚIILE CE URMEAZĂ SĂ FIE ACORDATE SALARIAȚILOR CONCEDIAȚI, CONFORM DISPOZIȚIILOR LEGALE ȘI CONTRACTULUI COLECTIV DE MUNCĂ

În conformitate cu prevederile art. 56 (8) din Contractul Colectiv de Muncă pe anii 2019-2020 încheiat la nivelul CFR Marfă, înregistrat la I.T.M. București sub nr. 207 din data de 27 iunie 2019, la desfacerea contractului individual de munca ca urmare a aplicării măsurilor de concediere colectivă sau concediere individuală din motive care nu tin de persoana salariatului, salariaților CFR Marfa concediați li se va acorda o indemnizație egală cu șase salarii brute la nivelul clasei 10 de salarizare, care va fi virată în șase tranșe.

Persoanele disponibilizate de la Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă” S.A., ca urmare a restructurării și reorganizării activității societății, beneficiază de următoarele drepturi:

- a) personalul disponibilizat va beneficia până la sfârșitul anului de permisele pentru membrii de familie și nu i se va recupera contravaloarea echipamentului de protecție.
- b) indemnizație de șomaj, stabilită potrivit reglementărilor legale în vigoare.

În cazul în care societatea va avea nevoie de personal în funcțiile de natura celor ocupate de personalul afectat de concedierea colectivă, societatea va transmite salariaților care au fost concediați o comunicare în scris, iar aceștia au dreptul de a fi reangajați, fără examen sau concurs și fără perioada de probă, conform prevederilor art. 74 din Codul Muncii.

Pentru atenuarea consecințelor concedierii SNTFM „CFR Marfă” S.A. va lua măsura de a înștiința agențiile de ocuparea forței de muncă în vederea adoptării unor măsuri pentru combaterea șomajului și prevenirea efectelor sociale nefavorabile ale acestor restructurări.

De asemenea, SNTFM „CFR Marfă” SA va informa personalul ce urmează a fi disponibilizat referitor la cursurile care ar putea fi organizate în viitor de către societate.

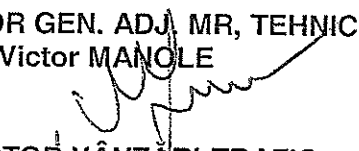
În cazul în care măsura desfacerii contractului de muncă ar afecta un salariat care a urmat o formă de calificare sau de perfecționare și a încheiat cu unitatea un act adițional la contractul individual de muncă prin care s-a obligat să preseze activitate o anumită perioadă de timp, societatea nu îi va pretinde despăgubiri pentru perioada rămasă nelucrată.

DATA DE LA CARE SAU PERIOADA ÎN CARE VOR AVEA LOC CONCEDIERILE – începând cu luna iulie 2021

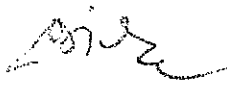
DIRECTOR GEN. ADJ. EC. FIN.
Aida HANGANU



DIRECTOR GEN. ADJ. MR, TEHNIC
Mihail-Victor MANOLE



DIRECTOR TEHNIC
Ion SIVACHE



DIRECTOR VÂNZĂRI-TRAFIC
Denișa FILIPESCU



ȘEF SERVICIU R.U.
Marius ROBACIU

