

RAPORTUL ADMINISTRATORILOR

SOCIETĂȚII NAȚIONALE DE TRANSPORT FEROVIAIR DE CĂLĂTORI

CFR CĂLĂTORI SA

PENTRU ANUL 2023

RAPORTUL ADMINISTRATORILOR

Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători

CFR Călători SA

pentru anul 2023

Versiune: 1.0

Actualizat: mai 2024

Consiliul de Administrație

Prenume și nume

Semnătura

Gabriel POPA – Președinte

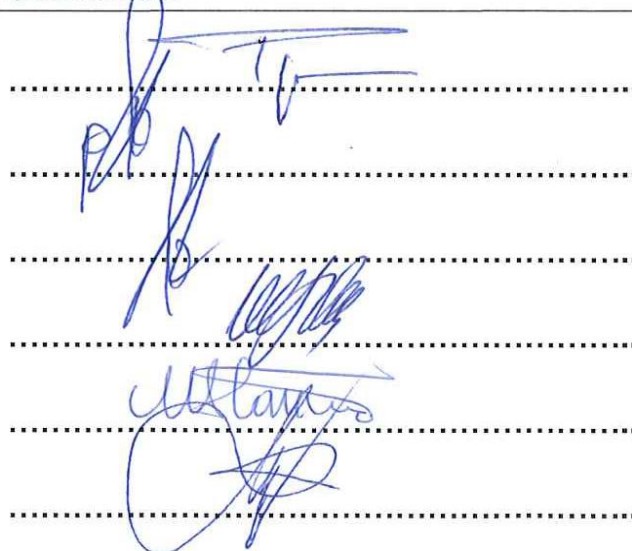
Sorin Georgel FLUTUR

Traian PREOTEASA

Mariana PRODAN

Marin STANCU

Rela-Nicoleta ȘTEFĂNESCU



CUPRINS

Cap. 1 Considerații preliminare.....	10
Cap. 2 Aspecte esențiale privind perspectivele strategice ale societății	13
2.1 Necesitatea și oportunitatea dezvoltării transportului feroviar	13
2.1.1 Eficiența economică a transportului feroviar.....	13
2.1.2 Sustenabilitatea economică a transportului feroviar.....	14
2.2 Probleme care afectează dezvoltarea transportului feroviar	16
2.2.1 Considerații preliminare	16
2.2.2 Externalizarea costurilor transportului rutier	16
2.2.3 Finanțarea publică asimetrică a modurilor de transport	18
2.3 Consecințe ale distorsionării competiției între modurile de transport terestru	20
2.3.1 Consecințe asupra transportului feroviar	20
2.3.2 Consecințe asupra economiei naționale.....	22
2.4 Politica Uniunii Europene privind restabilirea echilibrului competițional între modurile de transport	24
Cap. 3 Prezentare generală a societății și a mediului de business	27
3.1 Structura sistemului de transport	27
3.2 Organizarea sistemului feroviar român	28
3.3 Obiectul de activitate al CFR Călători - prezentare sintetică	29
3.4 Organizarea CFR Călători.....	29
3.5 Contextul de piață	32
3.5.1 Identificarea piețelor și a concurenților	33
3.5.1.1 Piața transporturilor terestre de călători	34
3.5.1.2 Piața transporturilor publice de călători	34
3.5.1.3 Piața transporturilor feroviare de călători.....	34
3.5.2 Mediul concurențial pe piața transporturilor.....	35
3.5.2.1 La nivel național.....	35
3.5.2.2 La nivel internațional.....	35
3.6 Evoluția CFR Călători pe piețele relevante	35
3.6.1 Evoluția pe piața transporturilor feroviare de călători	35
3.6.2 Evoluția pe piața transporturilor terestre de călători	37
3.6.3 Evoluția pe piața transporturilor publice de călători	38
3.7 Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători	40
Cap. 4 Priorități strategice privind dezvoltarea societății.....	41
4.1 Considerații de ordin general	41
4.2 Obiective strategice generale	41
4.3 Obiective strategice specifice.....	42
4.4 Direcții de acțiune strategică privind creșterea veniturilor societății	42
4.5 Direcții de acțiune strategică privind reducerea costurilor societății.....	44
4.6 Măsuri prioritare pentru asigurarea fezabilității planului strategic de dezvoltare a societății	45
4.6.1 Reconsiderarea modului de tarificare a transporturilor rutiere comerciale în scopul echilibrării competiției între modurile de transport terestru	45
4.6.2 Reconsiderarea modului de dimensionare a obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată	47

4.6.3	Reconsiderarea modului de dimensionare a compensației de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată	51
4.6.4	Corelarea și integrarea sistemelor de servicii publice privind transportul călătorilor pe rute terestre.....	53
4.6.5	Reevaluarea patrimoniului societății	55

Cap. 5 Aspecte relevante privind activitatea societății în perioada analizată 57

5.1	Analiza principalilor indicatori economico-financiar pe baza balanței de verificare	57
5.1.1	Veniturile societății	59
5.1.1.1	Veniturile din exploatare	59
5.1.1.1.1	Veniturile din transportul de calatori	59
5.1.1.1.2	Veniturile din compensatii de la bugetul de stat	60
5.1.1.1.3	Veniturile auxiliare.....	60
5.1.1.1.4	Veniturile din vanzare marfuri	61
5.1.1.2	Veniturile financiare	61
5.1.2	Cheltuielile societății	61
5.1.2.1	Cheltuielile de exploatare	62
5.1.2.1.1	Cheltuielile materiale.....	62
5.1.2.1.2	Cheltuielile cu personalul	64
5.1.2.1.3	Alte ajutoare	64
5.1.2.1.4	Alte cheltuieli de exploatare	65
5.1.2.1.5	Cheltuielile cu taxa de utilizare a infrastructurii.....	65
5.1.2.2	Cheltuielile financiare	65
5.1.3	Rezultatul activității	66
5.1.4	Plăți restante.....	66
5.1.5	Creanțe restante	66
5.2	Execuția bugetului de venituri și cheltuieli	67
5.2.1	Veniturile societății	67
5.2.2	Cheltuielile societății	68
5.3	Inventarierea patrimoniului	71
5.4	Analiza pe baza de bilant.....	72
5.4.1	Posturile de activ	72
5.4.2	Posturile de pasiv	73
5.5	Factori de risc financiar.....	76
5.5.1	Riscul de piață	76
5.5.1.1	Riscul valutar	76
5.5.1.2	Riscul de preț.....	76
5.5.1.3	Riscul de rată a dobânzii privind fluxul de numerar și valoarea justă	77
5.5.2	Riscul de credit	77
5.5.3	Riscul de lichiditate	77
5.6	Realizarea obligațiilor de serviciu public.....	78
5.6.1	Indicatorul tren-km	79
5.6.2	Indicatorul călători expediați	81
5.6.3	Indicatorul călători-km.....	84
5.7	Managementul operativ al resurselor logistice ale societății	87
5.7.1	Materialul rulant	87
5.7.1.1	Material rulant motor	87
5.7.1.2	Vagoane	88
5.7.2	Resursele umane.....	91
5.7.3	Energia pentru tracțiune	93
5.7.3.1	Consumul de motorină	93
5.7.3.2	Consumul de energie electrică	95

5.8 Investiții.....	96
5.8.1 Investiții finanțate din fonduri europene nerambursabile	96
5.8.2 Investiții finanțate de la bugetul de stat	96
5.8.3 Investiții finanțate din fonduri proprii	97
5.9 Acte juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011	98

Cap. 6 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare 99

6.1 Pentru administratorii neexecutivi	99
6.1.1 Indicatorii financiari	99
6.1.1.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari	99
6.1.1.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	99
6.1.2 Indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	101
6.1.2.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice.....	101
6.1.2.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	102
6.1.3 Indicatorii operaționali privind managementul resurselor	103
6.1.3.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor	103
6.1.4 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	104
6.1.5 Indicatorii privind guvernanța corporativă	106
6.1.5.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernanța corporativă	106
6.1.5.2 Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanța corporativă	107
6.1.5.2.1 Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	107
6.1.5.2.2 Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	109
6.1.5.2.3 Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	110
6.1.5.2.4 Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	111
6.1.5.2.5 Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	112
6.2 Pentru administratorii executivi	114
6.2.1 Indicatorii financiari	114
6.2.1.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari	114
6.2.1.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	114
6.2.2 Indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	116
6.2.2.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice.....	116
6.2.2.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	117
6.2.3 Indicatorii operaționali privind managementul resurselor	118
6.2.3.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor	118
6.2.4 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare	119
6.2.5 Indicatorii privind guvernanța corporativă	121
6.2.5.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernanța corporativă	121
6.2.5.2 Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanța corporativă	122
6.2.5.2.1 Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	122
6.2.5.2.2 Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	124
6.2.5.2.3 Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	125
6.2.5.2.4 Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	126
6.2.5.2.5 Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	127

Cap. 7 Cuantificarea nivelului de performanță al administratorilor 130

7.1 Indicele de realizare a finanțării din fonduri publice	130
7.2 Pentru administratorii neexecutivi	131
7.2.1 Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari	131
7.2.2 Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	132
7.2.3 Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor	133
7.2.4 Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii privind guvernanța corporativă	134
7.2.5 Indicele global de performanță al activității administratorilor neexecutivi	135

7.3 Pentru administratorii executivi	136
7.3.1 Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari	136
7.3.2 Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	137
7.3.3 Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor	138
7.3.4 Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii privind guvernanța corporativă	139
7.3.5 Indicele global de performanță al activității administratorilor executivi	140
Cap. 8 Activitatea directorilor societății	141
Cap. 9 Recomandări	143
9.1 Recomandări formulate în cadrul raportului aferent semestrului I	143
9.2 Recomandări formulate în cadrul raportului aferent semestrului II	144
Anexa: Declarația nefinanciară	145

LISTA FIGURI

Figura 1 - Acoperirea costurilor unui sistem feroviar	14
Figura 2 - Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar	15
Figura 3 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar	18
Figura 4 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar	19
Figura 5 - Influența distorsionării competiției intermodale asupra transportului feroviar	20
Figura 6 - Evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară din România	20
Figura 7 - Analiză comparativă privind intensitatea medie a traficului de călători pe rețelele feroviare europene	21
Figura 8 - Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar din România	21
Figura 9 - Amplificarea necesității de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar din România	22
Figura 10 - Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra economiei naționale	23
Figura 11 - Finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar	25
Figura 12 - Efecte ale finanțării din fonduri publice a transportului feroviar	26
Figura 13 - Diagrama funcțională de principiu a serviciului de transport feroviar	28
Figura 14 - Aria de acoperire geografică a sucursalelor regionale ale CFR Călători	30
Figura 15 - Evoluția cotei de piață și a cotei de opțiuni de călătorie în cadrul transportului feroviar de călători din România	35
Figura 16 - Evoluția CFR Călători pe piața transporturilor feroviare de călători	36
Figura 17 - Distribuția cotelor modale în transportul terestru de călători din România	37
Figura 18 - Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului terestru de călători	37
Figura 19 - Transport public vs transport individual în România	38
Figura 20 - Analiză comparativă a variației cotelor modale ale transportului feroviar în cadrul transportului public de călători	38
Figura 21 - Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători	39
Figura 22 - Evoluția parcursului total al călătorilor în transportul public interurban pe rute terestre	39
Figura 23 - Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători	40
Figura 24 - Logica de dezvoltare a planului strategic de dezvoltare a societății	41
Figura 25 - Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a societății	43
Figura 26 - Semnificația obiectivului strategic general nr. 2 din perspectiva sustenabilității economice a societății	44
Figura 27 - Evoluția estimată a parcursului total al trenurilor de călători în perioada 2023-2026	49
Figura 28 - Evoluția estimată a compensației de serviciu public în perioada 2023-2026	51
Figura 29 - Conceptul general al sistemului național integrat de transport public al călătorilor	53

LISTA TABELE

Tabelul 1 – Obiective strategice generale și specifice ale planului strategic de dezvoltare a societății.....	42
Tabelul 2 – Sinteza planului strategic privind creșterea veniturilor societății.....	43
Tabelul 3 – Sinteza planului strategic privind reducerea costurilor societății.....	44
Tabelul 4 – Situația actelor juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011	98
Tabelul 5 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi	99
Tabelul 6 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii neexecutivi	99
Tabelul 7 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță orientați către serviciile publice pentru administratorii neexecutivi	101
Tabelul 8 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi	102
Tabelul 9 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi	103
Tabelul 10 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi	104
Tabelul 11 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari de guvernanță corporativă pentru administratorii neexecutivi	106
Tabelul 12 - Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei (pentru administratorii neexecutivi)	108
Tabelul 13 - Realizarea indicatorului de performanță privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății pentru administratorii neexecutivi	108
Tabelul 14 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății pentru administratorii neexecutivi	109
Tabelul 15 - Realizarea indicatorului de performanță privind evaluarea și raportarea performanțelor directorilor pentru administratorii neexecutivi	110
Tabelul 16 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției pentru administratorii neexecutivi	112
Tabelul 17 – Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 (pentru administratorii neexecutivi) ...	112
Tabelul 18 - Realizarea indicatorului de performanță privind respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 pentru administratorii neexecutivi	113
Tabelul 19 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi	114
Tabelul 20 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi.....	114
Tabelul 21 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță orientați către serviciile publice pentru administratorii executivi	116
Tabelul 22 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi	117
Tabelul 23 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi.....	118
Tabelul 24 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi	119
Tabelul 25 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari de guvernanță corporativă pentru administratorii executivi.....	121
Tabelul 26 - Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei (pentru administratorii executivi).....	123
Tabelul 27 - Realizarea indicatorului de performanță privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății pentru administratorii executivi	123

Tabelul 28 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății pentru administratorii executivi	124
Tabelul 29 - Realizarea indicatorului de performanță privind evaluarea și raportarea performanțelor directorilor pentru administratorii executivi	125
Tabelul 30 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției pentru administratorii executivi	127
Tabelul 31 – Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 (pentru administratorii executivi)	127
Tabelul 32 - Realizarea indicatorului de performanță privind respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 pentru administratorii executivi	128
Tabelul 33 – Determinarea indicelui de realizare a finanțării din fonduri publice	130
Tabelul 34 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi	131
Tabelul 35 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi	132
Tabelul 36 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi ...	133
Tabelul 37 – Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanța corporativă pentru administratorii neexecutivi	134
Tabelul 38 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță pentru administratorii neexecutivi.....	135
Tabelul 39 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi	136
Tabelul 40 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi	137
Tabelul 41 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi	138
Tabelul 42 – Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanța corporativă pentru administratorii executivi.....	139
Tabelul 43 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță pentru administratorii executivi	140

CAPITOLUL 1

CONSIDERAȚII PRELIMINARE

Prezentul raport este întocmit în conformitate cu prevederile art. 56 din OUG nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, care prevede următoarele:

„Art. 56. - Consiliul de administrație sau, după caz, consiliul de supraveghere elaborează un raport anual privind activitatea întreprinderii publice, nu mai târziu de data de 31 mai a anului următor celui cu privire la care se raportează. Raportul se publică pe pagina de internet a întreprinderii publice.”

Raportul este structurat astfel:

Cap. 2 - Aspecte esențiale privind perspectivele strategice ale societății

În acest capitol sunt prezentate sintetic câteva aspecte esențiale privind necesitatea și oportunitatea dezvoltării transportului feroviar, precum și principalele probleme care afectează dezvoltarea transportului feroviar de călători din România și principalele consecințe ale distorsionării competiției între modurile de transport.

De asemenea, sunt trecute în revistă câteva aspecte esențiale referitoare la politica Uniunii Europene privind dezvoltarea transportului feroviar în spațiul comunitar.

Cap. 3 - Prezentare generală a societății și a mediului de business

În acest capitol sunt prezentate sintetic câteva aspecte privind funcționarea CFR Călători în cadrul sistemului feroviar român, în calitate de operator național de transport feroviar de călători. În acest scop sunt prezentate: rolul companiei în cadrul sistemului feroviar român, funcționarea sistemului feroviar român și obiectul de activitate al CFR Călători - prezentare sintetică.

Sunt prezentate sintetic piețele pe care activează CFR Călători și sunt identificate entitățile concurente pe fiecare dintre aceste piețe. Quantumul veniturilor comerciale ale societății este determinat în principal de competitivitatea transportului feroviar în raport cu transportul rutier pe piețele relevante. Principalele aspecte care determină competitivitatea serviciilor de transport feroviar de călători în raport cu serviciile similare oferite de alte moduri de transport sunt prețurile serviciilor de transport și nivelul intrinsec de performanță și calitate.

În ceea ce privește prețurile serviciilor de transport, transportul feroviar este în dezavantaj față de transportul rutier din cauza externalizării masive a costurilor transportului rutier care a neutralizat toate avantajele economice intrinseci ale transportului feroviar și a permis transportatorilor rutier să ofere prețuri mai atractive.

În ceea ce privește performanța și calitatea serviciilor de transport, transportul feroviar este în dezavantaj față de transportul rutier din cauza finanțării publice insuficiente, care a condus la degradarea progresivă atât a parcului de material rulant feroviar cât și a infrastructurii feroviare, cu consecințe privind degradarea progresivă a nivelului de performanță și calitate al serviciilor de transport feroviar de călători.

Finanțarea publică a transportului feroviar de călători este necesară în perioada premergătoare atingerii pragului de sustenabilitate economică pentru a permite și a susține dezvoltarea transportului feroviar prin compensarea efectelor negative ale externalizării costurilor transportului rutier. În particular, finanțarea din fonduri publice a CFR Călători nu este motivată de lipsa de eficiență economică a societății, ci reprezintă un instrument necesar pentru a compensa efectele negative ale externalizării masive a costurilor transportului rutier și pentru a permite valorificarea avantajelor economice intrinseci ale transportului feroviar în beneficiul societății și a economiei naționale.

Evoluția transportului feroviar pe piața transporturilor terestre de călători a fost în mod constant negativă în ultimii 30 de ani, iar scăderea înregistrată a fost extrem de severă pe întreaga perioadă analizată. În perioada de funcționare a CFR Călători, România a migrat de la un statut de performanță către un statut de mediocritate în domeniul competitivității transportului feroviar pe piața transporturilor terestre de, iar tendința de degradare persistă.

Declinul transportului feroviar de călători din România, generat de externalizarea masivă a costurilor transportului rutier și amplificat de finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar, a condus la scăderea veniturilor proprii ale CFR Călători atât direct, ca efect al scăderii intensității traficului feroviar, cât și indirect, ca efect al degradării progresive a parcului de material rulant.

Diminuarea progresivă a veniturilor proprii ale societății, coroborată cu finanțarea insuficientă din fonduri publice, a condus la necesitatea limitării cheltuielilor cu mult sub nivelul costurilor necesare de operare a serviciilor de transport feroviar. În aceste condiții, rezultatele economice ale CFR Călători au fost preponderent negative, deoarece necesitatea respectării obligațiilor legale minimale ale societății nu a permis limitarea cheltuielilor la un nivel cel mult egal cu veniturile totale obținute.

Cap. 4 - Priorități strategice privind dezvoltarea societății

În acest capitol sunt reamintite sintetic principalele elemente ale planului strategic privind dezvoltarea CFR Călători, stabilit prin Planul de administrare a societății în perioada 2023-2027. În acest context sunt trecute în revistă obiectivele strategice generale, obiectivele strategice specifice și direcțiile de acțiune strategică necesare pentru realizarea obiectivelor asumate.

De asemenea, sunt trecute în revistă măsurile necesare pentru a asigura fezabilitatea dezvoltării societății și sunt analizate progresele realizate privind implementarea acestor măsuri. Deși multe dintre măsurile analizate reprezintă obligații ale statului român asumate față de Uniunea Europeană prin Planul Național de Redresare și Reziliență, analizele prezentate evidențiază progrese nesemnificative sau chiar inexistente în ceea ce privește implementarea acestor măsuri.

Cap. 5 - Aspecte relevante privind activitatea societății în perioada analizată

În acest capitol sunt analizate principalele aspecte privind activitatea societății în anul 2023, respectiv:

- Realizarea principalilor indicatori economici (date auditate)
- Execuția bugetului de venituri și cheltuieli
- Analiza pe bază de bilanț
- Factorii de risc financiar
- Realizarea obligațiilor de serviciu public
- Managementul resurselor logistice, cu referire în principal la:
 - Materialul rulant
 - Resursele umane
 - Energia pentru tracțiune
- Derularea investițiilor, cu referire la toate sursele de finanțare disponibile.

Cap. 6 - Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare

În acest capitol sunt prezentate valorile realizate la data de 31.12.2023 ale indicatorilor de performanță și monitorizare stabiliți prin planul de administrare.

Valorile realizate ale indicatorilor de performanță au fost determinate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile Anexei nr. 3.1 la contractele de mandat.

Valorile realizate ale indicatorilor de performanță sunt prezentate distinct pentru administratorii neexecutivi și pentru administratorii executivi.

Cap. 8 - Activitatea directorilor societății

În acest capitol este prezentată sintetic echipa de conducere executivă a companiei și sunt evidențiate unele aspecte relevante ale activității acesteia, inclusiv din perspectiva interacțiunii cu Consiliul de Administrație al companiei.

Cap. 9 - Recomandări

În acest capitol sunt prezentate recomandările adresate conducerii executive cu privire la acțiunile care trebuie întreprinse pentru îmbunătățirea activității societății.

Anexa – Declarația nefinanciară

În anexă este prezentată declarația nefinanciară, întocmită în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

CAPITOLUL 2

ASPECTE ESENȚIALE PRIVIND PERSPECTIVELE STRATEGICE ALE SOCIETĂȚII

2.1 NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA DEZVOLTĂRII TRANSPORTULUI FEROVIAR

2.1.1 EFICIENȚA ECONOMICĂ A TRANSPORTULUI FEROVIAR

Numeroase studii realizate la nivel internațional au generat rezultate convergente care evidențiază **eficiența economică superioară a transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport**. Astfel:

Feroviar vs Rutier

1 : 11

Transportul feroviar utilizează de 11 ori mai puțină energie per unitate de transport (călător-km sau tonă-km) decât transportul rutier, conform studiului "Railway Handbook 2014 - Energy Consumption and CO₂ Emissions - Focus on Infrastructure" realizat în colaborare de UIC (Union International des Chemins de fer) și IEA (International Energy Agency)

Feroviar vs Rutier

10 : 1

Conform aceluiași studiu menționat mai sus, "Railway Handbook 2014 - Energy Consumption and CO₂ Emissions - Focus on Infrastructure" realizat în colaborare de UIC (Union International des Chemins de fer) și IEA (International Energy Agency), infrastructura feroviară a transportat de 10 ori mai multe unități de transport per km decât infrastructura rutieră

Feroviar vs Rutier

1 : 10

Conform datelor puse la dispoziție de Agenția Europeană pentru Mediu, transportul feroviar în ansamblu este responsabil pentru doar 2% din totalul emisiilor GES (gaze cu efect de seră) din sectorul transporturilor, comparativ cu 73% provenite din sectorul rutier. Conform studiului "Railway Handbook 2014 - Energy Consumption and CO₂ Emissions - Focus on Infrastructure", menționat anterior, emisiile GES per unitate de transport generate de transportul feroviar sunt de 10 ori mai mici decât cele generate de transportul rutier.

Feroviar vs Rutier

1 : 92

Conform datelor publicate de Poliția Română, corelate cu datele furnizate de Institutul Național de Statistică, transportul rutier generează de 92 ori mai multe accidente cu urmări grave decât transportul feroviar, prin prisma mediei accidentelor la un milion de pasageri-km transportați. Aceasta înseamnă că transportul rutier generează în economia națională costuri mult mai mari decât transportul feroviar ca urmare a accidentelor grave produse în procesul de transport al călătorilor

Astfel de rezultate arată că **transportul feroviar are costuri unitare reale mult mai mici decât cele ale transportului rutier**. În condițiile în care transportul terestru este preponderent în cadrul sistemului național de transport, rezultă că

eficiența economică a sistemului național de transport este direct proporțională cu cota modală globală a transportului feroviar

Cotele modale evidențiate mai sus indică însă un nivel redus de eficiență al sistemului național de transport, cauzat de dezechilibrul modal accentuat al acestuia, caracterizat prin preponderența masivă a transportului rutier.

O primă consecință a dezechilibrării modale a sistemului național de transport constă în faptul că se întreține o vulnerabilitate a economiei naționale prin promovarea artificială a unui mod de transport mai scump, care generează costuri globale, inclusiv costuri bugetare, substanțial mai mari.

În plus, promovarea artificială și excesivă a transportului rutier contribuie la menținerea unui nivel ridicat de dependență față de produsele petroliere, ceea ce creează o vulnerabilitate semnificativă din perspectiva siguranței energetice.

Nu în ultimul rând, limitarea cotei modale a transportului feroviar generează suprasolicitarea excesivă a rețelei rutiere, a cărei capacitate de transport este deja la nivel critic în raport cu cererile pe multe relații de transport, cu consecințe privind limitarea mobilității persoanelor și mărfurilor pe teritoriul național, precum și cu consecințe privind creșterea exponențială a accidentelor rutiere grave.

2.1.2 SUSTENABILITATEA ECONOMICĂ A TRANSPORTULUI FEROVIAR

Există adeseori tentația de a considera transportul feroviar drept un mod de transport inefficient din punct de vedere economic, care nu poate supraviețui fără compensarea de către stat a pierderilor financiare înregistrate. O astfel de abordare poate fi identificată la nivelul multor state, inclusiv România. Consecința este reticența decidenților politici cu privire la alocarea fondurilor publice necesare transportului feroviar, cu efecte privind limitarea competitivității transportului feroviar și reducerea cotei modale a acestui mod de transport.

Studiile științifice contrazic însă teza privind ineficiența economică a transportului feroviar. De exemplu, un studiu internațional realizat în 2013 face o analiză în cadrul căreia este identificată evoluția costurilor necesare și a veniturilor unui sistem feroviar în raport de intensitatea traficului pe rețeaua feroviară respectivă (a se vedea graficul din figura alăturată). Se observă că, începând de la un anumit nivel de intensitate a traficului, veniturile comerciale depășesc costurile iar diferența (profitul) tinde să crească pe măsură ce crește intensitatea traficului feroviar.

Altfel spus, **de la un anumit nivel de mărime a intensității traficului, transportul feroviar este eficient economic pe baze pur comerciale, fără a mai necesita finanțare din fonduri publice.**

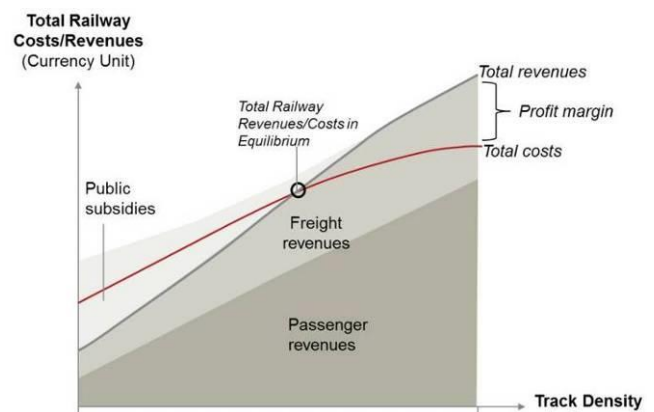


Figura 1 - Acoperirea costurilor unui sistem feroviar

Sursa: Studiul "Railway Efficiency - An Overview and a Look at Opportunities for Improvement"

Având în vedere considerentele prezentate în paragraful anterior privind avantajele economice intrinseci ale transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, rezultă că o politică corectă în domeniul transporturilor, orientată spre valorificarea avantajelor transportului feroviar în beneficiul economiei naționale, trebuie orientată spre creșterea progresivă a intensității traficului feroviar prin asigurarea unui nivel ridicat de competitivitate al acestuia în raport cu alte moduri de transport.

Pe de altă parte acest studiu evidențiază că, în perioada în care nu este posibilă asigurarea unui nivel suficient de competitivitate al transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, cu consecințe privind limitarea intensității traficului feroviar, este necesară alocarea de fonduri publice pentru acoperirea costurilor necesare ale companiilor feroviare. Mai mult decât atât, graficul arată că *subvenția trebuie să acopere inclusiv profitul companiilor feroviare*. Asigurarea unei cote rezonabile de profit a companiilor feroviare, inclusiv în perioada în care costurile necesare sunt mai mari decât veniturile, este necesară pentru a permite acestor companii să funcționeze în condiții de echilibru financiar și să dispună de fondurile necesare susținerii unor investiții destinate dezvoltării companiilor și creșterii competitivității acestora.

Alocarea de fonduri publice pentru acoperirea costurilor necesare ale companiilor feroviare este justificată economic prin necesitatea de a valorifica, în beneficiul societății și al economiei naționale, avantajele economice intrinseci ale transportului feroviar, evidențiate în paragraful anterior.

Mai mult decât atât, aceste studii evidențiază faptul că susținerea competitivității transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, cu efecte privind creșterea progresivă a intensității traficului feroviar, are consecințe privind diminuarea progresivă a necesarului de subvenționare și migrarea către funcționarea companiilor feroviare în regim pur comercial, cu realizare de profit din veniturile obținute.

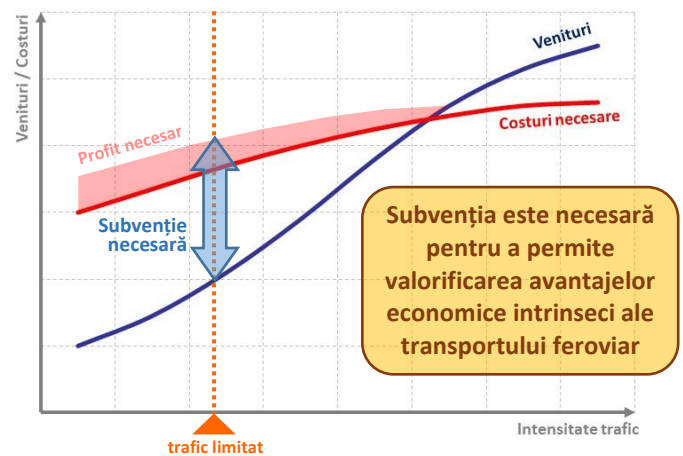


Figura 2 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar

2.2 PROBLEME CARE AFECTEAZĂ DEZVOLTAREA TRANSPORTULUI FEROVIAR

2.2.1 CONSIDERAȚII PRELIMINARE

Piața transporturilor din România este distorsionată puternic ca urmare a distorsionării competiției între modurile de transport, cu referire mai ales la competiția între modurile de transport terestru: feroviar și rutier.

În principal pot fi identificate două modalități majore de distorsionare a competiției între transportul feroviar și transportul rutier care, în fapt, reprezintă modalități de implementare a unei politici consecvente de favorizare a transportului rutier. Acestea sunt:

- externalizarea masivă a costurilor transportului rutier și
- finanțarea publică asimetrică a modurilor de transport.

2.2.2 EXTERNALIZAREA COSTURILOR TRANSPORTULUI RUTIER

Modurile de transport generează o serie de costuri precum costuri privind infrastructurile de transport, costuri pentru acoperirea efectelor asupra mediului și schimbărilor climatice, costuri pentru siguranța transporturilor, costuri pentru acoperirea efectelor accidentelor etc. Având în vedere prevederile legislației în vigoare, aceste costuri sunt suportate de la bugetul de stat sau de alte entități decât operatorii de transport, motiv pentru care sunt denumite *costuri externe*.

O bună parte dintre costurile externe ale modurilor de transport sunt generate de neimplementarea sau de implementarea asimetrică a principiilor "*utilizatorul plătește*" și "*poluatorul plătește*", fapt care conduce la distorsionarea prețurilor de o manieră care favorizează transportul rutier. Astfel:

- Operatorii feroviar plătesc pentru utilizarea infrastructurii sume care reprezintă între 20 și 25% din totalul costurilor de operare a serviciilor. În cazul operatorilor rutieri această contribuție reprezintă mai puțin de 1% din costurile proprii de operare. Aceasta este o consecință a aplicării asimetrice excesive a principiului "*utilizatorul plătește*".
- Transportul feroviar este mult mai puțin poluant decât transportul rutier și, în acest fel, generează efecte negative mult mai reduse asupra mediului ambiant și asupra sănătății populației. Acest avantaj nu poate fi valorificat deoarece costurile efectelor negative nu sunt internalizate, ci sunt asumate integral de stat. Această abordare favorizează transportul rutier și este consecința neimplementării principiului "*poluatorul plătește*".

După cum s-a arătat anterior (a se vedea paragraful 2.1.1 de mai jos), transportul feroviar este mult mai sigur decât transportul rutier, dar acest avantaj nu poate fi valorificat pe piață din cauza neinternalizării costurilor aferente sau, după caz, din cauza modului asimetric de internalizare a costurilor aferente. Astfel:

- Costurile suplimentare ale sistemului de sănătate generate de urmările accidentelor sunt asumate integral de către stat. Ca urmare, prețurile serviciilor de transport nu reflectă aceste costuri, iar avantajul nivelului superior de siguranță al transportului feroviar este neutralizat.
- Costurile sistemelor de siguranță și semnalizare feroviară sunt internalizate de către sistemul feroviar și se regăsesc în prețul transportului feroviar. Costurile similare ale transportului rutier sunt asumate integral de către stat și nu afectează costurile operatorilor rutieri.
- Costurile privind prevenirea accidentelor sunt internalizate de către sistemul feroviar și se regăsesc în prețul transportului feroviar. Costurile similare ale transportului rutier (poliția rutieră) sunt asumate integral de către stat și nu afectează costurile operatorilor rutieri.
- Costurile privind intervențiile pentru asigurarea circulației în condiții de siguranță în caz de calamități (ex: căderi de stânci, căderi de arbori, inundații) sau condiții meteo nefavorabile (ex: viscol, ninsoare) sunt internalizate de către sistemul feroviar și se regăsesc în prețul transportului feroviar. Costurile similare ale transportului rutier sunt asumate integral de către stat și nu afectează costurile operatorilor rutieri.

Studiile internaționale evidențiază că transportul feroviar este mult mai eficient energetic decât transportul rutier, dar acest avantaj este neutralizat de celelalte mecanisme de distorsionare a prețurilor. Mai mult decât atât, operatorii feroviar plătesc mai scump combustibilii petrolieri deoarece operatorii rutieri li se returnează o parte semnificativă din accize.

Sintetizând cele de mai sus, transporturile terestre generează economiei naționale o serie de costuri, denumite costuri externe, precum:

- costuri privind infrastructurile de transport,
- costuri pentru acoperirea efectelor negative ale schimbărilor climatice cauzate de emisia gazelor cu efect de seră,
- costuri ale sistemului de sănătate publică pentru acoperirea efectelor negative ale emisiilor de noxe și substanțe toxice,
- costuri ale sistemului de sănătate publică generate de urmările accidentelor grave produse în timpul transportului,
- costuri referitoare la realizarea și exploatarea sistemelor de siguranță și semnalizare specifice fiecărui mod de transport terestru,
- costuri privind implementarea unor măsuri adecvate de prevenire a accidentelor produse în timpul transportului,
- costuri privind intervențiile pentru asigurarea circulației în condiții de siguranță în caz de calamități (ex: căderi de stânci, căderi de arbori, inundații) sau condiții meteo nefavorabile.

În general astfel de costuri sunt asumate de stat, prin bugetul de stat, și sunt distribuite la nivelul tuturor actorilor din economia națională prin sistemul de taxe și impozite. Statul poate opta pentru recuperarea unei cote din aceste costuri externe de la operatorii de servicii de transport rutier, respectiv feroviar. În acest caz, costurile respective se regăsesc în prețurile serviciilor de transport și sunt plătite de beneficiarii serviciilor de transport.

În cazul adoptării unei politici de recuperare integrală a costurilor externe de la operatorii de transport, prețurile serviciilor de transport ar reflecta eficiența economică intrinsecă a modurilor de transport respective. În acest caz, elementele prezentate în paragraful 2.1.1 de mai sus relevă că prețurile transportului feroviar ar trebui să fie foarte atractive pentru beneficiarii transporturilor, deoarece transporturile feroviare au costuri unitare reale mult mai mici decât cele ale transportului rutier.

În cazul adoptării unei politici de recuperare parțială a costurilor externe de la operatorii de transport, este esențial ca recuperarea să fie simetrică în ceea ce privește cota de recuperare a costurilor externe. În acest fel se asigură reflectarea corectă în prețurile serviciilor de transport a eficienței economice a fiecărui mod de transport. În caz contrar, se crează premisele distorsionării pieței, deoarece s-ar permite ca un mod de transport care generează costuri totale mai mari să ofere un preț mai mic.

În fapt, gradul de recuperare în România a costurilor externe generate de modurile de transport terestru este complet dezechilibrat.

Feroviar vs Rutier

55% : 16%

Conform unui studiu recent al Comisiei Europene¹, ratele de recuperare de la utilizatori (via operatorii de transport) a costurilor externe ale modurilor de transport sunt de 55% în cazul transportului feroviar, față de numai 16% în cazul transportului rutier. Practic, acest studiu arată că externalizarea masivă a costurilor generate de transportul rutier permite operatorilor de transport rutier să ofere prețuri mult mai avantajoase

pentru serviciile oferite, deoarece o mare parte a costurilor reale de operare a serviciilor de transport rutier este distribuită către ceilalți actori din economia națională prin sistemul de taxe și impozite.

Pentru comparație, la nivelul Uniunii Europene rata de recuperare a costurilor externe generate de transportul rutier este de 55%, adică de cca. 3,5 ori mai mare decât cea practică în România.

În consecință **deși la nivel macroeconomic transportul feroviar este în mod evident mai ieftin și mai avantajos decât cel rutier, la nivel microeconomic se creează aparența că transportul rutier este mai ieftin și mai atractiv pentru clienți.**

Distorsionarea prețurilor pe piața transporturilor conduce la promovarea unui mod de transport mai scump care provoacă la nivelul economiei costuri substanțial mai mari, evidențiate în paragraful 0 de mai jos, cu consecințe privind limitarea posibilităților de creștere economică.

¹ European Commission - State of play of internalisation in the European Transport Sector, 2019

Situația este valabilă atât în România cât și la nivel european. Având în vedere consecințele negative importante privind limitarea creșterii economice, vulnerabilizarea siguranței energetice și întreținerea unui nivel ridicat al emisiilor de substanțe toxice și gaze cu efect de seră, eliminarea acestor distorsiuni reprezintă a fost definită drept o prioritate importantă a politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor. O poziție similară a fost adoptată deja în majoritatea statelor europene.

Trebuie menționat că legislația europeană, deja adoptată sau aflată în curs de pregătire, vizează crearea cadrului legislativ adecvat de natură să elimine sau să neutralizeze aceste distorsiuni în scopul asigurării condițiilor pentru eficientizarea sistemelor naționale de transport prin promovarea prioritară a transportului feroviar.

2.2.3 FINANȚAREA PUBLICA ASIMETRICA A MODURILOR DE TRANSPORT

După cum s-a arătat în paragraful 2.1.2 - *Sustenabilitatea economică a transportului feroviar*, traficul feroviar este eficient economic după depășirea unui anumit prag al intensității traficului feroviar (a se vedea Figura 1 de mai sus). Până la atingerea pragului de eficiență este necesară finanțarea din fonduri publice a companiilor feroviare (operatori de transport și administrator de infrastructură) în scopul acoperirii diferenței dintre costuri și venituri și asigurării echilibrului financiar al acestor companii.

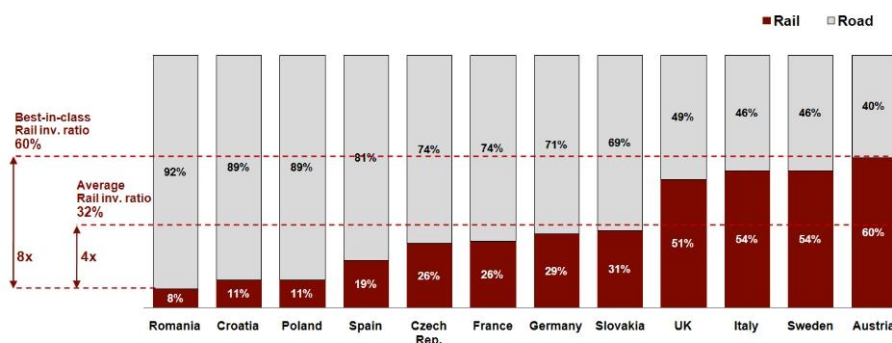
În condițiile în care transportul feroviar prezintă o serie de calități intrinseci care îi conferă avantaje evidente în raport cu alte moduri de transport în ceea ce privește eficiența economică (a se vedea paragraful 2.1.1 - *Eficiența economică a transportului feroviar* de mai sus), rezultă că evoluția ascendentă a intensității traficului feroviar și depășirea pragului de eficiență economică ar trebui să fie o evoluție naturală. O astfel de evoluție pozitivă este însă condiționată de îndeplinirea cumulativă a două condiții:

- Asigurarea unei competiții intermodale echitabile, de natură să permită fiecărui mod de transport valorificarea calităților sale intrinseci.
- Finanțarea adecvată din fonduri publice a companiilor feroviare în perioada anterioară atingerii pragului de eficiență economică.

În paragraful anterior s-a arătat că adoptarea unor politici de externalizare masivă a costurilor generate de transportul rutier este de natură să distorsioneze competiția intermodală în domeniul transporturilor și să inducă un dezavantaj competitiv transportului feroviar, care nu poate oferi pe piață prețuri competitive de natură să reflecte eficiența sa economică superioară.

Din nefericire, analizele arată că nu este îndeplinită nici condiția privind finanțarea adecvată din fonduri publice a companiilor feroviare în perioada anterioară atingerii pragului de eficiență economică.

Dacă se analizează comparativ finanțarea publică a infrastructurii feroviare și finanțarea infrastructurii rutiere se constată existența unui decalaj foarte mare în favoarea transportului rutier. Graficul din figura următoare arată că acest fenomen a fost semnalat de experții internaționali încă din anul 2005.



Romanian ratio of rail investments is 4 times smaller than the EU average

Source: International Transport Forum, A.T. Kearney analysis

A.T. Kearney_080429_v01 3

Figura 3 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar

Sursa: Studiu efectuat de A.T. Kearney

Graficul arată că la momentul respectiv raportul dintre feroviar și rutier în ceea ce privește finanțarea publică era de 11,5:1, ceea ce ne situa pe ultimul loc dintre statele europene analizate. Cota de finanțare a infrastructurii feroviare în raport cu finanțarea totală a transportului terestru era în acel moment de 4 ori mai mică decât media europeană.

Un studiu mai amplu la nivel european efectuat de Centre for European Reform (CER) arată că această abordare a reprezentat o constantă a politicii autohtone în domeniul transporturilor în toată perioada de după anul 1990.

Ulterior anului 1996, în România raportul dintre transportul feroviar și cel rutier în ceea ce privește finanțarea publică a fost menținut aproape în permanență la valori mai mari decât 10:1, ceea ce constituie o distorsionare importantă a pieței transporturilor terestre. Chiar dacă tendința de a finanța mai consistent infrastructura rutieră s-a manifestat în toate statele europene, decalajul existent în România iese complet din tiparele europene. În statele Europei de Vest acest raport a fost inferior valorii de 2:1, iar în statele Europei de Est raportul s-a situat sub valoarea de 4:1.

Comparativ cu situația existentă pe plan european, România se situează pe ultimul loc în ceea ce privește finanțarea publică a transportului feroviar. Graficul din figura următoare prezintă o astfel de analiză, realizată în cadrul studiului intitulat "*The 2017 European Railway Performance Index (RPI)*", realizat de un consorțiu internațional la solicitarea Comisiei Europene. Studiul evidențiază că există o relație de cauzalitate directă între nivelul finanțării publice a transportului feroviar și nivelul de performanță al acestuia. Nu în ultimul rând, având în vedere corelarea dintre nivelul de performanță al sistemelor feroviare și nivelul de performanță al economiilor naționale, acest studiu confirmă statutul transportului feroviar de motor al dezvoltării economice.

Conform acestui studiu, România se situează pe penultimul loc dintre cele 25 de țări analizate, atât din punct de vedere al nivelului de finanțare publică al transportului feroviar, cât și din punct de vedere al nivelului de performanță în domeniul feroviar.

Problema este că **finanțarea publică asimetrică a modurilor de transport este de natură să amplifice distorsionarea competiției între modurile de transport**, deoarece adaugă un dezavantaj competitiv suplimentar transportului feroviar în competiția sa cu transportul rutier. O astfel de abordare generează un cerc vicios, deoarece întreține evoluția negativă a transportului feroviar dar încurajează evoluția transportului rutier, cu consecințe privind creșterea costurilor totale suportate de economia națională în legătură cu transporturile.

Trebuie însă remarcat că unele state europene au inversat această tendință și direcționează finanțările publice cu prioritate către transportul feroviar. Nu este întâmplător că în aceste state se înregistrează creșteri spectaculoase ale transportului feroviar (a se vedea paragraful 3.6.2 de mai sus).

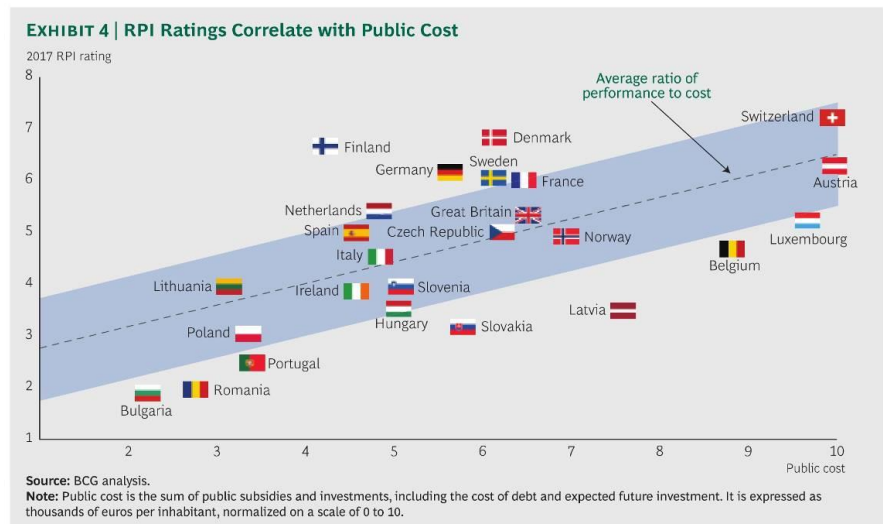


Figura 4 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar

Sursa: Studiul "*The 2017 European Railway Performance Index (RPI)*"

2.3 CONSECINȚE ALE DISTORSIONĂRII COMPETIȚIEI ÎNTRE MODURILE DE TRANSPORT TERESTRU

2.3.1 CONSECINȚE ASUPRA TRANSPORTULUI FEROVIAR

În România, politicile orientate spre promovarea prioritară a transportului rutier au generat o serie de dezavantaje transportului feroviar în competiția cu transportul rutier, care au condus la migrarea masivă a clienților către alte moduri de transport, mai ales către cel rutier, cu consecințe privind reducerea progresivă a traficului feroviar.

Figura de mai jos sintetizează considerentele prezentate în paragrafele anterioare și evidențiază modul în care distorsionarea competiției între modurile de transport terestru influențează negativ evoluția transportului feroviar. Externalizarea masivă a costurilor transportului rutier, prezentată în paragraful 2.2.2 de mai sus, permite transportatorilor rutieri să ofere clienților prețuri mult mai mici decât prețurile aferente serviciilor similare de transport feroviar, ceea ce conduce la migrarea masivă a clienților către transportul rutier și, implicit, la reducerea progresivă a transportului feroviar.

Pe de altă parte, după cum s-a arătat în paragraful 2.2.3 de mai sus, finanțarea publică acordată transportului feroviar a fost mai mică decât cea acordată transportului rutier și nu a fost suficientă pentru a acoperi costurile necesare ale companiilor feroviare. În aceste condiții, performanțele serviciilor de transport feroviar s-au degradat progresiv, fapt care a condus la limitarea suplimentară a competitivității serviciilor de transport feroviar în raport cu serviciile similare oferite de transportul rutier. Finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar a accentuat tendința de migrare a clienților către transportul rutier și, implicit, a accentuat tendința de la reducere progresivă a transportului feroviar în România.

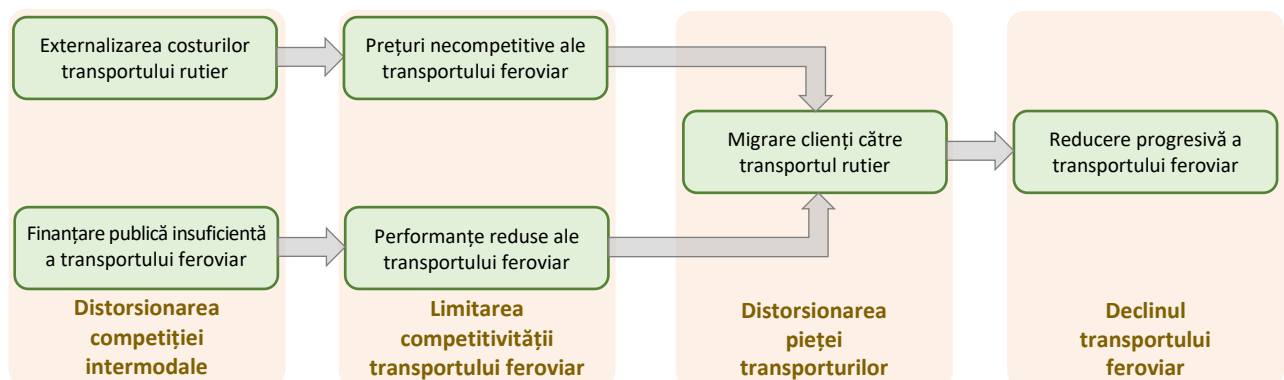


Figura 5 – Influența distorsionării competiției intermodale asupra transportului feroviar

Ca urmare, intensitatea traficului feroviar din România a scăzut dramatic, cu consecințe privind deteriorarea situației financiare a companiilor feroviare, cu referire inclusiv la CFR Călători. Graficul din figura următoare evidențiază evoluția intensității traficului feroviar în România ulterior anului 1989.

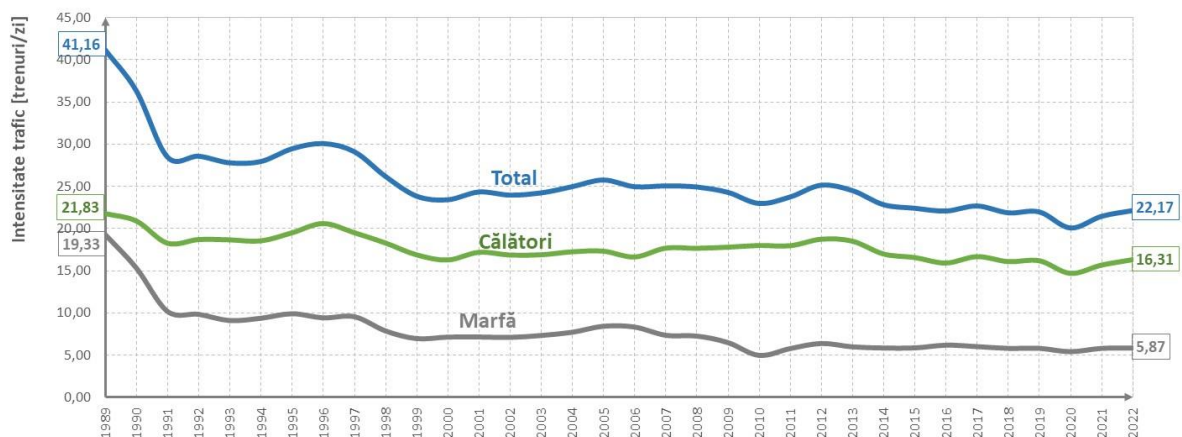


Figura 6 – Evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară din România

Sursa: Uniunea Internațională a Căilor Ferate, date CFR SA

Pentru comparație, graficul din figura următoare prezintă o analiză comparativă între statele Uniunii Europene, plus Elveția, din perspectiva intensității traficului de călători pe rețelele feroviare naționale.

Această analiză comparativă evidențiază nivelul foarte redus al intensității traficului feroviar de călători din România, atât în raport cu media înregistrată la nivelul UE-28, cât și în raport cu statele europene avansate din punct de vedere economic. Valoarea medie a intensității traficului de călători din România este de peste 2,3 ori mai mică decât media UE-28, dar este de aproape 7 ori mai mică decât valorile înregistrate în state avansate economic precum Elveția și Olanda.

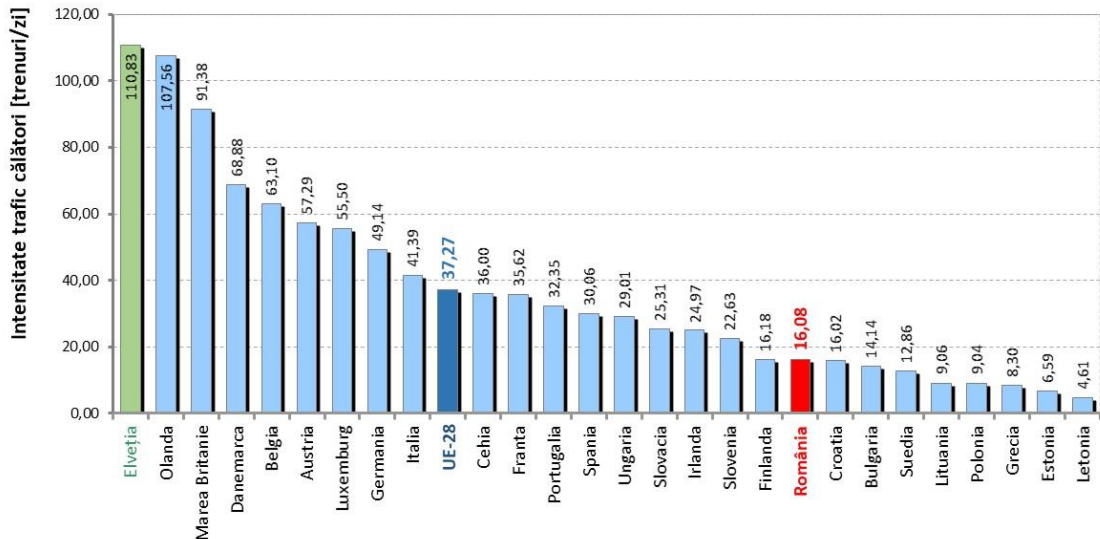


Figura 7 – Analiză comparativă privind intensitatea medie a traficului de călători pe rețelele feroviare europene

Sursa: Uniunea Internațională a Căilor Ferate, date aferente anului 2018

Din perspectiva analizei privind sustenabilitatea economică a transportului feroviar, prezentată în paragraful 2.1.2 de mai sus, menținerea intensității traficului feroviar la cote foarte scăzute, ca urmare a distorsionării competiției între modurile de transport, înseamnă plasarea sistemului feroviar din România într-o situație care conduce la necesitatea alocării unor fonduri publice substanțiale pentru acoperirea diferenței dintre costurile necesare și veniturile proprii, în condițiile în care veniturile proprii sunt limitate sever ca efect al politicii de promovare prioritară a transportului rutier.

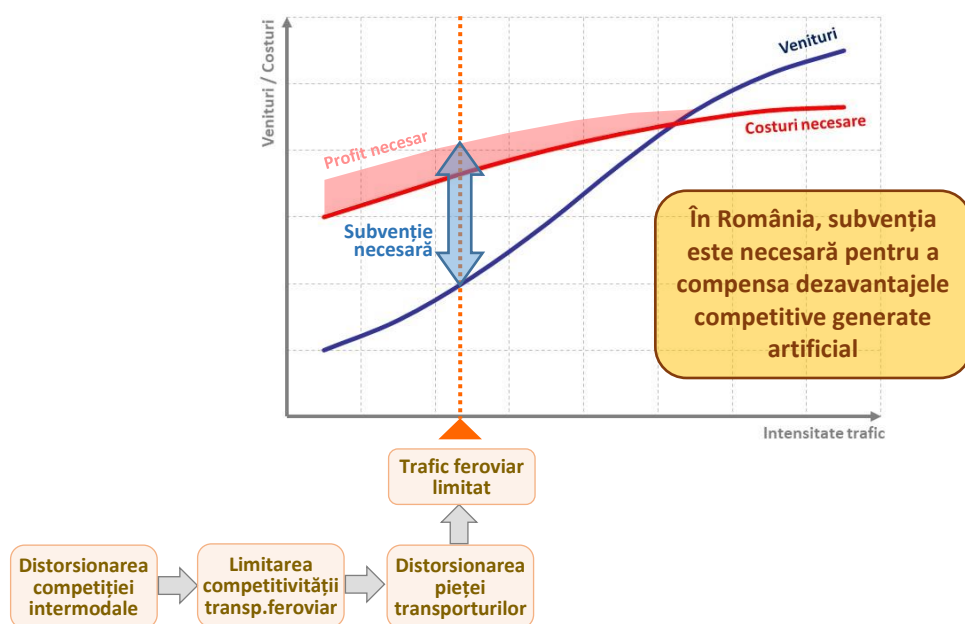


Figura 8 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar din România

Sursa: Studiul „ Railway Efficiency - An Overview and a Look at Opportunities for Improvement ”

Pe de altă parte, distorsionarea competiției între modurile de transport terestru generează o tendință de descreștere a intensității traficului feroviar, ceea ce plasează România în situația unei abordări greșite în ceea ce privește asigurarea sustenabilității economice a transportului feroviar (a se vedea figura următoare). Menținerea dezavantajelor competitive ale transportului feroviar în raport cu cel rutier susține menținerea tendinței de scădere a intensității traficului feroviar, ceea ce conduce la amplificarea diferenței între costurile necesare și veniturile companiilor feroviare și, implicit, conduce la creșterea necesităților de finanțare din fonduri publice pentru acoperirea acestei diferențe.

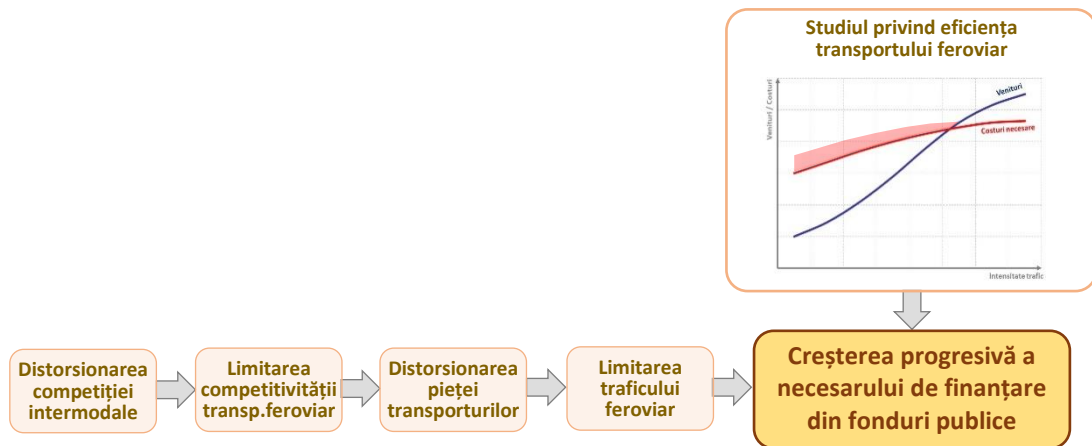


Figura 9 – Amplificarea necesității de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar din România

2.3.2 CONSECINȚE ASUPRA ECONOMIEI NAȚIONALE

Trebuie însă precizat că menținerea actualei situații privind limitarea artificială a competitivității transportului feroviar are consecințe negative mult mai importante asupra economiei naționale.

Conform unui studiu recent al Comisiei Europene², transportul rutier din România generează costuri externe de 21,2 miliarde euro/an, reprezentând 6,5% din PIB, față de numai 0,46 miliarde euro/an costuri generate de transportul feroviar.

Conform aceluiași studiu, ratele de recuperare de la utilizatori a costurilor externe ale modurilor de transport sunt de 55% în cazul transportului feroviar, față de numai 16% în cazul transportului rutier. Ca urmare, **costurile externe generate în România de modurile de transport terestru care nu sunt recuperate** de la beneficiarii transporturilor sunt de 17,8 miliarde euro/an pentru transportul rutier, față de numai 0,21 miliarde euro/an pentru transportul feroviar.

Feroviar vs Rutier

0,21 : 17,8
miliarde euro/an miliarde euro/an

Trebuie subliniat că totalul costurilor externe generate de transportul rutier care nu sunt recuperate de la transportatorii rutieri (și, implicit, de la beneficiarii transporturilor rutiere) reprezintă 5,3% din PIB-ul României.

Aceste date arată că **menținerea dezechilibrului actual dintre modurile de transport terestru generează la nivelul economiei naționale pierderi anuale de 5,7% din PIB**, reprezentând costuri externe generate de transportul rutier care nu sunt recuperate de la beneficiarii transporturilor, a căror magnitudine limitează semnificativ atât posibilitățile de dezvoltare economică la nivel național, cât și competitivitatea economiei naționale.

România vs UE-28

5,7% : 1,82%
din PIB din PIB

Pentru comparație, același studiu menționat mai sus arată că la nivelul UE-28 transportul rutier generează costuri externe totale de 596 miliarde de euro/an. În condițiile în care la nivelul UE-28 s-a înregistrat o rată medie de 55% în ceea ce privește recuperarea de la beneficiari a costurilor externe generate de transportul

² European Commission - State of play of internalisation in the European Transport Sector, 2019

rutier, rezultă că totalul costurilor externe generate de transportul rutier și nerecuperate de la beneficiari este de 268 miliarde euro/an, reprezentând 1,82% din PIB la nivelul UE-28.

Trebuie însă remarcat că la nivelul Uniunii Europene pierderea de 1,82% din PIB generată de transportul rutier este considerată extrem de îngrijorătoare și a condus la elaborarea unor politici comprehensive de echilibrare modală a sistemului european de transport prin promovarea prioritară a transportului feroviar. La nivelul României, pierderea a 5,3% din PIB generată de transportul rutier nu a condus încă la reacții semnificative.

În figura următoare este prezentată o comparație între România și ansamblul Uniunii Europene din această perspectivă. Sunt analizate date aferente anului 2016, anul de referință al studiului Comisiei Europene.

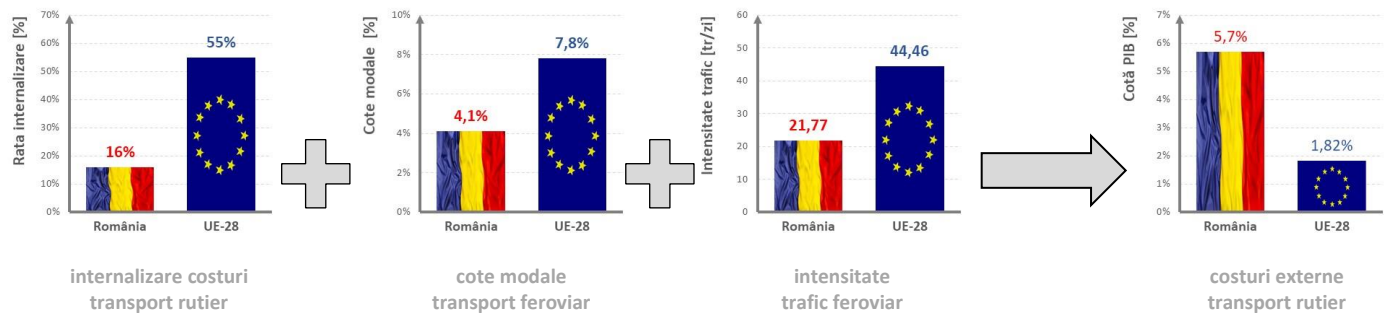


Figura 10 – Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra economiei naționale

După cum s-a arătat în paragraful 2.2.2 de mai sus, există o diferență mare între România și ansamblul UE-28 în ceea ce privește rata de internalizare a costurilor externe ale transportului rutier: 55% la nivelul UE-28, față de numai 16% în România.

Datele prezentate anterior au arătat că există o diferență mare între România și ansamblul UE-28 inclusiv în ceea ce privește finanțarea publică a transportului feroviar, în sensul că România alocă transportului feroviar mult mai puține fonduri publice decât ansamblul UE-28. Având în vedere că nu există o cuantificare globală relevantă în acest sens, această comparație nu a fost inclusă în figura de mai sus.

Diferențele de abordare dintre România și ansamblul UE-28 în ceea ce privește internalizarea costurilor externe ale modurilor de transport și finanțarea publică a transportului feroviar se reflectă în principal în diferențele la capitolele privind cota modală a transportului feroviar și intensitatea traficului feroviar. Astfel:

Conform datelor prezentate mai jos, cota modală a transportului feroviar de călători înregistrată în anul 2016 a fost de 7,8% la nivelul UE-28, față de numai 4,1% în România. Intensitatea traficului feroviar pe rețeaua UE-28 în anul 2016 a fost de 44,46 trenuri/zi, față de numai 21,77 trenuri/zi în România.

Conform studiului Comisiei Europene privind costurile externe ale transporturilor, menționat în paragraful 2.2.2 de mai sus, consecința acestor diferențe între România și ansamblul UE-28 în ceea ce privește transportul feroviar constă în diferența înregistrată în ceea ce privește costurile suportate de economiile naționale pentru acoperirea costurilor externe ale transportului rutier. În cazul României aceste costuri reprezintă 5,7% din PIB, față de numai 1,82% din PIB la nivelul UE-28 în ansamblu. Deci România suportă costuri mult mai mari decât ansamblul UE-28 pentru susținerea transportului. Diferența înseamnă 3,88% din PIB, ceea ce corespunde unui cost suplimentar al României de 12,09 miliarde euro/an la nivelul anului 2016.

Altfel spus, dacă România ar fi implementat măsuri similare celor adoptate la nivelul UE-28, ar fi obținut rezultate similare în ceea ce privește dezvoltarea transportului feroviar și, ca urmare, ar fi economisit 12,09 miliarde euro/an la capitolul costuri totale ale economiei naționale privind transporturile.

În fapt, menținerea unui mediu competițional neechitabil și discriminatoriu între modurile de transport, distorsionat atât prin externalizarea excesivă a costurilor transportului rutier cât și prin finanțarea publică insuficientă a transportului feroviar, generează la nivelul economiei naționale **costuri suplimentare anuale de peste 12 miliarde euro/an, reprezentând aproape 4% din PIB.**

Aceste costuri suplimentare ale economiei naționale pot fi considerate pierderi, deoarece reprezintă efectul unei abordări neadecvate în ceea ce privește eficiența sistemului național de transport. Aceste pierderi sunt de natură să afecteze serios competitivitatea economiei naționale și posibilitățile de creștere viitoare a acesteia.

Pe de altă parte, trebuie avut în vedere că aceste pierderi globale la nivelul economiei naționale generate de sectorul transporturilor pot fi limitate semnificativ prin reabilitarea accelerată a transportului feroviar și transferul masiv către calea ferată a unor fluxuri de transport derulate în prezent pe cale rutieră. Calculele efectuate pe baza altor studii realizate la nivel european cu privire la costurile externe ale transporturilor, prezentate în Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare³, arată că **transferul către calea ferată a 20% din volumul actual al transporturilor rutiere de călători și marfă ar genera o reducere totală a costurilor anuale suportate de economia națională pentru compensarea unor efecte ale transportului în valoare de cel puțin 1,55 miliarde euro/an, care ar acoperi o serie de costuri necesare pentru reabilitarea transportului feroviar**, precum:

- costurile pentru compensarea obligației de serviciu public privind transportul feroviar de călători;
- costurile privind achiziția materialului rulant necesar pentru îndeplinirea obligației de serviciu public privind transportul feroviar de călători;
- costurile pentru reabilitarea infrastructurii feroviare;
- costurile pentru promovarea prioritară a transportului intermodal de marfă și a transportului feroviar de marfă în vagoane izolate (costuri care ar trebui asumate în perioada următoare).

Ca urmare, **susținerea din fonduri publice a dezvoltării transportului feroviar ar trebui să constituie o opțiune prioritară în domeniul transporturilor pentru perioada următoare, deoarece generează beneficii care depășesc semnificativ efortul bugetar asumat.**

Implicit, o abordare contrară nu ar trebui să constituie o opțiune deoarece ar avea ca efect amplificarea pierderilor generate la nivelul economiei naționale de favorizarea excesivă a transportului rutier.

2.4 POLITICA UNIUNII EUROPENE PRIVIND RESTABILIREA ECHILIBRULUI COMPETIȚIONAL ÎNTRE MODURILE DE TRANSPORT

Considerentele prezentate în paragrafele au evidențiat următoarele aspecte relevante:

- Există studii internaționale care demonstrează avantajele economice intrinseci ale transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, dar mai ales în raport cu transportul rutier (a se vedea paragraful 2.1.1 de mai sus).
- Rezultatele studiilor internaționale privind sustenabilitatea transportului feroviar, prezentate în paragraful 2.1.2 de mai sus, demonstrează că pe măsură ce crește intensitatea traficului feroviar, situația economică a companiilor feroviare se ameliorează progresiv și migrează către profit. Până la atingerea pragului de eficiență economică, este necesară alocarea de fonduri publice către companiile feroviare în vederea compensării diferenței dintre costurile necesare și venituri.
- Distorsionarea competiției intermodale pe piețele europene ale transporturilor limitează artificial competitivitatea transportului feroviar și are consecințe negative asupra economiilor naționale și a economiei comunitare.

Concluziile acestor studii științifice au condus la modificarea legislației europene și, implicit, a legislației naționale, în sensul instituirii obligației legale a statelor membre ale Uniunii Europene de a asigura compensarea din fonduri publice a diferenței dintre veniturile și costurile necesare ale companiilor feroviare. Astfel:

- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, pornind de la constatarea că transportul feroviar de călători nu poate funcționa în prezent în regim comercial din cauza competitivității limitate generate de distorsionarea competiției între modurile de transport (a se vedea paragraful următor), și luând în considerare necesitatea de a valorifica avantajele economice intrinseci ale transportului feroviar (a se vedea paragraful anterior), permite statelor membre instituirea unor obligații de serviciu privind transportul

³ Anexă la HG nr. 985/2020

călătorilor pe calea ferată, cu tarife de transport competitive în raport cu alte moduri de transport. În aceste condiții, regulamentul instituie obligația legală a statelor membre de a compensa din fonduri publice diferența dintre costurile și veniturile operatorilor de transport feroviar de călători, prin intermediul mecanismului de compensare a obligației de serviciu public privind transportul călătorilor pe calea ferată. În România, condițiile de aplicare a prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 sunt legiferate prin OUG nr. 12/1998.

- Directiva 2012/34/UE, transpusă în legislația națională prin Legea nr. 202/2016, pornind de la considerentele menționate anterior, instituie obligația legală a statelor membre de a compensa din fonduri publice diferența dintre costurile și veniturile administratorilor de infrastructură feroviară, astfel încât să fie permanent asigurat echilibrul financiar al acestora și să fie asigurate resursele financiare necesare pentru dezvoltarea infrastructurilor feroviare astfel încât să susțină performanțele serviciilor de transport feroviar la un nivel competitiv în raport cu alte moduri de transport. În scopul de a asigura competitivitatea transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, directiva instituie inclusiv obligația legală privind limitarea taxei de utilizare a infrastructurii feroviare (TUI).

Mecanismele de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar instituite prin aceste acte normative sunt evidențiate sintetic în figura următoare.

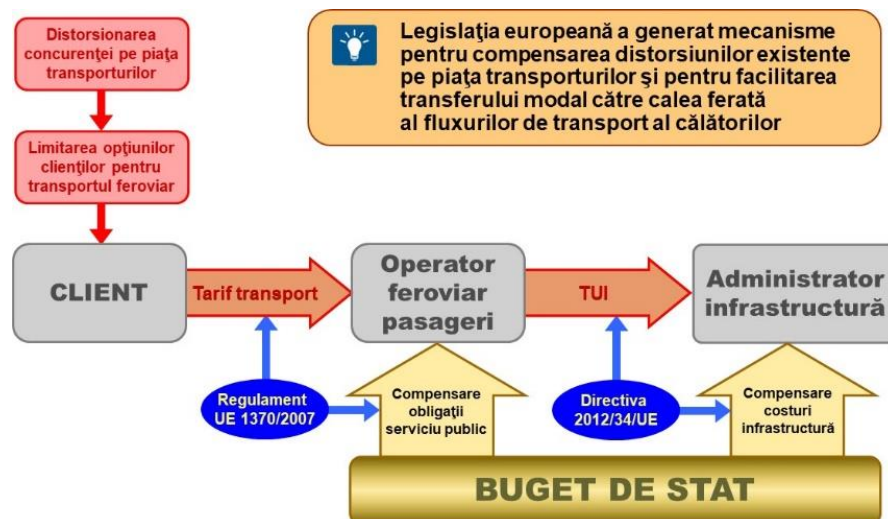


Figura 11 – Finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar

Din perspectiva studiilor privind sustenabilitatea economică a transportului feroviar, scopul acestei abordări a politicilor Uniunii Europene în domeniul transporturilor, bazat pe finanțarea adecvată din fonduri publice a transportului feroviar, este acela de a asigura un nivel ridicat de competitivitate al transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, de natură să conducă la creșterea intensității traficului pe rețelele feroviare europene, cu consecințe privind reducerea progresivă a necesarului de subvenționare și migrarea către profit a companiilor feroviare (a se vedea figura următoare).

Având în vedere avantajele economice intrinseci ale transportului feroviar, evidențiate în paragraful anterior, o astfel de abordare este menită să conducă la limitarea semnificativă a costurilor totale privind transporturile, cu consecințe privind consolidarea competitivității economiilor statelor membre și asigurarea condițiilor de creștere economică la nivel comunitar.

De altfel, pe baza studiilor internaționale privind costurile externe ale modurilor de transport, se poate demonstra că beneficiile obținute prin transferul modal către calea ferată a fluxurilor de transport derulate în prezent pe cale rutieră depășește semnificativ cuantumul fondurilor publice transportului feroviar în perioada în care competitivitatea acestuia este limitată.

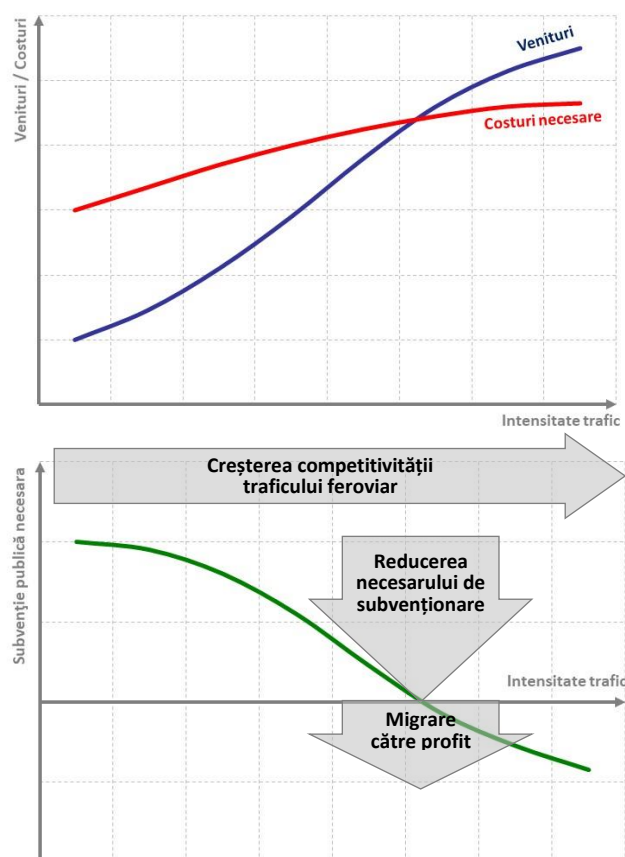


Figura 12 – Efecte ale finanțării din fonduri publice a transportului feroviar

CAPITOLUL 3

PREZENTARE GENERALĂ A SOCIETĂȚII ȘI A MEDIULUI DE BUSINESS

3.1 STRUCTURA SISTEMULUI DE TRANSPORT

Un sistem de transport, indiferent de scara considerată, poate fi analizat prin prisma mai multor criterii relevante.

Prin prisma categoriilor de beneficiari ai transportului se disting două tipuri de transport, respectiv:

- *transportul de pasageri*, care răspunde necesităților de mobilitate a populației și
- *transportul de marfă*, care răspunde necesităților de schimb de mărfuri în vederea funcționării entităților economice.

În ceea ce privește *transportul de pasageri*, o primă structurare se realizează în raport de modul de grupare a pasagerilor. În baza acestui criteriu se pot identifica următoarele componente ale unui sistem de transport al pasagerilor:

- transportul individual, realizat în interes propriu cu mijloace de transport aparținând beneficiarilor transportului;
- transportul în comun (transportul public), realizat de entități economice specializate în prestarea unor servicii de acest tip.

Din perspectiva căilor de transport utilizate se identifică trei moduri generale de transport, respectiv:

- Transportul terestru, care folosește drept căi de transport diferite tipuri de infrastructuri terestre dedicate. Prin prisma infrastructurii de transport se diferențiază:
 - transportul rutier,
 - transportul feroviar,
 - transportul prin conducte (utilizat exclusiv pentru transportul unor mărfuri în stare fluidă).
- Transportul naval, care folosește drept cale de transport apa, fie că este vorba despre oceanul planetar fie că este vorba despre cursuri de apă din interiorul continentelor. În raport de tipul căilor navigabile utilizate se deosebesc:
 - transportul maritim și
 - transportul fluvial (sau, mai general, transportul pe căile navigabile interioare),care se diferențiază prin caracteristicile mijloacelor de transport și a infrastructurilor portuare necesare.
- Transportul aerian, care folosește drept cale de transport aerul.

Evoluția diferențiată a tehnologiilor de transport și evoluția intereselor economice privind transportul au condus la o evoluție continuă a modului de repartizare a transporturilor între cele trei moduri de transport generale. Analizele realizate pe pe baza datelor Eurostat și ale Institutului Național de Statistică arată. Astfel:

În ceea ce privește transportul de pasageri, distribuția modală actuală relevă prevalența indiscutabilă a transportului terestru. La nivelul UE-27 transportul terestru are o cotă de cca 90%, iar la nivelul României o cotă modală de peste 96%.

În ceea ce privește transportul de marfă, distribuția modală actuală evidențiază de asemenea că transportul terestru este preponderent, cu o cotă modală de peste 80%, deși este de remarcat o cotă modală semnificativă a transportului fluvial.

În concluzie transportul terestru este prevalent, atât în cadrul transporturilor de pasageri cât și în cadrul transporturilor de mărfuri efectuate pe teritoriul României. Ca urmare, se poate afirma că

optimizarea eficienței economice a sistemului național de transport echivalează cu identificarea ponderii optime a modurilor de transport rutier și feroviar.

3.2 ORGANIZAREA SISTEMULUI FEROVIER ROMÂN

Începând din anul 1998 sistemul feroviar român este organizat pe principiul separării complete, din punct de vedere administrativ, a managementului infrastructurii feroviare și a operării serviciilor de transport feroviar.

În figura alăturată este prezentată o diagramă funcțională de principiu a realizării unui serviciu de transport feroviar.

Operarea serviciilor de transport feroviar este asigurată de operatori feroviari, în general specializați pe tipuri de trafic: pasageri sau marfă. Există doi operatori naționali, CFR Călători și CFR Marfă, care acoperă întreaga rețea feroviară, precum și o serie de operatori feroviari cu capital privat care deservește anumite relații de transport.

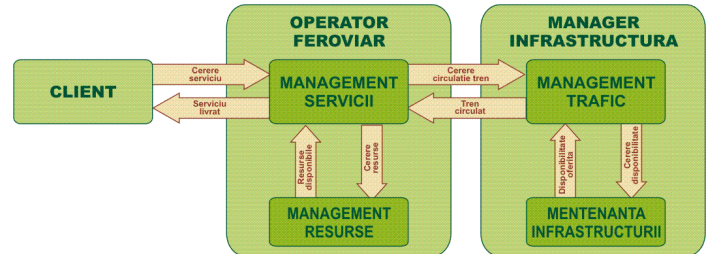


Figura 13 – Diagrama funcțională de principiu a serviciului de transport feroviar

Managementul (administrarea) infrastructurii feroviare române este asigurat de Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A. (denumită în continuare CFR SA), care este concesionarul întregii infrastructuri a României. CFR SA partajează zonal aceste atribuții cu unele companii private, denumite gestionari de infrastructură, pe baza unor contracte de închiriere a unor zone ale infrastructurii (secții de circulație declarate neinteroperabile). CFR S.A are însă în exclusivitate atribuția de a asigura conducerea circulației trenurilor pe întreaga rețea feroviară din România.

Orice serviciu de transport feroviar este realizat în tandem de un operator feroviar împreună cu administratorul/managerul infrastructurii feroviare.

Cererea de transport este adresată de către client unui operator feroviar. Operatorul feroviar care preia cererea, prin intermediul sectorului de management al serviciilor, verifică în primul rând disponibilitatea resurselor proprii necesare pentru realizarea serviciului (material rulant, personal, logistica pentru operarea tehnică și comercială a trenurilor etc). După ce se validează de către sectorul de management al resurselor disponibilitatea resurselor necesare, operatorul feroviar se adresează administratorului infrastructurii cu o cerere de circulație a unui tren pentru execuția serviciului de transport respectiv. Administratorul infrastructurii, prin sectorul de management al traficului, verifică disponibilitatea infrastructurii feroviare necesare pentru circulația trenului. Disponibilitatea infrastructurii reprezintă sarcina sectorului de mentenanță a infrastructurii. În cazul în care disponibilitatea infrastructurii este confirmată, administratorul infrastructurii asigură planificarea trenului solicitat, precum și conducerea operativă a circulației trenului pe întreg parcursul până la destinație. Operatorul feroviar, pe baza validării disponibilității infrastructurii, asigură logistica necesară serviciului și livrează clientului serviciul de transport solicitat.

Lanțul funcțional descris sintetic mai sus este în principiu valabil pentru orice serviciu de transport feroviar. Sunt însă necesare câteva precizări:

(a) Pe de o parte, funcționalitatea descrisă este mai apropiată de practica realizării serviciilor de transport al mărfurilor. În traficul de pasageri nu este vorba despre cereri de transport punctuale, ca în cazul transporturilor de marfă, ci de cereri difuze generate de necesitățile generale de mobilitate a pasagerilor pe diferite relații de transport. Operatorii feroviari de călători, prin activitățile proprii de marketing, identifică aceste necesități și definesc ofertele de servicii de transport care pot acoperi necesitățile pieței. După cum se va vedea din analizele prezentate mai jos, oferta sistemului feroviar este net inferioară necesităților de mobilitate a populației. Altfel spus, în traficul de pasageri problema sistemului feroviar este de a oferi servicii cât mai performante și atractive pentru a direcționa către calea ferată un volum cât mai mare de cereri de transport.

(b) Pe de altă parte, realizarea unui serviciu de transport poate implica mai mulți administrator/gestionari de infrastructură în cazul în care ruta de transport parcurge zone ale infrastructurii feroviare administrate de companii/societăți diferite. Într-un astfel de caz, fiecare administrator și/sau gestionar al infrastructurii trebuie să asigure accesul pe infrastructura aflată în responsabilitatea sa, dar conducerea circulației trenurilor este în responsabilitatea exclusivă a CFR SA pentru întreaga rețea feroviară română.

3.3 OBIECTUL DE ACTIVITATE AL CFR CĂLĂTORI - PREZENTARE SINTETICĂ

În conformitate cu prevederile legislației în vigoare, cu referire în principal la HG nr. 584/1998⁴, scopul CFR Călători constă în efectuarea transportului de călători pe calea ferată pentru satisfacerea interesului public național și a nevoilor sociale și de apărare a țării, cu realizarea de profit.

În scopul realizării misiunii atribuite prin lege, CFR Călători are, în principal, ca obiect de activitate:

- a) Efectuarea transportului feroviar public de călători
- b) Efectuarea transportului de bagaje și mesagerii
- c) Organizarea și asigurarea exploatării vagoanelor de dormit, a cușetelor, barului și restaurantului, în trafic intern și internațional;
- d) Efectuarea de transporturi în vagoane specializate de tip poștă, militare, penitenciare și altele asemenea;
- e) alte activități conexe sau adiacente transportului feroviar public de călători, cum ar fi: producție industrială, consultanță, turism intern și internațional, prestări de servicii, transport bazat pe alte tehnologii decât cea feroviară, publicitate, reclama, editare, tipărire și difuzare, închirieri de mijloace de transport, exploatarea comercială a patrimoniului propriu, comerț, operațiuni în valută, declararea, depozitarea și vămuirea expeditiilor de bagaje și mesagerii, în calitate de comisionar în vamă, orice alte servicii executate pe bază de contracte sau convenții în numele terților, legate direct sau indirect de activitatea CFR Călători.

SNTFC CFR CALATORI SA este înmatriculată la Registrul Comerțului sub numărul J40/9764/1998, având cod de identificare fiscală CUI RO 11054545 și un capital social de 2.210.878.240 lei.

Activitatea principală a SNTFC CFR CALATORI SA este transportul interurban de călători pe calea ferată CAEN 4910.

3.4 ORGANIZAREA CFR CĂLĂTORI

CFR Călători operează servicii de transport feroviar al călătorilor pe întreaga rețea feroviară din România, ceea ce constituie o provocare majoră din perspectiva organizării activității și a structurării lanțului de comandă.

Experiența îndelungată în domeniul operării serviciilor de transport feroviar al călătorilor pe calea ferată română a condus la o structurare pe trei niveluri a activităților operative, respectiv:

- nivelul unităților de bază, care include toate stațiile de cale ferată deschise pentru traficul de călători, unde se efectuează activitățile de bază privind operarea serviciilor de transport feroviar al călătorilor;
- nivelul de coordonare teritorială, care asigură coordonarea activității unităților de bază pe o arie geografică limitată;
- nivelul central, care asigură coordonarea la nivelul întregii rețele de cale ferată.

La nivel teritorial, coordonarea activităților este asigurată prin intermediul a opt structuri cu statut de sucursală, denumite Sucursale Regionale de Transport Feroviar Călători (SRTFC). Cele opt sucursale ale CFR Călători sunt:

1. SRTFC București
2. SRTFC Craiova
3. SRTFC Timișoara
4. SRTFC Cluj

⁴ Hotărârea Guvernului nr. 584 din 10 septembrie 1998 privind înființarea Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători" - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Cailor Ferate Române publicată în Monitorul Oficial nr. 352 din 15 septembrie 1998, cu modificările și completările ulterioare

5. SRTFC Brașov
6. SRTFC Iași
7. SRTFC Galați
8. SRTFC Constanța

Aria de acoperire geografică a sucursalelor regionale ale CFR Călători este prezentată în figura următoare.

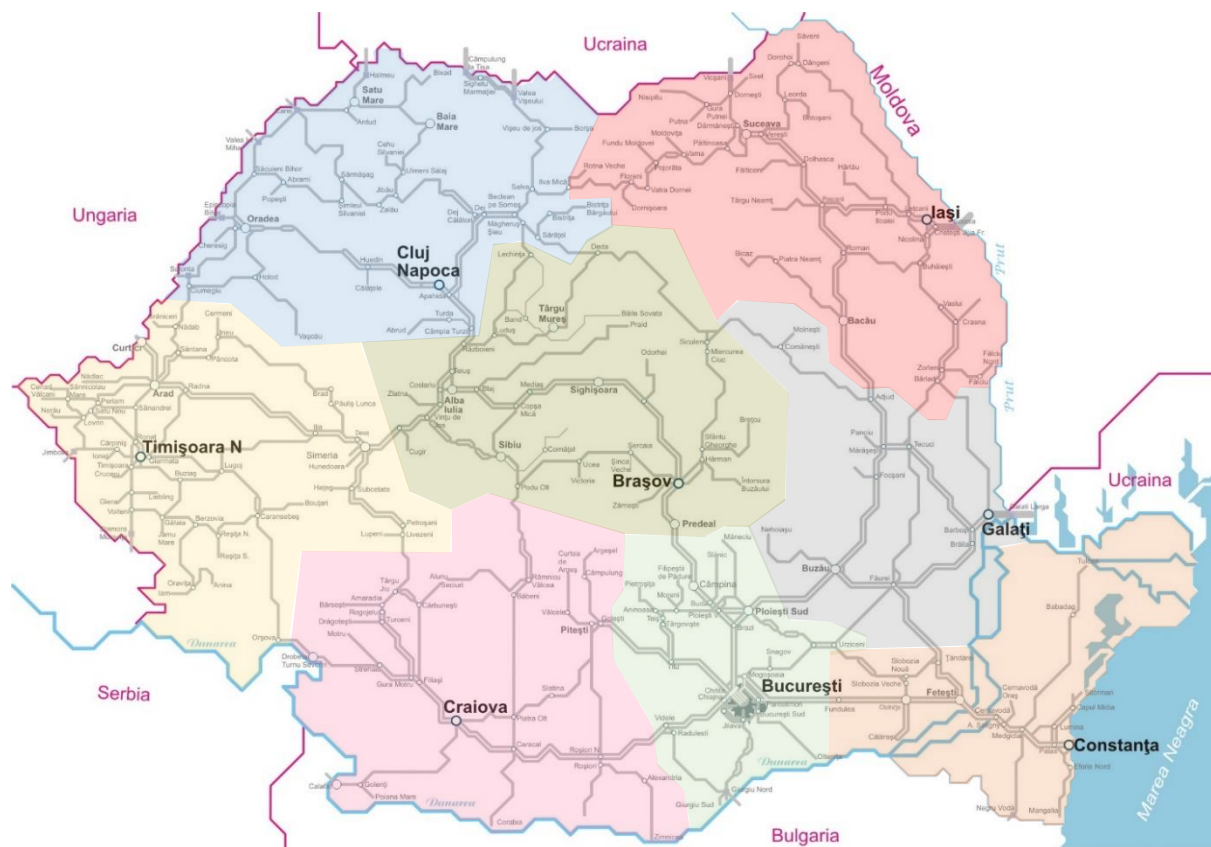


Figura 14 – Aria de acoperire geografică a sucursalelor regionale ale CFR Călători

Distribuția ariilor de acoperire geografică a sucursalelor regionale ale CFR Călători este similară celei adoptate de CFR SA, ceea ce asigură premisele unei colaborări operative eficiente cu administratorul infrastructurii feroviare.

Conform art. 1 alin. (4) din HG nr. 584/1998 societatea a înființat prin Hotărâre a Guvernului filiale, la data de 31 decembrie 2023 existând o singură filială, respectiv Societatea Comercială de Reparații Locomotive “C.F.R. – S.C.R.L. Brașov”-S.A. la care este acționar unic, valoarea participațiilor fiind de 366 mii lei.

Societatea Comercială de Reparații Locomotive CFR SCRL Brașov SA și-a derulat activitatea începând cu luna ianuarie 2015 prin aplicarea procedurii generale a insolvenței în conformitate cu prevederile Legii nr. 85/2014.

Societatea nu a avut ridicat dreptul de administrare, fiind administrată de un administrator special numit de AGA sub supravegherea unui administrator judiciar desemnat de Tribunalul Brașov.

În data de 16 ianuarie 2023 a fost publicat în Buletinul Procedurilor de Insolvență (BPI) “Tabelul definitiv al creanțelor” emis sub nr. 71/16.01.2023 și publicat în BPI nr 813/16.01.2023.

În 2 februarie 2023 a fost depus la dosarul insolvenței “Planul de reorganizare” întocmit în conformitate cu prevederile Legii 85/2014, acesta fiind aprobat de creditorii în ședința creditorilor din data de 17 februarie 2023.

Planul de reorganizare în procedura insolvenței prevedea esalonarea datoriilor bugetare istorice înscrise în tabelul creditorilor prin aplicarea facilităților oferite de OG nr. 6/2019. Societatea a depus la ANAF notificarea nr. 32724/06.09.2022 privind intenția de restructurare a obligațiilor bugetare.

La data de 6 martie 2023 SCRL Brasov a depus la Administratia Judeteana a Finantelor Publice Brasov Cererea privind aplicarea dispozitiilor referitoare la restructurarea obligatiilor bugetare precum si Planul de restructurare (aprobat de AGA SCRL in sedinta din 03.03.2023) si Testul creditorului privat prudent, asa cum prevedea legislatia.

Prin sentinta Civila nr. 257/SIND din 28 martie 2023 Tribunalul Brasov a dispus inchiderea procedurii insolventei la CFR SCRL Brasov si continuarea activitatii economice. La data de 8 mai 2023 DGRFP Brasov a emis Decizia privind aprobarea restructurarii obligatiilor bugetare nr. 65418.3 prin esalonarea la plata pe o perioada de 7 ani obligatii bugetare in suma de 32.658.762 lei, conform unui grafic de esalonare incepand cu data de 25 iunie 2024 pana in mai 2030.

Au fost de asemenea emise Decizii de amanare la plata a dobanzilor, penalitatilor si a tuturor accesoriilor precum si a jumatate din obligatiile principale in vederea anularii acestora la sfarsitul perioadei de esalonare, in conditiile respectarii graficului de esalonare si a platii datoriilor curente.

Pentru modul cum sunt realizate masurile incluse in Planul de restructurare care a stat la baza aprobarii facilitatilor fiscale oferite de OG 6/2019 activitatea economica a SCRL este monitorizata in prezent de catre un Expert Independent selectat prin procedura de licitatie in sedinta creditorilor din 14 octombrie 2022, acesta avand obligativitatea de a depune in acest sens, trimestral, la DGAMC Bucuresti un raport privind stadiul impementarii masurilor propuse prin Planul de restructurare .

<u>Nume</u>	<u>Participare</u> (%)	<u>activitate</u>	<u>participatie</u> mii lei
Societatea Comerciala de Reparatii Locomotive " C.F.R. - S.C.R.L. Brasov" - S.A.	100	Reparatii locomotive	366
			Total 366

La 31.12.2023 SNTFC CFR CALATORI SA mai detine pe Alte titluri imobilizate –contul 265- *Asociatia Patronala la nivel de grup de unitati din transportul feroviar*, suma de **6,25 mii** lei compusa astfel:

- suma de 5 mii lei reprezentand virament efectuat de SNTFC CFR Calatori S.A in contul SMF-SA (Societatea de Servicii Management Feroviar-S.A.) deschis la Banc Post Sucursala Palat CFR si a reprezentat contributia companiei la patrimoniul initial al asociatiei, conform OP 540/13.03.2001;
- suma de 1,25 mii lei a fost preluata de catre SNTFC CFR Calatori S.A ca urmare a desfiintarii SMF-SA, in baza anexei la protocolul de predare primire nr.1/ 820 /4.03.2003 si a reprezentat o cota parte din contributia S.M.F.-SA la constituirea Asociatiei Patronale.

In cursul anului 2021, CFR Calatori a achizitionat 243 actiuni in entitatea Eurail B.V., inregistrata in Olanda, la costul de achizitie de **1,20** mii lei (equiv. 243 EUR), detinand un interes minoritar, fara influenta semnificativa.

SNTFC CFR CALATORI SA a fost administrata in anul 2023 in sistem unitar, avand un presedinte de Consiliu de Administratie.

Sunt necesare urmatoarele precizări:

Prin Decizia Consiliului de Administratie nr. 9 din data de 24.03.2020, a fost desemnat Presedintele Consiliului de Administratie domnul Razvan Robert Dobre, a carui mandat a incetat la data de 14 februarie 2023.

Prin Decizia Consiliului de Administratie nr. 8 din data de 15.02.2023, a fost desemnat Presedintele Consiliului de Administratie domnul Gabriel Popa.

Prin Decizia Consiliului de Administratie nr. 50 din 30.09.2021 a fost numit director general, domnul Traian Preoteasa pe perioada interimara iar incepand cu data 13.02.2023 a devenit si administrator conform Hotararii Adunarii Generale a Actionarilor nr.6.

Conform aceleiasi Hotarari AGA , a fost numit Consiliul de Administratie pe o perioada de patru ani , in urma procedurii de selectie.

Consiliu de Administratie conform Hotarii AGA numarul 6/13.02.2023 este format din:

1. Popa Gabriel – care îndeplinește și funcția de Președinte Consiliu de Administrație
2. Dorobantu Valentin – membru
3. Flutur Sorin – membru
4. Preoteasa Traian – membru
5. Prodan Mariana – membru
6. Stancu Marin – membru
7. Stefanescu Rela–Nicoleta – membru

Prin Decizia Consiliului de Administrație nr. 55/23.10.2023 a fost numit director general pe o perioadă cuprinsă între 23.10.2023-13.02.2027 în urma procedurii de selecție domnul Preoteasa Traian.

3.5 CONTEXTUL DE Piață

Din perspectiva obiectivelor prezentului document, au fost considerate relevante următoarele aspecte referitoare la contextul de piață al activității Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători "CFR Călători" S.A. (denumită în continuare *societatea* sau *CFR Călători*):

- Identificarea piețelor și a concurenților, în scopul de a identifica posibilitățile de valorificare a serviciilor oferite de societate
- Caracteristicile mediului concurențial pe aceste piețe, în scopul identificării oportunităților și/sau amenințărilor în ceea ce privește valorificarea atuurilor specifice
- Organizarea sistemului feroviar român, în scopul identificării pârghiilor și mecanismelor prin care poate acționa societatea pe piețele respective
- Finanțarea publică a transportului feroviar, cu focalizare asupra transportului feroviar de călători, în scopul de a identifica posibilitățile de asigurare a resurselor financiare necesare pentru susținerea competitivității pe piețele identificate
- Evoluția transportului feroviar de călători și situația actuală, în scopul de a identifica nivelul actual de competitivitate al serviciilor oferite de societate.

3.5.1 IDENTIFICAREA PIETELOR ȘI A CONCURRENTILOR

Prin prisma obiectului său de activitate, CFR Călători acționează pe **piața transporturilor de pasageri**. Pe această piață este relevantă competiția între operatorii de transport aparținând unor moduri de transport diferite, respectiv feroviar, rutier, aerian, naval (cu referire în special la transportul pe căile navigabile interioare), care concurează pentru atragerea beneficiarilor de transport către modul de transport respectiv.

Altfel spus, pe această piață este vorba despre o **competiție intermodală** între operatorii de transport al pasagerilor aparținând unor moduri de transport diferite. Competiția intermodală de pe această piață include și transportul individual, cu referire în principal la transportul individual pe cale rutieră, realizat cu autoturisme și motociclete.

În conformitate cu datele furnizate de Institutul Național de Statistică al României (INS), pe această piață predomină transporturile terestre, respectiv transporturile pe cale rutieră și pe calea ferată, care reprezintă 96,69% din totalul transporturilor de călători în ceea ce privește numărul de călători transportați, respectiv 99,96% în ceea ce privește parcursul total al călătoriilor⁵.

Ca urmare, din perspectiva intereselor CFR Călători pot fi identificate trei paliere relevante ale pieței transporturilor de pasageri, care necesită abordări diferențiate în ceea ce privește politicile referitoare la competitivitatea societății. În ordinea descrescătoare a magnitudinii, acestea sunt:

A. Piața transporturilor terestre de pasageri. Această piață este un subset al pieței transporturilor de pasageri, care include exclusiv transporturile de pasageri efectuate pe rute terestre. Pe această piață este relevantă competiția între operatorii de transport aparținând modurilor de transport terestru, respectiv feroviar și rutier. Aceștia concurează pentru atragerea beneficiarilor de transport către modul de transport respectiv.

Competiția intermodală de pe această piață include și transportul rutier individual, realizat cu autoturisme și motociclete. Operatorii de transport concurează pentru a comuta opțiunile beneficiarilor de transport de la transportul individual către serviciile de transport oferite de aceștia.

B. Piața transporturilor publice de pasageri pe rute terestre. Această piață este un subset al pieței transporturilor terestre de pasageri, care include exclusiv serviciile de transport oferite de operatorii modurilor de transport terestru, respectiv feroviar și rutier. Aceste servicii au caracter de transport public (transport în comun). Magnitudinea acestei piețe este dată de competitivitatea transportului public în raport cu cel individual. Pe această piață este relevantă competiția intermodală între operatorii de transport feroviar și operatorii de transport rutier.

C. Piața transporturilor feroviare de pasageri. Această piață este un subset al pieței transporturilor publice de pasageri pe rute terestre, care include exclusiv transporturile de pasageri efectuate pe calea ferată. Pe această piață acționează operatorii de transport feroviar de călători, printre care și CFR Călători, care concurează pentru atragerea beneficiarilor de transport care au optat pentru transportul pe calea ferată. Altfel spus, pe această piață este vorba despre o **competiție intramodală** între operatorii de transport feroviar specializați în transportul pasagerilor.

Trebuie însă avută în vedere inclusiv competiția cu transportul aerian, deoarece transportul feroviar dispune de o serie de avantaje tehnice și economice care, în condițiile unei competiții intermodale echitabile, ar putea fi determinante pentru opțiunile de călătorie pe distanțe medii (cu referire în principal la distanțe situate în intervalul 400 - 800 km). Problema este însă că în domeniul transportului aerian există politici de externalizare masivă a costurilor de operare a serviciilor de transport al pasagerilor, care oferă operatorilor de transport aerian (cu referire în principal la operatorii serviciilor de transport aerian low-cost), un avantaj competitiv major în raport cu transportul feroviar.

⁵ Exclusiv transportul aerian, pentru care nu sunt furnizate date statistice privind parcursul total al călătoriilor

3.5.1.1 Piața transporturilor terestre de călători

Din perspectiva activității CFR Călători pe această piață este relevantă atât competiția cu transportul rutier individual cu mijloace motorizate (autoturisme și motociclete) cât și competiția cu transportul rutier public (cu autocare, autobuze și microbuze).

Din păcate, competiția intermodală pe această piață este grav distorsionată prin politicile de externalizare masivă a costurilor de operare a transporturilor rutiere (a se vedea paragraful 2.2.2 de mai sus). Aceste politici generează în mod artificial un handicap competitiv al transportului feroviar în raport cu transportul rutier. În aceste condiții, creșterea competitivității CFR Călători pe această piață este condiționată practic exclusiv de adoptarea unor politici naționale de echilibrare a competiției între modurile de transport terestru.

Din perspectiva competiției pe această piață cu alte moduri de transport, fiecare operator de transport feroviar de călători acționează în tandem (parteneriat) cu administratorul infrastructurii feroviare - CFR SA. Competitivitatea serviciului de transport feroviar în raport cu serviciile similare furnizate de alte moduri de transport este dată de suma atributelor de performanță, calitate și eficiență economică ale serviciilor elementare cu care contribuie cei doi parteneri.

Ca urmare, din perspectiva competiției intermodale pe piața transporturilor de călători, sunt foarte importante performanțele infrastructurii feroviare și performanțele conducerii traficului feroviar, care sunt furnizate de CFR SA în calitate de administrator al infrastructurii feroviare și care contribuie decisiv la performanțele serviciilor de transport al călătorilor pe calea ferată.

3.5.1.2 Piața transporturilor publice de călători

Transportul feroviar de călători are caracter de transport public (transport în comun). Ca urmare, este important să fie analizată relevanța transportului feroviar pe piața transporturilor publice de călători, cu focalizare pe transporturile publice de călători pe rute terestre.

Din perspectiva pieței transporturilor terestre de călători, transportul public concurează cu transportul individual, adică transportul realizat cu vehicule care aparțin beneficiarilor transportului. După cum s-a arătat anterior, transportul individual de călători se realizează practic exclusiv pe cale rutieră, cu autoturisme și motociclete.

3.5.1.3 Piața transporturilor feroviare de călători

Conform datelor furnizate de Comisia Europeană, doar cca 6% din totalul călătoriilor pe calea ferată la nivelul UE-28 sunt călătoriile internaționale⁶. Ca urmare, din perspectiva politicilor de creștere a competitivității CFR Călători pe piața transporturilor feroviare de călători este relevantă competiția cu operatorii de transport feroviar pe rute interne.

Până în anul 2004 CFR Călători a fost singurul jucător pe piața transporturilor feroviare de călători. Începând din anul 2005 au început să funcționeze o serie de operatori de transport feroviar cu capital privat, specializați în transportul călătorilor, care au devenit concurenții CFR Călători pe piața transporturilor feroviare de călători.

În prezent pe piața internă a transporturilor feroviare de călători funcționează cinci operatori de transport feroviar cu capital privat, respectiv:

- Regio Călători,
- Transferoviar Călători,
- Interregional Călători,
- Astra Trans Carpatic și
- Softrans Călători.

Trebuie însă avută în vedere inclusiv competiția cu operatorii de transport feroviar europeni pentru rutele de transport internațional, deoarece acest segment de piață poate contribui semnificativ la creșterea veniturilor societății.

⁶ Sursa: Raportul Comisiei Europene privind piața transportului feroviar (document COM(2014) 353 final)

3.5.2 MEDIUL CONCURRENTIAL PE PIATA TRANSPORTURILOR

Având în vedere obiectivele prezentului document și considerațiile prezentate mai sus, analiza trebuie focalizată pe caracteristicile mediului concurențial în cadrul căruia se derulează competiția dintre modurile de transport în domeniul transportului de călători.

3.5.2.1 La nivel național

După cum s-a arătat în subcapitolul 2.2 de mai sus, piața internă a transporturilor terestre este în prezent afectată de o serie de distorsiuni economice care generează un avantaj competițional incorect transportului rutier în dauna celui feroviar. Distorsionarea competiției între modurile de transport terestru a generat dezechilibrarea modală accentuată a sistemului național de transport, evidențiată prin cotele modale prezentate mai jos.

Trebuie menționat că transportul aerian beneficiază la rândul său de o serie de avantaje competitive create în mod artificial, care explică prețurile deosebit de competitive în raport cu transportul feroviar (mai ales în cazul serviciilor aeriene low-cost).

3.5.2.2 La nivel internațional

Situația prezentată mai sus este valabilă atât în România cât și la nivel european. Având în vedere consecințele negative importante privind limitarea creșterii economice, vulnerabilizarea siguranței energetice și întreținerea unui nivel ridicat al emisiilor de substanțe toxice și gaze cu efect de seră, eliminarea acestor distorsiuni reprezintă a fost definită drept o prioritate importantă a politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor. O poziție similară a fost adoptată deja în majoritatea statelor europene.

Trebuie menționat că legislația europeană, deja adoptată sau aflată în curs de pregătire, vizează crearea cadrului legislativ adecvat de natură să elimine sau să neutralizeze aceste distorsiuni în scopul asigurării condițiilor pentru eficientizarea sistemelor naționale de transport prin promovarea prioritară a transportului feroviar.

3.6 EVOLUȚIA CFR CĂLĂTORI PE PIEȚELE RELEVANTE

În cele ce urmează este prezentată sintetic evoluția societății pe piețele relevante, identificate în paragraful 3.5.1 de mai sus.

3.6.1 EVOLUȚIA PE PIAȚA TRANSPORTURILOR FERUVIARE DE CĂLĂTORI

La începutul anului 2023 CFR Călători deține o poziție dominantă pe piața transporturilor feroviare de călători, cu o cotă de piață de 85,02% și o cotă a opțiunilor de călătorie de 76,24%.

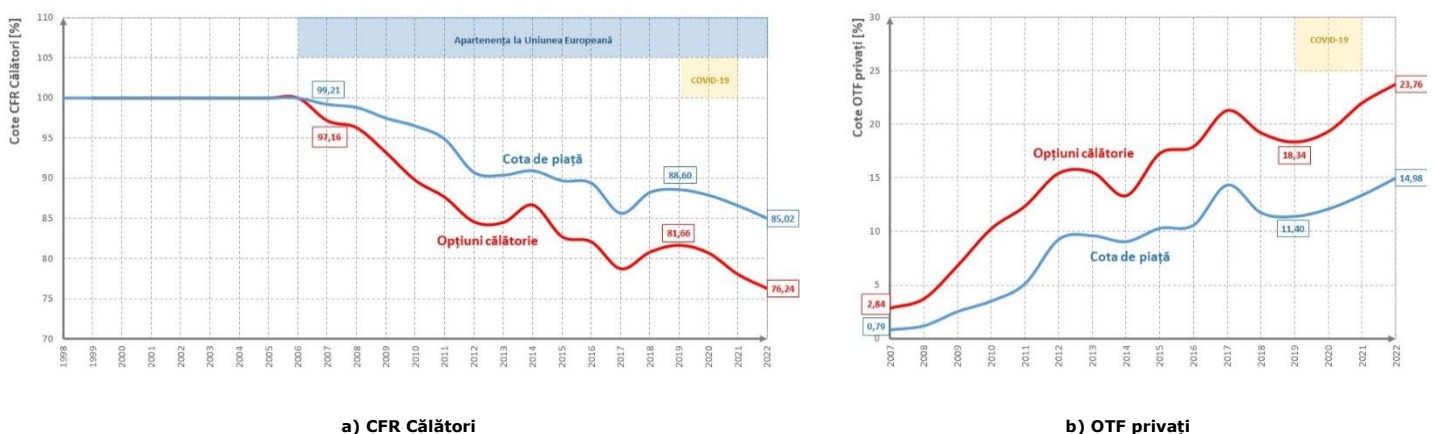


Figura 15 – Evoluția cotei de piață și a cotei de opțiuni de călătorie în cadrul transportului feroviar de călători din România

Sursa: Institutul Național de Statistică, calcule CFR Călători

CFR Călători înregistrează performanțe superioare în raport cu concurența în ceea ce privește o serie de indicatori relevanți precum distanța medie de călătorie, parcursul total al trenurilor și utilizarea trenurilor.

Poziția dominantă de pe piața transporturilor feroviare de călători și superioritatea în ceea ce privește indicatorii de performanță analizați nu sunt suficiente pentru a asigura o situație financiară bună a societății.

Trebuie considerată îngrijorătoare tendința de degradare a performanțelor CFR Călători și ale sistemului feroviar în ceea ce privește numărul călătorilor transportați pe calea ferată, precum și în ceea ce privește parcursul total al călătorilor transportați pe calea ferată. Această tendință constituie premisa unei tendințe de degradare a situației economice și financiare a CFR Călători.

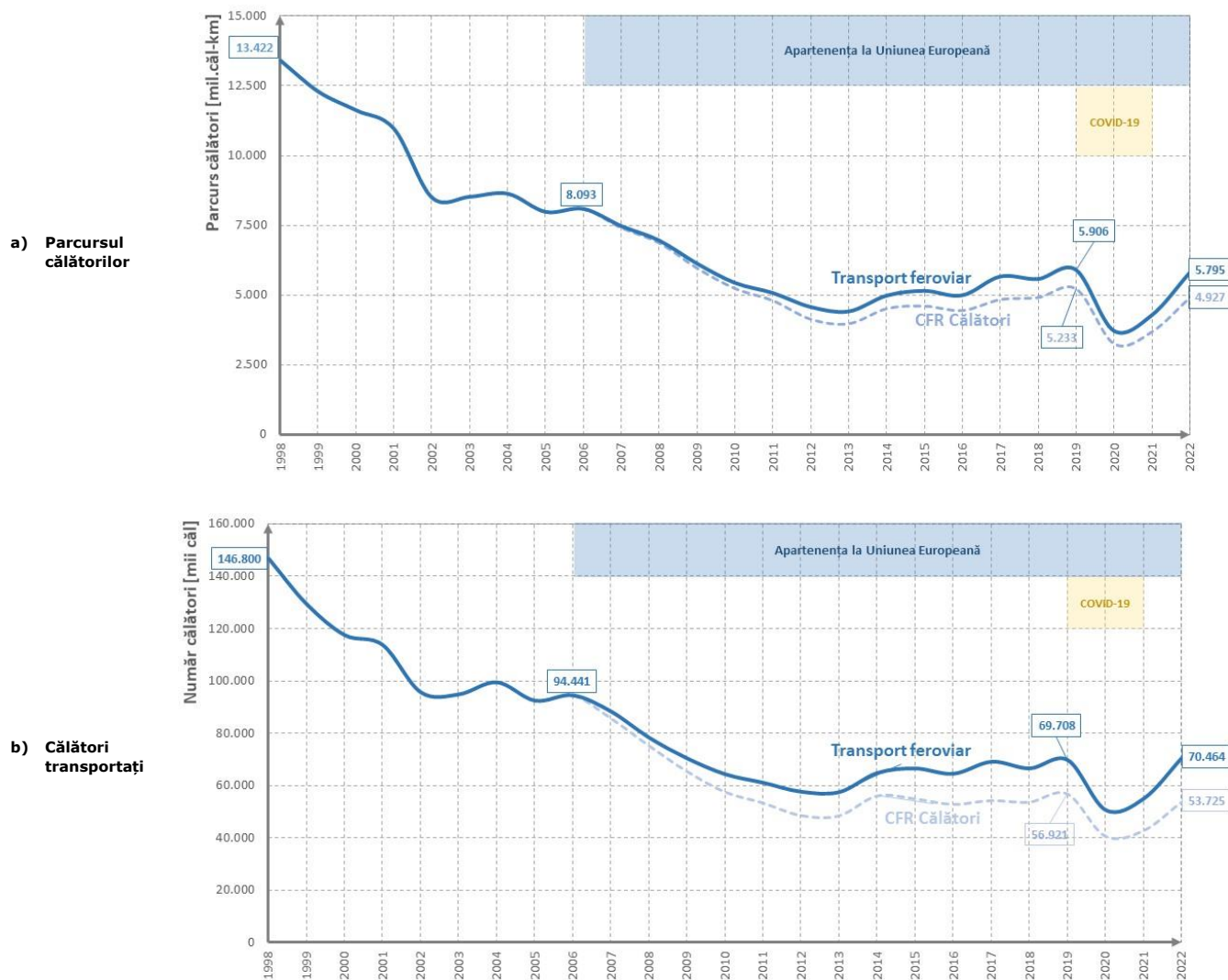


Figura 16 – Evoluția CFR Călători pe piața transporturilor feroviare de călători

Sursa: Institutul Național de Statistică, date CFR Călători

Din perspectiva CFR Călători, trebuie considerată îngrijorătoare inclusiv tendința de creștere a cotei de piață a operatorilor concurenți (a se vedea Figura 15–b de mai sus), care este de natură să amplifice riscul privind degradarea situației economice și financiare a CFR Călători.

Tendința de scădere a parcursului total al trenurilor operate de CFR Călători, care este mult mai accentuată decât cea înregistrată la nivelul sistemului feroviar român, reprezintă un motiv major de îngrijorare, deoarece semnalează existența unor probleme grave la nivelul societății, de natură să afecteze sever competitivitatea serviciilor CFR Călători și să conducă la degradarea situației economice și financiare a societății.

3.6.2 EVOLUȚIA PE PIAȚA TRANSPORTURILOR TERESTRE DE CALĂTORI

Transportul feroviar din România este foarte puțin competitiv în raport cu transportul rutier, ceea ce conduce la o **cota modală de doar 4,2% pe piața transporturilor terestre de călători**.

Din perspectiva pieței transporturilor terestre de călători, principalul competitor al transportului feroviar ar trebui considerat transportul rutier individual.

În pofida politicilor Uniunii Europene de promovare prioritară a transportului feroviar, România a înregistrat cea mai mare contracție din întreg spațiul comunitar în ceea ce privește cota modală a transportului feroviar.

În perioada de funcționare a CFR Călători, România a migrat de la un statut de performanță către un statut de mediocritate în domeniul competitivității transportului feroviar pe piața transporturilor terestre de călători (a se vedea figura următoare), iar tendința de degradare persistă.

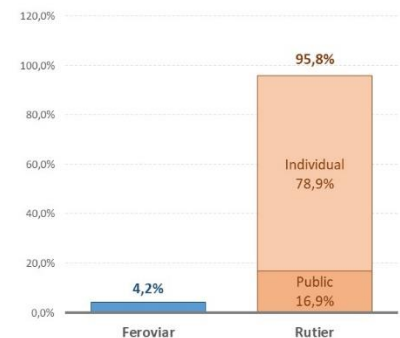


Figura 17 – Distribuția cotelor modale în transportul terestru de călători din România

Sursa: Eurostat

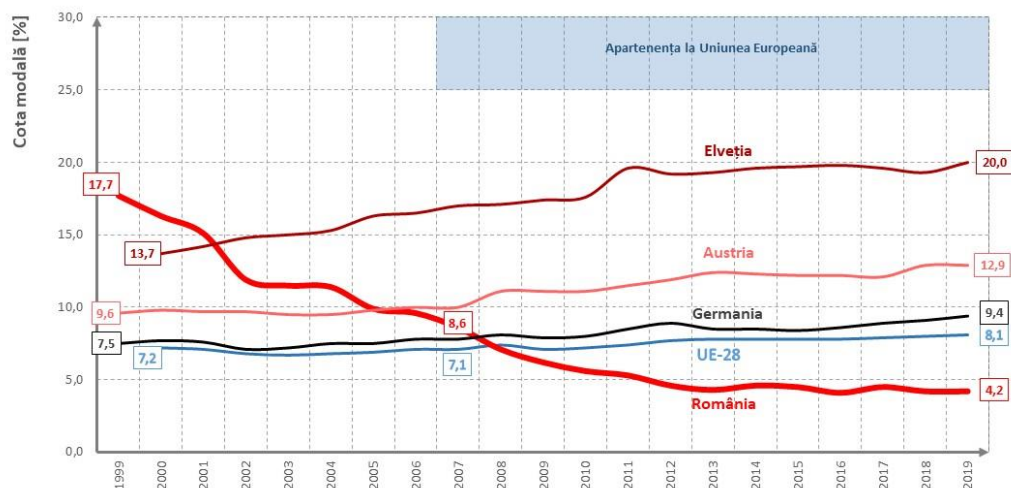


Figura 18 – Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului terestru de călători

Sursa: Eurostat

Evoluțiile înregistrate pe piața transporturilor terestre de călători din România sunt în mod evident contrare atât în raport cu evoluția generală înregistrată la nivelul Uniunii Europene, cât și în raport cu evoluțiile înregistrate în statele europene dezvoltate economic, ceea ce ar trebui să constituie un motiv de îngrijorare atât din perspectiva sincronizării cu politicile europene în domeniul transporturilor, cât și din perspectiva dezvoltării economice a României.

Din perspectiva CFR Călători, lipsa de competitivitate a transportului feroviar de călători în raport cu cel rutier trebuie considerată un motiv major de îngrijorare, deoarece aceasta conduce la contracția pieței transporturilor feroviare de călători și, ca urmare, în pofida poziției dominante pe această piață, are consecințe severe privind degradarea situației economice și financiare a societății.

3.6.3 EVOLUȚIA PE PIAȚA TRANSPORTURILOR PUBLICE DE CALATORI

În România, transportul public reprezintă doar 21,1% din totalul transporturilor de călători pe rute terestre. Această situație este surprinzătoare având în vedere gradul redus de motorizare individuală existent în România și precaritatea infrastructurii rutiere.

Transportul feroviar de călători din România înregistrează o **cotă modală de doar 19,9% din totalul transporturilor publice de călători** pe rute terestre interne. Aceasta indică un nivel redus de competitivitate inclusiv în raport cu transportul rutier public.

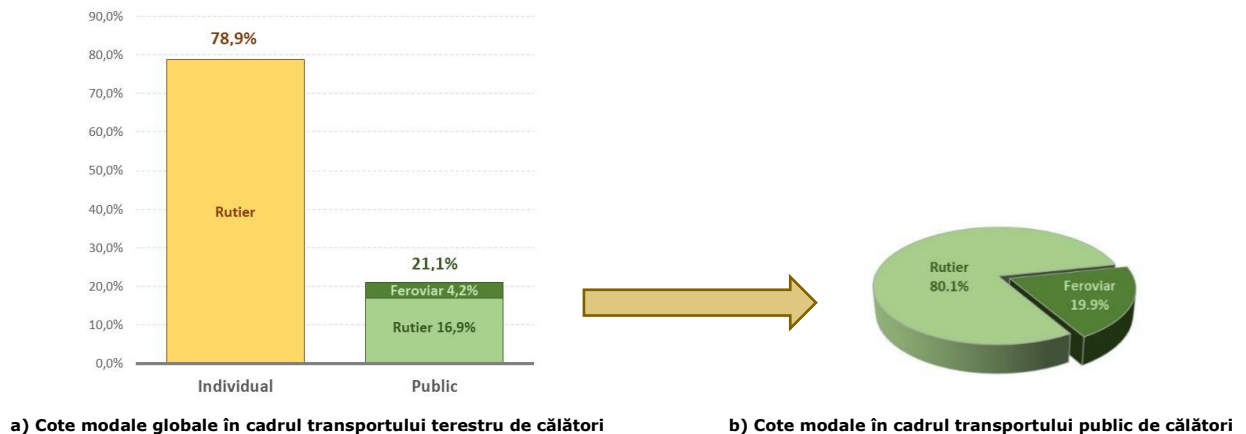


Figura 19 – Transport public vs transport individual în România

Sursa: Eurostat

În pofida politicilor Uniunii Europene de promovare prioritară a transportului feroviar, România a înregistrat cea mai mare contracție din întreg spațiul comunitar inclusiv în ceea ce privește cota modală a transportului feroviar în cadrul transporturilor publice de călători pe rute terestre interne.

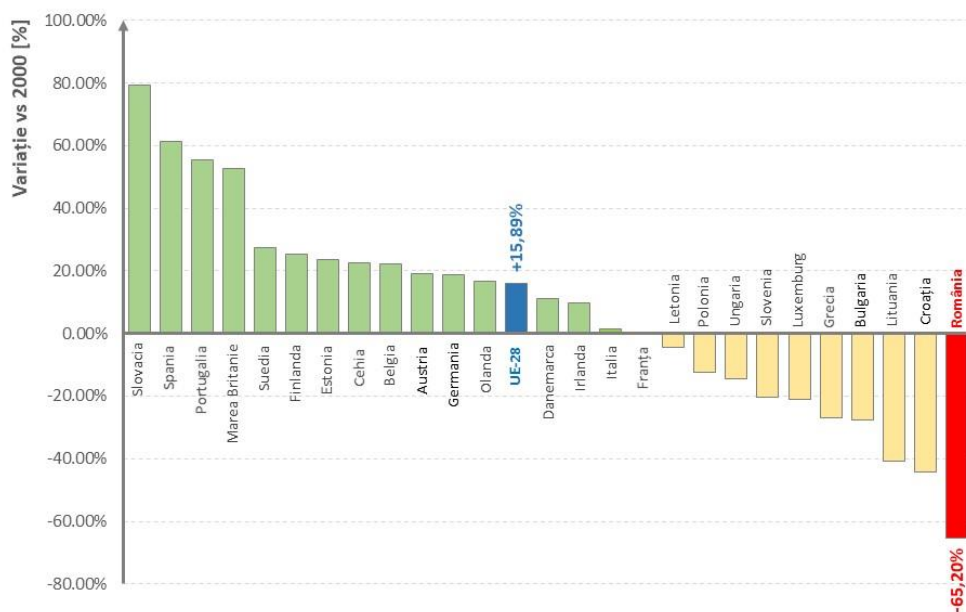


Figura 20 - Analiză comparativă a variației cotelor modale ale transportului feroviar în cadrul transportului public de călători

Sursa: Eurostat

În perioada de funcționare a CFR Călători, situația transportului feroviar pe piața transportului public de călători din România s-a degradat masiv, migrând de la o poziție dominantă, similară situației actuale din state europene dezvoltate economic, către o poziție minoră în prezent, cu tendințe de menținere a evoluției negative.

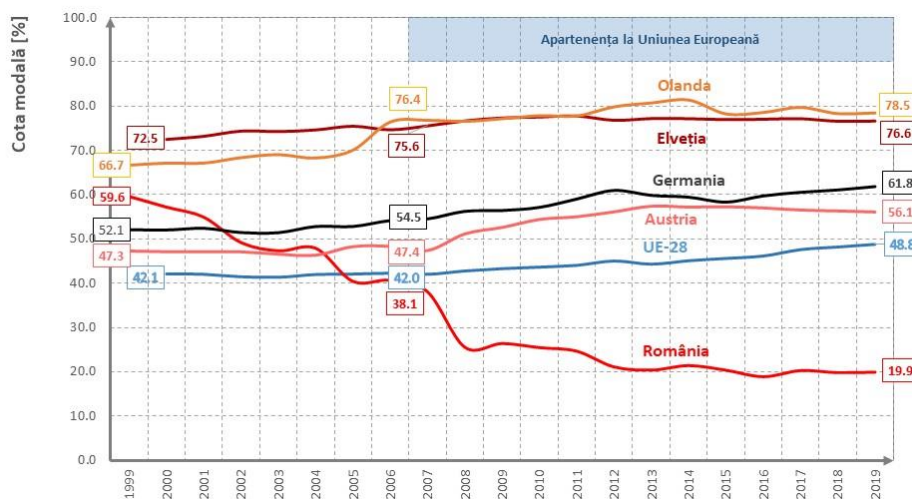


Figura 21 - Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători

Sursa: Eurostat

Evoluțiile înregistrate pe piața transporturilor publice de călători din România sunt în mod evident contrare atât în raport cu evoluția generală înregistrată la nivelul Uniunii Europene, cât și în raport cu evoluțiile înregistrate în statele europene dezvoltate economic, ceea ce ar trebui să constituie un motiv de îngrijorare atât din perspectiva sincronizării cu politicile europene în domeniul transporturilor, cât și din perspectiva dezvoltării economice a României.

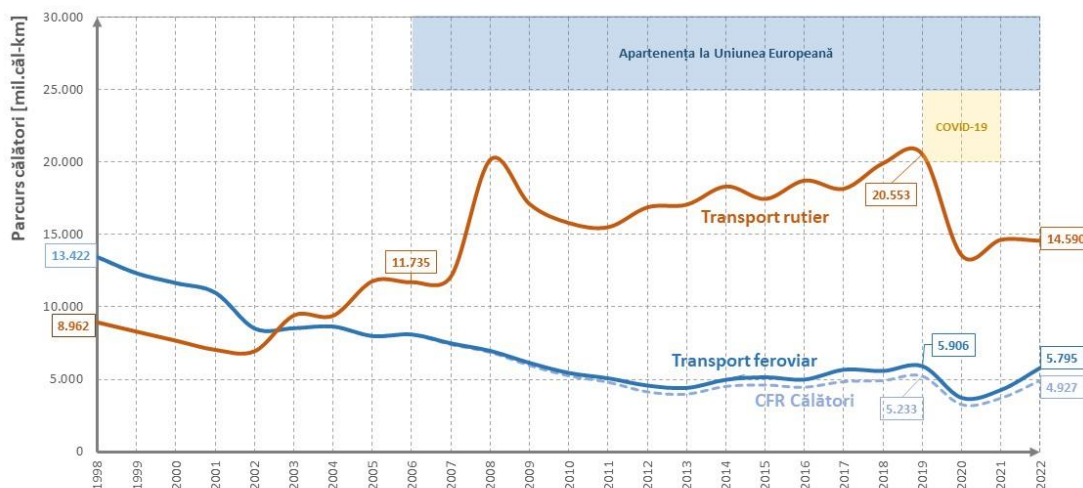


Figura 22 - Evoluția parcursului total al călătorilor în transportul public interurban pe rute terestre

Sursa: Institutul Național de Statistică, date CFR Călători

Din perspectiva CFR Călători, lipsa de competitivitate a transportului feroviar în raport cu cel rutier inclusiv pe piața transporturilor publice de călători trebuie considerată un motiv major de îngrijorare, deoarece aceasta contribuie major la contracția pieței transporturilor feroviare de călători și, ca urmare, în pofida poziției dominante pe această piață, are consecințe severe privind degradarea situației economice și financiare a societății.

3.7 EVOLUȚIA REZULTATELOR FINANCIARE ALE CFR CĂLĂTORI

Analiza rezultatelor financiare relevă tendința cvasigenerală de neacoperire a cheltuielilor societății prin veniturile realizate. Această tendință este evidențiată prin graficul din figura următoare, care prezintă evoluția rezultatelor financiare ale societății.



Figura 23 – Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători

Sursa: date CFR Călători

Se observă că rezultatele societății au fost preponderent negative. Media rezultatelor brute pe întreaga perioadă de funcționare este reprezentată pe grafic cu linie punctată și relevă o **pierdere medie anuală de -123 948 mii lei/an**. Analizele relevă că la nivelul anului 2013 pierderile cumulate ale societății au ajuns deja la un nivel comparabil cu venitul total anual. Mai mult decât atât, începând din anul 2020 *pierderile cumulate au depășit nivelul veniturilor anuale ale societății*.

Prin prisma considerațiilor prezentate mai sus în paragraful 2.1.2 „Sustenabilitatea economică a transportului feroviar”, **aceste rezultate ilustrează eșecul statului în ceea ce privește asigurarea unei finanțări adecvate din fonduri publice a transportului feroviar de călători**, mai ales în condițiile în care politicile implementate în domeniul transporturilor au fost de natură să defavorizeze transportul feroviar în raport cu cel rutier și au provocat limitarea severă a veniturilor proprii ale CFR Călători (a se vedea subcapitolul 2.2 „Probleme care afectează dezvoltarea transportului feroviar”).

Degradarea veniturilor societății a continuat inclusiv în perioada ulterioară anului 2008, perioadă în care România a avut statutul de stat membru al Uniunii Europene și, ca urmare, a aplicat prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind impunerea obligațiilor de serviciu public în domeniul transportului feroviar de călători și compensarea din fonduri publice a obligației de serviciu public.

CAPITOLUL 4

PRIORITĂȚI STRATEGICE PRIVIND DEZVOLTAREA SOCIETĂȚII

4.1 CONSIDERAȚII DE ORDIN GENERAL

În contextul implemetării unor politici de dezvoltare a transportului feroviar de călători din România prin transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport, dezvoltarea CFR Călători și consolidarea situației sale economice reprezintă principala responsabilitate a managementului societății, cu referire în primul rând la Consiliul de Administrație și la directori.

Planul strategic privind dezvoltarea CFR Călători este construit în ipoteza implementării unor politici de dezvoltare a transportului feroviar de călători din România, concretizate prin implementarea planului strategic aprobat prin HG nr. 1302/2021.

Logica planului strategic privind dezvoltarea CFR Călători este o logică de tip iterativ, cu dezvoltare arborescentă, care include următoarele etape:

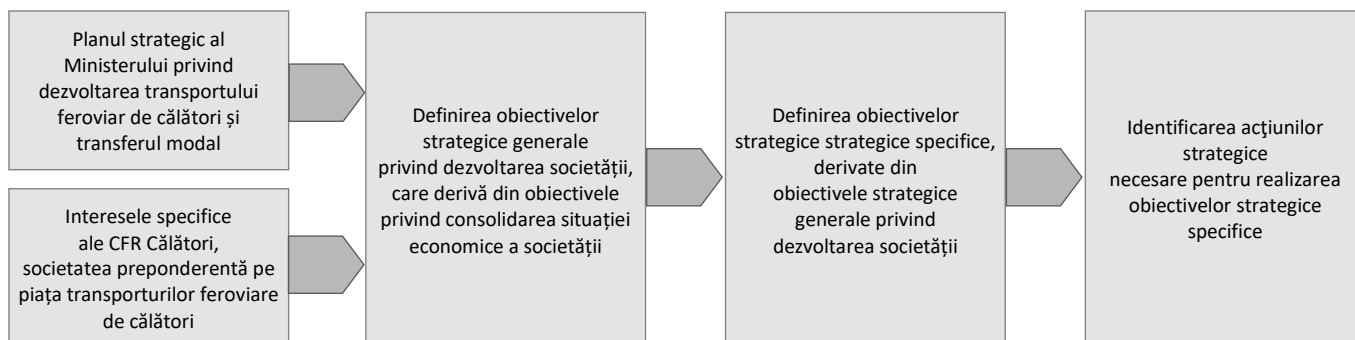


Figura 24 – Logica de dezvoltare a planului strategic de dezvoltare a societății

4.2 OBIECTIVE STRATEGICE GENERALE

Pornind de la principiile generale privind sustenabilitatea economică a unei companii feroviare (a se vedea paragraful 2.1.2 de mai sus), precum și luând în considerare principiile privind dezvoltarea planului strategic de dezvoltare a societății (a se vedea paragraful 4.1 de mai sus), au fost definite următoarele obiective strategice generale privind dezvoltarea CFR Călători:

Obiectiv strategic general nr. 1: Creșterea veniturilor proprii ale societății

care vizează creșterea veniturilor proprii (comerciale) ale societății prin creșterea competitivității intrinseci a serviciilor de transport operate de societate, ca efect al îmbunătățirii parametrilor de performanță și calitate ai acestor servicii.

Obiectiv strategic general nr. 2: Reducerea costurilor societății

care vizează optimizarea costurilor unitare necesare pentru operarea serviciilor de transport feroviar de călători prin creșterea productivității activităților specifice.

În esență, în ipoteza implementării politicilor de dezvoltare a transportului feroviar din România, prezentate în capitolul anterior, cele două obiective strategice generale ale societății vizează accelerarea procesului de consolidare a sustenabilității sale economice (a se vedea Figura 1 de mai sus) prin reducerea progresivă a ecartului dintre costurile necesare de operare a serviciilor de transport și veniturile comerciale ale societății.

4.3 OBIECTIVE STRATEGICE SPECIFICE

Obiectivelor strategice generale le sunt asociate obiective strategice specifice, a căror realizare condiționează atingerea obiectivelor generale asumate. Tabelul de mai jos prezintă sintetic lista obiectivelor strategice generale și specifice aferente planului strategic de dezvoltare a societății.

Tabelul 1 – Obiective strategice generale și specifice ale planului strategic de dezvoltare a societății

Obiective strategice generale		Obiective strategice specifice	
A.	Creșterea veniturilor proprii ale societății		
		A.1	Creșterea nivelului de performanță al serviciilor de transport
		A.2	Creșterea calității serviciilor de transport
		A.3	Creșterea gradului de adecvare al ofertei de servicii în raport cu așteptările clienților
		A.4	Implementarea unor servicii de transport cu grad ridicat de atractivitate
		A.5	Creșterea veniturilor aferente altor activități ale CFR Călători
B.	Reducerea costurilor societății		
		B.1	Creșterea eficienței energetice a operării serviciilor de transport
		B.2	Reducerea costurilor unitare de operare a serviciilor de transport furnizate de societate
		B.3	Creșterea productivității activităților societății

Urmând logica de dezvoltare menționată anterior, pentru fiecare obiectiv strategic specific sunt identificate direcțiile de acțiune strategice necesare în vederea realizării obiectivelor asumate. Ca urmare, planul strategic de dezvoltare a societății este structurat în obiective strategice generale, obiective strategice specifice și direcții de acțiune strategice aferente obiectivelor specifice. Cele mai importante direcții de acțiune strategică sunt prezentate în subcapitolul următor.

4.4 DIRECȚII DE ACȚIUNE STRATEGICĂ PRIVIND CREȘTEREA VENITURILOR SOCIETĂȚII

După cum s-a arătat anterior, acest obiectiv strategic general vizează creșterea veniturilor proprii (comerciale) ale societății prin creșterea competitivității intrinseci a serviciilor de transport operate de societate, ca efect al îmbunătățirii parametrilor de performanță și calitate ai acestor servicii.

Din perspectiva considerentelor prezentate mai sus în paragraful 2.1.2 „*Sustenabilitatea economică a transportului feroviar*”, pentru atingerea acestui obiectiv preocupările CFR Călători trebuie focalizate asupra creșterii parametrilor de performanță și calitate ai serviciilor de transport feroviar de călători operate de societate. Aceasta înseamnă creșterea competitivității serviciilor de transport feroviar de călători în raport cu serviciile similare oferite de alte moduri de transport, ceea ce va conduce la comutarea progresivă a opțiunilor clienților pentru transportul pe calea ferată, cu consecințe privind creșterea intensității traficului feroviar și, implicit, cu consecințe privind creșterea veniturilor proprii ale societății. Aceste corelări sunt prezentate sintetic în figura următoare.

Creșterea competitivității transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport prin îmbunătățirea parametrilor de performanță și calitate ai serviciilor de transport feroviar de călători reprezintă o abordare complementară, specifică domeniului de competență al societății, în raport cu creșterea competitivității prețurilor

serviciilor de transport feroviar de călători care reprezintă o prioritate strategică a Ministerului în vederea asigurării transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători.

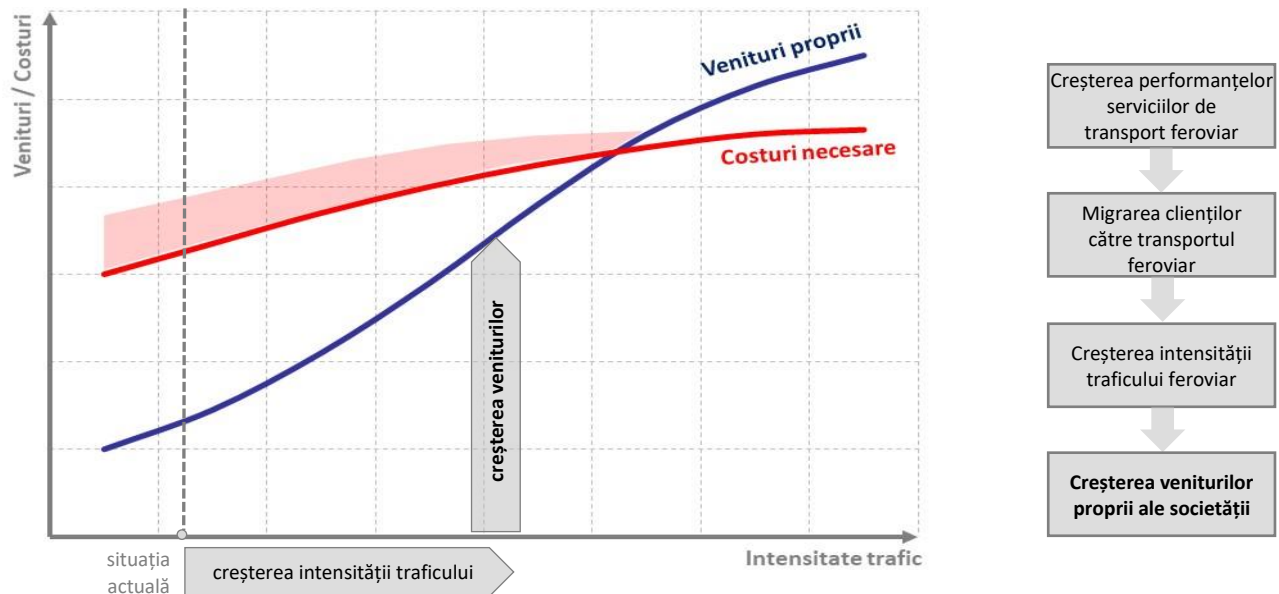


Figura 25 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a societății

Tabelul următor prezintă într-o manieră sintetică obiectivele strategice specifice asociate obiectivului strategic general nr. 1: *Creșterea veniturilor societății* și direcțiile de acțiune strategică necesare pentru realizarea fiecărui obiectiv strategic specific.

Tabelul 2 – Sinteza planului strategic privind creșterea veniturilor societății

Obiective strategice		Direcții de acțiune strategică
Generale	Specifice	
A	Creșterea veniturilor societății	
	A.1 Creșterea nivelului de performanță al serviciilor de transport	
	A.1.1	Creșterea parametrilor de performanță ai parcului de material rulant motor
	A.1.2	Creșterea parametrilor de performanță ai parcului de vagoane
	A.1.3	Reducerea frecvenței de defectare în parcurs a materialului rulant
	A.2 Creșterea calității serviciilor de transport	
	A.2.1	Configurarea adecvată a compunerii trenurilor în raport de tipul serviciului
	A.2.2	Îmbunătățirea și diversificarea serviciilor oferite la bordul trenurilor
	A.3 Creșterea gradului de adecvare al ofertei de servicii în raport cu așteptările clienților	
	A.3.1	Creșterea capacității de transport
	A.3.2	Creșterea gradului de acoperire geografică a serviciilor de transport
	A.3.3	Adaptarea orarelor în raport de necesitățile de transport
	A.3.4	Eficientizarea sistemului de vânzare al titlurilor de călătorie
	A.3.5	Eficientizarea sistemului de rezervare a locurilor
	A.3.6	Creșterea accesibilității serviciilor de transport
	A.3.7	Îmbunătățirea conexiunilor serviciilor de transport
	A.4 Implementarea unor servicii de transport cu grad ridicat de atractivitate	
	A.4.1	Servicii interurbane cadentate
	A.4.2	Servicii de transport în zonele metropolitane
	A.4.3	Servicii de transport pe timp de noapte
	A.5 Creșterea veniturilor aferente altor activități ale CFR Călători	
	A.5.1	Valorificarea activelor auxiliare

4.5 DIRECȚII DE ACȚIUNE STRATEGICĂ PRIVIND REDUCEREA COSTURILOR SOCIETĂȚII

După cum s-a arătat anterior, acest obiectiv strategic general vizează optimizarea costurilor necesare pentru operarea serviciilor de transport feroviar de călători prin creșterea productivității activităților specifice.

Din perspectiva studiilor privind sustenabilitatea economică a transportului feroviar (a se vedea paragraful 2.1.2 de mai sus), reducerea costurilor necesare de operare a serviciilor de transport feroviar de călători are scopul de a permite reducerea prețurilor serviciilor de transport, cu consecințe privind creșterea atractivității transportului feroviar inclusiv prin prisma prețurilor și, implicit, cu consecințe privind atragerea de noi clienți ai serviciilor de transport feroviar. Aceasta înseamnă creșterea intensității traficului pe rețeaua feroviară română, ceea ce va conduce la creșterea veniturilor proprii ale societății. Aceste corelări sunt prezentate sintetic în figura următoare.

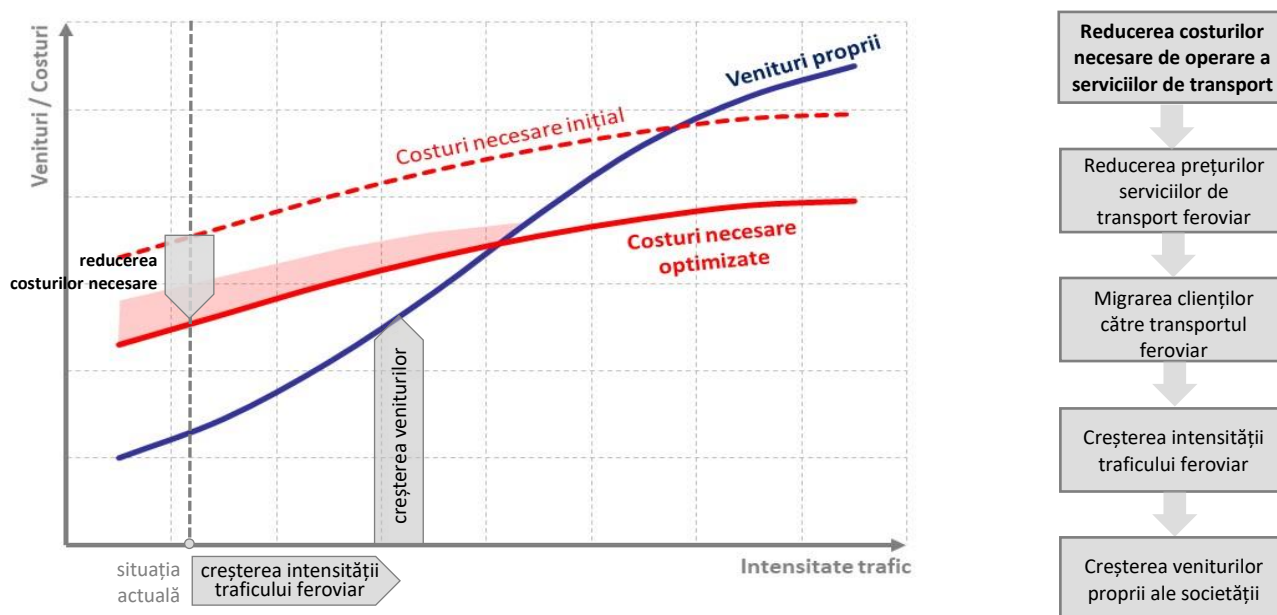


Figura 26 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 2 din perspectiva sustenabilității economice a societății

O altă consecință importantă a atingerii acestui obiectiv strategic constă în reducerea necesităților de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar de călători. Graficul din figura de mai sus evidențiază faptul că, în condițiile optimizării costurilor necesare, diferența din costuri și venituri scade pentru orice valoare a intensității traficului feroviar.

Tabelul următor prezintă într-o manieră sintetică obiectivele strategice specifice asociate obiectivului strategic general nr. 2: *Reducerea costurilor societății* și direcțiile de acțiune strategică necesare pentru realizarea fiecărui obiectiv strategic specific.

Tabelul 3 – Sinteza planului strategic privind reducerea costurilor societății

Obiective strategice		Direcții de acțiune strategică	
Generale	Specifice		
B	Reducerea costurilor societății		
	B.1	Creșterea eficienței energetice a operării serviciilor de transport	
		B.1.1	Extinderea parcului de material rulant cu echipamente eficiente energetic
		B.1.2	Creșterea eficienței energetice a parcului existent de material rulant motor
	B.2	Reducerea costurilor unitare de operare a serviciilor de transport furnizate de societate	
		B.2.1	Creșterea productivității activităților de operare a trenurilor
		B.2.2	Optimizarea compunerii trenurilor
	B.3	Creșterea productivității activităților societății	
		B.3.1	Optimizarea structurii organizatorice și a lanțurilor de comandă/control
		B.3.2	Optimizarea modelului de business privind operarea serviciilor de transport

4.6 MĂSURI PRIORITARE PENTRU ASIGURAREA FEZABILITĂȚII PLANULUI STRATEGIC DE DEZVOLTARE A SOCIETĂȚII

4.6.1 RECONSIDERAREA MODULUI DE TARIFARE A TRANSPORTURILOR RUTIERE COMERCIALE ÎN SCOPUL ECHILIBRĂRII COMPETIȚIEI ÎNTRE MODURILE DE TRANSPORT TERESTRU

ID măsură	G.1
Scopul măsurii	Creșterea veniturilor proprii ale societății

Necesitate și oportunitate

După cum s-a arătat mai sus, internalizarea într-o proporție cât mai mare a costurilor generate de transportul rutier reprezintă o măsură cheie pentru restabilirea unei competiții echitabile și nediscriminatorii între modurile de transport terestru. În caz contrar, statul român va continua să suporte anual pierderi pe care Comisia Europeană le estimează la cel puțin 4% din PIB, iar declinul transportului feroviar va continua cu consecințe privind amplificarea progresivă a pierderilor suferite de economia națională prin promovarea în continuare a transportului rutier.

Din acest motiv, prin PNRR – *Componenta C4. Transport sustenabil* s-a stabilit angajamentul statului român privind reconsiderarea modului de tarifare a transporturilor rutiere comerciale în scopul echilibrării competiției între modurile de transport terestru (jalonul nr. 59).

Pentru respectarea acestui angajament a fost adoptată Legea nr. 226/2023 privind aplicarea unor tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale din România. Această lege a fost însă concepută astfel încât să mențină avantajele actuale conferite transportului rutier, ceea ce echivalează cu **nerespectarea de facto a angajamentului asumat față de Uniunea Europeană și – implicit – ratarea oportunității de a demara procesul de restabilire a unei competiții echitabile și nediscriminatorii între modurile de transport terestru**. Modul de abordare ales are consecințe privind menținerea sau chiar amplificarea costurilor suportate de economia națională pentru susținerea artificială a transportului rutier.

Având în vedere efectele profund negative asupra transportului feroviar și, în particular, asupra CFR Călători ale actualei abordări a tarifării transporturilor rutiere, este absolut legitimă implicarea societății în demararea unui proces de modificare și completare a Legii nr. 226/2023, proces care ar trebui să fie bazat pe reconsiderarea principiilor de tarifare a transporturilor rutiere comerciale.

Ca urmare **este necesar să fie inițiate demersuri ferme către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru demararea unui proces de corectare a Legii nr. 226/2023**. Inițierea acestor demersuri ar trebui să fie coordonate cu administratorul infrastructurii și cu alți operatori de transport feroviar.

Prezentare sintetică a măsurii

Modificarea și completarea Legii nr. 226/2023 ar trebui să vizeze implementarea următoarelor principii:

- Scopul principal al acestei legi constă în asigurarea unei competiții echitabile și nediscriminatorii între modurile de transport terestru, prin internalizarea unei cote cât mai substanțiale din costurile externe generate de transportul rutier.
- Efectul aplicării acestei legi trebuie să fie transferul modal către calea ferată a unei cote din ce în ce mai mari din fluxurile de transport de călători și marfă derulate în prezent pe cale rutieră.

- c) Modificarea tarifelor rutiere trebuie să vizeze tariful în raport de distanță (aplicarea TollRo) pentru toate transporturile rutiere comerciale de călători⁷ și marfă⁸.
- d) Tariful în raport de distanță a transporturilor rutiere comerciale de călători și marfă trebuie aplicată pe întreaga rețea rutieră a României, deoarece internalizarea costurilor transportului rutier ar fi nesemnificativă în cazul aplicării doar pe rețeaua de drumuri naționale, care reprezintă doar 20% din rețeaua rutieră.
- e) Trebuie stabilit un calendar de creștere progresivă a tarifelor unitare (tarifele per km) astfel încât:
 - să fie evitate eventuale dezechilibre economice generate de creșterea brutală a prețurilor serviciilor de transport rutier;
 - obiectivul privind internalizarea completă a costurilor transporturilor rutiere comerciale să poată fi atins în maxim 15-20 de ani;
 - legea să producă efecte încă din primul an de aplicare în sensul susținerii transferului modal către calea ferată a fluxurilor de călători și marfă transportate în prezent pe cale rutieră.
- f) În cazul în care este necesară o perioadă de tranziție pentru implementarea sistemului de tariful în raport de distanță (TollRo), în această perioadă trebuie avută în vedere creșterea substanțială a tarifelor privind rovineta pentru toate transporturile rutiere comerciale de călători și marfă, astfel încât inclusiv în această perioadă să fie încurajat transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă derulate în prezent pe cale rutieră.
- g) Nu este admisibilă utilizarea gratuită a infrastructurii rutiere pentru nici o categorie de servicii de transport (cu referire inclusiv la serviciile publice de transport rutier de călători), deoarece o astfel de abordare este contrară scopului enunțat la pct. a).
- h) Cea mai mare parte a fondurilor suplimentare obținute prin aplicarea noului sistem de tariful a transporturilor rutiere comerciale trebuie utilizat pentru finanțarea modurilor de transport nepoluante, cu referire în principal la transportul feroviar.

Aplicarea acestei legi, revizuită în baza principiilor enunțate mai sus, ar trebui să conducă la reducerea progresivă a presiunii asupra bugetului de stat cu privire la finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar, în principal din următoarele motive:

- i) transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă derulate în prezent pe cale rutieră va conduce la creșterea progresivă a veniturilor proprii (comerciale) ale companiilor feroviare, cu consecințe privind reducerea necesităților de finanțare din fonduri publice;
- ii) fondurile suplimentare obținute prin aplicarea noului sistem de tariful a transporturilor rutiere comerciale vor constitui o sursă complementară de finanțare a companiilor feroviare în vederea acoperirii costurilor necesare de funcționare a acestora, cu consecințe privind reducerea necesarului de fonduri care trebuie alocate de la bugetul de stat.

CFR Călători trebuie să insiste pentru participarea activă, prin specialiștii proprii, la procesul de corectare a Legii nr. 226/2023. O astfel de solicitare este legitimă având în vedere că scopul principal al acestei legi constă în asigurarea unei competiții echitabile și nediscriminatorii între modurile de transport terestru: feroviar și rutier.

Măsura trebuie inițiată în cel mult 3 luni de la aprobarea de către Consiliul de Administrație a prezentului document. Termenul de finalizare, constând în inițierea de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a unui proiect de act normativ pentru modificarea și completarea Legii nr. 226/2023, nu poate fi controlat de societate dar ar fi de dorit să nu depășească finalul anului 2024.

Implementarea acestei măsuri nu necesită resurse financiare dedicate.

⁷ Cu referire la transporturi efectuate cu autocare, autobuze și microbuze

⁸ Cu referire la transporturi de marfă efectuate cu vehicule cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone

4.6.2 RECONSIDERAREA MODULUI DE DIMENSIONARE A OBLIGAȚIILOR DE SERVICIU PUBLIC DE INTERES NAȚIONAL PRIVIND TRANSPORTUL CALĂTORILOR PE CALEA FERATĂ

ID măsură	G.2
Scopul măsurii	Creșterea veniturilor societății

Necesitate și oportunitate

După cum s-a arătat anterior, externalizarea excesivă a costurilor transportului rutier a compromis grav competitivitatea prețurilor serviciilor de transport feroviar de călători și a provocat migrarea masivă a clienților tradiționali ai căii ferate către transportul rutier public interurban, efectuat cu autocare, autobuze și microbuze, precum și către transportul rutier individual, efectuat în principal cu autoturisme.

Pentru a compensa efectele negative ale acestei situații asupra economiilor naționale europene și pentru a preveni eliminarea transportului feroviar de pe piața transporturilor publice de călători, Uniunea Europeană a emis Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 care conferă statelor membre posibilitatea instituirii unor obligații de serviciu public privind transportul feroviar de călători și stabilește obligația statului de a aloca fonduri publice pentru a acoperi costurile necesare de operare a serviciilor publice de transport feroviar de călători. Practic, pornind de la concluziile studiilor științifice privind sustenabilitatea economică a transportului feroviar (a se vedea paragraful 2.1.2), acest regulament european pune la dispoziția statelor membre instrumente legale care le permit să valorifice, în beneficiul economiei naționale și a societății, avantajele economice intrinseci ale transportului feroviar (a se vedea paragraful 2.1.1), cu referire în speță la transportul feroviar de călători.

După cum s-a arătat mai sus, distorsionarea masivă a competiției intermodale provocată de externalizarea excesivă a costurilor transportului rutier nu permite funcționarea transportului feroviar de călători în regim comercial. Toate serviciile de transport feroviar de călători se efectuează în baza obligațiilor de serviciu public și beneficiază de compensația de serviciu public acordată în baza contractelor de servicii publice.

Analizele prezentate anterior au evidențiat că aplicarea prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 a fost deficitară. Compensația de serviciu public a fost subdimensionată în mod constant, ceea ce a condus pe de o parte la reducerea progresivă a ofertei de servicii publice, iar pe de altă parte la degradarea progresivă a parcului de material rulant, deoarece compensația de serviciu public insuficientă nu a permis efectuarea cheltuielilor necesare pentru întreținerea, repararea, reînnoirea, modernizarea și extinderea parcului de material rulant.

În vederea asigurării cadrului legal pentru aplicarea conformă a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, în anul 2022 a fost adoptată OUG nr. 107/2022 prin care s-au efectuat completări și modificări ale OUG nr. 12/1998. Printre modificările și completările stabilite prin OUG nr. 107/2022 se numără și cele referitoare la modul de dimensionare a obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători. Astfel, art. 5 din OUG nr. 12/1998 conține următoarele prevederi:

„(2) Obligațiile de serviciu public de interes național privind transportul feroviar al călătorilor sunt diferențiate în raport cu segmentele de piață relevante, respectiv, dar fără a se limita la piața internă de transport al pasagerilor, piața internațională de transport al pasagerilor, piața de transport suburban al pasagerilor, piața de transport regional al pasagerilor, piața de transport de lung parcurs al pasagerilor, piața de transport de mare viteză al pasagerilor și sunt stabilite astfel încât să asigure realizarea transferului modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători.

(3) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin autoritatea competentă din subordine, stabilește obligațiile de serviciu public prevăzute la alin. (2) în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, ce conțin obligatoriu, pentru fiecare segment de piață relevant, următoarele elemente:

- a) principalele caracteristici ale categoriilor de servicii de transport feroviar de călători care fac obiectul obligației de serviciu public;
- b) cerințe minimale privind serviciile conexe și dotările care trebuie asigurate pentru fiecare dintre categoriile de servicii de transport feroviar prevăzute la lit. a);
- c) rutele care fac obiectul obligației de serviciu public și categoriile de servicii de transport feroviar de călători necesare pe fiecare rută;

d) numărul zilnic de trenuri pentru fiecare rută și categorie de servicii de transport feroviar, precum și principalele repere orare recomandabile în vederea asigurării unor servicii publice adecvate de transport feroviar al călătorilor;

e) materialul rulant pus la dispoziție de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în vederea realizării obligației de serviciu public, dacă este cazul;

f) cerințele de performanță măsurabile, transparente și verificabile ale serviciilor prevăzute la lit. a), cel puțin în ceea ce privește viteza comercială, punctualitatea serviciilor, capacitatea de transport și calitatea materialului rulant, precum și sistemul de stimulente care trebuie aplicat operatorilor de servicii publice pentru îndeplinirea acestor cerințe;

g) tarifele care pot fi percepute de operatorii de servicii publice pentru serviciile de transport furnizate în cadrul obligației de serviciu public, inclusiv regulile privind reducerile care pot fi acordate pentru fidelizarea clienților;

h) obiective privind costurile de realizare a obligației de serviciu public;

i) condițiile în care Ministerul Transporturilor și Infrastructurii compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și, după caz, acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligației de serviciu public.

(4) Obligațiile de serviciu public prevăzute la alin. (2) sunt stabilite pe baza unor studii de specialitate în cadrul cărora se realizează analize multicriteriale cuprinzătoare, pe o perioadă de referință cel puțin egală cu durata contractelor prevăzute la alin. (1), care iau în considerare cel puțin următoarele elemente și criterii:

a) necesitățile de mobilitate a persoanelor pe rute interurbane și internaționale și evoluția prognozată a acestora în perioada de referință;

b) politicile și strategiile la nivel european, național și sectorial în domeniul transportului de călători;

c) cele mai bune practici ale statelor membre în domeniul serviciilor publice de transport feroviar al călătorilor;

d) obiectivele stabilite privind creșterea cotei modale a transportului feroviar pe piața serviciilor publice de transport de călători;

e) evoluția prognozată a parametrilor de performanță și disponibilitate ai infrastructurii feroviare;

f) concurența între modurile de transport și distribuția modală a cererilor de transport;

g) disponibilitatea capacităților necesare de infrastructură, confirmată de administratorul/gestionarii infrastructurii feroviare publice;

h) caracteristicile segmentelor de piață care diferențiază obligațiile de serviciu public;

i) materialul rulant necesar pentru realizarea obligațiilor de serviciu public, precum și infrastructurile de servicii necesare pentru mentenanța și exploatarea acestui material rulant;

j) costurile de realizare a obligațiilor de serviciu public și măsurile necesare pentru eficientizarea acestor costuri;

k) costurile și beneficiile la nivelul societății și al economiei naționale, luând în considerare inclusiv costurile externe ale diferitelor moduri de transport.

(5) Studiile prevăzute la alin. (4) sunt elaborate de către operatori economici în baza unor contracte de achiziții publice de servicii, prevăzute la art. 3 alin. (1) lit. o) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, și sunt supuse dezbaterii publice anterior adoptării oricărei decizii, prin afișarea pe pagina de internet a autorității competente din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, dar fără a se limita la aceasta.

(6) Principalii indicatori privind investițiile, parametrii de exploatare și de compensare ai obligațiilor de serviciu public prevăzute la alin. (2), stabiliți pe baza studiilor de specialitate prevăzute la alin. (4), se adoptă prin hotărâre a Guvernului."

Altfel spus, obligațiile de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători trebuie dimensionate astfel încât să asigure concomitent satisfacerea nevoilor de mobilitate a populației și creșterea cotei modale a transportului feroviar pe piața serviciilor publice de transport de călători.

Conform legii, dimensionarea obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători nu ar trebui să fie limitată de fondurile publice alocate pentru compensarea obligației de serviciu public. Dimpotrivă, compensația de serviciu public care trebuie operatorilor de transport feroviar de călători trebuie determinată pe baza parametrilor obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători.

În anul 2022 au fost încheiate contractele de servicii publice privind transportul feroviar de călători în perioada 2023-2032, care au fost aprobate prin HG nr. 1453/2022.

Graficul din figura următoare prezintă evoluția proiectată a parcursului total al trenurilor de călători până în anul 2026 (porțiunea marcată cu linie întreruptă).

Se observă că până în anul 2025 sunt prevăzute creșteri puțin semnificative ale parcursului total al trenurilor de călători. Valorile se mențin în continuare scăzute, la niveluri mult inferioare realizărilor CFR Călători din anul 2000. Implicit, **CFR SA nu poate conta pe o creștere semnificativă a veniturilor proprii aferente traficului feroviar de călători în perioada 2023-2026.**

Abia în anul 2026 este prevăzută o creștere mai semnificativă a parcursului total al trenurilor de călători, care ar trebui să depășească valoarea maximă înregistrată în perioada de funcționare a societății. Trebuie însă menționat că această prognoză este deosebit de optimistă, deoarece se bazează pe livrarea unor trenuri noi care ar trebui achiziționate de Autoritatea Feroviară Română pe baza a diverse surse de finanțare din fonduri europene nerambursabile: POIM 2014-2020, POT 2021-2027 și PNRR.

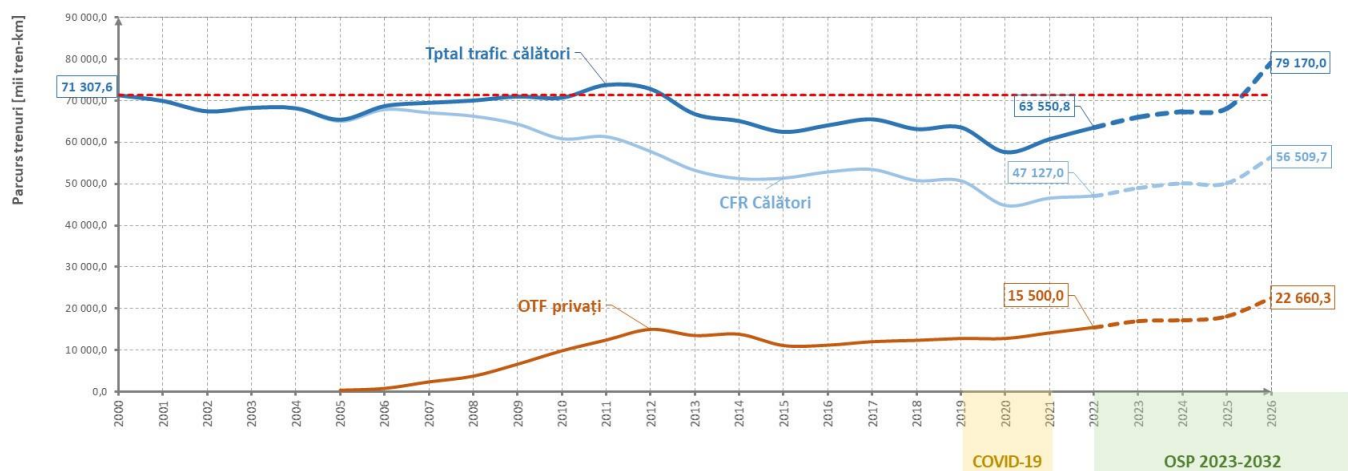


Figura 27 – Evoluția estimată a parcursului total al trenurilor de călători în perioada 2023-2026

Sursa: HG nr. 1453/2022, contracte de servicii publice anterioare

Problema este însă că majoritatea procedurilor de achiziție centralizată a materialului rulant sunt întârziate, motiv pentru care nu este clar dacă noile echipamente vor putea fi livrate la timp. Deocamdată singurul contract de achiziție perfectat este cel pentru 37 de rame electrice de lung parcurs (RE-IR), finanțat din POIM 2014-2020, dar aceste echipamente sunt insuficiente pentru a susține creșterea sperată în anul 2026 a parcursului total al trenurilor de călători.

De fapt, dacă se analizează graficul anterior în corelare cu graficul din Figura 28 de mai jos, se conturează în mod rezonabil concluzia că obligațiile de serviciu public nu au fost dimensionate în conformitate cu prevederile legale menționate anterior, ci au fost stabilite pornind de la proiecțiile Ministerului Finanțelor privind fondurile publice care urmează să fie alocate pentru compensarea obligației de serviciu public privind transportul feroviar de călători. La data adoptării HG nr. 1453/2022 erau disponibile estimări ale Ministerului Finanțelor privind fondurile alocate până în anul 2025 inclusiv. Aceasta este probabil explicația pentru estimarea optimistă privind anul 2026.

Ca urmare, **este absolut necesară și legitimă inițierea de către CFR Călători a unui demers către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și către Autoritatea pentru Reformă Feroviară în vederea reconsiderării cu celeritate a modului de dimensionare a obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători.**

Prezentare sintetică a măsurii

Reconsiderarea modului de dimensionare a obligației de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători reprezintă o obligație asumată de statul român către Uniunea Europeană prin *PNRR – Componenta C4: Transport sustenabil – jalonul nr. 69*. Această obligație este prevăzută în HG nr. 1302/2021 privind aprobarea Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă, modificată și completată prin HG nr. 652/2022.

Nr. crt	Acțiuni destinate transferului modal		Termen	Entitate responsabilă
	Cod	Denumire		
C – Traficul de călători				
3	C.1.1	Consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, astfel încât acesta să devină o alternativă atractivă în raport cu atât cu transportul rutier public, cât și cu transportul rutier individual. Include: a) dimensionarea adecvată a obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători; ...	anual, începând din 2022	ARF MTI-DTF MTI-DE

Sursa: HG nr. 1302/2021

Mențiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

Măsura este permanentă, iar modul de implementare ar trebui îmbunătățit anual începând din anul 2022.

În anul 2022 au fost încheiate contractele de servicii publice privind transportul feroviar de călători în perioada 2023-2032, acțiune care ar fi trebuit să contribuie de o manieră determinantă la consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, astfel încât acesta să devină o alternativă atractivă în raport cu atât cu transportul rutier public, cât și cu transportul rutier individual. Problema este că aceste contracte nu au fost concepute astfel încât să conducă la atingerea obiectivelor stabilite prin *Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă*. Astfel, în ceea ce privește pct. a) dimensionarea adecvată a obligațiilor de serviciu public privind transportul feroviar de călători, analiza prezentată sintetic mai sus arată că, cel puțin pentru perioada 2023-2026, acest obiectiv nu a fost atins.

Este esențial pentru dezvoltarea transportului feroviar de călători ca obligațiile de serviciu public să fie dimensionate conform prevederilor legale în vigoare, adică astfel încât să asigure concomitent satisfacerea nevoilor de mobilitate a populației și creșterea cotei modale a transportului feroviar pe piața serviciilor publice de transport de călători.

În colaborare cu operatorii de transport feroviar de călători trebuie valorificat la maxim potențialul real al parcului activ existent de material rulant, precum și al trenurilor noi care vor fi livrate începând cu luna decembrie a acestui an. De asemenea, trebuie identificate posibilitățile de suplimentare a parcului activ existent de material rulant cu echipamente achiziționate în leasing operațional, astfel încât să poată fi maximizată oferta de servicii publice de transport feroviar de călători.

Această măsură este complementară cu cea prezentată în continuare, referitoare la reconsiderarea modului de dimensionare a compensației de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători.

Implementarea acestei măsuri nu necesită resurse financiare dedicate.

4.6.3 RECONSIDERAREA MODULUI DE DIMENSIONARE A COMPENSAȚIEI DE SERVICIU PUBLIC DE INTERES NAȚIONAL PRIVIND TRANSPORTUL CALATORILOR PE CALEA FERATĂ

ID măsură	G.3
Scopul măsurii	Creșterea veniturilor societății

Necesitate și oportunitate

Dimensionarea obligației de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători trebuie să ia în considerare inclusiv limitările impuse de materialul rulant disponibil. Pentru a elimina aceste limitări, art. 5 alin. (4) lit. i) din OUG nr. 12/1998 prevede obligativitatea determinării materialului rulant necesar pentru realizarea obligației de serviciu public care să asigure concomitent satisfacerea nevoilor de mobilitate a populației și creșterea cotei modale a transportului feroviar pe piața serviciilor publice de transport de călători. În condițiile în care în perioada următoare nu poate fi așteptată o influență semnificativă a trenurilor noi care urmează a fi achiziționate de ARF, dimensionarea corespunzătoare a obligației de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători este condiționată de suplimentarea parcului existent de material rulant cu echipamente achiziționate în leasing operațional: rame electrice/diesel/hibride, locomotive, vagoane. Achiziționarea de material rulant în leasing de către CFR Călători este însă condiționată de dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public, astfel încât aceasta să asigure inclusiv acoperirea costurilor aferente contractelor de leasing operațional pentru materialul rulant necesar.

Graficele din figura următoare prezintă evoluția proiectată a compensației de serviciu public până în anul 2026 (porțiunile marcate cu linie întreruptă).



Figura 28 – Evoluția estimată a compensației de serviciu public în perioada 2023-2026

a) Valoarea compensației [mii lei]
b) Compensația unitară [lei/tren-km]

Sursa: HG nr. 1453/2022, contracte de servicii publice anterioare

Graficul din Figura 28-a evidențiază evoluția proiectată a valorilor totale ale compensației de serviciu public. Este estimată o ușoară creștere progresivă în raport cu anul 2022, dar este evident că această creștere nu acoperă nici măcar creșterile de costuri generate de creșterea prețurilor și de aplicarea prevederilor Legii nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar.

Mult mai relevantă din această perspectivă este evoluția valorilor compensației unitare per tren-km, evidențiată în Figura 28-b. Se observă că, în cazul CFR Călători, aceste valori se vor menține practic la nivelul anului 2022. Aceasta înseamnă că, cel puțin până în anul 2026, proiecțiile ARF nu iau în considerare acoperirea unor costuri pentru achiziționarea în leasing operațional a materialului rulant necesar pentru creșterea ofertei de servicii publice privind transportul feroviar de călători. Implicit, **CFR Călători nu poate conta pe o creștere semnificativă a veniturilor în perioada 2023-2026.**

Prezentare sintetică a măsurii

Ca urmare, **este absolut necesară și legitimă inițierea de către CFR Călători a unui demers către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și către Autoritatea pentru Reformă Feroviară în vederea reconsiderării cu celeritate a modului de dimensionare a compensației de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători.**

Reconsiderarea modului de dimensionare a obligației de serviciu public de interes național privind transportul feroviar de călători reprezintă o obligație asumată de statul român către Uniunea Europeană prin *PNRR – Componenta C4: Transport sustenabil – jalonul nr. 69*. Această obligație este prevăzută în HG nr. 1302/2021 privind aprobarea Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă, modificată și completată prin HG nr. 652/2022.

Nr. crt	Acțiuni destinate transferului modal		Termen	Entitate responsabilă
	Cod	Denumire		
C – Traficul de călători				
3	C.1.1	Consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, astfel încât acesta să devină o alternativă atractivă în raport cu atât cu transportul rutier public, cât și cu transportul rutier individual. Include: ... d) dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public privind transportul feroviar de călători; ...	anual, începând din 2022	ARF MTI-DTF MTI-DE

Sursa: HG nr. 1302/2021

Mențiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

Măsura este permanentă, iar modul de implementare ar trebui îmbunătățit anual începând din anul 2022.

În anul 2022 au fost încheiate contractele de servicii publice privind transportul feroviar de călători în perioada 2023-2032, acțiune care ar fi trebuit să contribuie de o manieră determinantă la consolidarea sistemului de servicii publice de transport feroviar al călătorilor, astfel încât acesta să devină o alternativă atractivă în raport cu atât cu transportul rutier public, cât și cu transportul rutier individual. Problema este că aceste contracte nu au fost concepute astfel încât să conducă la atingerea obiectivelor stabilite prin *Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă*. Astfel, în ceea ce privește pct. d) dimensionarea adecvată a compensației de serviciu public privind transportul feroviar de călători, analiza prezentată sintetic mai sus arată că acest obiectiv nu a fost atins prin forma actuală a contractului de servicii publice.

4.6.4 CORELAREA ȘI INTEGRAREA SISTEMELOR DE SERVICII PUBLICE PRIVIND TRANSPORTUL CALĂTORILOR PE RUTE TERESTRE

ID măsură	G.4
Scopul măsurii	Creșterea veniturilor proprii ale societății

Necesitate și oportunitate

O altă acțiune importantă prevăzută în *Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă* aprobat prin HG nr. 1302/2021 pe linia creșterii competitivității prețurilor serviciilor de transport feroviar de călători se referă la *Corelarea cu sistemul de sistemul de servicii publice de transport rutier interurban al călătorilor și constituirea unui sistem integrat bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi*.

Nr. crt	Acțiuni destinate transferului modal		Termen	Entitate responsabilă
	Cod	Denumire		
C - Traficul de călători				
C.1 - Creșterea competitivității prețurilor serviciilor de transport				
5	C.1.2	Corelarea cu sistemul de sistemul de servicii publice de transport rutier interurban al călătorilor și constituirea unui sistem integrat bazat pe transportul feroviar pe distanțe lungi	anual, începând din 2024	ARF MTI-DTF

Sursa: HG nr. 1302/2021

Mentiune: Acțiunea se realizează cu colaborarea CFR SA

În condițiile în care transportul public de călători pe rute interurbane terestre, atât rutier cât și feroviar, se realizează exclusiv pe baza unor contracte de servicii publice, distorsionarea competiției dintre modurile de transport poate fi corectată în mare măsură prin corelarea celor două sisteme de transport public și integrarea lor într-un sistem integrat la nivel național. Având în vedere:

- superioritatea economică intrinsecă a transportului feroviar, demonstrată la nivel internațional (a se vedea paragraful 2.1.1 de mai sus) și
- superioritatea infrastructurii rutiere în ceea ce privește lungimea, gradul de acoperire geografică și accesibilitatea, se pune problema eliminării progresive a competiției între transportul feroviar și transportul rutier public pe rutele interurbane care sunt deservite de transportul feroviar. De asemenea se pune problema constituirii unui sistem național integrat de transport public al călătorilor pe rute interurbane terestre.

Prezentare sintetică a măsurii

Conceptul general al sistemului național integrat de transport public al călătorilor pe rute terestre (a se vedea figura alăturată) vizează crearea unui sistem ierarhizat de servicii publice, orientat spre valorificarea avantajelor tehnice și economice ale transportului feroviar. Structura centrală a acestui sistem integrat ar trebui să fie constituită de serviciile de transport feroviar de lung parcurs și de scurt parcurs (inclusiv serviciile de transport feroviar pe rute suburbane). Transportul feroviar ar trebui să asigure astfel de servicii pe relațiile de transport unde există conexiuni feroviare, în regim de exclusivitate.

Complementar, transportul rutier ar urma să asigure servicii de transport de călători pe relațiile unde nu există conexiuni feroviare. În acest sens sunt vizate inclusiv servicii de transport rutier de lung parcurs pe relațiile unde nu există conexiuni feroviare. Preponderente ar trebui să fie serviciile de transport rutier de scurt parcurs,

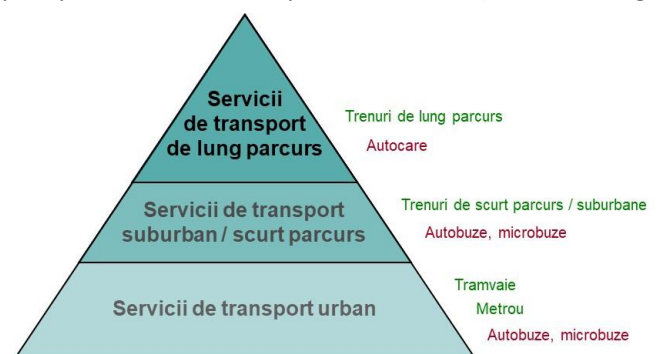


Figura 29 – Conceptul general al sistemului național integrat de transport public al călătorilor

proiectate astfel încât să asigure transportul călătorilor la/de la cea mai apropiată stație de cale ferată. În orice caz, ar trebui evitată existența unor servicii de transport rutier al călătorilor pe relații unde există conexiuni feroviare.

La nivelul aglomerărilor urbane, serviciile de transport interurban feroviar și/sau rutiere ar trebui integrate intermodal cu serviciile de transport urban, astfel încât să permită realizarea unor călătorii fluente, cu minime inconveniente pentru clienți în ceea ce privește transferul între mijloacele de transport.

Pentru a spori atractivitatea transportului public al călătorilor pe rute interurbane terestre ar trebui de asemenea implementate măsuri de integrare a sistemelor de emitere a titlurilor de călătorie astfel încât fiecare călătorie interurbană să poată fi efectuată cu un titlu de călătorie (bilet) unic.

Experiența statelor europene avansate demonstrează că o astfel de abordare generează multiple beneficii, precum:

- creșterea mobilității persoanelor pe teritoriul național;
- migrarea progresivă a opțiunilor de călătorie de la transportul individual către transportul public;
- creșterea cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători pe rute interurbane terestre;
- reducerea masivă a costurilor economiei naționale generate de externalizarea costurilor transportului rutier.

Această acțiune nu necesită nici un fel de costuri, ci doar o colaborare eficientă între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, care coordonează transportul public de călători pe calea ferată, și Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, care coordonează transportul rutier public de călători.

Conform prevederilor anexei la HG nr. 1302/2021 această acțiune ar trebui să genereze rezultate începând din anul 2024. Problema este însă că până în prezent acțiunea nu a fost nici măcar demarată, ceea ce înseamnă ratarea oportunității de a asigura creșterea eficienței economice și atractivității sistemului de transport public al călătorilor pe rute interurbane terestre. În plus, este pusă în pericol realizarea angajamentului asumat de România prin PNRR cu privire la creșterea cu 25% până în 2026 a transportului feroviar de călători.

Din perspectiva CFR Călători, **eliminarea progresivă a competiției între transportul feroviar și transportul rutier public** în domeniul transportului de călători pe rutele interurbane care sunt deservite de transportul feroviar **are potențialul de a genera efecte semnificative în ceea ce privește migrarea clienților către transportul feroviar, cu consecințe privind creșterea veniturilor proprii ale societății**. Aceste efecte ar putea fi amplificate prin reconsiderarea serviciilor de transport rutier de scurt parcurs astfel încât să asigure cu prioritate transportul călătorilor la/de la cea mai apropiată stație de cale ferată.

Ca urmare, **este absolut necesară și legitimă inițierea de către CFR Călători a unui demers către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și către Autoritatea pentru Reformă Feroviară în vederea demarării cu celeritate a procesului de corelare și integrare a sistemelor de servicii publice privind transportul călătorilor pe rute terestre.**

4.6.5 REEVALUAREA PATRIMONIULUI SOCIETĂȚII

ID măsură	G.5
Scopul măsurii	Creșterea capitalurilor proprii ale societății

Necesitate și oportunitate

Având în vedere faptul că la închiderea anului financiar 2022 activul net al societății, determinat ca diferență între totalul activelor și totalul datoriilor acesteia, s-a diminuat la mai puțin de jumătate din valoarea capitalului social, Consiliul de Administrație a convocat de urgență AGA în baza legii 31/1990 în baza art. 153²⁴ din Legea societăților nr.3 1/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, care prevede:

”(1) Dacă consiliul de administrație, respectiv directoratul, constată că, în urma unor pierderi, stabilite prin situațiile financiare anuale aprobate conform legii, activul net al societății, determinat ca diferență între totalul activelor și totalul datoriilor acesteia, s-a diminuat la mai puțin de jumătate din valoarea capitalului social subscris, va convoca de îndată adunarea generală extraordinară pentru a decide dacă societatea trebuie să fie dizolvată.

(2) Prin actul constitutiv se poate stabili ca adunarea generală extraordinară să fie convocată chiar și în cazul unei diminuări a activului net mai puțin semnificativă decât cea prevăzută la alin. (1), stabilindu-se acest nivel minim al activului net prin raportare la capitalul social subscris.

(3) Consiliul de administrație, respectiv directoratul, va prezenta adunării generale extraordinare întrunite potrivit alin. (1) un raport cu privire la situația patrimonială a societății, însoțit de observații ale cenzorilor sau, după caz, ale auditorilor interni. Acest raport trebuie depus la sediul societății cu cel puțin o săptămână înainte de data adunării generale, pentru a putea fi consultat de orice acționar interesat. În cadrul adunării generale extraordinare, consiliul de administrație, respectiv directoratul, îi va informa pe acționari cu privire la orice fapte relevante survenite după redactarea raportului scris.

(4) Dacă adunarea generală extraordinară nu hotărăște dizolvarea societății, atunci societatea este obligată ca, cel târziu până la încheierea exercițiului financiar ulterior celui în care au fost constatate pierderile și sub rezerva dispozițiilor art. 10, să procedeze la reducerea capitalului social cu un quantum cel puțin egal cu cel al pierderilor care nu au putut fi acoperite din rezerve, dacă în acest interval activul net al societății nu a fost reconstituit până la nivelul unei valori cel puțin egale cu jumătate din capitalul social.

(5) În cazul neîntrunirii adunării generale extraordinare în conformitate cu alin. (1) sau dacă adunarea generală extraordinară nu a putut delibera valabil nici în a doua convocare, orice persoană interesată se poate adresa instanței pentru a cere dizolvarea societății. Dizolvarea poate fi cerută și în cazul în care obligația impusă societății potrivit alin. (4) nu este respectată. În oricare dintre aceste cazuri instanța poate acorda societății un termen ce nu poate depăși 6 luni pentru regularizarea situației. Societatea nu va fi dizolvată dacă reconstituirea activului net până la nivelul unei valori cel puțin egale cu jumătate din capitalul social are loc până în momentul rămânării definitive a hotărârii judecătorești de dizolvare.”

În urma Adunării Generale conform H nr 16/10.07.2023 s-a stabilit, în vederea evitării dizolvării societății, prezentarea de către Consiliul de Administrație a măsurilor de redresare astfel încât până la închiderea exercițiului financiar 2023, respectiv luna mai 2024, activul net să fie reintregit.

Prezentare sintetică a măsurii

Una dintre măsurile care ar putea duce la creșterea capitalurilor proprii și implicit a activului net o reprezintă reevaluarea patrimoniului societății și odată cu aceasta modificarea politicii contabile a societății.

Reevaluarea patrimoniului societății și modificarea politicii contabile ar duce la obținerea de informații mai credibile și relevante în legătură cu operațiunile societății. O astfel de abordare prezintă o serie de avantaje precum:

- Trecerea de la cost la reevaluare va oferi o imagine mai transparentă și actualizată a valorii activelor societății. În acest context trebuie însă menționat că există și posibilitatea de diminuare a activului net.
- Modelul reevaluării ofera utilizatorilor informații despre valoarea reală a activelor societății, întrucât valoarea justă reflectă o valoare de piață.

- Având în vedere că materialul rulant reprezintă o componentă semnificativă din activele totale ale societății, reevaluarea acestei categorii ar avea o relevanță mai mare în determinarea valorii reale (de piață) a societății.
- Spre deosebire de modelul costului, modelul reevaluării permite înregistrarea atât a câștigurilor cât și a pierderilor de valoare. Câștigurile sau pierderile din modificarea prețurilor pieței cu privire la mijloace fixe sunt raportate în perioada în care apar, capitalurile proprii ale societății fiind afectate în același sens.
- Având în vedere că societatea înregistrează pierderi, și luând în considerare faptul că începând cu anul 2012 societatea nu a mai beneficiat de subvenții de la bugetul de stat pentru investiții, singura sursă de finanțare a investițiilor pentru societate o reprezintă sursele proprii din valoarea amortismentului care este reinvestit an de an. Având în vedere că în ultimii ani s-au efectuat modernizări la materialul rulant există posibilitatea ca activul net al societății să crească.
- În cazul în care activul net va crește, implicit indicatorii financiari vor crește, ceea ce va influența în mod pozitiv posibilitatea de finanțare a societății, valoarea societății va crește. În acest context trebuie însă menționat că, din punct de vedere contabil, în momentul înregistrării în contabilitate pierderea pentru exercitiul financiar al anului respectiv va fi mai mare decât în anul precedent.

Având în vedere că acumularea datoriilor a fost cauzată de subcompensarea realizării obligațiilor de serviciu public alocate societății, o altă măsură de redresare care va crește capitalul social ar fi capitalizarea de către acționar, după ce au fost îndeplinite toate etapele în vederea eliminării riscului ca aceasta capitalizare să fie considerată ajutor de stat și aici amintim achiziționarea unui audit extern care să aibă ca obiect subcompensarea și, ulterior, notificarea Comisiei Europene.

CAPITOLUL 5

ASPECTE RELEVANTE PRIVIND ACTIVITATEA SOCIETĂȚII ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

5.1 ANALIZA PRINCIPALILOR INDICATORI ECONOMICO-FINANCIARI PE BAZA BALANȚEI DE VERIFICARE

Societatea a întocmit situațiile financiare individuale IFRS pentru anul 2023 în conformitate cu prevederile Legii Contabilității nr. 82/1991 republicată, cu prevederile Ordinului nr. 2844/2016 pentru aprobarea Reglementărilor contabile conforme cu Standardele Internaționale de Raportare Financiară, cu modificările și completările ulterioare coroborat cu prevederile Ordinului nr. 666/2015 privind aplicarea Reglementărilor contabile conforme cu Standardele internaționale de raportare financiară de către unele entități cu capital de stat și cu prevederile Ordinului nr. 5394/2023 privind principalele aspecte legate de întocmirea și depunerea situațiilor financiare anuale și a raportărilor contabile anuale ale operatorilor economici la unitățile teritoriale ale Ministerului Finanțelor.

Tabelul următor prezintă rezultatele obținute în anul 2023 comparativ cu anul 2022:

INDICATORI	EXECUTIE 2022 [mii lei]	EXECUTIE 2023 [mii lei]	Diferența [mii lei]	%
0	1	2	3	4
I. TOTAL VENITURI	2,660,099	3,049,084	388,985	114.62
A. Venituri din exploatare	2,643,028	3,031,971	388,943	114.72
1. CALATORI din care:	1,013,279	1,222,516	209,237	120.65
Incasari numerar(CCL)	504,691	605,556	100,865	119.99
Facturari si decontari din care:	508,588	616,960	108,372	121.31
alte venit.tr.international	40,726	45,950	5,224	112.83
elevi	138,492	185,653	47,161	134.05
studenti	45,126	82,414	37,288	182.63
facilitati Ucraina HG.337/2022 intern	27,573	0	-27,573	0.00
facilitati Ucraina HG.337/2022 international	4,879	0	-4,879	0.00
2. COMPENSATIE din care:	1,400,722	1,577,738	177,018	112.64
pentru tarife	1,400,720	1,577,738	177,018	112.64
3. AUXILIARE din care:	227,900	229,661	1,761	100.77
a.venit.pt.inv.inreg.coresp.amortizarii calculate	163,250	153,732	-9,518	94.17
b.venituri din provizioane	35,321	47,984	12,663	135.85
c.venit.datorate de personal	224	124	-100	55.36
d.venit.din redev.,locatii de gest.(chirii)	9,297	6,070	-3,227	65.29
e.venit.din vanzarea activelor	1,238	160	-1,078	12.92
f.alte venituri reprezentand: a.dobanda legala si penalitati af. facilitatilor in relatia cu ARF si MTI si ind. inflatie af. creantei	3,461	1,456	-2,005	42.07
4. VANZARE DE MARFURI	1,127	2,056	929	182.43
B. VENITURI FINANCIARE	494	458	-36	92.71

INDICATORI	EXECUTIE 2022 [mii lei]	EXECUTIE 2023 [mii lei]	Diferența [mii lei]	%
0	1	2	3	4
C. VENIT DIN IMPOZIT PE PROFIT	16,577	16,655	78	100.47
II. TOTAL CHELTUIELI	2,836,448	3,259,925	423,477	114.93
A. CHELTUIELI DE EXPLOATARE	2,812,881	3,204,448	391,567	113.92
1. CHELTUIELI MATERIALE	1,108,404	1,186,205	77,801	107.02
1.1. MATERII PRIME, MATERIALE	43,803	57,778	13,975	131.90
1.2. COMBUSTIBIL din care:	221,903	197,602	-24,301	89.05
motorina	216,370	191,162	-25,208	88.35
1.3. ENERGIE SI APA din care:	295,775	317,640	21,865	107.39
energie electrica	278,174	300,061	21,887	107.87
apa	4,168	5,055	887	121.28
gaze naturale	11,550	10,248	-1,302	88.73
energie termica	1,883	2,276	393	120.87
1.4. CHELTUIELI PRIVIND AMORTIZARE, PROVIZIOANE, SI AJUSTARI PT. DEPRECIERI din care:	397,617	390,519	-7,098	98.21
deprecieri din reevaluare imobilizari corporale	193	383	190	198.45
amortizare	372,328	348,017	-24,311	93.47
provizioane si deprecieri active curente	18,797	35,104	16,307	186.75
investitii imobiliare	973	995	22	102.26
amortizare active supuse IFRS 16	5,326	6,020	694	113.03
1.5. REPARATII din care:	149,306	222,666	73,360	149.13
SCRL intretinere	88,919	131,658	42,739	148.07
2. CHELTUIELI CU PERSONALUL	1,045,038	1,314,923	269,885	125.83
2.1. DREPTURI PERSONAL	951,956	1,189,406	237,450	124.94
2.2 C.A.S	16,762	21,321	4,559	127.20
2.3 FOND DE SOLIDARITATE	10,906	12,402	1,496	113.72
2.4 TICHETE DE MASA	43,984	65,022	21,038	147.83
2.5 CHELT. PRIV. CONTRIBUTIA ASIG PT. MUNCA	21,430	26,772	5,342	124.93
2.A. ACTUAR IAS 19	1,713	1,573	-140	91.83
3. ALTE AJUTOARE	14,015	13,902	-113	99.19
4. ALTE CHELTUIELI DE EXPL. din care:	151,095	152,622	1,527	101.01
chelt. cu deplasările	2,309	2,217	-92	96.02
despagubiri, amenzi, penalitati	50,301	32,517	-17,784	64.64
drepturi salariale castigate in instanta	633	1,379	746	217.85
chelt. cu protocolul	31	47	16	151.61
5. CUMPARARE MARFURI	636	858	222	134.91
6. CHELTUIELI ACCES INFRA	451,404	497,322	45,918	110.17
7. ALTE CHELTUIELI DE INFRA. din care:	37,742	37,043	-699	98.15
CHIRII SPATII	679	300	-379	44.18
TELEFOANE CFR	1,726	1,730	4	100.23
GEIP	838	900	62	107.40
CICE	10,603	11,018	415	103.91
Alte cheltuieli	23,896	23,095	-801	96.65
B. CHELTUIELI FINANCIARE	24,449	38,082	13,633	155.76
C. CHELTUIELI CU IMPOZITUL PE PROFIT	1,952	17,395	15,443	891.14

5.1.1.1.2 Veniturile din compensatii de la bugetul de stat

În conformitate cu prevederile HG nr.584/1998 Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători desfășoară activități de interes public național și social având în principal ca obiect de activitate efectuarea transportului feroviar public de călători pentru care încasează de la bugetul de stat compensații ce trebuie să acopere diferența dintre costurile reale de transport și tarifele stabilite cu avizul autorităților publice competente, la care se adaugă o cota de profit de maxim 6,45% conform HG 1453/2022 de aprobare a CSP 2022-2032.

Prin H.G nr. 1115/2023 privind aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2023 al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. - Călători" - S.A., aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, a fost aprobată o compensație în valoare de 1.321.206,02 mii lei.

Nivelul alocat al compensației, nu a asigurat acoperirea diferenței între nivelul cheltuielilor și cel al veniturilor realizate și a creat premisele pentru înregistrarea unei pierderi brute în anul 2023 în suma de 210.100,57 mii lei, în condițiile realizării unui volum de activitate de 48.016 mii tren-km (inclusiv km tehnici).

Compensația bugetară pentru tarife aferente anului 2023 este de 1.577.738,07 mii lei.

5.1.1.1.3 Veniturile auxiliare

Veniturile auxiliare la data 31 decembrie 2023 sunt cu 0,77 % în creștere față de aceeași perioadă a anului trecut ca urmare:

- pe de o parte creșterea veniturilor din provizioane cu 35,85 % datorată de reversarea la venituri a provizioanelor constituite în anii precedenți pentru facturi de penalități facturate de CN CFR și SCRL Brașov.
- iar pe de altă parte diminuarea veniturilor din : subvenții corespunzătoare amortizării calculate (ct.7584) cu un procent de 5,83%, veniturile datorate de personal cu 44,64%, veniturile din redevențe locații de gestiune (chirii) cu 34,71 %, venituri din vânzarea activelor cu 87,08% și alte venituri în scădere cu 57,93% ca urmare a faptului că nu a mai fost necesară facturarea de penalități către ARF și MTI.

Cumulat în anul 2023 veniturile din provizioane și ajustări pentru depreciere privind activitatea de exploatare în suma de **47.984 mii lei** sunt neimpozabile și reprezintă, în principal :

- 10.736 mii lei reversare de provizioane constituite în anii anteriori și plătite către furnizorul CN-CFR-SA reprezentând penalități de întârziere pentru TUI și non-TUI, conform sentințelor civile și deciziilor civile de mai jos executorii pentru CFR Călători-SA :
 - 2020 = 6.933,42 lei cu Sentința civilă nr.1034/15.04.2020
 - 2022 = 4.016.108,98 lei cu Decizia civilă nr.449/11.03.2022 (2.032.515,43 lei); Sentința civilă nr.555/18.03.2022 (1.969.900,40 lei); Sentința civilă nr. 2492/26.10.2022 (13.693,15 lei)
 - 2023 = 6.713.254,85 lei cu Decizia civilă nr. 105A/26.01.2023 (1.472.990,91 lei); Decizia civilă nr. 719A/08.05.2023 (19.033,74 lei); Decizia civilă nr.869A/26.05.2023 (1.453.555,61 lei); Decizia civilă nr.608/10.03.2023 (2.244.734,40); Decizia civilă nr.869A(15.077,71 lei); Decizia civilă nr.670A/28.04.2023(14.304,38 lei); Decizia civilă nr.333/03.03.2023 (14.099,47 lei); Sentința civilă nr.2395/13.10.2023 (1.479.458,73 lei).
- 3.334 mii lei reversare provizion pentru porțiunea aferentă plății beneficiilor pentru pensii aferente anului 2023;
- 578 mii lei reversare concedii de odihnă pentru care s-au constituit cheltuieli cu provizioane, concedii neefectuate în 2021-2022, efectuate în 2023;

- 4.283 mii lei reversare venituri din ajustari pentru deprecierea activelor curente reprezentand penalitati din care : Autoritatea de Reforma Feroviara = 2.824 mii lei; Ministerul Transporturilor 549 mii lei; Remarul 16 Februarie = 732 mii lei- pentru sume incasate cu intarziere;
- 2.084 mii lei reversare provizion in relatia cu SCRL Brasov reprezentand penalitati de intarziere pentru anul 2022 ;
- 521 mii lei reversare provizion accesorii ANAF Decizia nr. 519/2013 si Decizia de impunere FMC nr.443/30.06.2017, Decizia nr.8451/2/2018 ;

La sucursale, se prezinta, in principal, urmatoarele:

- 2.697 mii lei sucursala Bucuresti reversare concedii de odihna pentru care s-au constituit cheltuieli cu provizioane, concedii neefectuate in 2022, efectuate in 2023
- 1.877 mii lei sucursala Craiova reversare provizioane concedii de odihna pentru care s-au constituit cheltuieli cu provizioane, concedii neefectuate in 2022, efectuate in 2023;
- 1.314 mii lei sucursala Timisoara reversare provizioane concedii de odihna pentru care s-au constituit cheltuieli cu provizioane, concedii neefectuate in 2022, efectuate in 2023;
- 3.584 mii lei sucursala Brasov reversare provizioane concedii de odihna pentru care s-au constituit cheltuieli cu provizioane, concedii neefectuate in 2022, efectuate in 2023;

5.1.1.1.4 Veniturile din vanzare marfuri

Veniturile din vanzare marfuri sunt in crestere cu 82,43% fata de realizarile aceleiasi perioade a anului precedent.

5.1.1.2 Veniturile financiare

Veniturile financiare realizate la 31.12.2023 sunt mai mici decat realizarile aferente perioadei precedente cu suma de 36 mii lei, ca urmare a diferentelor de curs valutar nefavorabile .

In consecinta, veniturile totale inregistreaza o crestere de 14, 63 % si cu 388.985 mii lei fata de realizarile anului precedent.

5.1.2 CHELTUIELILE SOCIETĂȚII

Cheltuielile totale (cu pondere predominanta cheltuielile din exploatare) inregistreaza o crestere cu 14,93 % in anul 2023 fata de anul 2022., respectiv cu 423.477 mii lei, influentata de :

- pe de o parte de majorarea cheltuielilor cu: materii prime si materiale , energia electrica de tractiune, a provizioanelor si ajustarilor pentru deprecierea activelor curente, drepturi de personal, alte ajutoare, taxa de acces pe infrastructura, cheltuieli financiare, drepturi salariale castigate in instanta
- iar pe de alta parte de reducerea amortizarii imobilizarilor corporale, a cheltuielilor cu combustibilul, alte cheltuieli cu infrastructura si a cheltuielilor cu despagubiri, amenzi si penalitati.

5.1.2.1 Cheltuielile de exploatare

Cheltuieli de exploatare sunt în creștere cu 13, 92% respectiv cu suma de 391.567 mii lei față de realizările anului trecut. Cheltuielile de exploatare cuprind:

5.1.2.1.1 Cheltuielile materiale

Cheltuielile materiale: în creștere cu 7,02% respectiv cu suma de 77.801 mii lei și sunt formate din :

1. Cheltuielile cu materii prime și materiale

Cheltuielile cu materii prime și materiale sunt mai mari cu 31,90 % în anul 2023 față de nivelul cheltuielilor anului 2022.

2. Cheltuielile cu combustibilul

Cheltuielile cu combustibilul la anul 2023 sunt mai mici cu 10,95 %, respectiv cu valoarea de 24.301 mii lei față de realizările anului trecut fiind influențate de variația accizei (diminuare cu de 6%) și creșterea cantității de motorină livrată cu 1%, dar factorul predominant fiind diminuarea pretului mediu al produsului motorină cu 16% în anul 2023 față de anul 2022.

În cursul anului 2022 au fost achiziționate 30.102 tone motorină cu un pret mediu de 7.379 lei / tona inclusiv acciza în perioada 01 ianuarie 2022-01 iunie 2022 de 2.052.89 lei/tona și perioada 01 iulie 2022-31 decembrie 2022 de 1.981,75 lei/tona.

În cursul anului 2023 au fost achiziționate 30.017 tone motorină cu un pret mediu de 6.193 lei / tona inclusiv acciza medie de 1.931.61 lei/tona.

Din analiza datelor rezultă o diminuare a pretului mediu al produsului motorină cu cca.16 % în anul 2023 față de anul 2022 în condițiile în care cantitatea de combustibil livrată a scăzut cu cca. 85 tone.

3. Cheltuielile cu energia și apă

Cheltuielile cu energia și apă înregistrează o creștere de 7,39% respectiv 21.865 mii lei în anul 2023 față de anul 2022 .

În perioada 01.01.2022 - 31.12.2022, la un volum de 29.669.714,16 tren-km remorcă electrică s-au consumat în total 316.565,08 MWh, rezultând un preț mediu de 832,26 lei/MWh (fără TVA).

În perioada 01.01.2023 - 31.12.2023, la un volum de 30.567.002,77 tren-km remorcă electrică s-au consumat în total 317.228,016 MWh, rezultând un preț mediu de 901 lei/MWh (fără TVA).

Analizând comparativ perioada 01.01 - 31.12 a anului 2023 cu aceeași perioadă a anului 2022, rezultă următoarele:

- a crescut indicatorul tren-km remorcă electrică cu 3,02 %;
- a crescut consumul total [MWh] cu 0,21 %;
- a crescut prețul mediu [lei/MWh, fără TVA] cu 8,26 %.

Pretul practicat de unicul furnizor de energie de tracțiune pentru sectorul Feroviar Electrificare CFR este în conformitate cu OUG 27/2022 privind măsurile aplicabile clienților finali din piața de energie electrică și gaze naturale în perioada 1 aprilie 2022-31 martie 2023, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul energiei, cu completările și modificările ulterioare, preț pafonat (*maxim 1lei/KWh pt 85% din energia consumată, respectiv maxim 1,3 lei/KWh pentru restul de 15% , cu TVA inclus*)

În anul 2023 cheltuiala cu energia electrică (300.061 mii lei) a reprezentat 94 % din total cheltuiala privind utilitățile, fiind în creștere cu 7,87% față de anul precedent creștere generată de majorarea pretului mediu al energiei electrice, respectiv cu 8,26%.

4. Cheltuielile cu amortizarea, provizioanele și ajustările pentru depreciere

Cheltuielile cu amortizarea, provizioanele și ajustările pentru depreciere ct.6811+6812+6814+681105 (amortizarea investițiilor imobiliare) și ct.685 (amortizarea activelor luate cu chirie pe termen lung aferente drepturilor de utilizare pe termen lung) înregistrează o diminuare cu cca 2% față de anul 2022 fiind influențată de scăderea cu 6,53% a amortizării dar și de creșterea cu 86,75% a cheltuielilor privind constituirea provizioanelor și deprecierea activelor curente.

Un alt aspect care influențează valoarea cheltuielilor cu amortizarea îl reprezintă aplicarea standardului IFRS 16 fapt ce a condus la ajustarea cheltuielilor (ct.612) reprezentând chirii stabilite prin contracte comerciale mai mari de un an și înregistrarea acestor cheltuieli privind chiria de spații, terenuri etc., astfel ca în contul 685 (amortizarea activelor luate cu chirie pe termen lung aferente drepturilor de utilizare pe termen lung) s-a înregistrat suma de 6.020 mii lei, în creștere față de suma înregistrată în anul 2022 respectiv 5.326 mii lei.

În anul 2023, societatea a constituit *provizioane pentru riscuri și cheltuieli, ajustări pentru depreciere imobilizărilor și provizioane pentru deprecierea activelor curente* în suma de 2.980 mii lei din care nedeductibile fiscal 100%. Dintre acestea:

- 616 mii lei CFR Calatori Central a constituit provizion reprezentand CO neefectuat în anul 2023;
- 2.363 mii lei CFR Calatori Central a constituit provizion datorie pentru obligații fiscale aferente anului 2023 neachitate la termen și penalități calculate din proprie inițiativă;

La sucursale, se prezintă, în principal, următoarele:

- 7.856 mii lei SRTFC Brasov constituire provizion reprezentand CO neefectuat în anul 2023;
- 5.800 mii lei SRTFC Bucuresti constituire provizion reprezentand CO neefectuat în anul 2023;
- 2.793 mii lei SRTFC Craiova constituire provizion reprezentand CO neefectuat în anul 2023;
- 2.468 mii lei SRTFC Timisoara constituire provizion reprezentand CO neefectuat în anul 2023;
- 1.236 mii lei SRTFC Constanta constituire provizion reprezentand CO neefectuat în anul 2023
- 482 mii lei SRTFC Bucuresti constituire ajustare depreciere active curente;
- 573 mii lei SRTFC Iasi constituire ajustare depreciere active curente
- 1.480 mii lei SRTFC Timisoara constituire ajustare depreciere active curente pentru pagube material rulant.

5. Cheltuielile cu reparațiile materialului rulant

Cheltuielile cu reparațiile materialului rulant au fost mai mari cu 49,13% respectiv cu 73.360 mii lei în anul 2023 față de anul 2022. La valoarea de 222.666 mii lei, se adaugă suma de 101.341 mii lei, care a majorat valoarea mijloacelor fixe, conform prevederilor OMFP nr.2844/2016 pentru aprobarea Reglementărilor contabile conforme cu Standardele Internaționale de Raportare Financiară. În acest sens a fost menținută politica contabilă privind capitalizarea reparațiilor conform Procedurii nr.3920/11.06.2015 privind repartizarea lucrărilor de reparații pe cheltuieli sau în valoarea activelor spre a fi contabilizate, conform Deciziei Directorului General nr. 26/12.06.2015.

Prin aplicarea acestei proceduri, valoarea reparațiilor planificate la materialul rulant nu a fost inclusă în cheltuieli, ci a majorat valoarea activului respectiv, fiind înregistrate pe cheltuieli cu amortizarea pe durată dintre două reparații, în medie 5 ani la materialul rulant locomotive/automotor și 2 ani la vagoane.

Cheltuielile cu reparațiile care au majorat valoarea mijloacelor fixe reprezentand material rulant (vagoane și locomotive) față de anul 2022 au crescut cu 27.759 mii lei, cca.37,72%, de la suma de 73.582 mii lei la 2022 la 101.341 mii lei la anul 2023.

5.1.2.1.2 Cheltuielile cu personalul

Cheltuielile cu personalul au crescut cu suma de 269.885 mii lei, respectiv 25.83% la anul 2023 fata de cheltuielile inregistrate la anul 2022, cauzate in principal de:

1. Cheltuielile cu drepturi de personal

Cheltuielile cu drepturi de personal au crescut in anul 2023 cu 237.450 mii lei, respectiv 24,94% fata de cheltuielile cu salariile inregistrate in anul 2022, influentate de un numar de personal mai mic si urmare a:

- Aplicare CCM 2022-2023, incepand cu data de 26.05.2022, care a prevazut o crestere de 10%, crestere care a produs efecte pe tot parcursul anului 2023;
- Aplicare Act Additional la CCM 2022-2023, incepand cu data de 01.12.2022, care a prevazut o crestere de 400 lei/clasa pentru toti salariatii, majorare care si-a produs efectele pe tot parcursul anului 2023;
- Aplicare Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar, incepand cu data de 01.07.2023;
- Aplicare Legea nr. 195/2020 privind statutul personalului feroviar, pt. respectarea prevederilor H.G nr. 900/28.09.2023 pentru stabilirea salariului de bază minim brut pe țară garantat în plată, incepand cu 01.10.2023;
- Aplicare CCM 2023-2024, incepand cu data de 15.12.2023;

2. C.A.S. și alte categorii de cheltuieli cu personalul

Cheltuielile din categoriile „C.A.A” și „Alte categorii de cheltuieli cu personalul” au crescut corespunzator cresterilor drepturilor de personal respectiv contributiile sociale inclusiv contributia asiguratorie de munca la angajator.

3. Cheltuielile cu tichetele de masa

Cheltuielile cu tichetele de masa au crescut cu suma de 21.038 mii lei, respectiv cu 47,83% fata de anul 2022 ca urmare a cresterii valorii nominale a tichetului de masa acordat salariatilor la 30 lei/tichet pentru fiecare zi lucrata incepand cu 1 decembrie 2022 fata de nivelul de 15 lei /tichet acordat in perioada 01 ianuarie - 31 mai 2022 respectiv 20 lei /tichet acordat in perioada 01 iunie -30 noiembrie 2022.

Castigul mediu brut (**cheltuieli cu salariile**) in anul 2023 a fost in valoare de 9.114 lei/salariat, in crestere cu cca 28,18% fata de anul 2022 urmare si a diminuarii numarului mediu de personal de la 11.157 in anul 2022 la 10.876 in anul 2023, respectiv cu 2,52 % mai mic in anul 2023 fata de anul 2022 .

Ponderea cheltuielilor de personal in totalul cheltuielilor societatii este de 40,33%, iar a cheltuielilor cu drepturi salariale este de 36%. Angajatii societatii fac parte din programul de pensii al statului roman, pentru care societatea achita lunar contributiile aferente.

In cheltuielile de personal au fost incluse indemnizatiile pentru CA in suma de 507 mii lei.

5.1.2.1.3 Alte ajutoare

Cheltuielile din categoria „Alte ajutoare” sunt in scadere fata de anul trecut cu 0,81%

5.1.2.1.4 Alte cheltuieli de exploatare

Cheltuielile din categoria „Alte cheltuieli de exploatare” în suma de 189.665 mii lei (152.622+37.043), au o pondere de 5,81% din totalul cheltuielilor, în creștere cu suma de 828 mii lei față de anul precedent și detaliate în tabelul următor.

mii lei					
Nr crt.	Tip Cheltuiala	2022	2023	DIF	%
		1	2	3=2-1	4=2/1*100
	Alte cheltuieli de exploatare, din care în principal:	188,837	189,665	828	100
1	Prestatii efectuate de terti în suma de , din care:	115,032	126,628	11,596	110
-	Prestatii executate de CNCFR și filiale (inclusiv chirii, servicii informatice, telefonie, servicii NON-TUI)	36,904	37,043	139	100
-	Cheltuieli salubritare, deratizare material rulant și spații, curătoare chimice, calcat lenjerie	38,106	43,504	5,398	114
-	întreținere și revizii linii, manipulare acumulatori, paza, servicii PSI, imprimare bonuri FC13, comandă și prestatii personal, prestatii auto, utilități, proiecte și devize lucrări, servicii medicale, exploatare centrale termice, prestatii piese schimb, serv CENAFER, reparații întreținere utilaje, etc.	20,241	25,415	5,174	126
-	prestatii locomotive și vagoane	1,374	1,604	230	117
-	Cheltuieli AFER și AGIFER	5,005	5,616	611	112
2	Chirii spații (altele decât CNCFR SA)	1,646	1,682	36	102
3	Amenzi și penalități din care:	50,300	32,517	-17,783	65
-	deductibile	43,717	23,240	-20,478	53
-	nedeductibile	6,583	9,277	2,695	141
4	Drepturi salariale castigate și Cheltuieli de executare	854	1,552	698	182
5	Impozite și taxe, din care:	11,211	15,912	4,701	142
-	cheltuiala nedeductibila (TVA autorizatii, permise, cotizatii cai ferate straine, etc)	4,162	7,044	2,881	169
-	Impozite și taxe locale- cheltuieli deductibile	7,048	8,868	1,820	126
6	Cheltuieli posta și telefon	707	1,046	339	148
7	Cheltuieli pentru cai ferate straine	1,760	1,038	-722	59
8	Cheltuieli cu deplasările și transport bunuri și persoane	2,475	2,475	0	100
9	Cheltuieli cu comisioane bancare, asigurări, onorari, colectare numerar	4,852	6,814	1,962	140

5.1.2.1.5 Cheltuielile cu taxa de utilizare a infrastructurii

Cheltuielile cu taxa de utilizare a infrastructurii reprezintă 15,51% din totalul cheltuielilor de exploatare și sunt mai mari cu 10,17% la anul 2023 față de anul 2022, respectiv cu suma de 45.918 mii lei.

5.1.2.2 Cheltuielile financiare

Cheltuielile financiare înregistrează o creștere de 55,76% respectiv 13.633 mii lei, provenită, în principal, din cheltuielile cu dobânzile aferente creditelor pentru activitatea curentă, în valoare de 33.988 mii lei față de 23.369 mii lei în anul 2022.

5.1.3 REZULTATUL ACTIVITAȚII

În anul 2023 societatea a înregistrat o pierdere de 210.841 mii lei, din care :

- 172.477 mii lei pierdere din activitatea de exploatare;
- 37.624 mii lei pierdere din activitatea financiară;
- 740 mii lei pierdere impozit pe profit amanat.

mii lei

Indicatori	Anul 2022	Anul 2023	%	Diferente
0	1	2	3=2/1	4=2-1
Venituri totale	2,660,099	3,049,084	114.62	388,985
Exploatare	2,643,028	3,031,971	114.72	388,943
Financiare	494	458	92.71	-36
Venit din impozit pe profit amanat	16,577	16,655	100.47	78
Cheltuieli totale	2,836,448	3,259,925	114.93	423,477
Exploatare	2,810,047	3,204,448	114.04	394,401
Financiare	24,449	38,082	155.76	13,633
Cheltuieli din impozit pe profit amanat	1,952	17,395	891.14	15,443
Rezultat total	-176,349	-210,841		-34,492
Exploatare	-167,019	-172,477		-5,458
Financiare	-23,955	-37,624		-13,669
Rezultat din impozit pe profit amanat	14,625	-740		-15,365
Cheltuieli la 1000 lei/venituri totale	1,066	1,069	100.27	

5.1.4 PLAȚI RESTANTE

Platile restante înregistrate la 31.12.2023 sunt în suma de 108.166, 35 mii lei, în condițiile în care conform BVC 2023 aprobat prin HG nr. 1115/2023, platile restante au fost în suma 300.000 mii lei.

5.1.5 CREANȚE RESTANTE

Creanțele restante înregistrate la 31.12.2023 sunt în suma de 110.088,98 mii lei, în condițiile în care conform BVC 2023 aprobat prin HG nr. 1115/2023, creanțele restante au fost în suma 150.000 mii lei.

5.2 EXECUȚIA BUGETULUI DE VENITURI ȘI CHELTUIELI

Execuția BVC 2023 este în concordanță cu datele prezentate în situațiile financiare anuale.

În execuție, față de prevederile bugetare din Bugetul de venituri și cheltuieli 2023 aprobat prin HG nr. 1115/2023, veniturile totale sunt realizate în proporție de 97,7 %, respectiv se înregistrează o nerealizare a veniturilor bugetate cu 69.054,19 mii lei, iar cheltuielile totale sunt realizate în proporție de 95,9 %, respectiv se înregistrează o economie de 136.953,62 mii lei.

În condițiile mai sus amintite, în anul 2023 se înregistrează o pierdere brută în suma de 210.100,57 mii lei, mai mică decât pierderea brută prevăzută în BVC 2023 aprobat, în suma de 278.000 mii lei.

Pierdere netă, în condițiile aplicării IFRS, este de 210.841,47 mii lei.

În structură, pe elemente de venituri și cheltuieli, execuția bugetară pe anul 2023, înregistrează depășiri sau nerealizări la următoarele capitole, conform sintezei de mai jos:

5.2.1 VENITURILE SOCIETĂȚII

SINTEZA VENITURI

-MII LEI-

INDICATORI	BVC 2023 APROBAT HG nr. 1115/2023	EXECUTIE 2023	+/-	%
1	2	3	4=3-2	5=3/2
I. TOTAL VENITURI	3.053.500,00	2.984.445,81	-69.054,19	97,7
1. Venituri din exploatare, din care:	3.053.000,00	2.983.987,39	-69.012,61	97,7
a). Venituri din servicii prestate/ transportul de calatori	1.287.000,00	1.222.516,34	-64.483,66	95,0
b). Alte venituri din exploatare	444.793,98	183.732,52	-261.061,46	41,3
c). Subvenție transport feroviar calatori	1.321.206,02	1.577.738,53	256.532,51	119,4
2. Venituri financiare	500	458,43	-41,573	91,7

Veniturile totale – sunt realizate în proporție de 97,7 %, respectiv înregistrează o nerealizare a veniturilor bugetate în suma de 69.054,19 mii lei.

În structură veniturile totale se compun din:

Total venituri din exploatare: înregistrează o nerealizare de 2,3% respectiv sunt mai mici cu suma de 69.012,61 mii lei față de buget.

Veniturile din exploatare cuprind, în principal:

a. Veniturile din servicii prestate, respectiv veniturile din transportul de calatori – înregistrează o nerealizare de 5% respectiv sunt mai mici cu suma de 64.483,7 mii lei față de buget și reprezintă venituri realizate din transportul calatorilor cât și venituri reprezentând facilități de călătorie efectuate pentru diferite categorii sociale acordate conform prevederilor legale.

Nerealizarea țintei de venituri, este ca urmare atât a nerealizării veniturilor estimate din încasarile la casa stației cât și a estimării optimiste a veniturilor din facilități acordate diferitelor categorii sociale, aceste venituri fiind dependente direct de cererea de transport a călătorilor, imposibil de estimat cu exactitate.

b. Alte venituri din exploatare, care cuprind în cea mai mare parte venituri din subvenții pt. investiții, venituri din amenzi și penalități, venituri din chirii, venituri din vânzarea marfurilor etc. – sunt realizate în proporție de 41,3%, respectiv înregistrează o nerealizare de 261.061,46 mii lei.

Nerealizarea acestor venituri este justificată de faptul că, la fundamentarea BVC 2023 pentru a nu dezechilibra bugetul, la capitolul „Alte venituri proprii din exploatare” a fost prevăzută valoarea de 260.000 mii lei reprezentând sume ce urmau a fi alocate societății pentru susținerea transportului feroviar public de Călători, de către Guvern, din fondul de rezerva, sume care au fost alocate ulterior sub forma de compensație.

Bugetul promovându-se abia în luna noiembrie 2023, suma de aproximativ 260.000 mii lei care urma a fi alocată de la fondul de rezerva ca și compensație și neexistând fila de buget pt. suma, nu a putut fi cuprinsă în buget la capitolul „Subvenții” (suma din buget de la capitolul „Subvenții” trebuie să fie identică cu suma din fila de buget, conform normelor Ministerului de Finanțe) și pentru echilibrarea bugetului, a fost trecută la capitolul „Alte venituri”. În acest fel explicându-se nerealizarea de „venituri de exploatare” și depășirea veniturilor reprezentând „Subvenții”.

c. Veniturile din subvenții – sunt în suma de **1.577.738, 53 mii lei** și înregistrează o depășire cu 256.532,51 mii lei față de valoarea aprobată în BVC 2023.

Depășirea de venituri din compensație are explicații în paragraful de mai sus, respectiv nerealizarea de venituri proprii, fiind compensată cu sumele alocate sub forma de compensație de la bugetul de stat.

Veniturile financiare – sunt realizate în proporție de 91,7 %.

Veniturile din impozitul pe profit amanat sunt în suma de 16.654,54 mii lei, urmare a aplicării IFRS.

5.2.2 CHELTUIELILE SOCIETĂȚII

SINTEZA CHELTUIELI

-MII LEI-

INDICATORI	BVC 2023 APROBAT HG nr. 1115/2023	EXECUTIE 2023	+/-	%
1	2	3	4=3-2	5=3/2
II. TOTAL CHELTUIELI	3.331.500,00	3.194.546,38	-136.953,62	95,9
1. Cheltuieli de exploatare	3.296.500,00	3.156.463,47	-140.036,54	95,8
A. Cheltuieli cu bunuri și servicii, din care:	955.622,00	933.681,20	-21.940,80	97,7
1. Cheltuieli cu piese de schimb	44.000,00	43.893,90	-106,104	99,8
2. Cheltuieli combustibil	212.200,00	197.601,81	-14.598,19	93,1
3. Cheltuieli energie electrică și apă	312.500,00	317.640,28	5.140,28	101,6
4. Cheltuieli reparatii și intretinere	223.500,00	222.666,19	-833,81	99,6
5. Cheltuieli cu chiriile	9.000,00	1.981,70	-7.018,30	22,0
6. Cheltuieli cu alte servicii executate de terți	133.444,00	134.787,67	1.343,67	101,0
7. Cheltuieli cu alte materiale, marfuri, materii prime, etc.	20.978,00	15.109,65	-5.868,35	72,0
B. Cheltuieli cu impozite taxe și varsaminte asimilate	15.000,00	15.911,91	911,906	106,1
C. Cheltuieli cu personalul	1.425.878,00	1.328.825,26	-97.052,74	93,2

D. Alte cheltuieli de exploatare, din care:	900.000,00	878.045,11	-21.954,89	97,6
1 Cheltuieli cu majorari si penalitati	25.000,00	15.406,50	-9.593,50	61,6
2 Cheltuieli cu taxa de utilizare a infrastructurii	510.000,00	497.321,87	-12.678,13	97,5
3 Cheltuieli cu amortizari si provizioane	360.000,00	359.644,94	-355,06	99,9
4 Alte cheltuieli de exploatare	5.000,00	5.671,81	671,81	113,4
2. Cheltuieli financiare	35.000,00	38.082,92	3.082,92	108,8

Cheltuielile totale sunt realizate in proportie de 95,9 %, respectiv inregistreaza o economie de 136.953,62 mii lei, care se compune in principal din sumele inregistrate la urmatoarele capitole bugetare:

Total cheltuieli din exploatare: sunt realizate in proportie de 95,8 % respectiv inregistreaza o economie de 140.036,54 mii lei fata de buget.

A) Cheltuielile cu bunuri si servicii sunt realizate in proportie de 97,7%, respectiv inregistreaza o economie de 21.940,80 mii lei.

In structura, cheltuielile cu bunuri si servicii cuprind, in principal, urmatoarele elemente a caror executie fata de BVC aprobat se prezinta dupa cum urmeaza:

- 1) Cheltuieli cu piese de schimb sunt realizate in proportie de 100%,
- 2) Cheltuielile cu combustibilii, sunt realizate in proportie de 93,1%, respectiv inregistreaza o economie 14.598,19 mii lei.
- 3) Cheltuielile privind energia si apa sunt realizate in proportie de 101,6%, respectiv inregistreaza o depasire de 5.140,28 mii lei.
- 4) Cheltuielile cu intretinerea si reparatiile sunt realizate in proportie de 99,6%.
- 5) Cheltuieli cu chiriile inregistreaza o economie de 7.018,30 mii lei ca urmare a aplicarii IFRS 16 conform caruia incepand cu 1 ianuarie 2019 se recunosc ca si active, spatiile inchiriate, iar cheltuiala cu chiria a fost inlocuita cu cheltuiala cu amortizarea.
- 6) Cheltuieli cu alte servicii executate de terti, reprezentand in principal servicii bancare, serviciile oferite de Informatica Feroviara, salubritate, paza, manevra, remorcari, remizari, prestatii vagoane si locomotive, taxe magazinaj, analize laborator, verificari tehnice, refacturari de utilitati, sunt realizate in proportie de 101% , respectiv inregistreaza o depasire cu 1.343,67 mii lei fata de BVC aprobat.
- 7) Cheltuieli cu alte materiale, marfuri, materii prime, etc., reprezentand cheltuieli cu diferite materiale consumabile, papetarie, tonere, legitimatii calatorie, carduri contactless emitere autorizatii, materiale pt buna functionare a sistemelor electronice de emitere etc, sunt realizate in proportie de 72%, respective se inregistreaza o economie de 5.868,35 mii lei.

B) Cheltuieli cu impozite, taxe si varsaminte asimilate- inregistreaza o depasire cu 6% fata de suma prevazuta in BVC 2023.

C) Cheltuieli cu personalul sunt realizate in proportie de 93,2 %, respectiv inregistreaza o economie de 97.052,74 mii lei.

Numarul mediu de personal, bugetat la 11.300 salariati, s-a redus la 10.876 salariati in executie, astfel incat s-a inregistrat o economie semnificativa a cheltuielilor cu salariile in executie fata de bugetul aprobat.

D) Alte cheltuieli de exploatare sunt realizate in proportie de 97,6 %, respectiv inregistreaza o economie cu 21.954,89 mii lei, compusa in principal din:

1. Cheltuielile cu majorari si penalitati, sunt realizate in proportie de 61,6 %, respectiv inregistreaza o economie de 9.593,50 mii lei.

2. Cheltuielile cu tariful de utilizare al infrastructurii sunt realizate în proporție de 97,5 %, respectiv înregistrează o economie de 12.678,13 mii lei.

3. Cheltuielile cu amortizările și provizioanele sunt realizate în proporție de 100%, urmare a ajustării cheltuielilor cu suma de 30.873 mii lei, reprezentând diferența între cheltuielile privind provizioanele și veniturile din anularea provizioanelor, conform prevederilor legale.

4. Alte cheltuieli de exploatare, sunt realizate în proporție de 113%, respectiv înregistrează o depășire de 671,81 mii lei.

Cheltuieli financiare: sunt realizate în proporție de 108,8 %, respectiv înregistrează o depășire cu 3.082,92 mii lei, având în vedere că, costurile financiare de derulare a creditelor bancare s-au majorat ca urmare a creșterii importante a indicelui ROBOR 1M, în funcție de care se calculează dobânda.

Cheltuielile cu impozitul pe profit amanat sunt în suma de 17.395,43 mii lei, urmare a aplicării IFRS.

Ca urmare a veniturilor și cheltuielilor înregistrate în anul 2023, rezultă o pierdere brută în suma de **210.100,57 mii lei**, mai mică față de valoarea aprobată prin BVC aprobat în valoare de 278.000 mii lei.

Planul de reparații programat prin BVC 2023 aprobat, în valoare de 348.200 mii lei, a fost realizat în proporție de 93 % (324.007 mii lei), din care conform prevederilor IFRS, Deciziei Directorului General nr.26/12.06.2015, precum și manualului de politici contabile aprobat prin Consiliul de Administrație, suma de 222.666 mii lei a fost înregistrată pe cheltuieli, iar suma de 101.341 mii lei a majorat valoarea de intrare a mijloacelor fixe, conform tabelului de mai jos:

-mii lei-

	Plan reparații 2023 conform BVC aprobat	Realizat, din care:	incluse pe cheltuieli	majorează valoarea mijloacelor fixe	% de realizare reparații
0	1	2=3+4	3	4	5=2/1*100
Reparații vagoane	97.500	99.378	47.979	51.399	101,93
Reparații locomotive (inclusiv SCRL Brașov)	249.700	223.932	173.990	49.942	89,68
Alte reparații	1.000	697	697		69,70
TOTAL	348.200	324.007	222.666	101.341	93,05

Astfel, planul de reparații pentru vagoane a fost realizat în proporție de 93 %.

Pentru material rulant motor (locomotive, automotoare), planul de reparații nu a fost realizat, motivat de următoarele aspecte:

- starea avansată de degradare a materialului rulant motor, fapt pentru care la efectuarea reparațiilor planificate sunt necesare lucrări ample de înlocuiri de piese și componente pentru a putea fi finalizate aceste reparații și repuse în exploatare;

- termenele mari de livrare a echipamentelor din import care au dus la mărirea perioadelor de imobilizare a materialului rulant motor aflat în uzinele reparatoare pentru efectuarea reparațiilor programate RR/RG/R7/R9 (osii, bandaje, echipamente General Motors, echipamente Siemens, etc.);

- capacitățile limitate de producție și reparație ale uzinelor reparatoare de material rulant motor din România;

- lipsa furnizorilor de piese de schimb necesare pentru reparația materialului rulant motor;

Date fundamentare

Platile restante înregistrate la 31.12.2023 sunt în suma de 108.166, 35 mii lei, în condițiile în care conform BVC 2023 aprobat prin HG nr. 1115/2023, platile restante au fost în suma 300.000 mii lei.

Creantele restante înregistrate la 31.12.2023 sunt în suma de 110.088,98 mii lei, în condițiile în care conform BVC 2023 aprobat prin HG nr. 1115/2023, creantele restante au fost în suma 150.000 mii lei.

Numarul de personal realizat la 31.12.2023 este de 10.844 persoane, iar prin BVC 2023 s-a aprobat un numar de 12.014 persoane.

Cheltuieli totale la 1000 lei venituri totale realizate la 31.12.2023 sunt de 1.091,04 lei, în condițiile în care prin BVC 2023 s-a aprobat suma de 1.070,4 lei.

Obiective de investitii realizate în cursul anului 2023, cu sursa de finanțare fonduri proprii

*"CFR Călători" S.A. a alocat în BVC pentru anul 2023 sume pentru obiective de investiții și dotări independente, pentru Central și SRTFC 1-8, în valoare de **60.286,00 mii lei fără TVA**, realizate în valoare de **26.762,80 mii lei fara TVA**.*

Obiectivele de investitii realizate la data de 31.12.2023 pentru Central și SRTFC 1-8 au fost înregistrate astfel:

- CENTRAL cu suma de 16.496,58 mii lei ;
- SRTFC BUCUREȘTI, cu suma de 3.205,03 mii lei;
- SRTFC CRAIOVA, cu suma de 3.097,39 mii lei;
- SRTFC TIMIȘOARA, cu suma de 218,34 mii lei;
- SRTFC CLUJ, cu suma de 491,67 mii lei;
- SRTFC BRAȘOV, cu suma de 20,14 mii lei;
- SRTFC IAȘI, cu suma de 832,94 mii lei;
- SRTFC GALAȚI, cu suma de 1.334,15 mii lei;
- SRTFC CONSTANȚA, cu suma de 1.066,56 mii lei.

Societatea nu a angajat credite externe pentru investitii si nu s-au efectuat achizitii din credite externe.

În cursul anului 2023 CFR Calatori a initiat proceduri de atribuire a serviciilor financiare de acordare de credite pentru refinantarea unor linii de credit contractate în anul precedent cu bancile: B.C.R S.A.. Unicredit Bank si B.R.D.Groupe Societe Generale S.A. în limita plafonului aprobat de AGA prin Hotararea nr. 17/27.08.2019 si Hotararea A.G.A. nr. 22/24.10.2023.

Indicatorul ROBOR 1M în funcție de care se calculeaza dobanda totala variabila a împrumuturilor contractate a înregistrat o creștere în 2023 (media fiind de cca 6.16%) fata de 2022. De asemenea media marjei de dobanda s-a mentinut aproximativ la fel cu cea din 2022 respectiv 3.03% .În aceste conditii în anul 2023 societatea a fost expusa riscului de creștere a costului dobanzii ca urmare a majorarii indicelui ROBOR.

5.3 INVENTARIEREA PATRIMONIULUI

Inventarierea patrimoniului societatii s-a desfasurat aplicand prevederile "Normelor privind organizarea si efectuarea inventarierii patrimoniului, aprobate prin Ordinul Ministrului Finantelor nr. 2861/2009, a Legii Contabilitatii nr. 82/1991 republicata si s-a efectuat în baza Dispozitiei Directorului General nr.62/21.09.2023 respectiv numarul 81/01.11.2023 si a Procedurii Operationale numarul PO-0-7.1.3-15.

În vederea realizarii inventarierii patrimoniului, la nivelul Sucursalelor s-au constituit Comisii de Inventariere în baza deciziilor emise .

La nivel SNTFC CFR Calatori SA conform dispozitiei a fost constituita Comisia Centrala Coordonatoare. In urma inventarierii patrimoniului s-au constatat urmatoarele plusuri si minusuri:

- valoarea plusurilor de inventar este 8.400,52 lei
- valoarea minusurilor de inventar este 8.095,05 lei.

Rezultatele inventarierii au fost aprobare prin Decizia CA numarul 28/09.05.2024,

5.4 ANALIZA PE BAZA DE BILANT

5.4.1 POSTURILE DE ACTIV

Active Imobilizate

Nr. Crt.		La inceputul exercitiului	La sfarsitul exercitiului
1	Imobilizari necorporale	810	395
2.	Imobilizari corporale din care"	2.208.474	2.112.567
	- terenuri si constructii	836.492	830.774
	- mijloace fixe	1.361.705	1.272.979
	- imobilizari corporale in curs	10.276	8.813
3	Drepturi de utilizare a activelor luate in leasing	17.833	15.567
4	Imobilizari financiare	613	533
5	Total-Active imobilizate	2.227.731	2.129.063

Active circulante

I. Stocuri

Stocurile de materii prime, materiale consumabile, productie in curs de executie, produse finite si marfuri, avansuri pentru cumparari de stocuri se prezinta astfel :

mii lei

STOCURI	Sold 31.12.2022	Sold 31.12.2023
Materii prime si materiale consumabile	55.718	60.670
Produse finite si marfuri	25.190	31.178
Avansuri pentru cumparari de stocuri	32	98
Productie in curs de executie	3	0
Total	80.945	91.947

Creante

Situatia creantelor la data de 31.12.2023 in valoare totala de 216.538 mii lei din care :

-creante comerciale 146.111 mii lei

-alte creante 27.787 mii lei

-avansuri platite 42.639 mii lei

Creantele sunt prezentate la valoarea neta de 216.538 mii lei compusa din 264.806 mii lei diminuada cu 48.267 mii lei reprezentand ajutati pentru neincasarea creantelor (debitori si clienti).

Disponibilitati

Denumire	Sold la 31.12.2023
Cont la banca in lei	22.743
Sume in curs de decontare	0
Cont la banca in valuta	35.408
Casa in lei	2.505
Casa in valuta	43
Alte conturi curente la banci	2.835
Alte valori	88
Total	63.622

Cheltuieli in avans in cuantum 322 mii lei si reprezinta cheltuieli cu abonamentele , chirii spatii , sume castigate in instanta la care s-au facut contestatii dar pentru care Birourile Executorilor Judecatoresti au retras sumele, etc

5.4.2 POSTURILE DE PASIV

Capital si rezerve

Capitalul social varsat in suma de 2.210.878.240 lei, din care aport in natura 581.894.769 lei si aport numerar 1.628.983.471 lei impartit in 884.351.296 actiuni nominative fiecare avand o valoare nominala unitara de 2,5 lei.

Modificarile de capital social se prezinta astfel:

	Capital social varsat	Rezervă de inflatare	Contributii in avans la capital social	Total capital social
Sold la 1 ianuarie 2022	1.728.603.765	1.096.736.074	10.760.167	2.836.100.006
<u>Majorare capital social, constand in:</u>	<u>470.828.000</u>	-	<u>686.309</u>	<u>471.514.309</u>
- Ajutor de stat COVID 19 primit conform OUG nr.32/2022	210.346.000	-		210.346.000
- Contributia statului conform OG nr. 19/2022	260.000.000	-		260.000.000
- Inscrierea la Registrul Comertului a majorarii capitalului social din sumele primite pentru investitii 2011	482.000	-	(482.000)	-
- Diferenta valoare justa la aport in natura teren Suceava	-	-	1.168.309	1.168.309

Sold la 31 decembrie 2022	2.199.431.765	1.096.736.074	11.446.476	3.307.614.315
Sold la 1 ianuarie 2023	2.199.431.765	1.096.736.074	11.446.476	3.307.614.315
<u>Majorare capital social, constand in:</u>	11.446.475	-	(11.236.860)	209.615
Hotararea AGA Nr. 8 din 15 Februarie 2023 prin care se aproba majorarea capitalului social	11.446.475	-	(11.446.475)	-
Teren aparținând S.R.T.F.C Iași, situat în localitatea Vatra Dornei aferent obiectivului "Dormitor Sația Vatra Dornei"		-	26.114	26.114
Teren aparținând S.R.T.F.C Constanța, situat în localitatea Slobozia aferent obiectivului "Agenție de Voiaj Slobozia"		-	183.501	183.501
Sold la 31 decembrie 2023	2.210.878.240	1.096.736.074	209.615	3.307.823.930

In cursul exercitiului financiar al anului 2023, modificarile de capital social au fost generate de urmatoarele operatiuni:

- Adunarea Generala Extraordinara a Actionarilor intrunita in sedinta la 15 februarie 2023 emite urmatoare hotorare: in temeiul prevederilor art. 113 lit. f) din Legea societatilor nr. 31/1990, republicata cu modificarile si completarile ulterioare, si ale Art. 21, alin. (1), lit. (e) din Actul constitutiv al Societatii Nationale de Transport Feroviar de Calatori „CFR Calatori” – SA, se aproba majorarea capitalului social al SNTFC „CFR Calatori” – SA cu suma de 11.446.475 lei, de la valoarea de 2.199.431.765 lei la valoarea de 2.210.878.240 lei, reprezentand aportul in natura al statului la capitalul societatii in cuantum de 593.341.244 lei si aport in numerar in cuantum de 1.617.536.996 lei, impartit in 884.351.296 actiuni la valoarea nominala de 2,5 lei pe actiune.
- Teren aparținând S.R.T.F.C Iași, conform Certificatului de Atestare a Dreptului de Proprietate seria M09 nr.1833 din 18.05.2022 emis de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, situat în localitatea Vatra Dornei aferent obiectivului "Dormitor Sația Vatra Dornei" în valoare de 26.114,00 lei, înregistrat, conform Art. 2 alin.(4) din H.G nr.584/1998 privind înfiintarea Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „C.F.R. – Călători” - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare, în contabilitate la S.R.T.F.C Iași conform notei contabile nr.100 din 30.06.2023, aceasta valoare fiind transferată prin contul 45119 în centralul societatii.
- Teren aparținând S.R.T.F.C Constanța conform Certificatului de Atestare a Dreptului de Proprietate seria M09 nr.0986 din 28.01.2004 emis de Ministerul Transporturilor Construcțiilor și Turismului în valoare de 183.500,00 lei, situat în localitatea Slobozia aferent obiectivului "Agenție de Voiaj Slobozia", înregistrat, conform Art. 2 alin.(4) din H.G nr.584/1998 privind înfiintarea Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „C.F.R. – Călători” - S.A. prin reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare, în contabilitate la S.R.T.F.C Constanța conform notei contabile nr.10 din 31.08.2023, aceasta valoare fiind transferată prin contul 45119 în centralul societatii.

In cursul exercitiului financiar al anului 2022, modificarile de capital social au fost generate de urmatoarele operatiuni:

- Societatea a primit ajutorul de stat in valoare de 210.346.000 lei (din care suma de 189.311.000 lei a fost incasata in 26.04.2022 si suma de 21.035.000 lei a fost incasata in 14.09.2022), conform prevederilor art.1-3 din OUG nr.32/2022 privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unui ajutor de stat pentru

compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei de COVID-19. Ajutorul de stat a reprezentat aportul în numerar al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii la majorarea de capital social al Societății, majorare ce a fost înregistrată la ONRC în data de 15.09.2022.

- b) În temeiul prevederilor art.14 alin (4) din OG nr.19/2022 privind rectificarea bugetului de stat pe anul 2022, capitalul social al Societății a fost majorat cu suma de 260.000.000 lei, reprezentând contribuția statului încasată în data de 10.11.2022 și înregistrată la ONRC în data de 14.11.2022.
- c) Valoarea contribuțiilor în avans la capitalul social a fost majorată cu suma de 1.168.309 lei, reprezentând diferența de valoare justă stabilită prin actualizarea raportului de evaluare privind terenul în suprafața de 32.293 mp, situat în perimetrul Reviziei de vagoane Suceava, ce a fost adus ca aport în natură la capitalul social al Societății o dată cu obținerea titlului de proprietate în anul 2021. Valoarea justă a acestuia a fost stabilită inițial la 10.278.167 lei în 2021, fiind corectată în anul 2022 la valoarea de 11.446.475 lei în baza raportului final de evaluare. Înregistrarea majorării la capitalul social la ONRC a fost efectuată în cursul anului 2023 (Nota 28).
- d) Totodată, în cursul lunii februarie 2022, prin Decizia Consiliului de Administrație nr.59/13.12.2021 și Hotărârea AGA nr.6/27.01.2022, Societatea a obținut certificatul de înregistrare Mențiuni de la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul București privind majorarea capitalului social în suma de 482.000 lei, reprezentând aportul în bani al statului la capitalul societății pentru suma nedecontată din 2011 de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii privind plata serviciilor efectuate de SC Uzina de Vagoane Aiud. Operațiunea de înregistrare mențiuni la ONRC nu a avut impact asupra valorii totale a capitalurilor proprii, întrucât suma a fost încasată în anii precedenți, fiind deja inclusă la contribuții în avans la capitalul social.

Rezerve

La 31 decembrie 2023, rezervele Societății totalizează suma de 21.426.785 lei și se compun din:

- rezerve legale constituite conform prevederilor legale în vigoare (5%* profitul contabil, în limita de 20% din capitalul social) în suma de 27.599.298 lei
- rezerve privind pierderile actuariale cumulate din evaluarea planului de beneficii determinate pentru angajați la pensionare în suma negativă de (3.889.709) lei

La 31 decembrie 2022, rezervele Societății totalizează suma de 25.316.494 lei și se compun din:

- rezerve legale constituite conform prevederilor legale în vigoare (5%* profitul contabil, în limita de 20% din capitalul social) în suma de 27.599.298 lei
- rezerve privind pierderile actuariale cumulate din evaluarea planului de beneficii determinate pentru angajați la pensionare în suma negativă de (2.282.804) lei

În desfășurarea activității economico-financiare s-au avut în vedere gestionarea riscurilor financiare definite după cum urmează:

Datorii

La data de 31.12.2023 societatea înregistrează datorii totale în cuantum de 1.247.553 mii lei din care :

-datorii ce trebuie plătite într-o perioadă de un an în suma **de 1.122.310** mii lei și reprezintă :

- datorii comerciale în suma de 531.727 mii lei (anexa nr. 2.4);
- alte datorii pe termen scurt față de instituțiile de credit în suma de 326.149 mii lei reprezentând linii de credit de exploatare;
- alte - datorii în suma de 264.434 mii lei , din care reprezentând, în principal :

- 77.926 mii lei reprezentand debite datorate la bugetul consolidat al statului conform Deciziei de esalonare la plata a obligatiilor fiscale nr.51692/21.11.2023 obtinute in relatia cu ANAF-DGAMC ;
- 5.272 mii lei ca urmare a aplicarii standardului IFRS 16 s-au inregistrat sumele datorate aferente contractelor de inchiriere in care avem calitatea de locatar: cladiri, terenuri, altele. etc. *portiunea pe termen scurt*;
- 107.542 mii lei alte datorii in legatura cu personalul din care: garantiile gestionarilor 14.507 mii lei, 57.834 mii lei chenzina a doua si alte retineri salariale achitate in luna ianuarie 2024, restul de 30.974 mii lei datorii cu bugetul de stat si bugetul asigurarilor sociale achitate in anul 2024.

- **datorii pe termen lung** in suma de **125.243** mii lei, din care in principal :

- 110.395 mii lei sume datorate esalonate conform Deciziei de esalonare la plata a obligatiilor fiscale nr. 51692/21.11.2023 emisa de ANAF
- 14.848 mii lei ca urmare a aplicarii standardului IFRS 16 s-au inregistrat sumele datorate aferente contractelor de inchiriere cladiri, terenuri, altele. etc.-

Esalonare datorii

In luna noiembrie 2023, Societatea a obtinut Decizia de esalonare la plata a obligatiilor fiscale nr. 51692/21.11.2023, prin care s-a aprobat esalonarea platii catre ANAF pe urmatoarele 30 luni a obligatiilor fiscale principale in suma totala de 198.672 mii lei. La acestea se adauga dobanzi in suma de 41.865 mii lei.

La 31.12.2023 soldul datoriei principale este de 188.321 mii lei exclusiv accesorii in valoare de 39.653 mii lei.

5.5 FACTORI DE RISC FINANCIAR

Prin natura activităților efectuate, Societatea este expusă unor riscuri variate care includ: riscul de piață (inclusiv riscul monetar, riscul de rată a dobânzii privind valoarea justă, riscul de rată a dobânzii privind fluxul de trezorerie și riscul de preț), riscul de credit și riscul de lichiditate. Programul Societății privind managementul riscului se concentrează asupra impredictibilității piețelor financiare și caută să minimizeze potențialele efecte adverse asupra performanțelor financiare ale Societății. Societatea nu utilizează instrumente financiare derivate pentru a acoperi anumite expuneri la risc.

5.5.1 RISCUL DE PIATA

5.5.1.1 Riscul valutar

Societatea considera ca riscul valutar este mic, intrucat expunerea la tranzactii derulate in moneda straina este nesemnificativa. Prin urmare, Societatea nu întreprinde acțiuni formale de minimalizare a riscului valutar aferent operațiunilor sale.

5.5.1.2 Riscul de preț

Cea mai extinsă piață de desfacere pentru Societate este cea din România. Tarifele din transportul feroviar public de călători sunt stabilite prin ordin al ministrului transporturilor. Politica Guvernului referitoare la tarifele pentru transportul feroviar este aceea de protecție, pe cât posibil, a populației și a economiei, în general, față de inflație. O parte semnificativă a cifrei de afaceri a Societății este asigurată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin subvenții guvernamentale pentru tariful de transport.

5.5.1.3 Riscul de rată a dobânzii privind fluxul de numerar și valoarea justă

Riscul de nivel al ratei dobânzii este riscul ca valoarea unui instrument financiar să fluctueze datorită modificării ratelor dobânzilor pe piață în comparație cu rata dobânzii aplicabilă acelui instrument financiar. Riscul de flux de numerar al dobânzii este riscul ca dobânda să fluctueze în timp.

Societatea are credite pe termen scurt care aplică dobânzi având rate fixe și variabile ce expun Societatea atât la riscul de nivel al ratei dobânzii, cât și la riscul de flux de numerar al acestora.

5.5.2 RISCUL DE CREDIT

Creanțele comerciale prezentate în bilanț sunt diminuate cu ajustările de depreciere. O parte semnificativă a vânzărilor Societății către clienți persoane fizice este decontată imediat în numerar la momentul vânzării. Societatea este expusă riscului de credit în tranzacțiile cu societăți în care statul este acționar principal și cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - unicul sau acționar. Societatea, ca entitate subordonată statului, are un risc de expunere ce poate fi afectat semnificativ de politica Guvernului.

Societatea aplică metoda simplificată conform IFRS 9 pentru evaluarea pierderilor de credit preconizate în cazul creanțelor comerciale. Pentru a evalua pierderile de credit preconizate, creanțele comerciale au fost grupate pe baza caracteristicilor comune privind riscul de credit și pe intervale determinate de numărul de zile restante la plată. Ratele de pierderi așteptate se bazează pe profilurile de încasări ale facturilor de vânzare determinate pe o perioadă de 36 de luni înainte de data bilanțului, precum și a pierderilor istorice de credit înregistrate în această perioadă.

5.5.3 RISCUL DE LICHIDITATE

Managementul prudent al riscului de lichiditate implică menținerea de numerar suficient și disponibilitatea de fonduri printr-o valoare adecvată a facilităților de credit angajate.

Previziunile referitoare la fluxurile de trezorerie sunt efectuate de departamentul financiar al Societății, care monitorizează previziunile privind necesarul de lichidități al Societății, pentru a se asigura că există numerar suficient pentru a răspunde cerințelor operaționale, în același timp menținând permanent o marjă suficientă la facilitățile de împrumut angajate neutilizate, astfel încât Societatea să nu încalce limitele împrumuturilor sau înțelegerile legate de împrumuturi pentru toate facilitățile de împrumut.

5.6 REALIZAREA OBLIGAȚIILOR DE SERVICIU PUBLIC

În anul 2023 la nivelul CFR Călători s-a înregistrat o creștere a traficului, fiind obținute următoarele rezultate:

Trenurile circulate/zi anul 2023 (în cadrul OSP) în medie 1.089 trenuri/zi reprezintă 105% fata de anul 2022.

Volumul de călători (exprimat în **călători expediați**), în anul 2023, a crescut la 56.363 mii cal.exp - cu 5% mai mult decât în anul 2022.

Parcursul călătorilor (exprimat în **călători km**), în anul 2023 este de 5.211 mil căl km (cu 6% mai mare decât în anul 2022).

Capacitatea de transport (exprimată în **locuri.km**) în anul 2023 s-a ridicat la 11.612 mil loc.km, situându-se la nivelul anului 2022.

Oferta de transport (exprimată în **tren.km**), în cadrul OSP, în anul 2023 a înregistrat o creștere fata de 2022 - 101%, situându-se la 47.625 mii tren.km.

Indicator	U.M.	Trim.I 2022	Trim.I 2023	Variație [%]	Trim.II 2022	Trim.II 2023	Variație [%]	Sem I 2022	Sem I 2023	Variație [%]
0	1	2	3	4=3/2	5	6	7=6/5	8	9	10=9/8
Trenuri în cadrul OSP	trenuri/zi	1.047	1.129	108%	1.038	1.093	105%	1.043	1.111	107%
Trenuri tehnice	trenuri/zi	248	262	106%	250	252	101%	249	257	103%
Loc-km	mil.loc*km	2.730	2.896	106%	2.848	2.860	100%	5.578	5.756	103%
Tren-km în cadrul OSP	mii tren*km	11.501	11.847	103%	11.569	11.900	103%	23.070	23.747	103%
Cal.exp.*	mii cal.	11.108	13.624	123%	14.173	14.222	100%	25.281	27.846	110%
Cal.-km*	mil. cal.*km	861	1.098	128%	1.322	1.328	101%	2.183	2.425	111%

*dupa data calatoriei

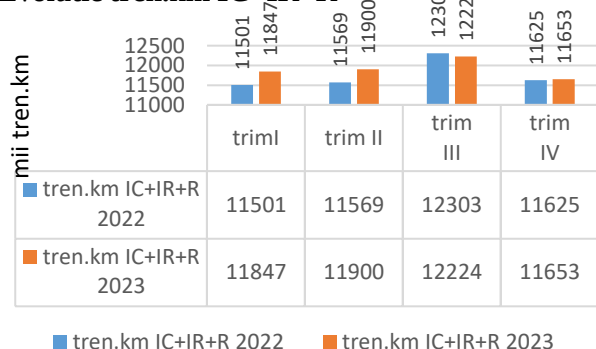
Indicator	U.M.	Trim.III 2022	Trim.III 2023	Variație [%]	Trim.IV 2022	Trim.IV 2023	Variație [%]	Sem II 2022	Sem II 2023	Variație [%]	Total an 2022	Total an 2023	Variație [%]
0	1	2	3	4=3/2	5	6	7=6/5	8	9	10=9/8	11	12	13=12/11
Trenuri/zi în cadrul OSP	trenuri/zi	1.039	1.062	102%	1.038	1.072	103%	1.038	1.067	103%	1.041	1.089	105%
Trenuri tehnice/zi	trenuri/zi	251	247	98%	255	248	97%	253	248	98%	251	252	100%
Loc.km	mil.loc. km	3.187	3.055	96%	2.870	2.801	98%	6.056	5.856	97%	11.634	11.612	99%
Tren-km în cadrul OSP	mii tren. km	12.303	12.224	99%	11.625	11.653	100%	23.927	23.877	100%	46.997	47.625	101%
Cal.exp.	mii cal.	14.583	14.847	102%	13.860	13.670	99%	28.443	28.517	100%	53.725	56.363	105%
Cal.km	mil. cal.*km	1.547	1.554	101%	1.197	1.232	103%	2.744	2.786	102%	4.927	5.211	106%

5.6.1 INDICATORUL TREN-KM

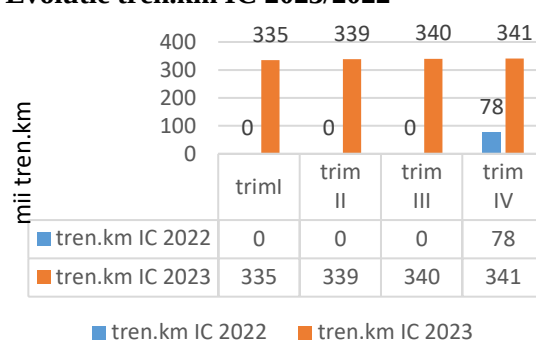
Evoluția indicatorului **tren-km pe ranguri de tren** în anul 2023 comparativ cu anul 2022 este:

Indicator	U.M.	Trim.I 2022	Trim.I 2023	Variație [%]	Trim.II 2022	Trim.II 2023	Variație [%]	Sem I 2022	Sem I 2023	Variație [%]
0	1	2	3	4=3/2	5	6	7=6/5	8	9	10=9/8
Tren-km IC	mii tren-km	0	335		0	339		0	674	
Tren-km IR	mii tren-km	4.325	4.234	98%	4.467	4.387	98%	8.792	8.621	98%
Tren-km R	mii tren-km	7.176	7.279	101%	7.102	7.174	101%	14.278	14.453	101%

Evoluție tren.km IC+IR+R



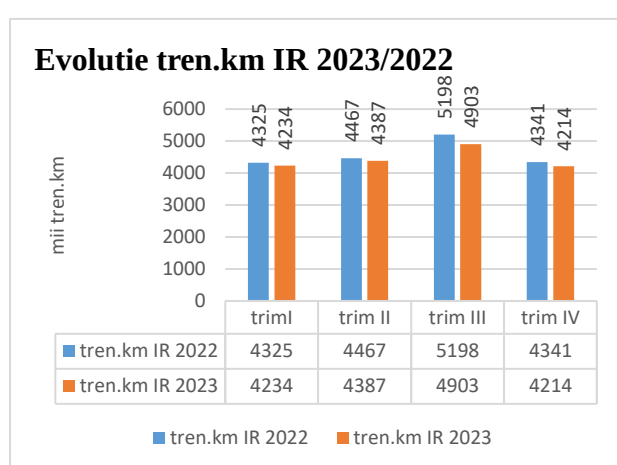
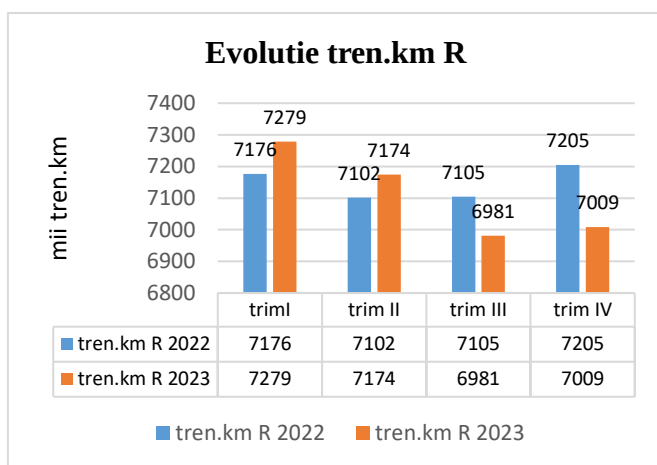
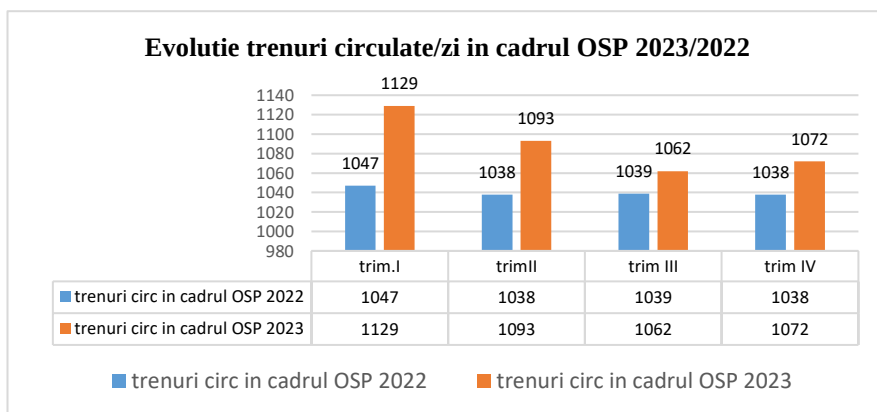
Evoluție tren.km IC 2023/2022



Indicator	U.M.	Trim.III 2022	Trim.III 2023	Variație [%]	Trim.IV 2022	Trim.IV 2023	Variație [%]	Sem II 2022	Sem II 2023	Variație [%]	Total an 2022	Total an 2023	Variație [%]
0	1	2	3	4=3/2	5	6	7=6/5	8	9	10=9/8	11	12	13=12/11
Tren-km IC	mii tren-km	0	340		78.2	341	437%	78.2	681	873%	78.2	1.355	1737%
Tren-km IR	mii tren-km	5.198	4.903	94%	4.341	4.214	97%	9.539	9.117	96%	18.331	17.737	97%
Tren-km R	mii tren-km	7.105	6.981	98%	7.205	7.009	99%	14.310	14.080	98%	28.588	28.533	100

Indicatorul tren.km în anul 2023 a înregistrat o creștere cu 1% față de anul 2022.

Începând cu luna decembrie 2022, în cadrul planului de mers de tren 2022/2023, au fost introduse în circulație trenurile IC realizându-se un volum aferent de 78 mii tren.km în anul 2022 și 1.355 mii tren.km în anul 2023.



Trenurile/zi circulate (în cadrul OSP în medie/zi) în anul 2023 înregistrează o creștere cu 5% față de anul 2022.

5.6.2 INDICATORUL CALATORI EXPEDIAȚI

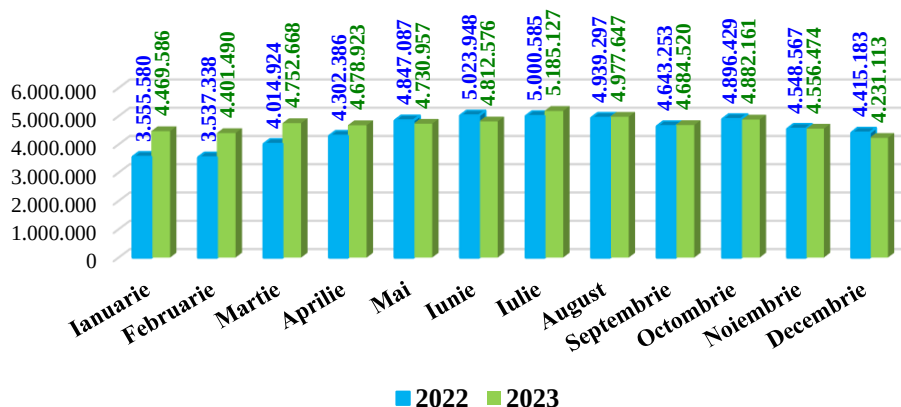
Acest indicator este calculat după data de emisie a legitimațiilor de călătorie

Evoluția indicatorului „CĂLĂTORI EXPEDIAȚI” pe total SNTFC:

Călători expediați total SNTFC, comparativ 2023/2022:

SNTFC	2022	2023	2023/ 2022%
Ianuarie	3.555.580	4.469.586	125,7%
Februarie	3.537.338	4.401.490	124,4%
Martie	4.014.924	4.752.668	118,4%
Aprilie	4.302.386	4.678.923	108,8%
Mai	4.847.087	4.730.957	97,6%
Iunie	5.023.948	4.812.576	95,8%
Semestrul I	25.281.263	27.846.200	110,1%
Iulie	5.000.585	5.185.127	103,7%
August	4.939.297	4.977.647	100,8%
Septembrie	4.643.253	4.684.520	100,9%
Octombrie	4.896.429	4.882.161	99,7%
Noiembrie	4.548.567	4.556.474	100,2%
Decembrie	4.415.183	4.231.113	95,8%
Semestrul II	28.443.314	28.517.042	100,3%
Total an	53.724.577	56.363.242	104,9%

Călători expediați total SNTFC, comparativ 2023/2022



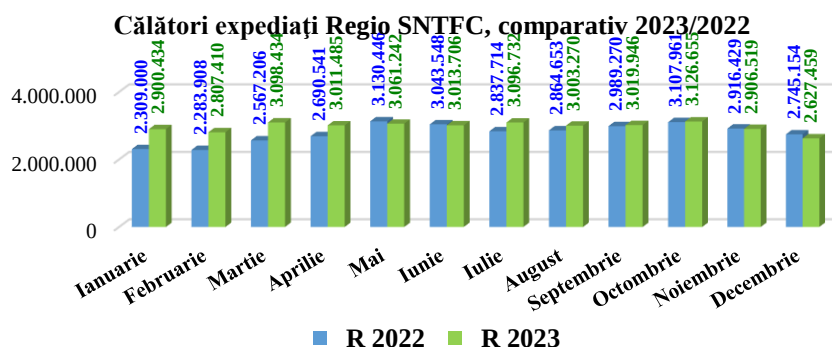
La nivel de SNTFC, din datele statistice, se constată că, în semestrul I din anul 2023, indicatorul *călători expediați* a crescut cu 10,1% față de anul 2022, cu valoarea maximă în luna ianuarie.

În semestrul II, indicatorul *călători expediați* s-a menținut la aceeași valoare din 2022.

Pe total an acest indicator a crescut în anul 2023 cu 4,9% față de 2022.

Călători expediați Regio SNTFC, comparativ 2023/2022

Regio SNTFC	R 2022	R 2023	2023/ 2022%
Ianuarie	2.309.000	2.900.434	125,6%
Februarie	2.283.908	2.807.410	122,9%
Martie	2.567.206	3.098.434	120,7%
Aprilie	2.690.541	3.011.485	111,9%
Mai	3.130.446	3.061.242	97,8%
Iunie	3.043.548	3.013.706	99,0%
Semestrul I	16.024.649	17.892.711	111,7%
Iulie	2.837.714	3.096.732	109,1%
August	2.864.653	3.003.270	104,8%
Septembrie	2.989.270	3.019.946	101,0%
Octombrie	3.107.961	3.126.655	100,6%
Noiembrie	2.916.429	2.906.519	99,7%
Decembrie	2.745.154	2.627.459	95,7%
Semestrul II	17.461.181	17.780.581	101,8%
Total R	33.485.830	35.673.292	106,5%



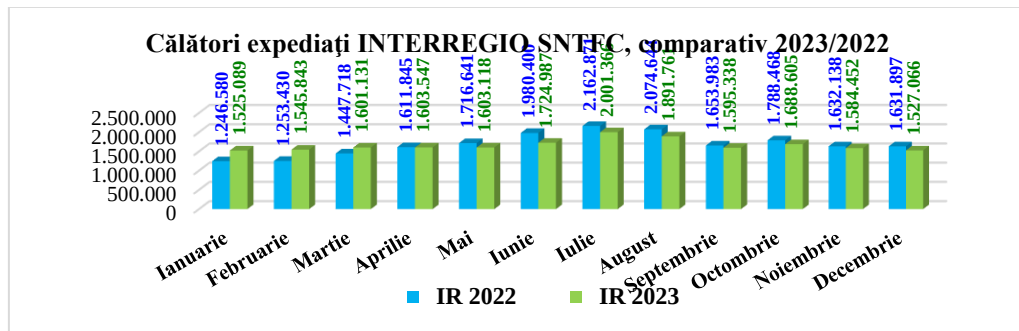
La nivel de SNTFC, indicatorul *călători expediați cu trenurile Regio* a crescut, în semestrul I din 2023, cu 11,7% față de 2022, cu valoarea maximă în luna ianuarie.

În semestrul II din 2023 a crescut cu 1,8% față de 2022, cu valoarea maximă în luna iulie.

Comparând anul 2023 cu total an 2022, s-a înregistrat creștere cu 6,5%.

Călători expediați INTERREGIO SNTFC, comparativ 2023/2022

InterRegio SNTFC	IR 2022	IR 2023	2023/ 2022%
Ianuarie	1.246.580	1.525.089	122,3%
Februarie	1.253.430	1.545.843	123,3%
Martie	1.447.718	1.601.131	110,6%
Aprilie	1.611.845	1.603.547	99,5%
Mai	1.716.641	1.603.118	93,4%
Iunie	1.980.400	1.724.987	87,1%
Semestrul I	9.256.614	9.603.715	103,7%
Iulie	2.162.871	2.001.366	92,5%
August	2.074.644	1.891.761	91,2%
Septembrie	1.653.983	1.595.338	96,5%
Octombrie	1.788.468	1.688.605	94,4%
Noiembrie	1.632.138	1.584.452	97,1%
Decembrie	1.631.897	1.527.066	93,6%
Semestrul II	10.944.001	10.288.588	94,0%
Total IR	20.200.615	19.892.303	98,5%



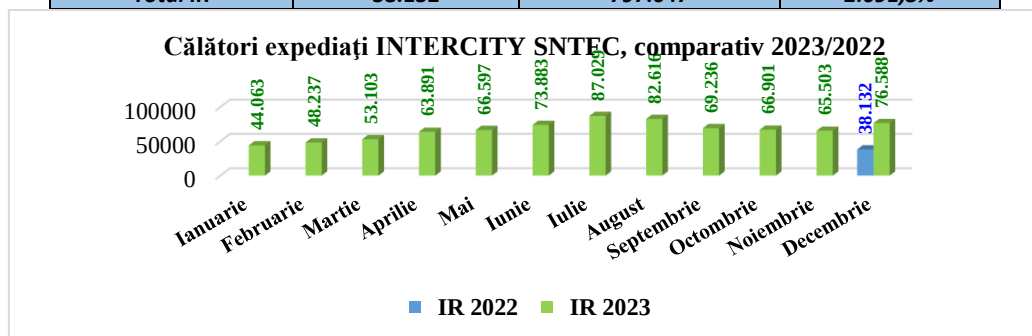
La nivel de SNTFC, indicatorul *călători expediați cu trenurile InterRegio*, a crescut în semestrul I 2023 cu 3,7% față de semestrul I 2022, cu valoarea maximă în luna februarie.

Comparând semestrul II 2023 cu aceeași perioadă din 2022, valoarea a scăzut cu 6%, cu valoarea maximă în luna noiembrie.

Comparând total an 2023 rezultă o scădere față de 2022 cu 1,5%.

Călători expediați INTERCITY SNTFC, comparativ 2023/2022

InterCity SNTFC	IC 2022	IC 2023	2023/ 2022%
Ianuarie		44.063	
Februarie		48.237	
Martie		53.103	
Aprilie		63.891	
Mai		66.597	
Iunie		73.883	
Semestrul I	0	349.774	
Iulie		87.029	
August		82.616	
Septembrie		69.236	
Octombrie		66.901	
Noiembrie		65.503	
Decembrie	38.132	76.588	200,8%
Semestrul II	38.132	447.873	1.174,5%
Total IR	38.132	797.647	2.091,8%



Trenurile InterCity au circulat începând cu luna decembrie 2022 și nu se poate face o comparație a prestațiilor anului 2023 cu cele ale anului 2022.

Defalcând indicatorul **călători expediați pe rang de tren** și urmărind evoluția acestuia, prin comparație, situația se prezintă astfel:

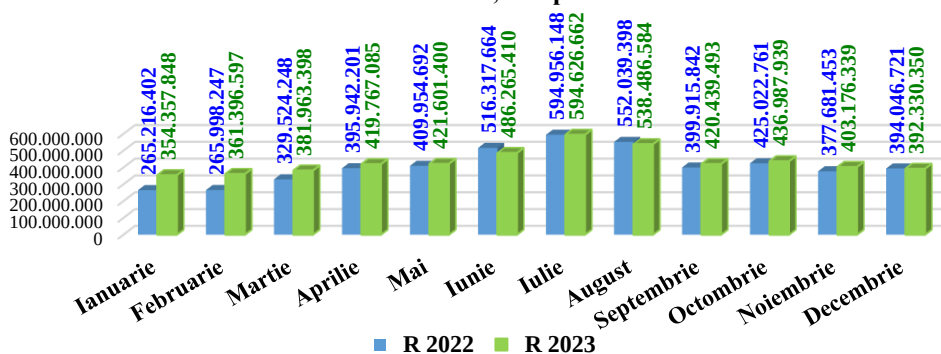
Indicator	UM	Sem. I 2022	Sem. I 2023	Variație [%]	Sem. II 2022	Sem. II 2023	Variație [%]	Total 2022	Total 2023	Variație [%]
0	1	2	3	4=3/2	5	6	7=6/5	8	9	10=9/8
Căl exp R	mii	16.025	17.893	111,66%	17.461	17.781	101,83%	33.486	35.673	106,5%
Căl exp IR		9.257	9.604	103,75%	10.944	10.289	94,01%	20.201	19.892	98,5%
Căl exp IC		0	350		38	448	1.174,53%	38.132	797.647	2.091,8%

5.6.3 INDICATORUL CALATORI-KM

Călători km total SNTFC, comparativ 2023/2022:

SNTFC	2022	2023	2023/ 2022%
Ianuarie	265.216.402	354.357.848	133,6%
Februarie	265.998.247	361.396.597	135,9%
Martie	329.524.248	381.963.398	115,9%
Aprilie	395.942.201	419.767.085	106,0%
Mai	409.954.692	421.601.400	102,8%
Iunie	516.317.664	486.265.410	94,2%
Semestrul I	2.182.953.454	2.425.351.738	111,1%
Iulie	594.956.148	594.626.662	99,9%
August	552.039.398	538.486.584	97,5%
Septembrie	399.915.842	420.439.493	105,1%
Octombrie	425.022.761	436.987.939	102,8%
Noiembrie	377.681.453	403.176.339	106,8%
Decembrie	394.046.721	392.330.350	99,6%
Semestrul II	2.743.662.323	2.786.047.367	101,5%
Total an	4.926.615.777	5.211.399.105	105,8%

Călători km total SNTFC, comparativ 2023/2022



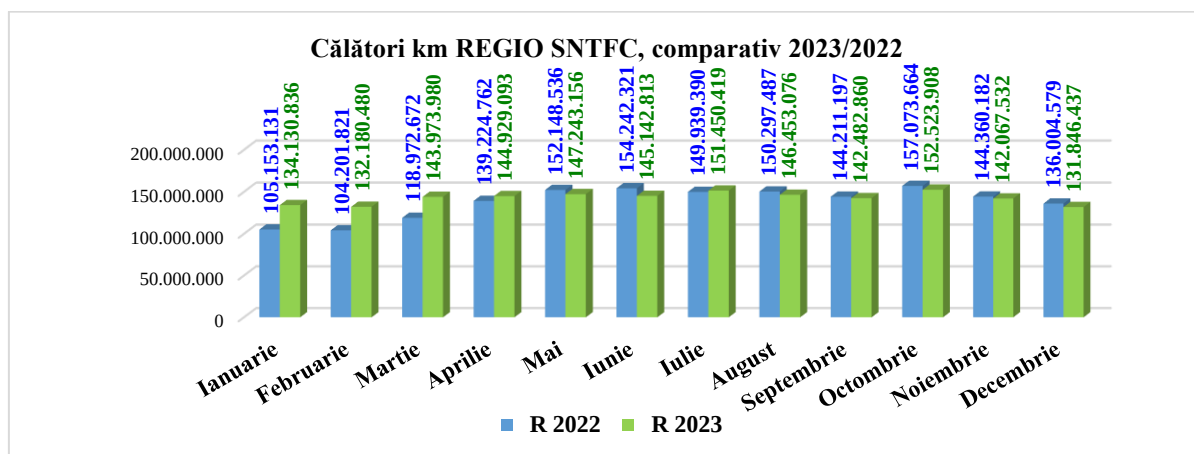
La nivel de SNTFC, valoarea indicatorului *călători km*, în *semestrul I 2023*, a crescut cu *11,1%* față de *semestrul I* din 2022, cu valoarea maximă în luna februarie.

În *semestrul II 2023*, valoarea indicatorul *călători km* a crescut cu *1,5%* față 2022, cu valoarea maximă în luna noiembrie.

Comparând total an 2023 cu anul 2022, se înregistrează o creștere *5,8%*.

Călători km REGIO SNTFC, comparativ 2023/2022

Regio SNTFC	R 2022	R 2023	2023/ 2022%
Ianuarie	105.153.131	134.130.836	127,6%
Februarie	104.201.821	132.180.480	126,9%
Martie	118.972.672	143.973.980	121,0%
Aprilie	139.224.762	144.929.093	104,1%
Mai	152.148.536	147.243.156	96,8%
Iunie	154.242.321	145.142.813	94,1%
Semestrul I	773.943.243	847.600.358	109,5%
Iulie	149.939.390	151.450.419	101,0%
August	150.297.487	146.453.076	97,4%
Septembrie	144.211.197	142.482.860	98,8%
Octombrie	157.073.664	152.523.908	97,1%
Noiembrie	144.360.182	142.067.532	98,4%
Decembrie	136.004.579	131.846.437	96,9%
Semestrul II	881.886.499	866.824.232	98,3%
Total R	1.655.829.742	1.714.424.590	103,5%



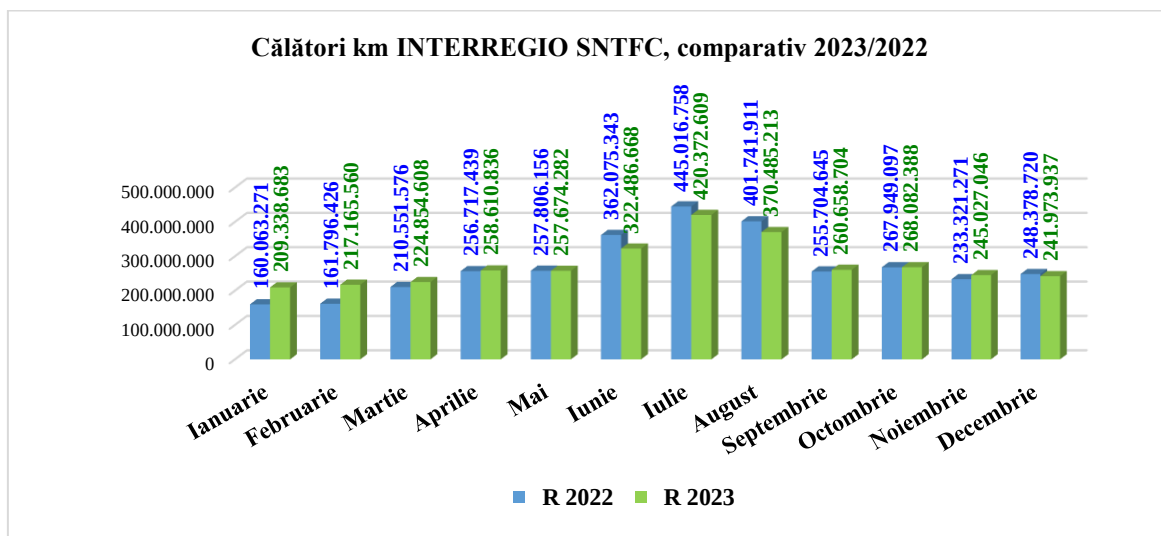
La nivel de SNTFC, în semestrul I 2023, indicatorul *călători km pentru trenurile Regio* a crescut cu aproximativ 9,5% față de aceeași perioadă din 2022, cu valoarea maximă în luna februarie.

În semestrul II 2023, indicatorul *călători km pentru trenurile Regio* a scăzut cu 1,7% față de 2022, cu valoarea maximă în luna iulie.

Comparând total an 2023 cu anul 2022, indicatorul *călători km pentru trenurile Regio* a crescut cu 3,5%.

Călători km INTERREGIO SNTFC, comparativ 2023/2022

InterRegio SNTFC	IR 2022	IR 2023	2023/ 2022%
Ianuarie	160.063.271	209.338.683	130,8%
Februarie	161.796.426	217.165.560	134,2%
Martie	210.551.576	224.854.608	106,8%
Aprilie	256.717.439	258.610.836	100,7%
Mai	257.806.156	257.674.282	99,9%
Iunie	362.075.343	322.486.668	89,1%
Semestrul I	1.409.010.211	1.490.130.637	105,8%
Iulie	445.016.758	420.372.609	94,5%
August	401.741.911	370.485.213	92,2%
Septembrie	255.704.645	260.658.704	101,9%
Octombrie	267.949.097	268.082.388	100,0%
Noiembrie	233.321.271	245.027.046	105,0%
Decembrie	248.378.720	241.973.937	97,4%
Semestrul II	1.852.112.402	1.806.599.897	97,5%
Total IR	3.261.122.613	3.296.730.534	101,1%



La nivel de SNTFC, valoarea indicatorului *călători km pentru trenurile InterRegio*, în semestrul I 2023, a crescut cu aproximativ 5,8% față de 2022.

În semestrul II 2023, valoarea indicatorului *călători km pentru trenurile InterRegio* a scăzut cu 2,5% față de 2022.

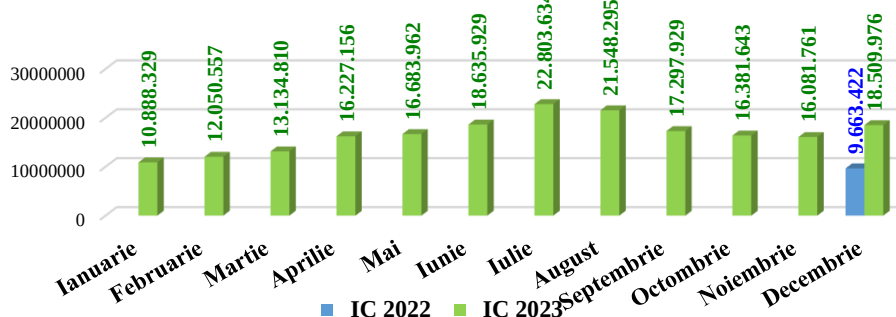
Comparând total an 2023 cu anul 2022, indicatorul *călători km pentru trenurile InterRegio* a crescut cu 1,1% față de 2022.

Începând din 11 decembrie 2022 au fost introduse în circulație trenurile InterCity.

Călători km INTERCITY SNTFC, comparativ 2023/2022

InterCity SNTFC	IC 2022	IC 2023	2023/ 2022%
Ianuarie		10.888.329	
Februarie		12.050.557	
Martie		13.134.810	
Aprilie		16.227.156	
Mai		16.683.962	
Iunie		18.635.929	
Semestrul I	0	87.620.743	
Iulie		22.803.634	
August		21.548.295	
Septembrie		17.297.929	
Octombrie		16.381.643	
Noiembrie		16.081.761	
Decembrie	9.663.422	18.509.976	191,5%
Semestrul II	9.663.422	112.623.238	1165,5%
Total IR	9.663.422	200.243.981	2072,2%

Călători km INTERCITY SNTFC, comparativ 2023/2022



Defalcând indicatorul *călători km pe rang de tren* și urmărind evoluția acestuia, prin comparație, situația se prezintă astfel:

Indicator	UM	Sem. I 2022	Sem. I 2023	Variație [%]	Sem. II 2022	Sem. II 2023	Variație [%]	Total 2022	Total 2023	Variație [%]
0	1	2	3	4=3/2	5	6	7=6/5	8	9	10=9/8
Căl km R	mii	773.943	847.600	109,52%	881.886	866.824	98,29%	1.655.830	1.714.425	103,5%
Căl km IR		1.409.010	1.490.131	105,76%	1.852.112	1.806.600	97,54%	3.261.123	3.296.731	101,1%
Căl km IC		0	87.621		9.663	112.623	1.165,46%	9.663	200.244	2.072,2%

5.7 MANAGEMENTUL OPERATIV AL RESURSELOR LOGISTICE ALE SOCIETĂȚII

5.7.1 MATERIALUL RULANT

5.7.1.1 Material rulant motor

Parc vehicule feroviare motoare

Tip MR	Parc inventar	Parc necesar livret	Parc Activ	Rezerva parc	Parc imobilizat		
					Uzine reparatoare	Parc în depouri/ reparații de scurtă durată	Parc cu defecte de lungă durată
Locomotive diesel electrice	238	77	70	2	5	35	126
Locomotive electrice	358	215	190	0	7	44	117
Locomotive DH	190	53	56	0	1	9	124
Locomotive DM	6	0	4	0	0	2	0
AM. Desiro	120	65	61	0	12	9	38
AM	142	31	29	0	1	3	109
Rame Electrice	34	0	0	1	0	0	33
Total Locomotive, Automotoare, Rame Electrice	1088	441	410	3	26	102	547

Alocări financiare din fonduri proprii - Vehicule feroviare motoare – locomotive și rame automotoare - la 31.12.2023:

	Modernizări tracțiune	Intreținere și reparații tracțiune
Buget alocat pentru reparații la materialul rulant motor (inclusiv majorarea valorii de inventar a mijloacelor fixe) sem. II 2023 [mil lei]-6.330,02 [mii lei]	0*	29,5
Contractat Sem. II 2023 [mii lei]	0*	16,1
Realizat Sem. II 2023 [mii lei]	0*	5,5

* BVC CFR Calatori a fost abrobat in 05.12.2023, contractele pentru modernizare locomotive si rame electrice au fost incheiate in anii anteriori (contracte in derulare), fiind incluse in Anexa 4 la proiect BVC 2023.La 31.12.2023 nu am avut nicio factura pentru modernizari locomotive si rame electrice.

Aceste contracte sunt:

-montare instalatii de climatizare la locomotivele electrice care efectueaza RR –Contract nr. 47/09.03.2022 prelungit cu act aditional pana la 30.06.2023 cu cantitate 4 servicii din care 2 realizate in anul 2022 si un serviciu in anul 2023 in valoare de 24,24 mii lei cu fact nr.105085/30.06.2023.

-servicii de modernizare cu montare instalatie comanda locomotivei si blocuri redresoare cu reglaj de joasa tensiune (inclusiv instalatia) cu ocazia reparatiei planificate tip RG la LE 3400 KW.-Contract 267/19.09.2022 prelungit pana la 31.12.2024 la care nu fost factura pana la 31.12.2023

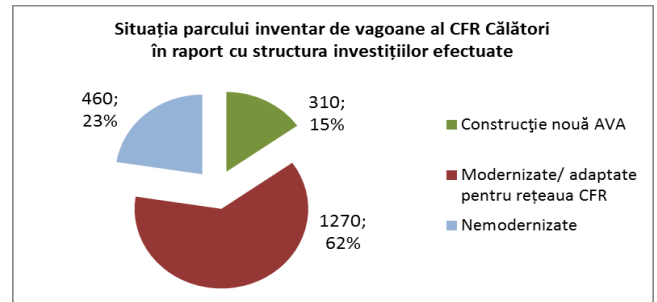
5.7.1.2 Vagoane

Prezentarea parcului de vagoane

La data de 31.12.2023, parcul inventar al S.N.T.F.C. „CFR Călători”-S.A. cuprindea un număr de **2040** vagoane, având o vechime medie de 33 de ani de la data punerii în funcțiune pe rețeaua națională.

În raport cu data ultimei investiții, vagoanele existente se pot clasifica în 3 categorii:

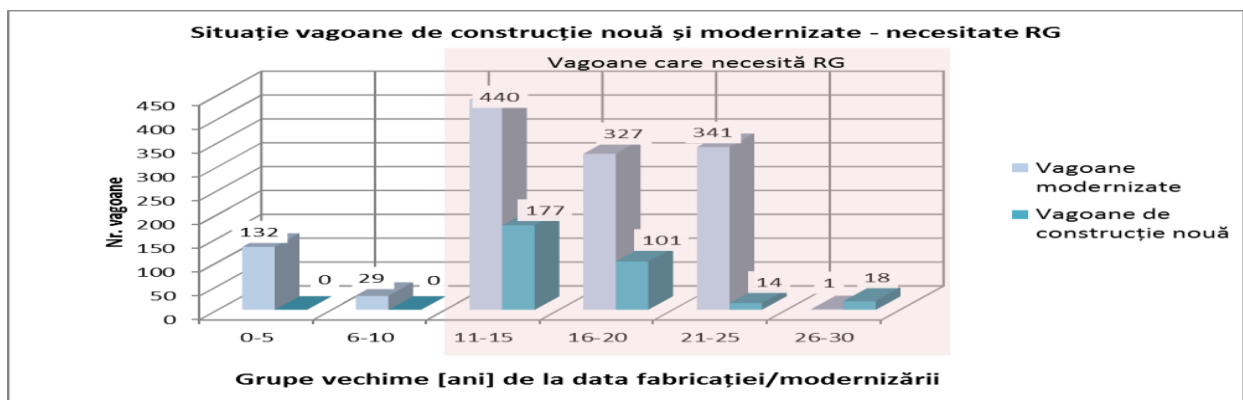
- vagoane tip AVA, construite la Astra Arad în perioada 1996-2011, având o vechime medie de 16 ani de la data fabricației: 310 unități, climatizate, apte de circulație cu viteze maxime de 160 – 200 km/h, dintre care 9 vagoane de dormit,
- vagoane modernizate sau adaptate pentru utilizarea pe rețeaua CFR în intervalul 1997-2023, având o vechime medie de la data modernizării de 16 ani: 1270 unități, dintre care 805 (63%) echipate cu instalații de climatizare,
- vagoane nemodernizate, construite anterior anului 1996, având o vechime medie de 40 de ani de la data fabricației: 460 unități, dintre care 6 vagoane cu locuri de dormit și 4 vagoane destinate liniei cu caracter turistic Oravița – Anina.



Situația vechimii parcului de vagoane, defalcată pentru vagoane clasă și speciale este

Parc vagoane		Construcție nouă AVA	Modernizate/adaptate pentru rețeaua CFR	Nemodernizate	Total
		începând cu anul 1996	începând cu anul 1997	construite anterior anului 1996	
Vagoane clasă	nr. unități	301	1036	453	1790
	% din parc inventar	16,82%	57,88%	25,31%	87,75%
Vagoane speciale	nr. unități	9	234	7	250
	% din parc inventar	3,60%	93,60%	2,80%	12,25%
Total	nr. unități	310	1270	460	2.040
	% din parc inventar	15,20%	62,25%	22,55%	
	vechime medie	16 ani	16 ani (de la modernizare)	40 ani	33 ani

Pentru vagoanele tip AVA, de construcție nouă, precum și pentru cele modernizate, situația vechimii de la data fabricației, respectiv, de la data modernizării, este prezentată în graficul următor, defalcată pe grupe de ani, cu evidențierea numărului de vagoane care se încadrează pentru efectuarea reparației planificate de tip RG.



Evoluția parcului activ în cursul anului 2023

În cursul anului 2023, numărul vagoanelor active a cunoscut o evoluție stabilă, pe fondul derulării contractelor de reparații și a aplicării prevederilor OMTI 336/2022 și OMTI 497/2023.

În funcție de încadrarea pe tipuri de servicii oferite, situația parcului de vagoane este:

Vagoane clasă:

Luna	Parc	Parc	%	Construcție nouă			Modernizate			Nemodernizate		
	inventar	activ		inv	activ	%	inv	activ	%	inv	activ	%
ian.23	1864	872	46,8	301	244	81,1	1038	624	60,1	525	4	0,8
feb.23	1864	860	46,1	301	246	81,7	1038	610	58,8	525	4	0,8
mar.23	1855	849	45,8	301	234	77,7	1038	611	58,9	516	4	0,8
apr.23	1806	843	46,7	301	233	77,4	1036	607	58,6	469	3	0,6
mai.23	1802	821	45,6	301	224	74,4	1036	594	57,3	465	3	0,6
iun.23	1802	783	43,5	301	232	77,1	1036	548	52,9	465	3	0,6
iul.23	1790	797	44,5	301	236	78,4	1036	558	53,9	453	3	0,7
aug.23	1790	814	45,5	301	241	80,1	1036	570	55,0	453	3	0,7
sep.23	1790	812	45,4	301	236	78,4	1036	573	55,3	453	3	0,7
oct.23	1790	826	46,1	301	232	77,1	1036	590	56,9	453	4	0,9
nov.23	1790	825	46,1	301	219	72,8	1036	602	58,1	453	4	0,9
dec.23	1790	813	45,4	301	212	70,4	1036	597	57,6	453	4	0,9
Valori medii	1.811	826	45,6	301	232	77,2	1.037	590	57,0	474	4	0,7

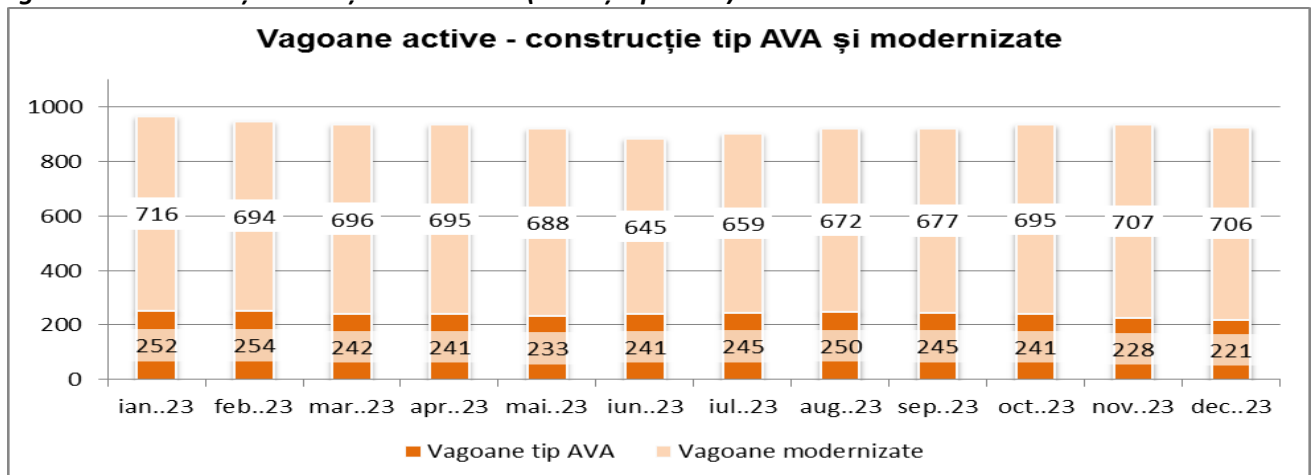
Vagoane speciale (de dormit, cușetă, restaurant, transport automobile):

Luna	Parc	Parc	%	Construcție nouă			Modernizate			Nemodernizate		
	inventar	activ		inv	activ	%	inv	activ	%	inv	activ	%
ian.23	252	100	39,7	9	8	88,9	236	92	39,0	7	0	0,0
feb.23	252	92	36,5	9	8	88,9	236	84	35,6	7	0	0,0
mar.23	252	93	36,9	9	8	88,9	236	85	36,0	7	0	0,0
apr.23	250	96	38,4	9	8	88,9	234	88	37,6	7	0	0,0
mai.23	250	103	41,2	9	9	100,0	234	94	40,2	7	0	0,0
iun.23	250	106	42,4	9	9	100,0	234	97	41,5	7	0	0,0
iul.23	250	110	44,0	9	9	100,0	234	101	43,2	7	0	0,0
aug.23	250	111	44,4	9	9	100,0	234	102	43,6	7	0	0,0
sep.23	250	113	45,2	9	9	100,0	234	104	44,4	7	0	0,0
oct.23	250	114	45,6	9	9	100,0	234	105	44,9	7	0	0,0
nov.23	250	114	45,6	9	9	100,0	234	105	44,9	7	0	0,0
dec.23	250	118	47,2	9	9	100,0	234	109	46,6	7	0	0,0
Valori medii	251	106	42,2	9	9	96,3	235	97	41,4	7	0	0,0

Valorile medii pentru anul 2023 pentru întreg parcul de vagoane al CFR Călători sunt următoarele.

Luna	Parc	Parc	%	Construcție nouă			Modernizate			Nemodernizate		
	inventar	activ		inv	activ	%	inv	activ	%	inv	activ	%
Valori medii	2.062	932	45,2	310	241	77,8	1.271	688	54,1	481	4	0,7

În funcție de structura tehnică, situația parcului de vagoane activ este următoarea:
Vagoane de construcție nouă și modernizate (clasă și speciale)



Vagoane nemodernizate

În prezent parcul de vagoane nemodernizate active este format din 4 unități, utilizate pentru secția Oravița – Anina.

Activitatea de întreținere a vagoanelor de călători în unități proprii

În conformitate cu prevederile legislației în vigoare, CFR Călători este certificată de către Autoritatea de Siguranță Feroviară Română ca Entitate Responsabilă cu Întreținerea vehiculelor feroviare și, de asemenea, este certificată pentru efectuarea funcțiilor de întreținere: dezvoltarea întreținerii, gestionarea întreținerii parcului și efectuarea întreținerii și deține certificatele de conformitate NEI RO/31/0021/0001 (ERI), respectiv NEI RO/33/0022/0015 (pentru funcții de întreținere).

În perioada 01.01.2023 – 31.12.2023 în unitățile de vagoane aparținând CFR Călători s-au realizat un număr de 1159 revizii tehnice intermediare de tip RTI1, RTI2 și RTI3 pentru vagoanele scadente la aceste tipuri de revizii. Din punct de vedere al repartizării pe unități, ponderea lucrărilor efectuate în cadrul Reviziei de vagoane București Grivița este de 50,6%, alte unități cu activitate semnificativă fiind Reviziile de vagoane București Basarab (12,1%), Timișoara (6,6%), Galați (5,3%) și Iași (4,8%).

În ceea ce privește reparațiile planificate, în perioada ianuarie - decembrie 2023, în cadrul Reviziei de vagoane Jibou au fost finalizate lucrările pentru un număr de 20 de vagoane.

În vederea asigurării continuității activității de salubritate vagoane de călători, în cadrul Serviciului Exploatare Vagoane, în perioada 01.01.2023 – 31.12.2023, au fost încheiate următoarele acorduri cadru/contracte:

- achiziții noi – 27 acorduri cadru și 27 contracte subsecvente ale acordurilor cadru;
- 28 contracte subsecvente încheiate în cadrul acordurilor cadru în derulare din anii anteriori.

În vederea asigurării condițiilor igienice și de confort necesare transportului de călători cu vagoane de dormit și cușeta, conform ordinului comun al M.S.P. și M.T. nr. 18/2008, privind aprobarea "Normelor de igiena pentru transporturile de persoane", în perioada 01.01.2023 – 31.12.2023, au fost încheiate:

- 1 contract sectorial de servicii spălătorie lenjerie de pat cu care sunt dotate vagoanele de dormit, cușetă, bar și restaurant pentru perioada sezonului estival în Revizia de Vagoane Mangalia,
- achiziție nouă - 1 acord cadru și 2 contract subsecvent de servicii spălătorie lenjerie de pat cu care sunt dotate vagoanele de dormit, cușetă, bar și restaurant, în cadrul acordului cadru pentru Revizia de Vagoane București Grivița.

De asemenea, pentru asigurarea continuității activității de salubritate au fost întocmite și demarate documentele necesare desfășurării unor noi proceduri de achiziție pentru servicii de salubritate, a căror contracte subsecvente în derulare, expiră valabilitatea pe parcursul anului 2024.

Au fost întocmite diverse situații lunare, referitoare la indicatorii statistici, pe unități de vagoane, solicitate de către alte servicii.

Vagoane la care s-au efectuat modernizări în cursul anului 2023, pe luni

Număr unitati modernizate [buc]	Ianuarie	Februarie	Martie	Aprilie	Mai	Iunie	TOTAL sem I 2023
Vagoane călători	0	2	0	0	2	1	5
	Iulie	August	Septembrie	Octombrie	Noiembrie	Decembrie	Total an 2023
Vagoane calatori	1	0	0	0	0	0	6

Buget alocat pentru reparații planificate vagoane care majorează valoarea de inventar a mijloacelor fixe - anul 2023 [mii lei]	49.000,00
Realizat Sem I 2023 [mii lei]	18.721,178
Realizat Sem II 2023 [mii lei]	26.724,495
Total realizat anul 2023 [mii lei]	45.445,673

SUMELE NU INCLUD ALOCAREA ȘI REALIZĂRILE PENTRU SRTFC 1-8

Vagoane la care s-au efectuat reparații planificate care majorează valoarea de inventar a mijloacelor fixe în cursul anului 2023, pe luni

Numar unitati reparate [buc]	Ianuarie	Februarie	Martie	Aprilie	Mai	Iunie	TOTAL sem I 2023
Vagoane clasă	17	28	32	22	31	24	154
	Iulie	August	Septembrie	Octombrie	Noiembrie	Decembrie	Total an 2022
Vagoane clasă	28	30	40	35	33	26	346

5.7.2 RESURSELE UMANE

La SNTFC "CFR Calatori", prin aplicarea legislatiei muncii în vigoare, s-a asigurat egalitatea de șanse tuturor salariaților, la toate nivelurile organizatorice.

Având în vedere specificul activității, s-a asigurat un echilibru în materie de gen. Astfel, la sfârșitul anului 2023, procentul femeilor angajate la CFR Călători fiind de 30,32% (din total 10.844 salariați: bărbați 7.556, femei 3.288). Referitor la egalitatea de gen, aceasta se realizează având în vedere următoarele:

- egalitate economică pentru femei și bărbați;
- plată egală pentru muncă egală;
- egalitate în mecanismele de luare a deciziilor, etc.

De asemenea, încadrarea salariaților pe posturile din cadrul CFR Călători se realizează fără a se face diferența dintre bărbați și femei, avându-se în vedere, printre altele, și următoarele aspecte :

- în anunțurile pentru oferte de serviciu nu se condiționează ocuparea unui loc de muncă de apartenența la un anumit sex;
- la acordarea salariului pentru o muncă similară calitativ și cantitativ, femeile nu sunt plătite mai puțin față de bărbați.
- promovarea profesională nu se face pe criterii de apartenența la un anumit sex, etc.

Situația numărului de salariați (total și central) CFR Călători la sfârșitul lunii decembrie 2023 a fost de **10844**.

În anul 2023, indicatorul *Productivitatea muncii* a fost:

- ✓ Productivitatea muncii (mii cal.exp./salariat) – 4.92
- ✓ Productivitatea muncii (mii cal.km./salariat) – 490.60

Nivelul de calificare a personalului s-a realizat în intervalul analizat prin:

- Centrul National de Calificare si Instruire Feroviara, organism national specializat al Ministerului Transporturilor, desemnat să asigure formarea – calificarea, perfecționarea personalului care efectuează activități specifice desfășurării transportului feroviar în condiții de siguranța circulației,
- Cursuri desfasurate prin furnizori de formare profesionala autorizati, altii decat CENAFER,
- Formare mecanici de locomotiva prin centrele de formare ale SNTFC „CFR Călători” SA.

5.7.3 ENERGIA PENTRU TRACȚIUNE

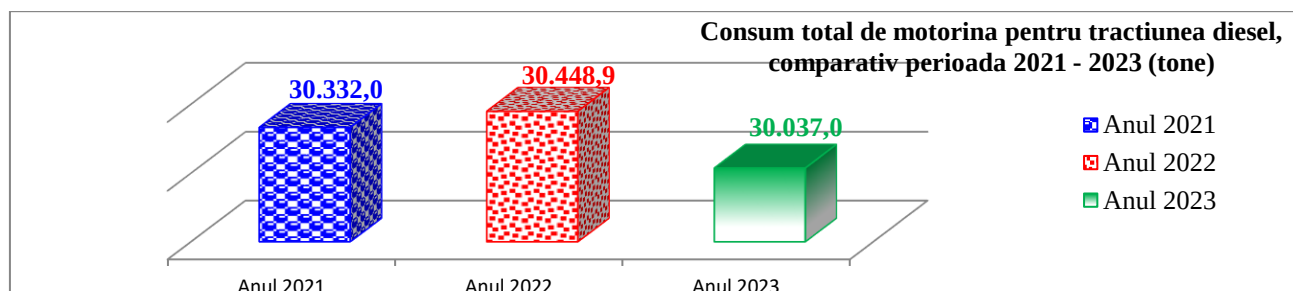
5.7.3.1 Consumul de motorină

În cursul anului 2023, Direcția Material Rulant a continuat programele de reducere a cheltuielilor înregistrate în activitatea de exploatare, privind reducerea consumului de motorină în activitatea de manevră și remorcarea a trenurilor de călători prin gestionarea optimă a materialului rulant motor, precum și prin continuarea aplicării măsurilor de eliminare a supraconsumului sau sustragerilor de motorină. A fost vizată în continuare scăderea semnificativă a consumului de combustibil în tracțiunea diesel comparativ cu anii anteriori, prin măsurile adoptate:

- Continuarea acțiunilor de schimbare a sistemului de remorcare (înlocuire trenuri de călători în compunere clasică prin automotoare Desiro reintroduse în exploatare după efectuarea reparațiilor programate R7, R9 și înlocuirii seturilor de osii);
- Monitorizarea consumului de combustibil prin aplicarea prevederilor tuturor reglementărilor stabilite în vederea eliminării supraconsumurilor nejustificate;
- Urmărirea cantităților de combustibil alimentate, corelat cu necesarul stabilit în urma determinărilor efectuate;
- Identificarea de noi variante și optimizarea turnusurilor de locomotive și automotoare.

Acest lucru a fost realizabil pe parcursul anului 2023, datorită reintroducerii în exploatare a automotoarelor Desiro după efectuarea reparațiilor programate tip R7 și R9, înlocuind garnituri formate din locomotive diesel și vagoane, pentru asigurarea circulației trenurilor de călători în condițiile înregistrării unui consum specific mult mai mic la automotoare (aproximativ 0,66 kg/km) comparativ cu locomotivele diesel (între 2,7÷4,5 kg/km) .

Evoluția consumului total anual de motorină pentru perioada 2021÷2023 se prezintă astfel:



TipMR	Consum motorină 2022 (tone)	Parcurs în 2022 (km)	Prestații 2022 (mil.stbr.km)	Consum motorină 2023 (tone)	Parcurs în 2023 (Km)	Prestații 2023 (mil.stbr.km)
Total LD + AM	27.058,24	17.441.369	2.163,69	26.534,00	17.374.268	2.064,09
LD	18.713,53	7.787.610	1.337,08	18.679,24	7.973.783	1.295,25
Pondere din total LD + AM	69,16%	44,65%	61,80%	70,40%	45,89%	62,75%
AM	8344,71	9.653.759	826,61	7.854,76	9.400.485	768,84
Pondere din total LD + AM	30,84%	55,35%	38,20%	29,60%	54,11%	37,25%
Manevră	3.390,83	*	*	3.502,95	*	*

Totuși, chiar în condițiile scăderii per total în anul 2023 (cu 1,37%) a consumului de motorină pentru remorcarea trenurilor de călători și asigurarea manevrei în depouri și stațiile CF, comparativ cu anul 2022, din tabelul mai sus prezentat se pot observa câteva aspecte semnificative în ceea ce privește consumul de motorină corelat cu parcursul locomotivelor și automotoarelor, precum și cu prestația realizată de către acestea:

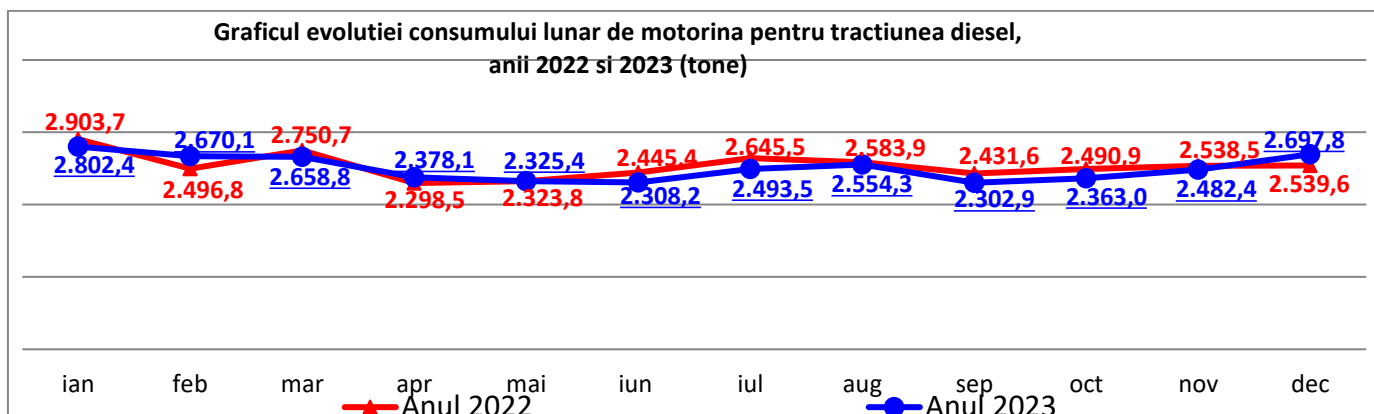
- În cazul trenurilor de călători formate din LD și vagoane, în anul 2023 a fost înregistrat un parcurs mai mare decât în anul 2022 (45,89% din total LD + AM), în condițiile înregistrării unei creșteri a ponderii consumului de combustibil din total LD + AM (circa 70,40%), de asemenea mai mari decât în anul 2022 (69,16%);

- În cazul trenurilor de călători formate din automotoare, în anul 2023 au fost înregistrate scăderi ale ponderii parcursului cât și a consumului total de motorină contabilizat per total la LD și AM. Consumul la AM a scăzut în anul 2023 la 29,60%, comparativ cu anul 2022 (30,84% din total LD + AM), iar ponderea parcursului AM a scăzut la 54,11% din total LD + AM realizat în anul 2023, comparativ cu 55,35% în anul 2022.
- Prestația LD exprimată în mil.stbr.km a scăzut cu 3,23% în anul 2023 comparativ cu 2022;
- Prestația AM a scăzut de asemenea în 2023, cu 7,5% din totalul ponderii LD+AM, comparativ cu anul 2022
- Consumul de motorină pentru activitatea de manevră a crescut cu 3,3% în anul 2023, comparativ cu anul 2022.

Concluzia rezultată scoate în evidență necesitatea continuării programului de reparații programate R7, R9 la automotoare Desiro și reintroducerea acestora în exploatare la trenuri de călători, pentru înlocuirea trenurilor energofage formate din locomotive diesel (LDE și LDH) și garnituri de vagoane.

Evoluția lunară a consumului lunar de motorină în anii 2021, 2022 și 2023 (tone)

Anul	ian	feb	mar	apr	mai	iun	iul	aug	sep	oct	nov	dec
Anul 2021	2.861,7	2.629,2	2.789,2	2.432,4	2.294,3	2.328,2	2.595,1	2.497,1	2.259,6	2.407,9	2.457,5	2.779,8
Anul 2022	2.903,7	2.496,8	2.750,7	2.298,5	2.323,8	2.445,4	2.645,5	2.583,9	2.431,6	2.490,9	2.538,5	2.539,6
Anul 2023	2.802,4	2.670,1	2.658,8	2.378,1	2.325,4	2.308,2	2.493,5	2.554,3	2.302,9	2.363,0	2.482,4	2.697,8



5.7.3.2 Consumul de energie electrică

Situația consumului de energie electrică pentru remorcarea trenurilor de călători cu tracțiune electrică în perioada ianuarie – decembrie 2023:

Indicator	Ian.2023	Feb.2023	Mar.2023	Apr.2023	Mai.2023	Iun.2023
Consum energie electrica LE (Kwh)	27,902,799	25,952,247	26,198,301	24,225,246	23,553,192	22,646,492
Parcurs LE (TrenKm)	2,585,035	2,361,640	2,604,872	2,475,226	2,584,461	2,548,980
Media consum energie electrica per Km (Kwh/TrenKm)	10.79	10.99	10.06	9.79	9.11	8.88

Indicator	Iul.2023	Aug.2023	Sep.2023	Oct.2023	Nov.2023	Dec.2023
Consum energie electrica LE (Kwh)	24,815,010	24,324,001	21,842,477	23,109,713	23,888,573	27,426,809
Parcurs LE (TrenKm)	2,699,854	2,675,044	2,455,892	2,519,314	2,390,194	2,539,407
Media consum energie electrica per Km (Kwh/TrenKm)	9.19	9.09	8.89	9.17	9.99	10.80

În cursul lunii decembrie 2023 au fost întreprinse demersuri în vederea încheierii unui nou **Contract de furnizare a energiei electrice pentru locurile de consum alimentate din rețeaua de contact feroviară cu valabilitate în anul 2024**, astfel încât la finele lunii a fost semnat contractul cu S.C. Electrificare CFR S.A., în condiții rezonabile.

5.8 INVESTIȚII

5.8.1 INVESTIȚII FINANȚATE DIN FONDURI EUROPENE NERAMBURSABILE

Realizările aferente anului 2023 pentru investiții finanțate din fonduri europene nerambursabile sunt cuprinse în Programul de investiții *"Modernizarea a 55 de locomotive electrice destinate remorcării trenurilor de călători, conversia a 20 locomotive diesel hidraulice de manevră în locomotive electrice cu acumulatori și modernizarea a 139 vagoane de călători"*, finanțat prin *Planul Național de Redresare și Reziliență al României, pentru perioada 2023-2026*, după cum urmează:

- Pentru cele 55 locomotive electrice au fost finalizate procedurile de achiziție și au fost perfectate contractele:
 - contract nr.377/19.12.2023 încheiat cu S.C. SOFTRONIC S.R.L. Craiova pentru modernizarea unei cantități de 19 locomotive electrice de 5100 kW;
 - contract nr.378/19.12.2023 încheiat cu S.C. RELOC S.A. Craiova pentru modernizarea unei cantități de 19 locomotive electrice de 5100 kW;
 - contract nr.379/19.12.2023 încheiat cu SCRL Brașov S.A. – filiala SNTFC pentru modernizarea unei cantități de 17 locomotive electrice de 3400 kW.
 - Pentru cele 20 locomotive diesel-hidraulice de 1250 CP destinate pentru serviciul de manevră care fac obiectul modernizării prin conversie în locomotive electrice pe baterii plug-in, procedura de achiziție este finalizată și a fost perfectat contractul nr.380/19.12.2023 cu SCRL Brașov S.A. – filiala SNTFC.
 - Pentru cele 139 de vagoane care fac obiectul modernizării procedurile de achiziție au fost finalizate și au fost perfectate contractele:
 - contract nr.387/19.12.2023 încheiat cu S.C. REMARUL „16 Februarie” S.A. Cluj-Napoca pentru modernizarea unei cantități de 10 vagoane seria 8976;
 - contract nr.381/19.12.2023 încheiat cu S.C. ATELIERELE GRIVIȚA S.A. pentru modernizarea unei cantități de 6 vagoane seria 7180;
 - contract nr.382/19.12.2023 încheiat cu S.C. ATELIERELE GRIVIȚA S.A. pentru modernizarea unei cantități de 14 vagoane seria 2190 transformat în cusetă;
 - contract nr.383/19.12.2023 încheiat cu S.C. ATELIERELE GRIVIȚA S.A. pentru modernizarea unei cantități de 27 vagoane seria 2190;
 - contract nr.384/19.12.2023 încheiat cu S.C. ELECTROPUTERE VFU Pașcani S.A. pentru modernizarea unei cantități de 20 vagoane seria 2076 cu facilitati PMR;
 - contract nr.385/19.12.2023 încheiat cu S.C. ELECTROPUTERE VFU Pașcani S.A. pentru modernizarea unei cantități de 22 vagoane seria 2076;
 - contract nr.386/19.12.2023 încheiat cu S.C. ATELIERELE GRIVIȚA S.A. pentru modernizarea unei cantități de 10 vagoane seria 1980.
- și se afla în derulare procedura de achiziție pentru:
- modernizarea unei cantități de 30 vagoane seria 1976.

5.8.2 INVESTIȚII FINANȚATE DE LA BUGETUL DE STAT

În anul 2023 CFR Călători nu are realizări din investiții finanțate de la bugetul de stat.

5.8.3 INVESTIȚII FINANȚATE DIN FONDURI PROPRII

Alocările financiare din fonduri proprii aferente efectuării de modernizări și reparații planificate la vehicule feroviare remorcate:

Buget alocat pentru modernizare vagoane în anul 2023 [mii lei]	36.362,84
Contractat anul 2023 [mii lei]	*
Facturat anul 2023 [mii lei]	2.372,86
Buget alocat pentru reparații vagoane în anul 2023 [mii lei]	97.500,00
Contractat anul 2023 [mii lei]	114.531,777
Facturat anul 2023 [mii lei]	36.913,142

*la „Contractat Sem II 2023 nu reprezintă valori ale contractelor încheiate în anul 2023, facturile sunt aferente contractelor ce au fost încheiate în anul/anii anteriori și au acte adiționale de prelungire până în anul 2023

De asemenea, menționăm ca BVC CFR Calatori a fost aprobat în data de 05.12.2023

Alocările financiare din fonduri proprii -Vehicule feroviare motoare – locomotive și rame automotoare - la 31.12.2023:

	Modernizări tracțiune	Întreținere și reparații tracțiune
Buget alocat pentru reparații la materialul rulant motor (inclusiv majorarea valorii de inventar a mijloacelor fixe) anul 2023 [mil lei]-6.330,02 [mii lei]	0*	29,5
Contractat Sem. II 2023 [mii lei]	0*	16,1
Realizat Sem. II 2023 [mii lei]	0*	5,5

* BVC CFR Calatori a fost aprobat în 05.12.2023, contractele pentru modernizare locomotive și rame electrice au fost încheiate în anii anteriori (contracte în derulare), fiind incluse în Anexa 4 la proiect BVC 2023. La 31.12.2023 nu am avut nicio factură pentru modernizări locomotive și rame electrice.

Aceste contracte sunt:

- montare instalatii de climatizare la locomotivele electrice care efectueaza RR –Contract nr. 47/09.03.2022 prelungit cu act adițional până la 30.06.2023 cu cantitate 4 servicii din care 2 realizate în anul 2022 și un serviciu în anul 2023 în valoare de 24,24 mii lei cu fact nr.105085/30.06.2023.
- servicii de modernizare cu montare instalatie comanda locomotivei si blocuri redresoare cu reglaj de joasa tensiune (inclusiv instalatia) cu ocazia reparatiei planificate tip RG la LE 3400 KW.-Contract 267/19.09.2022 prelungit până la 31.12.2024 la care nu fost factura până la 31.12.2023

5.9 ACTE JURIDICE ÎNCHEIATE ÎN CONDIȚIILE ART. 52 ALIN. (1) ȘI (3) DIN OUG NR. 109/2011

Art. 52 din OUG nr. 109/2011 prevede următoarele obligații ale consiliului de administrație:

„Art. 52 - (1) Consiliul de administrație sau, după caz, directoratul convoacă adunarea generală a acționarilor pentru aprobarea oricărei tranzacții dacă aceasta are, individual sau într-o serie de tranzacții încheiate, o valoare mai mare de 10% din valoarea activelor nete ale întreprinderii publice sau mai mare de 10% din cifra de afaceri a întreprinderilor publice potrivit ultimelor situații financiare auditate, cu administratorii ori directorii sau, după caz, cu membrii consiliului de supraveghere ori a directoratului, cu angajații, cu acționarii care dețin controlul asupra societății sau cu o societate controlată de aceștia.(...)”

...

(3) Consiliul de administrație sau, după caz, directoratul informează acționarii, în cadrul primei adunări generale a acționarilor ce urmează încheierii actului juridic, asupra oricărei tranzacții încheiate de întreprinderea publică cu:

a) persoanele prevăzute la alin.(1) și (2), dacă valoarea tranzacției este sub nivelul stabilit la alin. (1);

b) o altă întreprindere publică tutelară, dacă tranzacția are o valoare, individual sau într-o serie de tranzacții, de cel puțin echivalentul în lei a 100.000 euro.(...)

(6) În rapoartele semestriale și anuale ale consiliului de administrație sau, după caz, ale directoratului se vor menționa, într-un capitol special, actele juridice încheiate în condițiile alin. (1) și (3), precizându-se următoarele elemente: părțile care au încheiat actul juridic, data încheierii și natura actului, descrierea obiectului acestuia, valoarea totală a actului juridic, creanțele reciproce, garanțiile constituite, termenele și modalitățile de plată, precum și alte elemente esențiale și semnificative în legătură cu aceste acte juridice.

În rapoarte se vor menționa și orice alte informații necesare pentru determinarea efectelor actelor juridice respective asupra situației financiare a societății. În cazul întreprinderilor publice ale căror acțiuni sunt tranzacționate pe o piață reglementată se aplică și legislația specifică.”

Tabelul următor prezintă sintetic situația actelor juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011 în perioada 1.01 – 31.12.2023.

Tabelul 4 – Situația actelor juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011

Societatea / institutia publica cu care SNTFC "CFR Calatori" SA a incheiat tranzactia	Actul Juridic. Denumire act juridic nr. / data	Obiectul tranzactiei	Valoare tranzactie (lei fara TVA)	Garantii constituite (GBE)	Termen de plata / modalitati	Data finalizare contract	Documentul prin care s-a aprobat efectuarea tranzactiei	Observatii
SCRL Brasov SA	421/ 30.12.2022	Mentenanța parcului vehiculelor feroviare motoare aparținând SNTFC "CFR Calatori" SA	144,668,661.56	7,233,433.08	30 zile / OP	2/21/2024	DMR3/4/623 / 23.12.2022	„CFR - SCRL Brașov” S.A. având ca acționar unic Societatea Națională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” și ca obiect principal de activitate întreținerea și reparația materialului rulant de tracțiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A.
SCRL Brasov SA	80/ 08.04.2022	Servicii de reparatii prin depresare a osiilor pentru automotoarele Desiro SR 20D, servicii de mare complexitate, cu caracter industrial	600,000.00	30,000.00	30 zile / OP	1/31/2024	DMR3/1/167 / 24.03.2022	„CFR - SCRL Brașov” S.A. având ca acționar unic Societatea Națională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” și ca obiect principal de activitate întreținerea și reparația materialului rulant de tracțiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A.
SCRL Brasov SA	61/ 18.03.2022	Servicii de reparatii de mare complexitate, cu caracter industrial, pentru M.R.M si agregatele acestuia.	5,400,000.00	270,000.00	30 zile / OP	4/30/2024	DMR3/3/137 / 04.03.2022	„CFR - SCRL Brașov” S.A. având ca acționar unic Societatea Națională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” și ca obiect principal de activitate întreținerea și reparația materialului rulant de tracțiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A.
SCRL Brasov SA	300/ 16.10.2023	Servicii de reparatii de mare complexitate, cu caracter industrial, pentru M.R.M si agregatele acestuia.	4,000,000.00	200,000.00	30 zile / OP	30/11/2024	DMR3/3/46/ 06.10.2023	„CFR - SCRL Brașov” S.A. având ca acționar unic Societatea Națională de Transport Feroviar Călători „CFR Călători S.A.” și ca obiect principal de activitate întreținerea și reparația materialului rulant de tracțiune al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A.

CAPITOLUL 6

REALIZAREA INDICATORILOR DE PERFORMANȚĂ ȘI MONITORIZARE

6.1 PENTRU ADMINISTRATORII NEEEXECUTIVI

6.1.1 INDICATORII FINANCIARI

6.1.1.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari

Luând în considerare prevederile paragrafului 3.2.1 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA pentru perioada 2023 – 2027”, aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi.

Tabelul 5 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi

Nr. crt	Indicatori de performanță financiari		UM	Obiective anuale			
	Cod	Denumire		2023	2024	2025	2026
1	II.2.1	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget - Total venituri proprii	%	80,00	91,25	92,45	93,85
2	III.2.2	Diminuarea costurilor operaționale cu materialul rulant: Gradul de realizare a cheltuielilor de exploatare prevăzute în buget	%	80,00	92,87	93,54	94,23
3	V.1.1	Reducerea creanțelor: Total creanțe	mii lei	120 000,00	100 000,00	65 000,00	40 000,00
4	V.2.2	Plăți restante către furnizorii din contracte, la sfârșitul fiecărui an financiar: Datorii restante	mii lei	110 000,00	86 900,00	85 000,00	84 000,00
5	II.3	Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	4,00	4,10	6,00	8,00
6	VI.1	Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/persoană/an	270,18	271,50	272,00	273,50

6.1.1.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare

Tabelul următor prezintă realizările la data de 31.12.2023 aferente indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii neexecutivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății prezentate în planul de administrare al societății.

Tabelul 6 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii neexecutivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2022	2023
I.	Indicatori privind asigurarea necesităților de finanțare a societății				
I.1	Compensația de serviciu public necesară				
	I.1.1. Total servicii	mii lei	m		1 996 982,000
	I.1.2. Servicii intercity	mii lei	m		59 909,460
	I.1.3. Servicii interregio	mii lei	m		738 883,340
	I.1.4. Servicii regio	mii lei	m		1 198 189,200

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2022	2023
I.2	Compensația de serviciu public acordată prin contractele de servicii				
	I.2.1. Total servicii	mii lei	m		1 577 738,072
	I.2.2. Servicii intercity	mii lei	m		47 332,142
	I.2.3. Servicii interregio	mii lei	m		583 763,087
	I.2.4. Servicii regio	mii lei	m		946 642,843
I.3	Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice				
	I.3.1. Total servicii	%	m		79,01%
	I.3.2. Servicii intercity	%	m		79,01%
	I.3.3. Servicii interregio	%	m		79,01%
	I.3.4. Servicii regio	%	m		79,01%
II.	Indicatori privind realizarea veniturilor proprii				
II.0	Venituri proprii prevăzute în buget				
	II.0.1. Total servicii	mii lei	aux		1 732 294,000
	II.0.2. Servicii intercity	mii lei	aux		0,000
	II.0.3. Servicii interregio	mii lei	aux		0,000
	II.0.4. Servicii regio	mii lei	aux		0,000
II.1	Venituri proprii realizate				
	II.1.1. Total servicii	mii lei	m		1 406 702,000
	II.1.2. Servicii intercity	mii lei	m		0,000
	II.1.3. Servicii interregio	mii lei	m		0,000
	II.1.4. Servicii regio	mii lei	m		0,000
II.2	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget				
	II.2.1. Total venituri proprii	%	P		81,20%
	II.2.2. Servicii intercity	%	m		N.A.
	II.2.3. Servicii interregio	%	m		N.A.
	II.2.4. Servicii regio	%	m		N.A.
	Cifra de afaceri realizată	mii lei	aux	2 431 563,000	2 817 931,000
II.3	Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	P		15,89%
III.	Indicatori privind cheltuielile				
III.0	Cheltuieli prevăzute în buget				
	III.0.1. Total cheltuieli	mii lei	m		3 331 500,000
	III.0.2. Cheltuieli de exploatare	mii lei	m		3 296 500,000
	III.0.3. Cheltuieli financiare	mii lei	m		35 000,000
	III.0.4. Cheltuieli excepționale	mii lei	m		0,000
	III.0.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	mii lei	m		0,000
III.1	Cheltuieli realizate				
	III.1.1. Total cheltuieli	mii lei	m		3 194 541,000
	III.1.2. Cheltuieli de exploatare	mii lei	m		3 156 459,000
	III.1.3. Cheltuieli financiare	mii lei	m		38 082,000
	III.1.4. Cheltuieli excepționale	mii lei	m		0,000
	III.1.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	mii lei	m		17 395,000
III.2	Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget				
	III.2.1. Total cheltuieli	%	m		95,89%
	III.2.2. Cheltuieli de exploatare	%	P		95,75%
	III.2.3. Cheltuieli financiare	%	m		108,81%
	III.2.4. Cheltuieli excepționale	%	m		N.A.
	III.2.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	%	m		N.A.
III.3	Structura cheltuielilor de exploatare				
	III.3.1. Cheltuieli cu infrastructura	mii lei	m		497 322,000
	III.3.2. Cheltuieli cu materialul rulant	mii lei	m		222 666,000
	III.3.3. Cheltuieli cu energia	mii lei	m		317 640,000
	III.3.4. Cheltuieli cu personalul	mii lei	m		1 328 824,000
	III.3.5. Alte cheltuieli de exploatare	mii lei	m		790 007,000

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2022	2023
IV.	Indicatori privind rezultatele				
IV.0	Rezultat brut prevăzut în buget	mii lei	m		-278 000,000
IV.1	Rezultat brut realizat	mii lei	m		-210 101,000
IV.2	Gradul de realizare a rezultatului prevăzut în buget	%	m		124,42%
V.	Indicatori privind creanțele și datoriile				
V.1	Creanțe				
	V.1.1. Total creanțe	mii lei	P		216 538,000
	V.1.2. Creanțe comerciale	mii lei	m		146 111,000
	V.1.3. Alte creanțe	mii lei	m		70 427,000
V.2	Datorii				
	V.2.1. Total datorii	mii lei	m		1 247 555,000
	V.2.2. Datorii restante	mii lei	P		108 166,000
VI.	Indicatori privind productivitatea				
VI.1	Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/persoană/an	P		274,4

Mențiune: Valorile prezentate sunt conforme cu situațiile financiare anuale auditate ale societății

6.1.2 INDICATORII OPERAȚIONALI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE

6.1.2.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice

Luând în considerare prevederile paragrafului 3.2.2.1 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA pentru perioada 2023 – 2027”, aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi.

Tabelul 7 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță orientați către serviciile publice pentru administratorii neexecutivi

Nr. crt	Indicatori de performanță operaționali		UM	Obiective anuale			
	Cod	Denumire		2023	2024	2025	2026
1	A.1	Călători expediați	mii	56 000,00	59 000,00	62 000,00	65 000,00
2	A.2	Parcursul total al călătorilor	mii căl-km	5 000 000,00	5 250 000,00	5 400 000,00	6 150 000,00
3	A.3	Creșterea ofertei de transport: Parcursul total al trenurilor	tren-km	49 110 981,23	49 433 465,96	50 403 122,23	56 921 754,21
4	A.8.1	Diminuarea duratei de întârziere: Întârzierea trenurilor - Total servicii	%	2,00	1,99	1,97	1,95
5	A.10.1	Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr	1	1	1	1
6	A.10.2	Creșterea numărului de pasageri satisfăcuți: Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății	%	64,00	65,50	68,50	73,00
7	A.11.1	Crearea și menținerea unui sistem de colectare a reclamațiilor/petițiilor de la cetățeni, utilizatori ai serviciilor de transport și alte părți interesate	%	100,00	100,00	100,00	100,00
8	A.11.2	Reducerea anuală a numărului de deficiențe reclamate: Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr	7 500	7 300	7 050	6 700

6.1.2.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare

Tabelul următor prezintă realizările la data de 31.12.2023 aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății.

Tabelul 8 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2022	2023
A.	Indicatori privind operarea serviciilor publice de transport feroviar de călători				
A.1	Călători expediați				
	A.1.1. Total servicii	mii călători	P		56 412,691
	A.1.2. Servicii intercity	mii călători	m		793,650
	A.1.3. Servicii interregio	mii călători	m		19 860,193
	A.1.4. Servicii regio	mii călători	m		35 758,848
A.2	Parcursul total al călătorilor				
	A.2.1. Total servicii	mii călători-km	P		5 208 391,133
	A.2.2. Servicii intercity	mii călători-km	m		199 573,590
	A.2.3. Servicii interregio	mii călători-km	m		3 292 043,296
	A.2.4. Servicii regio	mii călători-km	m		1 716 774,247
A.3	Parcursul total al trenurilor contractat				
	A.3.0.1. Total servicii	mii tren-km	aux		47 738 025,248
	A.3.0.2. Servicii intercity	mii tren-km	aux		1 354 154,969
	A.3.0.3. Servicii interregio	mii tren-km	aux		17 735 250,069
	A.3.0.4. Servicii regio	mii tren-km	aux		28 648 620,210
	Parcursul total al trenurilor realizat				
	A.3.1. Total servicii	mii tren-km	P		47 622 640,282
	A.3.2. Servicii intercity	mii tren-km	m		1 354 154,969
	A.3.3. Servicii interregio	mii tren-km	m		17 735 290,353
	A.3.4. Servicii regio	mii tren-km	m		28 533 194,960
A.4	Gradul de realizare a obligațiilor de serviciu public contractate				
	A.4.1. Total servicii	%	m		99,76%
	A.4.2. Servicii intercity	%	m		100,00%
	A.4.3. Servicii interregio	%	m		100,00%
	A.4.4. Servicii regio	%	m		99,60%
A.5	Distanța medie a călătoriilor				
	A.5.1. Total servicii	km	m		92,5
	A.5.2. Servicii intercity	km	m		251,0
	A.5.3. Servicii interregio	km	m		165,7
	A.5.4. Servicii regio	km	m		48,1
A.6	Capacitatea de transport asigurată				
	A.6.1. Total servicii	sute locuri-km	m		116 167 135
	A.6.2. Servicii intercity	sute locuri-km	m		4 695 205
	A.6.3. Servicii interregio	sute locuri-km	m		60 892 148
	A.6.4. Servicii regio	sute locuri-km	m		50 579 782
A.7	Viteza comercială a trenurilor				
	A.7.1. Total servicii	km/h	m		54,5
	A.7.2. Servicii intercity	km/h	m		76,9
	A.7.3. Servicii interregio	km/h	m		63,6
	A.7.4. Servicii regio	km/h	m		49,4
A.8	Întârzierea trenurilor (la destinație)				
	A.8.1. Total servicii	%	P		0,86%
	A.8.2. Servicii intercity	%	m		0,48%
	A.8.3. Servicii interregio	%	m		0,97%
	A.8.4. Servicii regio	%	m		0,83%
A.9	Accidente	nr	aux		131
	Incidente	nr	aux		46
	Siguranța circulației (accidente și incidente)	nr/mil.tren*km	m		0,00%
A.10	Satisfacția clienților (măsurată prin sondaje de opinie)				
	A.10.1. Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr	P		1
	Număr evaluări de 4 și 5 (clienți mulțumiți și foarte mulțumiți)	nr	aux		8 362
	Număr total evaluări	nr	aux		13 166
	A.10.2. Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății (Cota clienților mulțumiți și foarte mulțumiți)	%	P		63,51%

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2022	2023
A.11	Deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții				
	A.11.1. Crearea și menținerea unui sistem de colectare a reclamațiilor/petițiilor de la cetățeni, utilizatori ai serviciilor de transport și alte părți interesate	%	P		100,0%
	A.11.2. Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr	P	7 976	8 774
	A.11.3. Rata de reducere a numărului de deficiențe reclamate (în raport cu anul anterior)	%	m		-10,01%
F.	Indicatori privind performanța societății pe piețele relevante				
F.1	Piața transporturilor feroviare de călători (Se calculează pe baza datelor publicate de Autoritatea pentru Reformă Feroviară)				
	Parcursul total al călătorilor (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători-km	aux		6 151 000,000
	F.1.1. Cota de piață (se calculează în raport de indicatorul „Parcursul total al călătorilor”)	%	m		84,68%
	Călători expediați (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători	aux		74 279,000
	F.1.2. Cota opțiunilor de călătorie (se calculează în raport de indicatorul „Călători expediați”)	%	m		75,95%
F.2	Piața transporturilor publice terestre de călători (Se calculează pe baza datelor publicate de Institutul Național de Statistică)				
	Parcursul total al călătorilor transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux		6 151 000,000
	Parcursul total al călătorilor transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux		16 774 000,000
	Parcursul total al călătorilor transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux		22 925 000,000
	F.2.1. Cota de piață (se calculează în raport de indicatorul „Parcursul total al călătorilor”)	%	m		26,83%
	Călători expediați transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux		74 279,000
	Călători expediați transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux		301 105,000
	Călători expediați transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux		375 384,000
	F.2.2. Cota opțiunilor de călătorie (se calculează în raport de indicatorul „Călători expediați”)	%	m		19,79%

6.1.3 INDICATORII OPERAȚIONALI PRIVIND MANAGEMENTUL RESURSELOR

6.1.3.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor

Luând în considerare prevederile paragrafului 3.2.2.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA pentru perioada 2023 – 2027”, aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi.

Tabelul 9 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi

Nr. crt	Indicatori de performanță operaționali		UM	Obiective anuale			
	Cod	Denumire		2023	2024	2025	2026
9	B.7.7	Monitorizarea calendarului din contractele de finanțare privind atingerea indicatorilor de realizare și de rezultat: Gradul de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	100,00	100,00	100,00	100,00
10	C.7.5	Monitorizarea calendarului din contractele de finanțare privind atingerea indicatorilor de realizare și de rezultat: Gradul de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	100,00	100,00	100,00	100,00
11	B.8.7	Respectarea programului de mentenanță/reparații trenuri de călători: Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	76,50	77,50	80,00	82,50

Nr. crt	Indicatori de performanță operaționali		UM	Obiective anuale			
	Cod	Denumire		2023	2024	2025	2026
12	C.8.5	Respectarea programului de mentenanță/reparații trenuri de călători: Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	92,50	93,00	93,50	94,50
13	B.7	Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	0	7	40	28
14	B.6	Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	5	6	6	6
15	D.4	Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	43,00	44,30	48,70	56,70
16	D.5.3	Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune electrică	kWh/100 km	1 012,60	1 007,50	1 002,40	997,30
17	D.5.6	Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune diesel	kg/100 km	155,49	154,70	153,92	153,14
18	E.1	Gradul de implementare a investițiilor prin implementarea proiectelor cu finanțare nerambursabilă, conform calendarului asumat: Gradul de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant	%	0,00	34,00	67,00	100,00

6.1.4 REALIZAREA INDICATORILOR DE PERFORMANȚĂ ȘI MONITORIZARE

Tabelul următor prezintă realizările la data de 31.12.2023 aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății.

Tabelul 10 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12.2023
B.	Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de material rulant motor			
B.1	Parc inventar	nr	m	1 088
	B.1.1. Rame electrice	nr	m	34
	B.1.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	262
	B.1.3. Locomotive electrice	nr	m	358
	B.1.4. Locomotive diesel	nr	m	434
B.2	Parc activ	nr	m	395
	B.2.1. Rame electrice	nr	m	0
	B.2.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	87
	B.2.3. Locomotive electrice	nr	m	193
	B.2.4. Locomotive diesel	nr	m	115
B.3	Gradul de utilizare a parcului inventar	%	m	36,31%
	B.3.1. Rame electrice	%	m	0,00%
	B.3.2. Rame diesel / Automotoare	%	m	33,21%
	B.3.3. Locomotive electrice	%	m	53,91%
	B.3.4. Locomotive diesel	%	m	26,50%
B.4	Vechimea medie a parcului	nr. ani	m	53,0
	B.4.1. Rame electrice	nr. ani	m	55,0
	B.4.2. Rame diesel / Automotoare	nr. ani	m	55,0
	B.4.3. Locomotive electrice	nr. ani	m	43,0
	B.4.4. Locomotive diesel	nr. ani	m	57,0
B.5	Scadențe la reînnoire	%	m	84,93
	B.5.1. Rame electrice	%	m	100,00
	B.5.2. Rame diesel / Automotoare	%	m	89,69
	B.5.3. Locomotive electrice	%	m	74,86
	B.5.4. Locomotive diesel	%	m	89,17
B.6	Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	P	1
	B.6.1. Rame electrice	nr	m	0
	B.6.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	0
	B.6.3. Locomotive electrice	nr	m	1
	B.6.4. Locomotive diesel	nr	m	0
	B.6.5. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	24,000
	B.6.6. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	24,000

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12.2023
	B.6.7. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	m	100,00%
B.7	Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	P	0
	B.7.1. Rame electrice	nr	m	0
	B.7.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	0
	B.7.3. Locomotive electrice	nr	m	0
	B.7.4. Locomotive diesel	nr	m	0
	B.7.5. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	0,000
	B.7.6. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	0,000
	B.7.7. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	P	100,00%
B.8	Reparații material rulant motor	nr	m	40
	B.8.1. Rame electrice	nr	m	0
	B.8.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	25
	B.8.3. Locomotive electrice	nr	m	8
	B.8.4. Locomotive diesel	nr	m	7
	B.8.5. Fonduri alocate pentru reparații material rulant motor	mii lei	m	104,700
	B.8.6. Fonduri utilizate pentru reparații material rulant motor	mii lei	m	80,692
	B.8.7. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	P	77,07%
B.9	Defectări în parcurs	nr	m	2 435
	B.9.1. Rame electrice	nr	m	0
	B.9.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	656
	B.9.3. Locomotive electrice	nr	m	1 357
	B.9.4. Locomotive diesel	nr	m	422
C.	Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de vagoane			
C.1	Parc inventar	nr	m	2040
	C.1.1. Vagoane clasă	nr	m	1 790
	C.1.2. Vagoane speciale	nr	m	250
C.2	Parc activ	nr	m	931
	C.2.1. Vagoane clasă	nr	m	813
	C.2.2. Vagoane speciale	nr	m	118
C.3	Gradul de utilizare a parcului inventar	%	m	45,64%
	C.3.1. Vagoane clasă	%	m	45,42%
	C.3.2. Vagoane speciale	%	m	47,20%
C.4	Vechimea medie a parcului	nr. ani	m	33,0
	C.4.1. Vagoane clasă	nr. ani	m	34,0
	C.4.2. Vagoane speciale	nr. ani	m	20,0
C.5	Scadențe la reînnoire	%	m	92,00
	C.5.1. Vagoane clasă	%	m	91,00
	C.5.2. Vagoane speciale	%	m	100,00
C.6	Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri naționale)	nr	m	6
	C.6.1. Vagoane clasă	nr	m	6
	C.6.2. Vagoane speciale	nr	m	0
	C.6.3. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	36 362,834
	C.6.4. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	14 182,040
	C.6.5. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	m	39,00%
C.7	Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri europene nerambursabile)	nr	m	0
	C.7.1. Vagoane clasă	nr	m	0
	C.7.2. Vagoane speciale	nr	m	0
	C.7.3. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	0,000
	C.7.4. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	0,000
	C.7.5. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	P	100,00%
C.8	Reparații vagoane	nr	m	346
	C.8.1. Vagoane clasă	nr	m	305
	C.8.2. Vagoane speciale	nr	m	41
	C.8.3. Fonduri alocate pentru reparații vagoane	mii lei	m	97 500,000
	C.8.4. Fonduri utilizate pentru reparații vagoane	mii lei	m	90 801,148
	C.8.5. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	P	93,13%
C.9	Defectări în parcurs	nr	m	152
	C.9.1. Vagoane clasă	nr	m	130
	C.9.2. Vagoane speciale	nr	m	22

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12.2023
D.	Indicatori privind eficiența utilizării resurselor logistice			
D.1	Utilizarea parcului activ de material rulant motor			
	D.1.1. Parcursul mediu zilnic al ramelor electrice	km	m	0,00
	D.1.2. Parcursul mediu zilnic al ramelor diesel / automotoarelor	km	m	308,27
	D.1.3. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor electrice	km	m	441,63
	D.1.4. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor diesel	km	m	311,39
D.2	Utilizarea parcului activ de vagoane			
	D.2.1. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor clasă	km	m	420,29
	D.2.2. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor speciale	km	m	220,08
D.3	Compunerea medie a trenurilor			
	D.3.1. Rame electrice	nr.osii/tren	m	0,00
	D.3.2. Rame diesel / Automotoare	nr.osii/tren	m	6,10
	D.3.3. Locomotive electrice	nr.osii/tren	m	15,90
	D.3.4. Locomotive diesel	nr.osii/tren	m	12,70
	D.3.5. Servicii intercity	nr.osii/tren	m	20,10
	D.3.6. Servicii interregio	nr.osii/tren	m	20,50
	D.3.7. Servicii regio	nr.osii/tren	m	8,80
D.4	Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	P	44,84%
	D.4.1. Servicii intercity	%	m	42,51%
	D.4.2. Servicii interregio	%	m	54,06%
	D.4.3. Servicii regio	%	m	33,94%
D.5	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune			
	D.5.1. Rame electrice	kWh/100 km	m	0,00
	D.5.2. Locomotive electrice	kWh/100 km	m	972,92
	D.5.3. Tracțiune electrică	kWh/100 km	P	972,92
	D.5.4. Rame diesel / Automotoare	kg/100 km	m	83,56
	D.5.5. Locomotive diesel	kg/100 km	m	234,26
	D.5.6. Tracțiune diesel	kg/100 km	P	152,72
E.	Indicatori privind eficiența utilizării fondurilor europene nerambursabile			
E.1	Gradul de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant	%	P	0,00%
	E.1.1. Modernizare material rulant motor	%	m	0,00%
	E.1.2. Modernizare vagoane	%	m	0,00%

6.1.5 INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

6.1.5.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernarea corporativă

Luând în considerare prevederile paragrafului 3.2.3 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA pentru perioada 2023 – 2027”, aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță privind guvernarea corporativă pentru administratorii neexecutivi.

Tabelul 11 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari de guvernare corporativă pentru administratorii neexecutivi

Nr. crt	Indicatori de performanță financiari		UM	Obiective anuale			
	Cod	Denumire		2023	2024	2025	2026
1	G.1.	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	%	100	100	100	100
2	G.2.	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	%	100	100	100	100
3	G.3.	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	%	100	100	100	100
4	G.4.	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	100	100	100	100
5	G.5.	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	100	100	100	100

6.1.5.2 Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanta corporativă

6.1.5.2.1 Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății

Cadrul general de funcționare și dezvoltare a Sistemului de control intern managerial (SCIM) la SNTFC „CFR CALATORI”-S.A. este reglementat prin Dispoziția Directorului General nr. 53/04.08.2022 și prin Procedura de Sistem *Organizarea Sistemului de Control intern managerial și managementul riscurilor asociate*, cod PS 6.1 ediția 3. Reglementările interne sunt în acord cu cerințele Ordinului S.G.G. (Secretarului General al Guvernului) nr. 600/2018 „privind aprobarea Codului controlului intern managerial al entităților publice”.

Anual, pe baza rezultatelor autoevaluărilor de la SRTFC 1-8 și din Centralul companiei, se întocmesc următoarele situații și rapoarte statistice: „Situația sintetică a rezultatelor autoevaluării”, „Situația centralizatoare privind stadiul implementării și dezvoltării sistemului de control intern managerial”, „Stadiul implementării standardelor de control intern managerial” și „Raport asupra sistemului de control intern managerial”. Aceste raportări sunt comunicate Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, apoi încărcate și validate pe platforma informatică dedicată SCIM administrată de Secretariatul General al Guvernului.

Potrivit prevederilor OSGG nr. 600/2018, standardele de control intern managerial sunt implementate 100%. La nivel de companie, pentru anul 2023 a fost apreciat „Gradul de conformitate a sistemului de control intern managerial cu standardele la SNTFC „CFR CALATORI”-S.A.: 100% - implementat – 16 standarde”.

În domeniul SCIM se realizează raportări semestriale, ultimul raport cuprinzând date privind stadiul implementării standardelor de control intern managerial pentru anul 2023, aprobat prin act nr. DA5/3/262/23.01.2024 fiind disponibil în portalul intern al companiei, la adresa: http://acte.interne/Materiale_SNA_si_dezvoltarea_sistemului_de_control_intern_managerial-SCIM/Materiale_SCIM_anul_2023

Indicatorul de performanță G.1 este definit în anexa nr. 3 .1 la contractele de mandat pentru perioada 2023-2026. Informare privind realizarea indicatorilor de guvernanta corporatista G1 – implementarea SCIM la nivelul societatii SNTFC CFR Calatori-SA . Conform situatiei centralizatoare toate cele 16 Standarde au fost implementate la data de 31.12.2023. CAPITOLUL II Stadiul implementării standardelor de control intern managerial, conform rezultatelor autoevaluării la data de 31 decembrie 2023. Realizarea indicatorului **G.1** se calculează pe baza metodologiei stabilite în Tabelul nr.49 din Planul de administrare a SNTFC CFR Calatori SA pentru perioada 2023-2027, și în anexa nr. 3 .2 la contractul de mandat pentru perioada 2023-2026 având în vedere:

- numărul standardelor SCIM aplicabile la nivelul companiei (16 standarde aplicabile, din cele 16 standarde ce constituie cerința OSGG nr. 600/2018);
- determinarea stadiului (gradului) de implementare la nivelul companiei a standardelor de control intern managerial aplicabile, având în vedere stadiul implementării centralizate (pentru SRTFC 1-8 și Centralul societății);

Se utilizează formula de calcul:

$$I_{G.1} = \left[\sum_{\text{Standarde}} R_{\text{impl}}^i \right] / (N_{\text{Standarde}} - 1) \quad [\%]$$

în care:

$N_{\text{Standarde}}$ - numărul standardelor aplicabile la nivelul companiei

$\sum_{\text{Standarde}}$ - sumă de la 1 la $N_{\text{Standarde}}$

R_{impl}^i - rata de implementare a standardului respectiv, care se determină în raport de gradul (stadiul) de implementare a standardului și calculează cu formula:

$$R_{\text{impl}}^i = \begin{cases} 100\% & , \text{ pentru standard complet implementat (I)} \\ 75\% & , \text{ pentru standard parțial implementat (PI)} \\ 0\% & , \text{ pentru standard neimplementat (NI)} \end{cases}$$

Această formulă este stabilită la pct. 25 din anexa 3.1 la contractele de mandat.

Gradele de implementare în anul 2023 a standardelor aplicabile la nivelul companiei (R_{impl}^i) sunt prezentate în tabelul următor.

Tabelul 12 - Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei (pentru administratorii neexecutivi)

Standardele de control intern managerial		Compartimente în care standardul este aplicabil [nr]	Stadiul implementării standardelor la nivel de compartimente			Stadiul implementării standardelor la nivel de companie				Rata de implementare R _{impl} [%]
Nr. crt	Denumire		I [nr]	PI [nr]	NI [nr]	%	I [da/nu]	PI [da/nu]	NI [da/nu]	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Standardul 1 - Etica și integritatea	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
2	Standardul 2 - Atribuții, funcții, sarcini	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
3	Standardul 3 - Competența, performanța	19	19	1	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
4	Standardul 4 - Structura organizatorică	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
5	Standardul 5 - Obiective	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
6	Standardul 6 - Planificarea	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
7	Standardul 7 - Monitorizarea performanțelor	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
8	Standardul 8 - Managementul riscului	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
9	Standardul 9 - Proceduri	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
10	Standardul 10 - Supravegherea	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
11	Standardul 11 - Continuitatea activității	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
12	Standardul 12 - Informarea și comunicarea	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
13	Standardul 13 - Gestionarea documentelor	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
14	Standardul 14 - Raportarea contabilă și financiară	9	9	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
15	Standardul 15 - Evaluarea sistemului de control intern managerial	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
16	Standardul 16 - Auditul intern	1	1	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorului privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestui indicator, calculat conform formulei de mai sus.

Tabelul 13 - Realizarea indicatorului de performanță privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 2023	Realizare indicator $R_i [\%]$
0	1	2	3	4	5	6
G.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	P	%	100,00	106,66	106,66

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
- Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
- Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”⁹, formula (31).

⁹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

6.1.5.2.2 Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății

Politica S.N.T.F.C "C.F.R. CĂLĂTORI" S.A. privind riscurile asociate activității societății promovează îmbunătățirea continuă a performanței, pentru a garanta calitatea serviciilor în scopul satisfacerii cerințelor călătorilor, tuturor părților interesate, prin furnizarea de servicii de calitate, în condiții de siguranță feroviară, prin modernizarea și îmbunătățirea continuă a calității serviciilor prestate, siguranței și securității transportului feroviar de călători, cu respectarea cerințelor legale precum și alinierea la Standardele Europene; Politica S.N.T.F.C "C.F.R. CĂLĂTORI" S.A. privind riscurile asociate activității societății conține angajamentul managementului referitor la activitatea îmbunătățire continuă a practicilor de lucru prin monitorizarea și măsurarea nivelului de performanță, identificarea cauzelor neconformităților, analiza acestora și implementarea celor mai potrivite acțiuni corective, prin promovarea unor servicii cu grad ridicat de atractivitate pentru transportul pasagerilor și simplificarea proceselor de achiziționare a legitimațiilor de călătorie. De asemenea, conține elemente pentru sistemul de control intern managerial, protecția datelor cu caracter personal.

De asemenea, Politica S.N.T.F.C "C.F.R. CĂLĂTORI" S.A. privind riscurile asociate activității societății prevede angajamentul pentru creșterea performanțelor companiei în toate domeniile de activitate prin

- Îmbunătățirea rezultatelor activității societății în funcție de contextul intern și extern;
- Optimizarea proceselor și realizarea obiectivelor generale, și specifice (operaționale, de raportare, de conformitate), stabilite anual corespunzător strategiei societății;
- Suplimentarea veniturilor companiei prin dezvoltarea unor servicii conexe activității de transport feroviar de călători și atragerea de noi fluxuri de călători prin adaptarea ofertelor de transport la cerințele pieței, adaptarea continuă a proceselor în scopul satisfacerii exigențelor părților interesate.

Identificarea, evaluarea, ierarhizarea, tratarea, monitorizarea și revizuirea riscurilor se realizează conform Procedura de Sistem *Organizarea Sistemului de Control intern managerial și managementul riscurilor asociate*, cod PS 6.1 ediția 3 și centralizării în „Registrul de riscuri”, cod R-PS-6.1-01. Registrul se utilizează atât la nivelul Centralului companiei, cât și la SRTFC 1-8.

Raportările SCIM conțin analize detaliate privind managementul riscurilor (evoluția riscurilor pentru anul precedent, registrul de riscuri actualizat pentru anul în curs, profiluri de risc pentru riscurile inerente și riscurile reziduale).

Conform „Analizei riscurilor” efectuată pentru anul 2023, conform G.2 Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății prezentată în Situația centralizatoare privind stadiul implementării și dezvoltării sistemului de control intern managerial la data de 31 decembrie 2023 CAPITOLUL I Informații generale, datele privind riscurile la nivelul companiei se prezintă astfel: au fost raportate 608 de riscuri, din care 276 la Central și 320 la SRTFC 1-8; Dintre acestea au fost identificate 71 riscuri semnificative, din care 35 riscuri semnificative la Central și 36 la SRTFC 1-8.

Informații privind managementul riscurilor sunt disponibile în portalul intern al companiei, la adresa: http://acte.interne/Materiale_SNA_si_dezvoltarea_sistemului_de_control_intern_managerial-SCIM/Materiale_SCIM_anul_2023

Prin prisma acestor considerente, luând în considerare formula stabilită la pct. 26 din anexa 3.1 la contractele de mandat, tabelul următor prezintă realizarea indicatorului privind implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestui indicator.

Tabelul 14 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 2023	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
G.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	P	%	100,00	100,00	100,00

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹⁰, formula (31).

6.1.5.2.3 Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor

Datele și analizele prezentate în Cap. 5 de mai sus relevă că rezultatele obținute în anul 2023 au fost superioare celor din anul 2022. Îmbunătățirea s-a produs în toate domeniile de activitate ale societății și vizează majoritatea indicatorilor de rezultat relevanți.

Există însă o deficiență în ceea ce privește realizarea obligațiilor de raportare a directorilor față de Consiliul de Administrație. Art. 54 din OUG nr. 109/2011 prevede următoarele:

„Art. 54 - Directorul general sau, după caz, directoratul întreprinderii publice elaborează trimestrial și prezintă consiliului de administrație sau, după caz, consiliului de supraveghere un raport în care sunt prezentate informații privind execuția mandatului său, schimbările semnificative în situația afacerilor și în aspectele externe care ar putea afecta performanța întreprinderii publice sau perspectivele sale strategice.”

În cursul anului 2023 au fost însă prezentate doar două rapoarte ale directorilor, unul aferent trimestrelor I și II și unul aferent trimestrelor III și IV. Această situație poate fi considerată inclusiv drept o deficiență a activității administratorilor neexecutivi, care nu au manifestat o atitudine suficient de exigentă.

Ca urmare, luând în considerare formula stabilită la pct. 27 din anexa 3.1 la contractele de mandat, rezultă că valoarea realizată a indicatorului **G.3. Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor** pentru administratorii neexecutivi este de 75,0%.

În aceste condiții, tabelul următor prezintă realizarea acestui indicator pentru administratorii neexecutivi. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestui indicator.

Tabelul 15 - Realizarea indicatorului de performanță privind evaluarea și raportarea performanțelor directorilor pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 2023	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
GC.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor (pentru directori)	P	%	100,00	75,00	75,00

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹¹, formula (31).

¹⁰ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

¹¹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

6.1.5.2.4 Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției

Stadiul realizării indicatorului nefinanciar de guvernanță corporativă **G.4** "Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției" este de **100%**, prin respectarea cerințelor prevederilor normative în vigoare:

- Legea nr. 251/16.06.2004 privind unele măsuri referitoare la bunurile primite cu titlu gratuit cu prilejul unor acțiuni de protocol în exercitarea mandatului sau a funcției;
- Legea nr. 361/ 16.12.2022 privind protecția avertizorilor în interes public
- Hotărârea Guvernului nr. 583/10.08.2016 privind aprobarea Strategiei Naționale Anticorupție 2016-2020;
- Hotărârea Guvernului nr. 599/2.08.2018 pentru aprobarea Metodologiei standard de evaluare a riscurilor de corupție în cadrul autorităților și instituțiilor publice centrale, împreună cu indicatorii de estimare a probabilității de materializare a riscurilor de corupție, cu indicatorii de estimare a impactului în situația materializării riscurilor de corupție și formatul registrului riscurilor de corupție, precum și pentru aprobarea Metodologiei de evaluare a incidentelor de integritate în cadrul autorităților și instituțiilor publice centrale, împreună cu formatul raportului anual de evaluare a incidentelor de integritate
- Hotărârea Guvernului nr.1269/17.12.2021 privind aprobarea Strategiei Naționale Anticorupție 2021-2025 și a documentelor aferente acesteia.
- Ordinul Secretariatului General al Guvernului nr.600/2018 privind aprobarea Codului controlului intern managerial al entităților publice

În sensul celor de mai sus, la nivelul SNTFC CFR Calatori SA s-au întreprins următoarele:

- Se respectă Declarația Directorului General nr.1/1639/31.03.2022 privind asumarea agendei de integritate organizațională pentru implementarea Strategia Națională Anticorupție 2021-2025, emisă în conformitate cu prevederile art. 6 din HG nr.1269/2021;
- În baza Deciziei Directorului General nr. 14/22.03.2022 privind aprobarea componentei și a atribuțiilor comisiilor interne pentru prevenirea și combaterea corupției la nivelul SNTFC CFR Calatori, funcționează „Comisia pentru implementarea Strategiei Naționale Anticorupție 2021-2025.
- În cursul anului 2023 au fost elaborate/actualizate următoarele decizii ale Directorului General:
 - Decizia Directorului General nr.1/4798/09.08.2023 privind constituirea grupului de lucru responsabil cu implementarea metodologiei standard de evaluare a riscurilor de corupție la SNTFC CFR Calatori SA
 - Decizia Directorului General nr. 1/4799/09.08.2023 privind desemnarea responsabilului pentru implementarea metodologiei de evaluare a incidentelor de integritate la SNTFC CFR Calatori SA
 - Decizia Directorului General nr. 1/4800/09.08.2023 privind constituirea comisiei de evaluare și inventariere a bunurilor primite cu titlu gratuit cu prilejul unor acțiuni de protocol în exercitarea mandatului sau a funcției în cadrul SNTFC CFR Calatori SA
- Decizia Directorului General nr.26/24.06.2019 privind aprobarea componentei și a atribuțiilor Comisiei de cercetare a neregularităților privind incidentele de integritate constituita la nivelul SNTFC CFR Calatori SA
- Site-ul companiei a fost reproiectat în conformitate cu prevederile H.G. nr. 830/2022 pentru modificarea și completarea Normelor Metodologice de aplicare a Legii nr. 544/2001 privind liberul acces la informații de interes public, aprobate prin H.G. nr.123/2002, precum și ale Anexelor nr. 4 și 5 la H.G. nr.1269/2021. Toate informațiile necesare se pot accesa la secțiunile:
<https://cfrcalatori.ro/informatii-de-interes-public/> ;
<https://cfrcalatori.ro/integritatea-institutionala/> ;
- Au fost inventariate măsurile de transparență instituțională și de prevenire a corupției, precum și indicatorii de evaluare, la nivelul SNTFC CFR Calatori SA pentru anul 2023 – Anexa 3 la HG 1269/2021.

În ceea ce privește riscurile de corupție, acestea sunt identificate, evaluate și revizuite la nivelul companiei, conform Deciziei Directorului General nr. 1/4798/09.08.2023 privind constituirea grupului de lucru responsabil cu implementarea metodologiei standard de evaluare a riscurilor de corupție la SNTFC CFR Calatori

Anual, se actualizează „Registrul riscurilor de corupție” al SNTFC CFR Calatori SA și se monitorizează implementarea măsurilor de control (intervenție). Pe baza datelor din „Registrul Riscurilor de corupție”, a fost realizat profilul de risc. Astfel, la nivelul companiei au fost identificate 20 de riscuri de corupție (18 riscuri de nivel scăzut și 2 riscuri de nivel mediu).

Prin prisma acestor considerente, luând în considerare formula stabilită la pct. 28 din anexa 3.1 la contractele de mandat, indicatorul de performanță **G.4. „Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției”** a fost realizat în proporție de **100%**. Tabelul următor prezintă realizarea acestui indicator. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestui indicator.

Tabelul 16 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 2023	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
G.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	P	%	100,00	100,00	100,00

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹², formula (31).

6.1.5.2.5 Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011

Obligațiile legale ale Consiliului de administrație privind publicarea pe site-ul companiei a unor informații de interes public sunt prevăzute de art. 51 alin. (1) din OUG nr. 109/2011. Tabelul următor evidențiază modul de soluționare a acestor obligații legale, situație valabilă la data de 31.12.2023.

Tabelul 17 – Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 (pentru administratorii neexecutivi)

Nr. crt	Obligație legală de publicare	Publicat pe site-ul www.cfrcalatori.ro
1	hotărârile adunărilor generale ale acționarilor, în termen de 2 zile lucrătoare de la data adunării	https://www.cfrcalatori.ro/conducere-executiva-cfr-calatori/
2	situațiile financiare anuale, în termen de 2 zile lucrătoare de la data aprobării	https://www.cfrcalatori.ro/buget/
3	raportările contabile semestriale, în termen de 45 de zile de la încheierea semestrului	https://www.cfrcalatori.ro/buget/
4	componența consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, inclusiv: numele și prenumele fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, CV-ul fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, data încetării mandatului fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, afilierea politică a fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, statutul fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, respectiv definitiv sau provizoriu, remunerația fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, inclusiv eventuale bonusuri sau beneficii	https://www.cfrcalatori.ro/conducere-executiva-cfr-calatori/ , https://www.cfrcalatori.ro/rapoarte-de-activitate-si-calitate/
5	declarațiile de avere și de interese ale fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului de pe întreaga durată a mandatului	https://www.cfrcalatori.ro/conducere-executiva-cfr-calatori/

¹² Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

Nr. crt	Obligație legală de publicare	Publicat pe site-ul www.cfrcalatori.ro
6	raportul anual cu privire la remunerațiile și alte avantaje acordate administratorilor și directorilor, respectiv membrilor consiliului de supraveghere și membrilor directoratului în cursul anului financiar	https://www.cfrcalatori.ro/rapoarte-de-activitate-si-calitate/
7	Codul de etică, în 2 zile lucrătoare de la data adoptării, respectiv la data de 31 mai a fiecărui an, în cazul revizuirii acestuia	https://www.cfrcalatori.ro/integritate-institutionala/
8	procedura prin care s-a făcut selecția membrilor consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, precum și revocările din funcțiile respective în ultimii 3 ani și motivele revocărilor	https://www.cfrcalatori.ro/conducere-executiva-cfr-calatori/
9	scrisoarea de așteptări	https://www.cfrcalatori.ro/conducere-executiva-cfr-calatori/
10	contractul de mandat	https://www.cfrcalatori.ro/conducere-executiva-cfr-calatori/
11	bugetul pentru investiții în fiecare dintre ultimii 3 ani financiari	-
12	cheltuielile totale cu personalul în ultimii 3 ani (inclusiv salarii, sporuri, bonusuri, traininguri sau formare profesională, decontări și alte beneficii)	-
13	datoriile întreprinderii publice către bugetul de stat, către instituții de creditare și către parteneri comerciali, cu mențiunea pentru fiecare categorie cât la sută este reprezentat de restanțe de plată	-
14	valoarea subvenției operaționale primite de la bugetul de stat	-
15	serviciile sau bunurile produse de întreprindere în interes public	https://www.cfrcalatori.ro/legislatia-de-organizare-si-functionare/
16	menționarea obiectivului de politică publică a întreprinderii	https://www.cfrcalatori.ro/misiune-viziune-valori/
17	situațiile de risc/analiza de risc din domeniul de activitate al întreprinderii	-
18	raportul anual agregat pe pagina web a întreprinderii	https://www.cfrcalatori.ro/rapoarte-de-activitate-si-calitate/
19	planul de integritate al întreprinderii (dezvoltat în concordanță cu Ghidul de bună practică al OCDE privind controlul intern, etica și conformitatea) și mecanismul de raportare de către avertizorii în interes public a încălcărilor legii	https://www.cfrcalatori.ro/integritate-institutionala/
20	raportul de audit extern	https://www.cfrcalatori.ro/rapoarte-de-activitate-si-calitate/

Tabelul evidențiază că nu au fost soluționate integral cele 20 de obligații de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011.

Prin prisma acestor considerente, luând în considerare formula stabilită la pct. 29 din anexa 3.1 la contractele de mandat, indicatorul de performanță **G.5. „Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011”** a fost realizat în proporție de **75%**. Tabelul următor prezintă realizarea acestui indicator. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestui indicator.

Tabelul 18 - Realizarea indicatorului de performanță privind respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 2023	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
G.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	P	%	100,00	75,00	75,00

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹³, formula (31).

¹³ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

6.2 PENTRU ADMINISTRATORII EXECUTIVI

6.2.1 INDICATORII FINANCIARI

6.2.1.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță financiari

Luând în considerare prevederile paragrafului 3.2.1 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA pentru perioada 2023 – 2027”, aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi.

Tabelul 19 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi

Nr. crt	Indicatori de performanță financiari		UM	Obiective anuale			
	Cod	Denumire		2023	2024	2025	2026
1	II.2.1	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget - Total venituri proprii	%	80,00	91,25	92,45	93,85
2	III.2.2	Diminuarea costurilor operaționale cu materialul rulant: Gradul de realizare a cheltuielilor de exploatare prevăzute în buget	%	80,00	92,87	93,54	94,23
3	V.1.1	Reducerea creanțelor: Total creanțe	mii lei	120 000,00	100 000,00	65 000,00	40 000,00
4	V.2.2	Plăți restante către furnizorii din contracte, la sfârșitul fiecărui an financiar: Datorii restante	mii lei	110 000,00	86 900,00	85 000,00	84 000,00
5	II.3	Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	4,00	4,10	6,00	8,00
6	VI.1	Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/persoană/an	270,18	271,50	272,00	273,50

6.2.1.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare

Tabelul următor prezintă realizările la data de 31.12.2023 aferente indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății.

Tabelul 20 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2022	2023
I.	Indicatori privind asigurarea necesităților de finanțare a societății				
I.1	Compensația de serviciu public necesară				
	I.1.1. Total servicii	mii lei	m		1 996 982,000
	I.1.2. Servicii intercity	mii lei	m		59 909,460
	I.1.3. Servicii interregio	mii lei	m		738 883,340
	I.1.4. Servicii regio	mii lei	m		1 198 189,200

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2022	2023
I.2	Compensația de serviciu public acordată prin contractele de servicii				
	I.2.1. Total servicii	mii lei	m		1 577 738,072
	I.2.2. Servicii intercity	mii lei	m		47 332,142
	I.2.3. Servicii interregio	mii lei	m		583 763,087
	I.2.4. Servicii regio	mii lei	m		946 642,843
I.3	Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice				
	I.3.1. Total servicii	%	m		79,01%
	I.3.2. Servicii intercity	%	m		79,01%
	I.3.3. Servicii interregio	%	m		79,01%
	I.3.4. Servicii regio	%	m		79,01%
II.	Indicatori privind realizarea veniturilor proprii				
II.0	Venituri proprii prevăzute în buget				
	II.0.1. Total servicii	mii lei	aux		1 732 294,000
	II.0.2. Servicii intercity	mii lei	aux		0,000
	II.0.3. Servicii interregio	mii lei	aux		0,000
	II.0.4. Servicii regio	mii lei	aux		0,000
II.1	Venituri proprii realizate				
	II.1.1. Total servicii	mii lei	m		1 406 702,000
	II.1.2. Servicii intercity	mii lei	m		0,000
	II.1.3. Servicii interregio	mii lei	m		0,000
	II.1.4. Servicii regio	mii lei	m		0,000
II.2	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget				
	II.2.1. Total venituri proprii	%	P		81,20%
	II.2.2. Servicii intercity	%	m		N.A.
	II.2.3. Servicii interregio	%	m		N.A.
	II.2.4. Servicii regio	%	m		N.A.
	Cifra de afaceri realizată	mii lei	aux	2 431 563,000	2 817 931,000
II.3	Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	P		15,89%
III.	Indicatori privind cheltuielile				
III.0	Cheltuieli prevăzute în buget				
	III.0.1. Total cheltuieli	mii lei	m		3 331 500,000
	III.0.2. Cheltuieli de exploatare	mii lei	m		3 296 500,000
	III.0.3. Cheltuieli financiare	mii lei	m		35 000,000
	III.0.4. Cheltuieli excepționale	mii lei	m		0,000
	III.0.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	mii lei	m		0,000
III.1	Cheltuieli realizate				
	III.1.1. Total cheltuieli	mii lei	m		3 194 541,000
	III.1.2. Cheltuieli de exploatare	mii lei	m		3 156 459,000
	III.1.3. Cheltuieli financiare	mii lei	m		38 082,000
	III.1.4. Cheltuieli excepționale	mii lei	m		0,000
	III.1.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	mii lei	m		17 395,000
III.2	Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget				
	III.2.1. Total cheltuieli	%	m		95,89%
	III.2.2. Cheltuieli de exploatare	%	P		95,75%
	III.2.3. Cheltuieli financiare	%	m		108,81%
	III.2.4. Cheltuieli excepționale	%	m		N.A.
	III.2.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	%	m		N.A.
III.3	Structura cheltuielilor de exploatare				
	III.3.1. Cheltuieli cu infrastructura	mii lei	m		497 322,000
	III.3.2. Cheltuieli cu materialul rulant	mii lei	m		222 666,000
	III.3.3. Cheltuieli cu energia	mii lei	m		317 640,000
	III.3.4. Cheltuieli cu personalul	mii lei	m		1 328 824,000
	III.3.5. Alte cheltuieli de exploatare	mii lei	m		790 007,000

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2022	2023
IV.	Indicatori privind rezultatele				
IV.0	Rezultat brut prevăzut în buget	mii lei	m		-278 000,000
IV.1	Rezultat brut realizat	mii lei	m		-210 101,000
IV.2	Gradul de realizare a rezultatului prevăzut în buget	%	m		124,42%
V.	Indicatori privind creanțele și datoriile				
V.1	Creanțe				
	V.1.1. Total creanțe	mii lei	P		216 538,000
	V.1.2. Creanțe comerciale	mii lei	m		146 111,000
	V.1.3. Alte creanțe	mii lei	m		70 427,000
V.2	Datorii				
	V.2.1. Total datorii	mii lei	m		1 247 555,000
	V.2.2. Datorii restante	mii lei	P		108 166,000
VI.	Indicatori privind productivitatea				
VI.1	Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/persoană/an	P		274,4

Mențiune: Valorile prezentate sunt conforme cu situațiile financiare anuale auditate ale societății

6.2.2 INDICATORII OPERAȚIONALI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE

6.2.2.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice

Luând în considerare prevederile paragrafului 3.2.2.1 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA pentru perioada 2023 – 2027”, aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi.

Tabelul 21 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță orientați către serviciile publice pentru administratorii executivi

Nr. crt	Indicatori de performanță operaționali		UM	Obiective anuale			
	Cod	Denumire		2023	2024	2025	2026
1	A.1	Călători expediați	mii	56 000,00	59 000,00	62 000,00	65 000,00
2	A.2	Parcursul total al călătorilor	mii căl-km	5 000 000,00	5 250 000,00	5 400 000,00	6 150 000,00
3	A.3	Creșterea ofertei de transport: Parcursul total al trenurilor	tren-km	49 110 981,23	49 433 465,96	50 403 122,23	56 921 754,21
4	A.8.1	Diminuarea duratei de întârziere: Întârzierea trenurilor - Total servicii	%	2,00	1,99	1,97	1,95
5	A.10.1	Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr	1	1	1	1
6	A.10.2	Creșterea numărului de pasageri satisfăcuți: Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății	%	64,00	65,50	68,50	73,00
7	A.11.1	Crearea și menținerea unui sistem de colectare a reclamațiilor/petițiilor de la cetățeni, utilizatori ai serviciilor de transport și alte părți interesate	%	100,00	100,00	100,00	100,00
8	A.11.2	Reducerea anuală a numărului de deficiențe reclamate: Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr	7 500	7 300	7 050	6 700

6.2.2.2 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare

Tabelul următor prezintă realizările la data de 31.12.2023 aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății.

Tabelul 22 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2022	2023
A.	Indicatori privind operarea serviciilor publice de transport feroviar de călători				
A.1	Călători expediați				
	A.1.1. Total servicii	mii călători	P		56 412,691
	A.1.2. Servicii intercity	mii călători	m		793,650
	A.1.3. Servicii interregio	mii călători	m		19 860,193
	A.1.4. Servicii regio	mii călători	m		35 758,848
A.2	Parcursul total al călătorilor				
	A.2.1. Total servicii	mii călători-km	P		5 208 391,133
	A.2.2. Servicii intercity	mii călători-km	m		199 573,590
	A.2.3. Servicii interregio	mii călători-km	m		3 292 043,296
	A.2.4. Servicii regio	mii călători-km	m		1 716 774,247
A.3	Parcursul total al trenurilor contractat				
	A.3.0.1. Total servicii	mii tren-km	aux		47 738 025,248
	A.3.0.2. Servicii intercity	mii tren-km	aux		1 354 154,969
	A.3.0.3. Servicii interregio	mii tren-km	aux		17 735 250,069
	A.3.0.4. Servicii regio	mii tren-km	aux		28 648 620,210
	Parcursul total al trenurilor realizat				
	A.3.1. Total servicii	mii tren-km	P		47 622 640,282
	A.3.2. Servicii intercity	mii tren-km	m		1 354 154,969
	A.3.3. Servicii interregio	mii tren-km	m		17 735 290,353
	A.3.4. Servicii regio	mii tren-km	m		28 533 194,960
A.4	Gradul de realizare a obligațiilor de serviciu public contractate				
	A.4.1. Total servicii	%	m		99,76%
	A.4.2. Servicii intercity	%	m		100,00%
	A.4.3. Servicii interregio	%	m		100,00%
	A.4.4. Servicii regio	%	m		99,60%
A.5	Distanța medie a călătoriilor				
	A.5.1. Total servicii	km	m		92,5
	A.5.2. Servicii intercity	km	m		251,0
	A.5.3. Servicii interregio	km	m		165,7
	A.5.4. Servicii regio	km	m		48,1
A.6	Capacitatea de transport asigurată				
	A.6.1. Total servicii	sute locuri-km	m		116 167 135
	A.6.2. Servicii intercity	sute locuri-km	m		4 695 205
	A.6.3. Servicii interregio	sute locuri-km	m		60 892 148
	A.6.4. Servicii regio	sute locuri-km	m		50 579 782
A.7	Viteza comercială a trenurilor				
	A.7.1. Total servicii	km/h	m		54,5
	A.7.2. Servicii intercity	km/h	m		76,9
	A.7.3. Servicii interregio	km/h	m		63,6
	A.7.4. Servicii regio	km/h	m		49,4
A.8	Întârzierea trenurilor (la destinație)				
	A.8.1. Total servicii	%	P		0,86%
	A.8.2. Servicii intercity	%	m		0,48%
	A.8.3. Servicii interregio	%	m		0,97%
	A.8.4. Servicii regio	%	m		0,83%
A.9	Accidente	nr	aux		131
	Incidente	nr	aux		46
	Siguranța circulației (accidente și incidente)	nr/mil.tren*km	m		0,00%
A.10	Satisfacția clienților (măsurată prin sondaje de opinie)				
	A.10.1. Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr	P		1
	Număr evaluări de 4 și 5 (clienți mulțumiți și foarte mulțumiți)	nr	aux		8 362
	Număr total evaluări	nr	aux		13 166
	A.10.2. Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății (Cota clienților mulțumiți și foarte mulțumiți)	%	P		63,51%

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12	
				2022	2023
A.11	Deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții				
	A.11.1. Crearea și menținerea unui sistem de colectare a reclamațiilor/petițiilor de la cetățeni, utilizatori ai serviciilor de transport și alte părți interesate	%	P		100,0%
	A.11.2. Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr	P	7 976	8 774
	A.11.3. Rata de reducere a numărului de deficiențe reclamate (în raport cu anul anterior)	%	m		-10,01%
F.	Indicatori privind performanța societății pe piețele relevante				
F.1	Piața transporturilor feroviare de călători (Se calculează pe baza datelor publicate de Autoritatea pentru Reformă Feroviară)				
	Parcursul total al călătorilor (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători-km	aux		6 151 000,000
	F.1.1. Cota de piață (se calculează în raport de indicatorul „Parcursul total al călătorilor”)	%	m		84,68%
	Călători expediați (pentru toți OTF - conform datelor INS)	mii călători	aux		74 279,000
	F.1.2. Cota opțiunilor de călătorie (se calculează în raport de indicatorul „Călători expediați”)	%	m		75,95%
F.2	Piața transporturilor publice terestre de călători (Se calculează pe baza datelor publicate de Institutul Național de Statistică)				
	Parcursul total al călătorilor transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux		6 151 000,000
	Parcursul total al călătorilor transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux		16 774 000,000
	Parcursul total al călătorilor transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux		22 925 000,000
	F.2.1. Cota de piață (se calculează în raport de indicatorul „Parcursul total al călătorilor”)	%	m		26,83%
	Călători expediați transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux		74 279,000
	Călători expediați transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux		301 105,000
	Călători expediați transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux		375 384,000
	F.2.2. Cota opțiunilor de călătorie (se calculează în raport de indicatorul „Călători expediați”)	%	m		19,79%

6.2.3 INDICATORII OPERAȚIONALI PRIVIND MANAGEMENTUL RESURSELOR

6.2.3.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor

Luând în considerare prevederile paragrafului 3.2.2.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA pentru perioada 2023 – 2027”, aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi.

Tabelul 23 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi

Nr. crt	Indicatori de performanță operaționali		UM	Obiective anuale			
	Cod	Denumire		2023	2024	2025	2026
9	B.7.7	Monitorizarea calendarului din contractele de finanțare privind atingerea indicatorilor de realizare și de rezultat: Gradul de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	100,00	100,00	100,00	100,00
10	C.7.5	Monitorizarea calendarului din contractele de finanțare privind atingerea indicatorilor de realizare și de rezultat: Gradul de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	100,00	100,00	100,00	100,00
11	B.8.7	Respectarea programului de mentenanță/reparații trenuri de călători: Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	76,50	77,50	80,00	82,50

Nr. crt	Indicatori de performanță operaționali		UM	Obiective anuale			
	Cod	Denumire		2023	2024	2025	2026
12	C.8.5	Respectarea programului de mentenanță/reparații trenuri de călători: Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	92,50	93,00	93,50	94,50
13	B.7	Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	0	7	40	28
14	B.6	Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	5	6	6	6
15	D.4	Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	43,00	44,30	48,70	56,70
16	D.5.3	Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune electrică	kWh/100 km	1 012,60	1 007,50	1 002,40	997,30
17	D.5.6	Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune diesel	kg/100 km	155,49	154,70	153,92	153,14
18	E.1	Gradul de implementare a investițiilor prin implementarea proiectelor cu finanțare nerambursabilă, conform calendarului asumat: Gradul de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant	%	0,00	34,00	67,00	100,00

6.2.4 REALIZAREA INDICATORILOR DE PERFORMANȚĂ ȘI MONITORIZARE

Tabelul următor prezintă realizările la data de 31.12.2023 aferente indicatorilor de performanță și monitorizare din categoria indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi, indicatori considerați relevanți din perspectiva realizării obiectivelor strategice privind dezvoltarea societății, prezentate în planul de administrare al societății.

Tabelul 24 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12.2023
B.	Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de material rulant motor			
B.1	Parc inventar	nr	m	1 088
	B.1.1. Rame electrice	nr	m	34
	B.1.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	262
	B.1.3. Locomotive electrice	nr	m	358
	B.1.4. Locomotive diesel	nr	m	434
B.2	Parc activ	nr	m	395
	B.2.1. Rame electrice	nr	m	0
	B.2.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	87
	B.2.3. Locomotive electrice	nr	m	193
	B.2.4. Locomotive diesel	nr	m	115
B.3	Gradul de utilizare a parcului inventar	%	m	36,31%
	B.3.1. Rame electrice	%	m	0,00%
	B.3.2. Rame diesel / Automotoare	%	m	33,21%
	B.3.3. Locomotive electrice	%	m	53,91%
	B.3.4. Locomotive diesel	%	m	26,50%
B.4	Vechimea medie a parcului	nr. ani	m	53,0
	B.4.1. Rame electrice	nr. ani	m	55,0
	B.4.2. Rame diesel / Automotoare	nr. ani	m	55,0
	B.4.3. Locomotive electrice	nr. ani	m	43,0
	B.4.4. Locomotive diesel	nr. ani	m	57,0
B.5	Scadențe la reînnoire	%	m	84,93
	B.5.1. Rame electrice	%	m	100,00
	B.5.2. Rame diesel / Automotoare	%	m	89,69
	B.5.3. Locomotive electrice	%	m	74,86
	B.5.4. Locomotive diesel	%	m	89,17
B.6	Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	P	1
	B.6.1. Rame electrice	nr	m	0
	B.6.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	0
	B.6.3. Locomotive electrice	nr	m	1
	B.6.4. Locomotive diesel	nr	m	0
	B.6.5. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	24,000
	B.6.6. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	24,000

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12.2023
	B.6.7. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	m	100,00%
B.7	Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	P	0
	B.7.1. Rame electrice	nr	m	0
	B.7.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	0
	B.7.3. Locomotive electrice	nr	m	0
	B.7.4. Locomotive diesel	nr	m	0
	B.7.5. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	0,000
	B.7.6. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	0,000
	B.7.7. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	P	100,00%
B.8	Reparații material rulant motor	nr	m	40
	B.8.1. Rame electrice	nr	m	0
	B.8.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	25
	B.8.3. Locomotive electrice	nr	m	8
	B.8.4. Locomotive diesel	nr	m	7
	B.8.5. Fonduri alocate pentru reparații material rulant motor	mii lei	m	104,700
	B.8.6. Fonduri utilizate pentru reparații material rulant motor	mii lei	m	80,692
	B.8.7. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	P	77,07%
B.9	Defectări în parcurs	nr	m	2 435
	B.9.1. Rame electrice	nr	m	0
	B.9.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	656
	B.9.3. Locomotive electrice	nr	m	1 357
	B.9.4. Locomotive diesel	nr	m	422
C.	Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de vagoane			
C.1	Parc inventar	nr	m	2040
	C.1.1. Vagoane clasă	nr	m	1 790
	C.1.2. Vagoane speciale	nr	m	250
C.2	Parc activ	nr	m	931
	C.2.1. Vagoane clasă	nr	m	813
	C.2.2. Vagoane speciale	nr	m	118
C.3	Gradul de utilizare a parcului inventar	%	m	45,64%
	C.3.1. Vagoane clasă	%	m	45,42%
	C.3.2. Vagoane speciale	%	m	47,20%
C.4	Vechimea medie a parcului	nr. ani	m	33,0
	C.4.1. Vagoane clasă	nr. ani	m	34,0
	C.4.2. Vagoane speciale	nr. ani	m	20,0
C.5	Scadențe la reînnoire	%	m	92,00
	C.5.1. Vagoane clasă	%	m	91,00
	C.5.2. Vagoane speciale	%	m	100,00
C.6	Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri naționale)	nr	m	6
	C.6.1. Vagoane clasă	nr	m	6
	C.6.2. Vagoane speciale	nr	m	0
	C.6.3. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	36 362,834
	C.6.4. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	14 182,040
	C.6.5. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	m	39,00%
C.7	Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri europene nerambursabile)	nr	m	0
	C.7.1. Vagoane clasă	nr	m	0
	C.7.2. Vagoane speciale	nr	m	0
	C.7.3. Fonduri europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	0,000
	C.7.4. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	0,000
	C.7.5. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	P	100,00%
C.8	Reparații vagoane	nr	m	346
	C.8.1. Vagoane clasă	nr	m	305
	C.8.2. Vagoane speciale	nr	m	41
	C.8.3. Fonduri alocate pentru reparații vagoane	mii lei	m	97 500,000
	C.8.4. Fonduri utilizate pentru reparații vagoane	mii lei	m	90 801,148
	C.8.5. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	P	93,13%
C.9	Defectări în parcurs	nr	m	152
	C.9.1. Vagoane clasă	nr	m	130
	C.9.2. Vagoane speciale	nr	m	22

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 31.12.2023
D.	Indicatori privind eficiența utilizării resurselor logistice			
D.1	Utilizarea parcului activ de material rulant motor			
	D.1.1. Parcursul mediu zilnic al ramelor electrice	km	m	0,00
	D.1.2. Parcursul mediu zilnic al ramelor diesel / automotoarelor	km	m	308,27
	D.1.3. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor electrice	km	m	441,63
	D.1.4. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor diesel	km	m	311,39
D.2	Utilizarea parcului activ de vagoane			
	D.2.1. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor clasă	km	m	420,29
	D.2.2. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor speciale	km	m	220,08
D.3	Compunerea medie a trenurilor			
	D.3.1. Rame electrice	nr.osii/tren	m	0,00
	D.3.2. Rame diesel / Automotoare	nr.osii/tren	m	6,10
	D.3.3. Locomotive electrice	nr.osii/tren	m	15,90
	D.3.4. Locomotive diesel	nr.osii/tren	m	12,70
	D.3.5. Servicii intercity	nr.osii/tren	m	20,10
	D.3.6. Servicii interregio	nr.osii/tren	m	20,50
	D.3.7. Servicii regio	nr.osii/tren	m	8,80
D.4	Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	P	44,84%
	D.4.1. Servicii intercity	%	m	42,51%
	D.4.2. Servicii interregio	%	m	54,06%
	D.4.3. Servicii regio	%	m	33,94%
D.5	Consumuri unitare de energie pentru tracțiune			
	D.5.1. Rame electrice	kWh/100 km	m	0,00
	D.5.2. Locomotive electrice	kWh/100 km	m	972,92
	D.5.3. Tracțiune electrică	kWh/100 km	P	972,92
	D.5.4. Rame diesel / Automotoare	kg/100 km	m	83,56
	D.5.5. Locomotive diesel	kg/100 km	m	234,26
	D.5.6. Tracțiune diesel	kg/100 km	P	152,72
E.	Indicatori privind eficiența utilizării fondurilor europene nerambursabile			
E.1	Gradul de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant	%	P	0,00%
	E.1.1. Modernizare material rulant motor	%	m	0,00%
	E.1.2. Modernizare vagoane	%	m	0,00%

6.2.5 INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

6.2.5.1 Obiective anuale asociate indicatorilor cheie de performanță privind guvernarea corporativă

Luând în considerare prevederile paragrafului 3.2.3 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA pentru perioada 2023 – 2027”, aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024, tabelul următor prezintă obiectivele (țintele) anuale asociate indicatorilor de performanță privind guvernarea corporativă pentru administratorii executivi.

Tabelul 25 – Obiective (ținte) anuale asociate indicatorilor de performanță nefinanciari de guvernare corporativă pentru administratorii executivi

Nr. crt	Indicatori de performanță financiari		UM	Obiective anuale			
	Cod	Denumire		2023	2024	2025	2026
1	G.1.	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	%	100	100	100	100
2	G.2.	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	%	100	100	100	100
3	G.3.	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor	%	100	100	100	100
4	G.4.	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	100	100	100	100
5	G.5.	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	100	100	100	100

6.2.5.2 Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernanta corporativă

6.2.5.2.1 Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății

Cadrul general de funcționare și dezvoltare a Sistemului de control intern managerial (SCIM) la SNTFC „CFR CALATORI” - S.A. este reglementat prin Dispoziția Directorului General nr. 53/04.08.2022 și prin Procedura de Sistem *Organizarea Sistemului de Control intern managerial și managementul riscurilor asociate*, cod PS 6.1 ediția 3. Reglementările interne sunt în acord cu cerințele Ordinului S.G.G. (Secretarului General al Guvernului) nr. 600/2018 „privind aprobarea Codului controlului intern managerial al entităților publice”.

Anual, pe baza rezultatelor autoevaluărilor de la SRTFC 1-8 și din Centralul companiei, se întocmesc următoarele situații și rapoarte statistice: „Situația sintetică a rezultatelor autoevaluării”, „Situația centralizatoare privind stadiul implementării și dezvoltării sistemului de control intern managerial”, „Stadiul implementării standardelor de control intern managerial” și „Raport asupra sistemului de control intern managerial”. Aceste raportări sunt comunicate Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, apoi încărcate și validate pe platforma informatică dedicată SCIM administrată de Secretariatul General al Guvernului.

Potrivit prevederilor OSGG nr. 600/2018, standardele de control intern managerial sunt implementate 100%. La nivel de companie, pentru anul 2023 a fost apreciat „Gradul de conformitate a sistemului de control intern managerial cu standardele la SNTFC „CFR CALATORI” - S.A.: 100% - implementat – 16 standarde”.

În domeniul SCIM se realizează raportări semestriale, ultimul raport cuprinzând date privind stadiul implementării standardelor de control intern managerial pentru anul 2023, aprobat prin act nr. DA5/3/262/23.01.2024 fiind disponibil în portalul intern al companiei, la adresa: http://acte.interne/Materiale_SNA_si_dezvoltarea_sistemului_de_control_intern_managerial-SCIM/Materiale_SCIM_anul_2023

Indicatorul de performanță G.1 este definit în anexa nr. 3 .1 la contractele de mandat pentru perioada 2023-2026. Informare privind realizarea indicatorilor de guvernanta corporativă G1 – implementarea SCIM la nivelul societății SNTFC CFR Calatori - SA. Conform situației centralizatoare toate cele 16 Standarde au fost implementate la data de 31.12.2023. CAPITOLUL II Stadiul implementării standardelor de control intern managerial, conform rezultatelor autoevaluării la data de 31 decembrie 2023. Realizarea indicatorului **G.1** se calculează pe baza metodologiei stabilite în Tabelul nr.49 din Planul de administrare a SNTFC CFR Calatori SA pentru perioada 2023-2027, și în anexa nr. 3 .2 la contractul de mandat pentru perioada 2023-2026 având în vedere:

- numărul standardelor SCIM aplicabile la nivelul companiei (16 standarde aplicabile, din cele 16 standarde ce constituie cerința OSGG nr. 600/2018);
- determinarea stadiului (gradului) de implementare la nivelul companiei a standardelor de control intern managerial aplicabile, având în vedere stadiul implementării centralizate (pentru SRTFC 1-8 și Centralul societății);

Se utilizează formula de calcul:

$$I_{G.1} = [\sum_{\text{Standarde}} R^i_{\text{impl}}] / (N_{\text{Standarde}} - 1) \quad [\%]$$

în care:

$N_{\text{Standarde}}$ - numărul standardelor aplicabile la nivelul companiei

$\sum_{\text{Standarde}}$ - sumă de la 1 la $N_{\text{Standarde}}$

R^i_{impl} - rata de implementare a standardului respectiv, care se determină în raport de gradul (stadiul) de implementare a standardului și calculează cu formula:

$$R^i_{\text{impl}} = \begin{cases} 100\% & , \text{ pentru standard complet implementat (I)} \\ 75\% & , \text{ pentru standard parțial implementat (PI)} \\ 0\% & , \text{ pentru standard neimplementat (NI)} \end{cases}$$

Această formulă este stabilită la pct. 25 din anexa 3.1 la contractele de mandat.

Gradele de implementare în anul 2023 a standardelor aplicabile la nivelul companiei (R^i_{impl}) sunt prezentate în tabelul următor.

Tabelul 26 - Determinarea gradului de implementare a standardelor de control intern managerial la nivelul companiei (pentru administratorii executivi)

Standardele de control intern managerial		Compartimente în care standardul este aplicabil [nr]	Stadiul implementării standardelor la nivel de compartimente			Stadiul implementării standardelor la nivel de companie				Rata de implementare R _{impl} [%]
Nr. crt	Denumire		I [nr]	PI [nr]	NI [nr]	%	I [da/nu]	PI [da/nu]	NI [da/nu]	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Standardul 1 - Etica și integritatea	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
2	Standardul 2 - Atribuții, funcții, sarcini	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
3	Standardul 3 - Competența, performanța	19	19	1	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
4	Standardul 4 - Structura organizatorică	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
5	Standardul 5 - Obiective	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
6	Standardul 6 - Planificarea	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
7	Standardul 7 - Monitorizarea performanțelor	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
8	Standardul 8 - Managementul riscului	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
9	Standardul 9 - Proceduri	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
10	Standardul 10 - Supravegherea	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
11	Standardul 11 - Continuitatea activității	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
12	Standardul 12 - Informarea și comunicarea	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
13	Standardul 13 - Gestionarea documentelor	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
14	Standardul 14 - Raportarea contabilă și financiară	9	9	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
15	Standardul 15 - Evaluarea sistemului de control intern managerial	19	19	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00
16	Standardul 16 - Auditul intern	1	1	0	0	100	DA	Nu	Nu	100,00

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorului privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestui indicator, calculat conform formulei de mai sus.

Tabelul 27 - Realizarea indicatorului de performanță privind implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 2023	Realizare indicator $R_i [\%]$
0	1	2	3	4	5	6
G.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul societății	P	%	100,00	106,66	106,66

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
- Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
- Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹⁴, formula (31).

¹⁴ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

6.2.5.2.2 Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății

Politica S.N.T.F.C "C.F.R. CĂLĂTORI" S.A. privind riscurile asociate activității societății promovează îmbunătățirea continuă a performanței, pentru a garanta calitatea serviciilor în scopul satisfacerii cerințelor călătorilor, tuturor părților interesate, prin furnizarea de servicii de calitate, în condiții de siguranță feroviară, prin modernizarea și îmbunătățirea continuă a calității serviciilor prestate, siguranței și securității transportului feroviar de călători, cu respectarea cerințelor legale precum și alinierea la Standardele Europene; Politica S.N.T.F.C "C.F.R. CĂLĂTORI" S.A. privind riscurile asociate activității societății conține angajamentul managementului referitor la activitatea îmbunătățire continuă a practicilor de lucru prin monitorizarea și măsurarea nivelului de performanță, identificarea cauzelor neconformităților, analiza acestora și implementarea celor mai potrivite acțiuni corective, prin promovarea unor servicii cu grad ridicat de atractivitate pentru transportul pasagerilor și simplificarea proceselor de achiziționare a legitimațiilor de călătorie. De asemenea, conține elemente pentru sistemul de control intern managerial, protecția datelor cu caracter personal.

De asemenea, Politica S.N.T.F.C "C.F.R. CĂLĂTORI" S.A. privind riscurile asociate activității societății prevede angajamentul pentru creșterea performanțelor companiei în toate domeniile de activitate prin

- Îmbunătățirea rezultatelor activității societății în funcție de contextul intern și extern;
- Optimizarea proceselor și realizarea obiectivelor generale, și specifice (operaționale, de raportare, de conformitate), stabilite anual corespunzător strategiei societății;
- Suplimentarea veniturilor companiei prin dezvoltarea unor servicii conexe activității de transport feroviar de călători și atragerea de noi fluxuri de călători prin adaptarea ofertelor de transport la cerințele pieței, adaptarea continuă a proceselor în scopul satisfacerii exigențelor părților interesate.

Identificarea, evaluarea, ierarhizarea, tratarea, monitorizarea și revizuirea riscurilor se realizează conform Procedura de Sistem *Organizarea Sistemului de Control intern managerial și managementul riscurilor asociate*, cod PS 6.1 ediția 3 și centralizării în „Registrul de riscuri”, cod R-PS-6.1-01. Registrul se utilizează atât la nivelul Centralului companiei, cât și la SRTFC 1-8.

Raportările SCIM conțin analize detaliate privind managementul riscurilor (evoluția riscurilor pentru anul precedent, registrul de riscuri actualizat pentru anul în curs, profiluri de risc pentru riscurile inerente și riscurile reziduale).

Conform „Analizei riscurilor” efectuată pentru anul 2023, conform G.2 Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății prezentată în Situația centralizatoare privind stadiul implementării și dezvoltării sistemului de control intern managerial la data de 31 decembrie 2023 CAPITOLUL I Informații generale, datele privind riscurile la nivelul companiei se prezintă astfel: au fost raportate 608 de riscuri, din care 276 la Central și 320 la SRTFC 1-8; Dintre acestea au fost identificate 71 riscuri semnificative, din care 35 riscuri semnificative la Central și 36 la SRTFC 1-8.

Informații privind managementul riscurilor sunt disponibile în portalul intern al companiei, la adresa: http://acte.interne/Materiale_SNA_si_dezvoltarea_sistemului_de_control_intern_managerial-SCIM/Materiale_SCIM_anul_2023

Prin prisma acestor considerente, luând în considerare formula stabilită la pct. 26 din anexa 3.1 la contractele de mandat, tabelul următor prezintă realizarea indicatorului privind implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestui indicator.

Tabelul 28 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 2023	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
G.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	P	%	100,00	100,00	100,00

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹⁵, formula (31).

6.2.5.2.3 Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor

Indicatorul cheie de performanță **G.3. Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor** pentru directori are aceeași denumire cu indicatorul similar stabilit pentru administratori, dar semnificația este diferită deoarece se referă exclusiv la activitatea directorilor.

Datele și analizele prezentate în Cap. 5 de mai sus relevă că rezultatele obținute în anul 2023 au fost superioare celor din anul 2022. Îmbunătățirea s-a produs în toate domeniile de activitate ale societății și vizează majoritatea indicatorilor de rezultat relevanți.

Există însă o deficiență în ceea ce privește realizarea obligațiilor de raportare față de Consiliul de Administrație. Art. 54 din OUG nr. 109/2011 prevede următoarele:

„**Art. 54** - Directorul general sau, după caz, directoratul întreprinderii publice elaborează trimestrial și prezintă consiliului de administrație sau, după caz, consiliului de supraveghere un raport în care sunt prezentate informații privind execuția mandatului său, schimbările semnificative în situația afacerilor și în aspectele externe care ar putea afecta performanța întreprinderii publice sau perspectivele sale strategice.”

În cursul anului 2023 au fost însă prezentate doar două rapoarte ale directorilor, unul aferent trimestrelor I și II și unul aferent trimestrelor III și IV.

Ca urmare, luând în considerare formula stabilită la pct. 27 din anexa 3.1 la contractele de mandat, rezultă că valoarea realizată a indicatorului **G.3. Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor** pentru administratorii executivi este de 50,0%.

În aceste condiții, tabelul următor prezintă realizarea acestui indicator pentru administratorii executivi. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestui indicator.

Tabelul 29 - Realizarea indicatorului de performanță privind evaluarea și raportarea performanțelor directorilor pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 2023	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
GC.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor (pentru directori)	P	%	100,00	50,00	50,00

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf

¹⁵ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹⁶, formula (31).

6.2.5.2.4 Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției

Stadiul realizării indicatorului nefinanciar de guvernare corporativă **G.4** "Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției" este de **100%**, prin respectarea cerințelor prevederilor normative în vigoare:

- Legea nr. 251/16.06.2004 privind unele măsuri referitoare la bunurile primite cu titlu gratuit cu prilejul unor acțiuni de protocol în exercitarea mandatului sau a funcției;
- Legea nr. 361/ 16.12.2022 privind protecția avertizorilor în interes public
- Hotărârea Guvernului nr. 583/10.08.2016 privind aprobarea Strategiei Naționale Anticorupție 2016-2020;
- Hotărârea Guvernului nr. 599/2.08.2018 pentru aprobarea Metodologiei standard de evaluare a riscurilor de corupție în cadrul autorităților și instituțiilor publice centrale, împreună cu indicatorii de estimare a probabilității de materializare a riscurilor de corupție, cu indicatorii de estimare a impactului în situația materializării riscurilor de corupție și formatul registrului riscurilor de corupție, precum și pentru aprobarea Metodologiei de evaluare a incidentelor de integritate în cadrul autorităților și instituțiilor publice centrale, împreună cu formatul raportului anual de evaluare a incidentelor de integritate
- Hotărârea Guvernului nr.1269/17.12.2021 privind aprobarea Strategiei Naționale Anticorupție 2021-2025 și a documentelor aferente acesteia.
- Ordinul Secretariatului General al Guvernului nr.600/2018 privind aprobarea Codului controlului intern managerial al entităților publice

În sensul celor de mai sus, la nivelul SNTFC CFR Calatori SA s-au întreprins următoarele:

- Se respectă Declarația Directorului General nr.1/1639/31.03.2022 privind asumarea agendei de integritate organizațională pentru implementarea Strategia Națională Anticorupție 2021-2025, emisă în conformitate cu prevederile art. 6 din HG nr.1269/2021;
- În baza Deciziei Directorului General nr. 14/22.03.2022 privind aprobarea componentei și a atribuțiilor comisiilor interne pentru prevenirea și combaterea corupției la nivelul SNTFC CFR Calatori, funcționează „Comisia pentru implementarea Strategiei Naționale Anticorupție 2021-2025.
- În cursul anului 2023 au fost elaborate/actualizate următoarele decizii ale Directorului General:
 - Decizia Directorului General nr.1/4798/09.08.2023 privind constituirea grupului de lucru responsabil cu implementarea metodologiei standard de evaluare a riscurilor de corupție la SNTFC CFR Calatori SA
 - Decizia Directorului General nr. 1/4799/09.08.2023 privind desemnarea responsabilului pentru implementarea metodologiei de evaluare a incidentelor de integritate la SNTFC CFR Calatori SA
 - Decizia Directorului General nr, 1/4800/09.08.2023 privind constituirea comisiei de evaluare și inventariere a bunurilor primite cu titlu gratuit cu prilejul unor acțiuni de protocol în exercitarea mandatului sau a funcției în cadrul SNTFC CFR Calatori SA
- Decizia Directorului General nr.26/24.06.2019 privind aprobarea componentei și a atribuțiilor Comisiei de cercetare a neregularităților privind incidentele de integritate constituită la nivelul SNTFC CFR Calatori SA
- Site-ul companiei a fost reproiectat în conformitate cu prevederile H.G. nr. 830/2022 pentru modificarea și completarea Normelor Metodologice de aplicare a Legii nr. 544/2001 privind liberul acces la informații de interes public, aprobate prin H.G. nr.123/2002, precum și ale Anexelor nr. 4 și 5 la H.G. nr.1269/2021. Toate informațiile necesare se pot accesa la secțiunile:

<https://cfrcalatori.ro/informatii-de-interes-public/> ;

¹⁶ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

<https://cfrcalatori.ro/integritatea-institutionala/> ;

- Au fost inventariate măsurile de transparență instituțională și de prevenire a corupției, precum și indicatorii de evaluare, la nivelul SNTFC CFR Calatori SA pentru anul 2023 – Anexa 3 la HG 1269/2021.

În ceea ce privește riscurile de corupție, acestea sunt identificate, evaluate și revizuite la nivelul companiei, conform Deciziei Directorului General nr. 1/4798/09.08.2023 privind constituirea grupului de lucru responsabil cu implementarea metodologiei standard de evaluare a riscurilor de corupție la SNTFC CFR Calatori

Anual, se actualizează „Registrul riscurilor de corupție” al SNTFC CFR Calatori SA și se monitorizează implementarea măsurilor de control (intervenție). Pe baza datelor din „Registrul Riscurilor de corupție”, a fost realizat profilul de risc. Astfel, la nivelul companiei au fost identificate 20 de riscuri de corupție (18 riscuri de nivel scăzut și 2 riscuri de nivel mediu).

Prin prisma acestor considerente, luând în considerare formula stabilită la pct. 28 din anexa 3.1 la contractele de mandat, indicatorul de performanță **G.4. „Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției”** a fost realizat în proporție de **100%**. Tabelul următor prezintă realizarea acestui indicator. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestui indicator.

Tabelul 30 - Realizarea indicatorului de performanță privind stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 2023	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
G.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	P	%	100,00	100,00	100,00

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
- Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
- Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹⁷, formula (31).

6.2.5.2.5 Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011

Obligațiile legale ale Consiliului de administrație privind publicarea pe site-ul companiei a unor informații de interes public sunt prevăzute de art. 51 alin. (1) din OUG nr. 109/2011. Tabelul următor evidențiază modul de soluționare a acestor obligații legale, situație valabilă la data de 31.12.2023.

Tabelul 31 – Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 (pentru administratorii executivi)

Nr. crt	Obligație legală de publicare	Publicat pe site-ul www.cfrcalatori.ro
1	hotărârile adunărilor generale ale acționarilor, în termen de 2 zile lucrătoare de la data adunării	https://www.cfrcalatori.ro/conducere-executiva-cfr-calatori/

¹⁷ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

Nr. crt	Obligație legală de publicare	Publicat pe site-ul www.cfrcalatori.ro
2	situațiile financiare anuale, în termen de 2 zile lucrătoare de la data aprobării	https://www.cfrcalatori.ro/buget/
3	raportările contabile semestriale, în termen de 45 de zile de la încheierea semestrului	https://www.cfrcalatori.ro/buget/
4	componența consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, inclusiv: numele și prenumele fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, CV-ul fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, data încetării mandatului fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, afilierea politică a fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, statutul fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, respectiv definitiv sau provizoriu, remunerația fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, inclusiv eventuale bonusuri sau beneficii	https://www.cfrcalatori.ro/conducere-executiva-cfr-calatori/ , https://www.cfrcalatori.ro/rapoarte-de-activitate-si-calitate/
5	declarațiile de avere și de interese ale fiecărui membru al consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului de pe întreaga durată a mandatului	https://www.cfrcalatori.ro/conducere-executiva-cfr-calatori/
6	raportul anual cu privire la remunerațiile și alte avantaje acordate administratorilor și directorilor, respectiv membrilor consiliului de supraveghere și membrilor directoratului în cursul anului financiar	https://www.cfrcalatori.ro/rapoarte-de-activitate-si-calitate/
7	Codul de etică, în 2 zile lucrătoare de la data adoptării, respectiv la data de 31 mai a fiecărui an, în cazul revizuirii acestuia	https://www.cfrcalatori.ro/integritate-institutionala/
8	procedura prin care s-a făcut selecția membrilor consiliului de administrație/consiliului de supraveghere/directoratului, precum și revocările din funcțiile respective în ultimii 3 ani și motivele revocărilor	https://www.cfrcalatori.ro/conducere-executiva-cfr-calatori/
9	scrisoarea de așteptări	https://www.cfrcalatori.ro/conducere-executiva-cfr-calatori/
10	contractul de mandat	https://www.cfrcalatori.ro/conducere-executiva-cfr-calatori/
11	bugetul pentru investiții în fiecare dintre ultimii 3 ani financiari	-
12	cheltuielile totale cu personalul în ultimii 3 ani (inclusiv salarii, sporuri, bonusuri, traininguri sau formare profesională, decontări și alte beneficii)	-
13	datoriile întreprinderii publice către bugetul de stat, către instituții de creditare și către parteneri comerciali, cu mențiunea pentru fiecare categorie cât la sută este reprezentat de restanțe de plată	-
14	valoarea subvenției operaționale primite de la bugetul de stat	-
15	serviciile sau bunurile produse de întreprindere în interes public	https://www.cfrcalatori.ro/legislatia-de-organizare-si-functionare/
16	menționarea obiectivului de politică publică a întreprinderii	https://www.cfrcalatori.ro/misiune-viziune-valori/
17	situațiile de risc/analiza de risc din domeniul de activitate al întreprinderii	-
18	raportul anual agregat pe pagina web a întreprinderii	https://www.cfrcalatori.ro/rapoarte-de-activitate-si-calitate/
19	planul de integritate al întreprinderii (dezvoltat în concordanță cu Ghidul de bună practică al OCDE privind controlul intern, etica și conformitatea) și mecanismul de raportare de către avertizorii în interes public a încălcărilor legii	https://www.cfrcalatori.ro/integritate-institutionala/
20	raportul de audit extern	https://www.cfrcalatori.ro/rapoarte-de-activitate-si-calitate/

Tabelul evidențiază că nu au fost soluționate integral cele 20 de obligații de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011.

Prin prisma acestor considerente, luând în considerare formula stabilită la pct. 29 din anexa 3.1 la contractele de mandat, indicatorul de performanță **G.5. „Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011”** a fost realizat în proporție de **75%**. Tabelul următor prezintă realizarea acestui indicator. Sunt prezentate obiectivele asociate pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestui indicator.

Tabelul 32 - Realizarea indicatorului de performanță privind respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011 pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	Tip	UM	Obiectiv 2023	Realizat 2023	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6
G.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	P	%	100,00	75,00	75,00

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 4 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
2. Datele din coloana 5 sunt determinate pe baza considerentelor prezentate mai sus în cadrul acestui paragraf
3. Datele din coloana 6 sunt calculate în conformitate cu prevederile paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹⁸, formula (31).

¹⁸ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

CAPITOLUL 7

CUANTIFICAREA NIVELULUI DE PERFORMANȚĂ AL ADMINISTRATORILOR

7.1 INDICELE DE REALIZARE A FINANȚĂRII DIN FONDURI PUBLICE

În conformitate cu prevederile paragrafului 6.2.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”¹⁹, indicele de realizare a finanțării din fonduri publice aferente unui indicator de performanță, R^F_i , se calculează cu formula

$$R^F_i = 100 * F_{crt} / F_{ant} \quad [\%]$$

unde:

F_{crt} - finanțarea din fonduri publice asigurată efectiv de ARF în anul respectiv în cadrul contractelor de serviciu public încheiate cu CFR Călători;

F_{ant} - finanțarea din fonduri publice asigurată efectiv de ARF în anul anterior în cadrul contractelor de serviciu public încheiate cu CFR Călători.

Tabelul următor prezintă situația finanțării din fonduri publice asigurate efectiv de ARF în cadrul contractelor de serviciu public încheiate cu CFR Călători și valoarea indicelui de realizare a finanțării din fonduri publice calculat conform formulei de mai sus.

Tabelul 33 – Determinarea indicelui de realizare a finanțării din fonduri publice

	UM	Finanțare asigurată din fonduri publice				
		2022	2023	2024	2025	2026
Compensație de serviciu public	mii lei	1 400 720,190	1 577 738,072			
Facilități de călătorie	mii lei	369 106,000	480 939,000			
Total fonduri publice asigurate	mii lei	1 769 826,190	2 058 677,072	0,000	0,000	0,000
Indice de realizare a finanțării din fonduri publice	%		116,32%	-	-	-

¹⁹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.2 PENTRU ADMINISTRATORII NEEEXECUTIVI

7.2.1 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII FINANCIARI

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor cheie de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi. Sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 34 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2023	Realizat 31.12.2023	Realizare obiectiv R ^o [%]	Realizare finanțare R ^f [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	II.2.1 Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget - Total venituri proprii	%	20	R/O	80,00%	81,20%	101,51%	116,32%	101,51%
2	III.2.2 Diminuarea costurilor operaționale cu materialul rulant: Gradul de realizare a cheltuielilor de exploatare prevăzute în buget	%	20	R/O	80,00%	95,75%	119,69%	116,32%	119,69%
3	V.1.1 Reducerea creanțelor: Total creanțe	mii lei	10	O/R	120 000,00	216 538,00	55,42%	116,32%	55,42%
4	V.2.2 Plăți restante către furnizorii din contracte, la sfârșitul fiecărui an financiar: Datorii restante	mii lei	10	O/R	110 000,00	108 166,00	101,70%	116,32%	101,70%
5	II.3 Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	20	R/O	4,00%	15,89%	397,24%	116,32%	397,24%
6	VI.1 Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/persoană/an	20	R/O	270,18	274,36	101,55%	116,32%	101,55%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 5 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat
- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R^o - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 5.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²⁰, formula (4).
- Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 33 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 5.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”, formula (3).

Având în vedere formula (2) prevăzută în paragraful 5.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari, pentru administratorii neexecutivi	159,71%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

²⁰ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.2.2 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII OPERAȚIONALI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice, pentru administratorii neexecutivi. Sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 35 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2023	Realizat 31.12.2023	Realizare obiectiv R^0 [%]	Realizare finanțare R^F [%]	Realizare indicator R_i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	A.1 Călători expediați	mii	20	R/O	56 000,00	56 412,69	100,74%	116,32%	100,74%
2	A.2 Parcursul total al călătorilor	mii căl-km	20	R/O	5 000 000,00	5 208 391,13	104,17%	116,32%	104,17%
3	A.3 Parcursul total al trenurilor	mii tren-km	35	R/O	49 110 981,23	47 622 640,28	96,97%	116,32%	96,97%
4	A.8.1 Diminuarea duratei de întârziere: Întârzierea trenurilor - Total servicii	%	10	O/R	2,00%	0,86%	232,56%	116,32%	232,56%
5	A.10.1 Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr	5	R/O	1	1	100,00%	116,32%	100,00%
6	A.10.2 Creșterea numărului de pasageri satisfăcuți: Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății	%	3	R/O	64,00%	63,51%	99,24%	116,32%	99,24%
7	A.11.1 Crearea și menținerea unui sistem de colectare a reclamațiilor/petițiilor de la cetățeni, utilizatori ai serviciilor de transport și alte părți interesate	%	4	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	116,32%	100,00%
8	A.11.2 Reducerea anuală a numărului de deficiențe reclamate: Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr	3	O/R	7 500	8 774	85,48%	116,32%	85,48%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 7 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat
- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R^0 - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 5.3 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²¹, formula (8).
- Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 33 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 5.3 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”, formula (7).

Având în vedere formula (6) prevăzută în paragraful 5.3 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice, pentru administratorii neexecutivi	112,72%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

²¹ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.2.3 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII OPERAȚIONALI PRIVIND MANAGEMENTUL RESURSELOR

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor, pentru administratorii neexecutivi. Sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 36 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2023	Realizat 31.12.2023	Realizare obiectiv R ^O [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
9	B.7.7 Monitorizarea calendarului din contractele de finanțare privind atingerea indicatorilor de realizare și de rezultat: Gradul de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	12	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	116,32%	100,00%
10	C.7.5 Monitorizarea calendarului din contractele de finanțare privind atingerea indicatorilor de realizare și de rezultat: Gradul de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	12	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	116,32%	100,00%
11	B.8.7 Respectarea programului de mentenanță / reparații trenuri de călători: Gradul de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	12	R/O	76,50%	77,07%	100,74%	116,32%	100,74%
12	C.8.5 Respectarea programului de mentenanță / reparații trenuri de călători: Gradul de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	12	R/O	92,50%	93,13%	100,68%	116,32%	100,68%
13	B.7 Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	10	R/O	0	0	100,00%	116,32%	100,00%
14	B.6 Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	10	R/O	5	1	20,00%	116,32%	20,00%
15	D.4 Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	6	R/O	43,00%	44,84%	104,28%	116,32%	104,28%
16	D.5.3 Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune electrică	kWh/100 km	8	O/R	1 012,60	972,92	104,08%	116,32%	104,08%
17	D.5.6 Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune diesel	kg/100 km	8	O/R	155,49	152,72	101,81%	116,32%	101,81%
18	E.1 Gradul de implementare a investițiilor prin implementarea proiectelor cu finanțare nerambursabilă, conform calendarului asumat: Gradul de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant	%	10	R/O	0,00%	0,00%	100,00%	116,32%	100,00%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 9 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat

- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R^0 - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 5.4 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²², formula (12).
- Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 33 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 5.4 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”, formula (11).

Având în vedere formula (10) prevăzută în paragraful 5.4 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor, pentru administratorii neexecutivi	92,90%	Foarte bine
---	--------	-------------

7.2.4 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚA REFERITOR LA INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind guvernarea corporativă pentru administratorii neexecutivi, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în anul 2023.

Tabelul 37 – Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernarea corporativă pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Obiectiv 2023	Realizat 2023	Realizare indicator R_i [%]
0	1	3	4	5	6	7
1	G.1. Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	%	20	100,00	106,67	106,67%
2	G.2. Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	%	20	100,00	100,00	100,00%
3	G.3. Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor (pentru administratori)	%	20	100,00	75,00	75,00%
4	G.4. Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	20	100,00	100,00	100,00%
5	G.5. Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	20	100,00	75,00	75,00%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 11 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt cele prezentate în paragraful 6.1.5.2 de mai sus
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 5.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”, formula (15).

Având în vedere formula (14) prevăzută în paragraful 5.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali privind guvernarea corporativă, pentru administratorii neexecutivi	91,33%	Foarte bine
--	--------	-------------

²² Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.2.5 INDICELE GLOBAL DE PERFORMANȚA AL ACTIVITĂȚII ADMINISTRATORILOR NEEEXECUTIVI

Tabelul următor prezintă sintetic indicatorii cheie de performanță pentru administratorii neexecutivi și ponderile asociate acestora, conform documentului „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²³, precum și indicii agregați de performanță calculați anterior în cadrul acestui capitol.

Tabelul 38 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță pentru administratorii neexecutivi

Nr crt	Categorie de indicatori cheie de performanță	Pondere [%]	Indice agregat de performanță [%]
0	1	2	3
1	Indicatori de performanță financiari	8	159,71%
2	Indicatori de performanță operaționali orientați către servicii publice	22	112,72%
3	Indicatori de performanță operaționali privind managementul resurselor	20	92,90%
4	Indicatori de performanță privind guvernanta corporativă	50	91,33%

Având în vedere formula (1) din paragraful 5.1 al documentului „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele global de performanță al activității administratorilor neexecutivi	101,82%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

²³ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.3 PENTRU ADMINISTRATORII EXECUTIVI

7.3.1 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII FINANCIARI

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor cheie de performanță financiari pentru administratorii executivi. Sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 39 - Realizarea indicatorilor de performanță financiari pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2023	Realizat 31.12.2023	Realizare obiectiv R ⁰ [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	II.2.1 Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget - Total venituri proprii	%	20	R/O	80,00%	81,20%	101,51%	116,32%	101,51%
2	III.2.2 Diminuarea costurilor operaționale cu materialul rulant: Gradul de realizare a cheltuielilor de exploatare prevăzute în buget	%	20	R/O	80,00%	95,75%	119,69%	116,32%	119,69%
3	V.1.1 Reducerea creanțelor: Total creanțe	mii lei	10	O/R	120 000,00	216 538,00	55,42%	116,32%	55,42%
4	V.2.2 Plăți restante către furnizorii din contracte, la sfârșitul fiecărui an financiar: Datorii restante	mii lei	10	O/R	110 000,00	108 166,00	101,70%	116,32%	101,70%
5	II.3 Profitabilitatea: Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	20	R/O	4,00%	15,89%	397,24%	116,32%	397,24%
6	VI.1 Productivitatea muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/persoană/an	20	R/O	270,18	274,36	101,55%	116,32%	101,55%

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 19 de mai sus.
2. Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat
3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R⁰ - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 6.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²⁴, formula (20).
4. Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 33 de mai sus.
5. Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 6.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”, formula (19).

Având în vedere formula (18) prevăzută în paragraful 6.2 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii financiari, pentru administratorii executivi	159,71%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

²⁴ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.3.2 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII OPERAȚIONALI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor cheie de performanță operaționali orientați spre servicii publice, pentru administratorii executivi. Sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 40 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2023	Realizat 31.12.2023	Realizare obiectiv R ^O [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	A.1 Călători expediați	mii	20	R/O	56 000,00	56 412,69	100,74%	116,32%	100,74%
2	A.2 Parcursul total al călătorilor	mii căl-km	20	R/O	5 000 000,00	5 208 391,13	104,17%	116,32%	104,17%
3	A.3 Parcursul total al trenurilor	mii tren-km	35	R/O	49 110 981,23	47 622 640,28	96,97%	116,32%	96,97%
4	A.8.1 Diminuarea duratei de întârziere: Întârzierea trenurilor - Total servicii	%	10	O/R	2,00%	0,86%	232,56%	116,32%	232,56%
5	A.10.1 Efectuarea unui sondaj de opinie privind gradul de satisfacție al pasagerilor	nr	5	R/O	1	1	100,00%	116,32%	100,00%
6	A.10.2 Creșterea numărului de pasageri satisfăcuți: Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății	%	3	R/O	64,00%	63,51%	99,24%	116,32%	99,24%
7	A.11.1 Crearea și menținerea unui sistem de colectare a reclamațiilor/petițiilor de la cetățeni, utilizatori ai serviciilor de transport și alte părți interesate	%	4	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	116,32%	100,00%
8	A.11.2 Reducerea anuală a numărului de deficiențe reclamate: Număr deficiențe semnalate de clienți prin reclamații/petiții	nr	3	O/R	7 500	8 774	85,48%	116,32%	85,48%

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 21 de mai sus.
2. Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat
3. Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R^O - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 6.3 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²⁵, formula (24).
4. Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 33 de mai sus.
5. Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 6.3 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”, formula (23).

Având în vedere formula (22) prevăzută în paragraful 6.3 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali orientați spre servicii publice, pentru administratorii executivi	112,72%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

²⁵ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.3.3 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚĂ REFERITOR LA INDICATORII OPERAȚIONALI PRIVIND MANAGEMENTUL RESURSELOR

Tabelul următor prezintă realizarea indicatorilor cheie de performanță operaționali privind managementul resurselor, pentru administratorii executivi. Sunt prezentate obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de realizare a acestor indicatori.

Tabelul 41 - Realizarea indicatorilor de performanță operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Calcul rata de realizare	Obiectiv 2023	Realizat 31.12.2023	Realizare obiectiv R ^O [%]	Realizare finanțare R ^F [%]	Realizare indicator R _i [%]
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
9	B.7.7 Monitorizarea calendarului din contractele de finanțare privind atingerea indicatorilor de realizare și de rezultat: Gradul de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	12	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	116,32%	100,00%
10	C.7.5 Monitorizarea calendarului din contractele de finanțare privind atingerea indicatorilor de realizare și de rezultat: Gradul de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	12	R/O	100,00%	100,00%	100,00%	116,32%	100,00%
11	B.8.7 Respectarea programului de mentenanță / reparații trenuri de călători: Gradul de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	12	R/O	76,50%	77,07%	100,74%	116,32%	100,74%
12	C.8.5 Respectarea programului de mentenanță / reparații trenuri de călători: Gradul de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	12	R/O	92,50%	93,13%	100,68%	116,32%	100,68%
13	B.7 Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri europene nerambursabile)	nr	10	R/O	0	0	100,00%	116,32%	100,00%
14	B.6 Creșterea eficienței energetice și reducerea gradului de poluare: Material rulant motor reînnoit/modernizat (fonduri naționale)	nr	10	R/O	5	1	20,00%	116,32%	20,00%
15	D.4 Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	6	R/O	43,00%	44,84%	104,28%	116,32%	104,28%
16	D.5.3 Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune electrică	kWh/100 km	8	O/R	1 012,60	972,92	104,08%	116,32%	104,08%
17	D.5.6 Reducerea consumului de energie: Consumuri unitare de energie pentru tracțiune - Tracțiune diesel	kg/100 km	8	O/R	155,49	152,72	101,81%	116,32%	101,81%
18	E.1 Gradul de implementare a investițiilor prin implementarea proiectelor cu finanțare nerambursabilă, conform calendarului asumat: Gradul de absorbție a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru modernizarea materialului rulant	%	10	R/O	0,00%	0,00%	100,00%	116,32%	100,00%

Mențiuni:

1. Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 23 de mai sus.
2. Datele din coloana 6 sunt calculate pe baza evidențelor interne ale companiei, luând în considerare prevederile din anexa 3.1 la contractele de mandat

- Indicii de realizare a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță (R^0 - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu prevederile paragrafului 6.4 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²⁶, formula (28).
- Informațiile din coloana 8 sunt cele menționate în Tabelul 33 de mai sus.
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 9 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 6.4 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”, formula (27).

Având în vedere formula (26) prevăzută în paragraful 6.4 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali privind managementul resurselor, pentru administratorii executivi	92,90%	Foarte bine
---	--------	-------------

7.3.4 INDICELE AGREGAT DE PERFORMANȚA REFERITOR LA INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

Tabelul următor prezintă indicatorii de performanță privind guvernarea corporativă pentru administratorii executivi, obiectivele asociate acestora pentru anul 2023 și gradul de îndeplinire a obiectivelor în anul 2023.

Tabelul 42 – Realizarea indicatorilor de performanță privind guvernarea corporativă pentru administratorii executivi

Nr crt	Denumire indicator	UM	Pondere [%]	Obiectiv 2023	Realizat 2023	Realizare indicator R_i [%]
0	1	3	4	5	6	7
1	G.1. Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	%	20	100,00	106,67	106,67%
2	G.2. Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	%	20	100,00	100,00	100,00%
3	G.3. Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor (pentru administratori)	%	20	100,00	50,00	50,00%
4	G.4. Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	20	100,00	100,00	100,00%
5	G.5. Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	20	100,00	75,00	75,00%

Mențiuni:

- Informațiile din coloana 5 sunt cele menționate în Tabelul 25 de mai sus.
- Datele din coloana 6 sunt cele prezentate în paragraful 6.1.5.2 de mai sus
- Indicii de realizare a indicatorilor de performanță (R_i - coloana 7 din tabel) sunt calculați în conformitate cu paragrafului 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”, formula (31).

Având în vedere formula (30) prevăzută în paragraful 6.5 din documentul „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele agregat de performanță referitor la indicatorii operaționali privind guvernarea corporativă, pentru administratorii executivi	86,33%	Foarte bine
--	--------	-------------

²⁶ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

7.3.5 INDICELE GLOBAL DE PERFORMANȚA AL ACTIVITĂȚII ADMINISTRATORILOR EXECUTIVI

Tabelul următor prezintă sintetic indicatorii cheie de performanță pentru administratorii executivi și ponderile asociate acestora, conform documentului „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027”²⁷, precum și indicii agregați de performanță calculați anterior în cadrul acestui capitol.

Tabelul 43 – Sinteza realizării indicatorilor cheie de performanță pentru administratorii executivi

Nr crt	Categorie de indicatori cheie de performanță	Pondere [%]	Indice agregat de performanță [%]
0	1	2	3
1	Indicatori de performanță financiari	25	159,71%
2	Indicatori de performanță operaționali orientați către servicii publice	25	112,72%
3	Indicatori de performanță operaționali privind managementul resurselor	25	92,90%
4	Indicatori de performanță privind guvernanta corporativă	25	86,33%

Având în vedere formula (17) din paragraful 6.1 al documentului „Indicatori de performanță rezultați din Planul de Administrare al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA pentru perioada 2023-2027” rezultă că

Indicele global de performanță al activității administratorilor executivi	112,91%	Foarte bine
--	----------------	--------------------

²⁷ Document aprobat prin Hotărârea AGA nr. 4/1.03.2024

CAPITOLUL 8

ACTIVITATEA DIRECTORILOR SOCIETĂȚII

În conformitate cu prevederile art. 28 alin. (1) din Actul Constitutiv al CFR Călători, directorul general conduce activitatea curentă a Societății, în scopul realizării obiectului de activitate și pentru îndeplinirea deciziilor consiliului de administrație și ale adunării generale a acționarilor.

Astfel, în perioada 01.01.2023 – 31.12.2023 funcția de director general al CFR Călători a fost deținută de către domnul Preoteasa Traian în baza deciziilor Consiliului de Administrație nr. 1/19.01.2023, nr. 11/23.02.2023, 36/20.06.2023, nr. 50/17.08.2023 și nr. 55/23.10.2023, precum și a contractului de mandat încheiat.

Totodată, în perioada 01.07.2023 – 31.12.2023 funcția de director financiar al CFR Călători a fost deținută, de către doamna Hanganu Aida în conformitate cu deciziile Consiliului de Administrație nr. 2/19.01.2023, nr. 12/23.02.2023, nr. 35/20.06.2023, nr. 50/17.08.2023 și nr. 56/23.10.2023, precum și a contractului de mandat încheiat.

Ca urmare a finalizării procedurii de selecție, în conformitate cu prevederile art. 35 alin. (8) al Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul de Administrație, prin Decizia nr. 55 din 23 octombrie 2023, l-a numit pe domnul Preoteasa Traian în funcția de Director General și prin Decizia nr. 56 din 23 octombrie 2023 pe doamna Hanganu Aida în funcția de Director Financiar Contabil, încheindu-se cu aceștia Contracte de mandat pentru perioada 23.10.2023 - 13.02.2027.

La nivel de direcții de specialitate CFR Călători, în perioada 01.01.2023-31.12.2023, a fost condusă de o echipă alcătuită din următoarele persoane:

LITRA MARCEL	DIRECTOR GENERAL ADJUNCT	DEPARTAMENT PRODUCTIE	
MANOLE MIHAIL VICTOR	DIRECTOR	DIRECTIA MATERIAL RULANT	
NITA ROBERT PASTOREL	DIRECTOR	DIRECTIA OPERATIONAL	
CONDRUZ VIOREL STEFAN	DIRECTOR	DIRECTIA DEZVOLTARE	
MANTESCU CRISTINA	DIRECTOR	DIRECTIA CONTABILITATE	
POPESCU CARMEN MARIA	DIRECTOR	DIRECTIA ACHIZITII	pana in data de 20.04.2023
CISMARU IONUT SEBASTIAN	DIRECTOR	DIRECTIA ACHIZITII	din data de 21.04.2023 pana in data de 05.11.2023
NICOLAE PETRISOR	REVIZOR GENERAL SC	REVIZORATUL GENERAL SC	
RENTEA ADELINA CRISTINA	SEF OFICIU	OFICIUL RESURSE UMANE	
VLAICU ADRIAN CALIN	SEF OFICIU	OFICIUL MARKETING SI COMUNICARE	pana la data de 03.10.2023
TOMA GHEORGHE	SEF OFICIU	OFICIUL DIGITALIZARE	

Atribuțiile Directorului General al societății sunt prevăzute în Contractul de mandat, în Regulamentul de organizare și funcționare al CFR Călători, precum și în Actul Constitutiv al CFR Călători.

În anul 2023 directorul general a dus la îndeplinire toate actele necesare și utile pentru realizarea obiectului de activitate al Societății, cu respectarea limitelor de competență stabilite de legislația în vigoare, Actul Constitutiv și hotărârile Adunării Generale a Acționarilor, precum și sarcinile care i-au fost atribuite în contractul de mandat încheiat cu Societatea.

La nivel de colaborare directă, între conducerea CFR Călători și Consiliul de administrație au existat întâlniri de lucru și predictibilitate în solicitările de aprobare la nivelul Consiliului de Administrație.

De altfel, directorii CFR Călători au informat periodic Consiliul de Administrație în legătură cu activitatea societății și dificultățile întâmpinate, iar solicitările Consiliului, formalizate în decizii, au fost puse în practică de către conducerea executivă în scopul îmbunătățirii activității de management.

Consiliul de Administrație a luat act de materialele de informare elaborate de conducerea executivă, cu privire la activitatea curentă, economică și operațională a companiei și a urmărit ducerea la îndeplinire a obiectivelor, pentru buna desfășurare a activității.

CAPITOLUL 9

RECOMANDĂRI

În cadrul rapoartelor semestriale întocmite în conformitate cu prevederile art. 55 alin. (1) din OUG nr. 109/2011 Consiliul de Administrație al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA a formulat următoarele recomandări către conducerea executivă a societății:

9.1 RECOMANDĂRI FORMULATE ÎN CADRUL RAPORTULUI AFERENT SEMESTRULUI I

Recomandarea nr. 1

Directorul general și directorul financiar vor întreprinde cu celeritate acțiunile necesare în vederea aprobării bugetului de venituri și cheltuieli al societății pentru anul 2023 și vor informa operativ Consiliul de Administrație în legătură cu progresele înregistrate.

Recomandarea nr. 2

Directorul general și directorul financiar vor întreprinde cu celeritate acțiunile necesare pentru a asigura realizarea integrală a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță în anul 2023²⁸. Se va acorda o atenție deosebită indicatorilor care la data de 30.06.2023 înregistrează un grad redus de realizare a obiectivelor asociate.

Recomandarea nr. 3

Directorul general și directorul financiar vor întreprinde cu celeritate acțiunile necesare în vederea contractării execuției tuturor proiectelor de investiții finanțate prin PNRR și vor informa operativ Consiliul de Administrație în legătură cu progresele înregistrate.

²⁸ Cu referire la obiectivele asumate prin planul de administrare al societății pentru perioada 2023-2026, care urmează a fi supuse spre aprobare către Adunarea Generală a Acționarilor

9.2 RECOMANDĂRI FORMULATE ÎN CADRUL RAPORTULUI AFERENT SEMESTRULUI II

Recomandarea nr. 1

Directorul general și directorul financiar vor întreprinde în continuare acțiunile necesare în vederea îmbunătățirii serviciilor de transport furnizate de CFR Călători, cu consecințe în creșterea progresivă a veniturilor societății și reducerea cheltuielilor în scopul realizării obiectivelor strategice generale și specifice stabilite în Planul de Management, componentă a Planului de Administrare al CFR Călători.

Recomandarea nr. 2

Directorul general și directorul financiar vor întreprinde cu celeritate acțiunile necesare pentru a asigura realizarea integrală a obiectivelor asociate indicatorilor de performanță în anul 2024.

ANEXA

DECLARAȚIA NEFINANCIARĂ

1. REFERITOR LA PRINCIPALELE RISCURI CARE DECURG DIN ACTIVITATEA ENTITĂȚII

1.1 Referitor la mobilitate si drepturile calatorilor

SNTFC "CFR Călători" SA, în calitate de operator de transport feroviar de calatori, este un agent economic, cu capital de stat, licențiat în conformitate cu legislația în vigoare pentru efectuarea serviciului public de interes national privind transportul feroviar de călători, supunându-se atât legislației naționale cât și legislației comunitare UE. SNTFC "CFR Călători" SA desfășoară activități de interes economic general. Furnizarea serviciilor de transport feroviar de calatori precum si obligațiile de serviciu public de interes național aferente, sunt stabilite in cadrul Contractului de servicii publice încheiat pentru perioada decembrie 2022 – 11 decembrie 2032 cu Ministerul Transporturilor Infrastructurii si Comunicatiilor, prin Autoritatea de Reforma Feroviara, aprobat prin Hotararea de Guvern nr.146/2020 si actualizat prin Actele aditionale aferente.

SNTFC "CFR Călători" SA își desfășoară activitatea de bază în condițiile prevăzute de Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 782/2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar, Regulamentul (UE) nr. 2338/2016 al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr.1191/69 și nr.1107/70 ale Consiliului European.

Principalul său obiect de activitate constă în *efectuarea transportului feroviar public de călători în trafic intern si international precum si în satisfacerea interesului public national si a nevoilor sociale si de apărare a țării, pe bazele economiei concurențiale, în scopul realizării de profit.*

În scopul realizării obiectului său de activitate - realizarea unui serviciu de transport feroviar public de călători în condiții de calitate și siguranță - CFR Călători adoptă principii referitoare la:

- calitatea serviciilor
- respectarea drepturilor călătorilor
- asigurarea mobilității călătorilor
- efectuarea transportului de călători în conditii de protejare a mediului înconjurător,

în deplină concordantă cu legislatia natională si cu respectarea legislatiei Uniunii Europene.

CFR Călători prin politicile adoptate urmărește promovarea în România a unui sistem de transport feroviar durabil, care să permită deplasarea rapidă, eficientă si în conditii de siguranță a persoanelor si bunurilor, la un nivel corespunzator standardelor europene la nivel national, în cadrul Europei dar si între si în cadrul rețelei feroviare din România.

Suntem operator de transport feroviar de călători care execută pregătirea și punerea în circulație a garniturilor de trenuri pentru asigurarea serviciului de transport public de călători în condiții de siguranță și confort. CFR Călători este singurul operator de transport feroviar de calatori din România care oferă și servicii în trafic internațional.

Obiectivul principal al societății noastre este furnizarea de servicii de calitate publicului călător pe întreg parcursul călătoriei cuantificat prin satisfacția clientilor, aplicând și respectând prevederile Regulamentului Parlamentului European 782/2021, privind drepturile și obligațiile călătorilor

Obiectivele managementului societății sunt legate de funcționarea companiei în condițiile asigurării echilibrului economico-financiar, de a asigura punctualitatea serviciilor, reducerea disfuncționalităților pentru a oferi siguranță și integritate pasagerilor, asigurarea salubrității materialului rulant și a echipamentelor pentru a crea un mediu plăcut și sănătos în timpul călătoriei, promovarea unui comportament responsabil și prietenos al salariaților în relația cu publicul călător.

CFR Călători monitorizează și acordă compensații în cazul întârzierilor trenurilor în trafic internațional prin plata unei sume de despăgubire pentru întârziere. În anul 2023 au fost tratate un număr de 223 dosare de despăgubiri pentru întârziere, din care s-au platit despăgubiri pentru 212 dintre acestea, celelalte 11 fiind neeligibile (întârzieri sub 60 minute, servicii naționale de transport, cuantum despăgubire sub pragul de 4 Euro). Totodată, asigură prin personalul său asistența pasagerilor care întâmpină dificultăți în derularea contractului de transport, oferind îndrumări cu privire la modalitățile de rezolvare individuală.

CFR Călători a adoptat o serie de măsuri organizatorice acordate cu titlu gratuit pentru a asigura servicii și persoanelor cu mobilitate redusă, asigurând îmbarcarea/debarcarea în condiții de siguranță a persoanelor cu mobilitate redusă generată de afecțiuni motorii și vizuale, cu respectarea legii naționale 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap. În anul 2023 au fost înregistrate și soluționate un număr de 716 solicitări de servicii specifice de asistență.

Pentru a beneficia de aceste servicii, pasagerii trebuie să completeze un formular tip disponibil la punctele de vânzare ale CFR Călători și pe pagina de internet a companiei. Cererea se depune cu cel puțin 36 ore înainte de data călătoriei, conform prevederilor din Regulamentul (UE) 782/2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor, cu precizarea tuturor detaliilor necesare (date de identificare, mobilitate redusă, servicii necesare, detalii despre plecarea/sosirea trenului, precum și a legăturii, dacă este cazul).

Precizăm însă că CFR Călători încearcă să soluționeze toate cererile pasagerilor cu mobilitate redusă (chiar și cele depuse sub limita de 36 de ore) în limita posibilităților tehnice și organizatorice pe care le are la dispoziție. Aceste servicii de asistență se oferă la toate trenurile IR, numai între stațiile deschise acestui tip de transport, pentru toate categoriile de persoane cu mobilitate redusă, cu excepția persoanelor cu mobilitate redusă care necesită scaun cu roțile nepliable, pentru care se asigură servicii doar la anumite trenuri și stații:

- asistență în stațiile de plecare/sosire și în stațiile de schimbare a trenurilor, după caz;
- îmbarcarea și debarcarea persoanelor în scaun cu roțile pliable sau nu, cu sau fără însoțitor;
- însoțirea în incinta stației CF și până la îmbarcarea în tren, asistență la/de la coborârea din tren până la ieșirea din stație;
- rezervarea locurilor speciale în trenurile în care există locuri dedicate transportului PMR (pentru transportul persoanelor cu mobilitate redusă care necesită scaun cu roțile);
- asistență la bordul trenurilor.

În categoria pasagerilor cu mobilitate redusă sunt incluse persoane a căror mobilitate este afectată din cauza unei incapacități (senzoriale sau locomotorii), a unei deficiențe fizice, a vârstei, a unei boli sau a altei cauze (persoane care utilizează un scaun cu roțile, persoane cu deficiențe de vedere/auz, în vârstă, foarte înalte sau supraponderale).

Societatea noastră a adoptat mai multe măsuri pentru a facilita accesul la serviciile de asistență oferite de CFR Călători persoanelor cu nevoi speciale, după cum urmează:

- a fost dezvoltată o interfață software pentru preluarea solicitărilor privind asigurarea serviciilor specifice, inclusiv solicitările de rezervări de locuri, ce este disponibilă pe site-ul societății noastre (www.cfrcalatori.ro)
- a fost asigurată preluarea problemelor, sugestiilor sau a altor întrebări prin intermediul unei căsuțe de mail special dedicate (PRMcentral@cfrcalatori.ro).

Pentru menținerea legăturii permanente cu clienții, societatea asigură :

- informarea/avizarea prin intermediul site-ului www.cfrcalatori.ro sau prin mass-media, comunicate legate de ofertele de călătorie, de circulația trenurilor, de servicii conexe oferite;
- înregistrarea petițiilor, prin platforma online pe adresele de mail republic.calatori@cfrcalatori.ro și petitii@cfrcalatori.ro, cât și în punctele "Relații cu clienții" deschise în stațiile de cale ferată;
- informarea călătorilor prin serviciul Call center la numărul 0800.88.44.44 (TEVERDE),
- informarea călătorilor prin personalul propriu în tren și stații, cât și prin automatele de vânzare ale CFR Călători.

Politica tarifară pe termen lung, mediu și scurt privind traficul intern, abordată de societate, a influențat evoluția favorabilă atât a indicatorilor călătorie expediată, cât și parcursul acestora exprimat în călătorii km.

CFR Călători a dezvoltat în trafic intern servicii de tip tren special comandat - "Tren charter" - prin care clienții pot să beneficieze de servicii personalizate și să combine activitățile de afaceri cu cele de relaxare. Serviciul "Tren charter" asigură flexibilitate și se adaptează în funcție de necesitățile și dorințele solicitanților, privind rutele, tipul de vagon (clasă, dormit și cușetă, vagon bar/restaurant).

O altă modalitate de facilitare a mobilității este transportul pasagerilor însoțiți de biciclete, în funcție de capacitatea disponibilă, cu aplicarea de tarife accesibile la trenurile de rang Regio și InterRegio.

Prin serviciile pe care le prestează CFR Călători asigură liberă circulație a tuturor persoanelor, pe o arie geografică vastă, de la nord la sud, de la vest la est. Societatea noastră este în continuă mișcare și se adaptează nevoilor/cererilor de deplasare/transport, atât a călătorilor ocazionali, cât și a celor care se deplasează frecvent cu trenurile CFR Călători, chiar și în grupuri organizate.

Prin politicile și acțiunile întreprinse pe termen mediu/scurt, CFR Călători dorește să coreleze cererile de transport/deplasare cu oferta de transport/deplasare.

Menținerea legăturii cu marii agenți economici, unități administrativ - teritoriale, unități de învățământ etc., petițiile/sesizările/reclamațiile primite de CFR Călători prin serviciul dedicat, contribuie la identificarea nevoilor de transport ale călătorilor existenți și potențiali și cunoașterea așteptărilor acestora în legătură cu serviciile de transport, în scopul îmbunătățirii calității serviciului și al creșterii gradului de satisfacție al clienților.

În cursul anului 2023, prin Compartimentului Relații cu Publicul al CFR Călători s-au primit și tratat un număr de **8774** petiții, conform prevederilor Ordonanței nr. 27/2002 aprobată cu modificări prin Legea 233/2002 privind reglementarea activității de soluționare a petițiilor, în care au fost evidențiate peste 5.500 aspecte de interes pentru publicul călător.

Categorii de petiții pe total an

CATEGORII	NUMAR PETITII PE AN 2023	% DIN TOTAL PETITII
RECLAMATII	7764	88,48%
INFORMATII	784	8,98%
PROPUNERI	226	2,54%
TOTAL	8774	100,00%

Nemulțumirile clienților existenți sau potențiali, exprimate în cele 7764 reclamații, ceea ce reprezintă un procent de 88,48% din total, sunt generate de condiții și confort, temperatura în vagon asigurată în timpul călătoriei, curățenia și igiena, întârzierile din parcurs, mersul trenurilor și circulația operatorilor privați.

Procentul de 9,98%, respectiv 784 informații, din totalul petițiilor primite, reprezintă solicitări de informații referitoare la mersul trenurilor, tariful legitimațiilor de călătorie, pe tipuri de oferte, aferente călătoriilor planificate, atât în trafic intern cât și internațional, drepturile și obligațiile călătorilor acordate în baza unor legi, decrete, în baza Regulamentului European 782/2021, modul de utilizare a aplicațiilor informatice disponibile on line etc.

Procentul de 2,54%, respectiv 226 propuneri și solicitări – din totalul petițiilor primite, reprezintă propuneri pentru mersul de tren, modificarea compunerii trenurilor prin suplimentarea numărului de vagoane, mai ales la trenurile de navetă, pe toate secțiile de circulație.

Căile pentru depunerea petițiilor care au ca subiect aspecte stabilite în obiectul de activitate al operatorului național de transport feroviar de călători, societatea SNTFC CFR CĂLĂTORI S.A. sunt:

- adresa de e-mail petitii@cfrcalatori.ro;
- pe website prin formularul ADAUGA SUGESTIE/RECLAMATIE
- pe pagina de contact a site-ului oficial al societății www.cfrcalatori.ro ;
- prin corespondență scrisă depusă la registratura societății;
- depuse și redirecționate de la instituții / autorități ale statului – Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Autoritatea Națională de Protecție a Consumatorilor;

În 74,94 % din cazuri – 6576 petiții, calea de intrare a fost on line la adresa de e-mail petitii@cfrcalatori.ro și modulul de reclamații și sesizări al site-ului nostru. Restul de 25,06 % - 2198 de petiții – au fost direcționate de la instituții/autorități, prin directorul general sau birourile de relații cu publicul din gări.

Timpul de răspuns

Intervalele predominante de rezolvare a petițiilor sunt cuprinse între 1 – 5 zile 1559 petiții, 6 – 10 zile 2512 petiții, 11 – 21 zile 3473 petiții, între 22 - 31 zile 1230 petiții care au necesitat cercetări amănunțite.

Clasificarea petițiilor pe aspecte semnalate de către petenți:

Din cele 8774 petiții înregistrate în anul **2023**, clasificarea în funcție de ramura la care a fost repartizată se prezintă astfel:

1. Comercial – trafic intern și internațional 44,85%
2. Mers de tren – 15,94%
3. Vagoane și automotoare – 29,34%
4. Infrastructură - întârzierile - 9,55%
5. Alte cauze – 0,32%.

Pe baza acestor date, la nivelul CFR Călători se proiectează mersul trenurilor de călători, ținând cont și de fluxurile estimate de călători.

CFR Călători a pus la dispoziția publicului călător o gamă diversă de oferte comerciale (ex. bilet dus-întors, abonamente, card TrenPlus, reduceri la cumpărarea cu anticipație, reduceri pentru grupuri), adaptat solicitărilor identificate pe piața de transport (navetă, ocazional, etc) de la:

- reședință-loc de muncă - oferta abonamente;
- reședință-afaceri - card TrenPlus;
- reședință-studii - abonamente elevi/studenti;
- reședință-cumpărături - bilet dus-întors;

- reședință-destinații turistice: card TrenPlus, reduceri la cumpărarea cu anticipație, reduceri pentru grupuri

Totodată, a asigurat transportul unor categorii sociale care beneficiază de călătorii gratuite sau cu reducere aprobate prin următoarele acte normative:

- Legea nr. 4/1990 privind remunerarea și alte drepturi ale Președintelui României, senatorilor și deputaților, cu modificările și completările ulterioare;
- D.L. nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri, republicat cu modificările și completările ulterioare;
- O.G. nr. 105/1999 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate de către regimurile instaurate în România cu începere de la 6 septembrie 1940 până la 6 martie 1945 din motive etnice, aprobată prin Legea nr. 189/2009, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 752/2001 privind organizarea și funcționarea Academiei Române, republicată cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 44/1994, privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și vaduvelor de război cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 147/2000, privind reducerile acordate pensionarilor pentru transportul intern, cu modificările și completările ulterioare,
- Legea învățământului preuniversitar nr. 198/2023
- Legea învățământului superior nr. 199/2023
- Legea nr.33/1996 privind repunerea în unele drepturi economice a locuitorilor Munților Apuseni, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 341 din 12 iulie 2004 a recunoștinței față de eroii-martiri și luptătorii care au contribuit la victoria Revoluției române din decembrie 1989, precum și față de persoanele care și-au jertfit viața sau au avut de suferit în urma revoltei muncitorești anticomuniste de la Brașov din noiembrie 1987 cu modificările și completările ulterioare
- Ordonanța nr. 112/1999 privind călătoriile gratuite în interes de serviciu și în interes personal pe căile ferate române

În cadrul activităților de cooperare externă, s-a urmărit activitatea de colaborare a SNTFC „CFR Călători” S.A. cu întreprinderile feroviare străine, organizații/asociații feroviare internaționale, alte organizații non guvernamentale și diverse societăți străine cu care se cooperează în domeniul de activitate.

În acest sens, s-a urmărit gestionarea activităților privind participarea societății la organizațiile/asociațiile profesionale internaționale (ex.: UIC - Uniunea Internațională a Căilor Ferate, CER - Comunitatea Europeană a Întreprinderilor Feroviare și Administratorilor de Infrastructură, CIT – Comitetul Internațional al Transportatorilor Feroviari etc.) și s-a urmărit participarea la reuniunile profesionale internaționale relevante pentru activitatea societății, inclusiv cele desfășurate în regim de video-conferință-

În cadrul organizațiilor profesionale internaționale cu specific feroviar, SNTFC „CFR Călători”-S.A. participă în cadrul structurilor cu rol decizional și al grupurilor de lucru pe diferite teme de interes.

S-a coordonat administrarea datelor privind cotizațiile și bugetele de participare a societății ca membru în organizațiile și asociațiile profesionale internaționale.

S-a continuat și îmbunătățit colaborarea cu întreprinderile feroviare străine și s-au monitorizat activitățile ce decurg din colaborarea cu Comisia Europeană, organisme de lucru ale Uniunii Europene în domeniul transportului feroviar de călători, în limitele competențelor acordate.

S-au analizat, s-au tradus și, în colaborare cu compartimentele implicate, s-a răspuns la solicitările transmise de organizațiile și asociațiile feroviare internaționale pe diverse teme legate de aplicarea legislației comunitare și o legislație favorabilă sectorului feroviar, precum și la solicitările MTI pe diferite teme de interes (ex. propuneri legislative ale UE, relații de colaborare cu diferite țări, răspunsuri la diferite chestionare etc.).

S-au întocmit diverse note de informare pentru Directorul General, conform domeniului de competență, cu privire la subiectele solicitate.

S-a analizat aplicarea măsurilor adecvate și au fost informate compartimentele implicate asupra sancțiunilor internaționale aplicabile în România (ex.: sancțiunile internaționale impuse Federației Ruse).

De asemenea, s-a asigurat, atunci când a fost necesar, traducerea în / din limbi străine a diferitelor documente primite de la conducerea SNTFC „CFR Călători” S.A., cât și a celor aferente solicitărilor primite în format electronic de la departamentele de specialitate.

Politica tarifară comună, aplicabilă în trafic internațional de călători, se stabilește în cadrul organizației profesionale Uniunea Internațională a Căilor Ferate (UIC). În afara acestui cadru general, transportatorii europeni, între care și CFR Călători, stabilesc între ei acorduri tarifare (bi sau multilaterale) cu condiții particulare specifice aplicabile traficului internațional interesat. CFR Călători, ca membru UIC, participă la activitatea de transport internațional de călători atât în calitate de transportator cât și în calitate de emitent de legitimații internaționale.

CFR Călători derulează proiecte de dezvoltare a activității proprii cu implicare în viața comunității :

- promovarea canalelor alternative de distribuție a legitimațiilor de călătorie prietenoase cu mediul înconjurător (ticketless – nu este obligatorie prezentarea biletului tipărit pe hârtie)
- dezvoltarea și implementarea unui sistem de emiteră a legitimațiilor de serviciu și a celor de tip abonament pe carduri cu posibilitatea prelungirii perioadei de valabilitate (se elimină/reduce cantitatea de hârtie utilizată în acest proces);
- implementarea la nivel tuturor SRTFC-urilor a unei aplicații specifice pentru înregistrarea centralizată a tuturor petitiilor prin asigurarea unui registru unic electronic;
- pentru siguranța călătoriei organizarea/ monitorizarea, în condițiile legii, a autorizării personalului acordând o atenție deosebită celor cu răspunderi în siguranța circulației, cât și celor cu sarcini de îndrumare, verificare și control;
- programe profesionale necesare formării unui comportament adecvat a salariaților în relația cu publicul călător;
- pregătirea documentației necesare în vederea autorizării unor centre proprii de calificare a salariaților proprii;
- adaptarea mersului de tren, modificarea orarelor pentru asigurarea legăturilor cu trenul dar și cu alte mijloace de transport pe relații complementare de transport
- dezvoltarea și promovarea pe o scară mai largă a serviciului de transport a bicicletelor și schiurilor.
- dezvoltarea serviciului metropolitan. Stimularea traficului de navetă prin îmbunătățirea serviciului oferit cu precădere în zonele limitrofe ale marilor orașe și aplicarea unor oferte dedicate acestei noi nișe de piață.

SNTFC “CFR Călători” sustine conceptul de siguranță feroviară la nivelul tuturor operațiunilor de transport feroviar de călători, implicând siguranța deplină a persoanelor, a bunurilor încredințate transportului, a vehiculelor feroviare, a infrastructurii și a mediului înconjurător. Implementarea acestui concept la nivelul întregii activități de transport feroviar de călători reprezintă obiectivul sistemului de management al siguranței feroviare, pentru care conducerea SNTFC CFR Călători își asumă întreaga responsabilitate. Eficiența sistemului de siguranță feroviară este asigurată prin monitorizarea strictă a tuturor factorilor implicați în respectarea reglementărilor specifice sistemului de transport pe calea ferată și prin aplicarea unor măsuri organizatorice preventive și corective.

1.2 Referitor la nivelul de risc în transportul feroviar de calatori

În anul 2023 a fost menținut nivelul de risc în transportul feroviar de calatori sub cel acceptabil, prin controlul operational al riscurilor asociate siguranței feroviare;

De asemenea s-au dezvoltat parteneriate cu factorii interesați: administratorul de infrastructura feroviară interoperabilă, autoritatea de siguranță feroviară, autoritățile locale, operatorii de transport feroviar și alte părți interesate prin stabilirea de convenții și reglementări comune având ca scop diminuarea/tinerea sub control a riscurilor de interfață.

Obiective 2023-2024:

Principalele obiective în domeniul siguranței feroviare sunt:

- adaptarea permanentă și operativă la cerințele autorităților de reglementare naționale și internaționale din domeniul siguranței feroviare.
- încurajarea personalului de la toate nivelurile de a contribui la dezvoltarea siguranței prin raportarea evenimentelor periculoase și prin furnizarea de informații legate de siguranță.
- creșterea gradului de informare și conștientizare a personalului privind nevoia de management al riscului în procesele derulate, respectiv îmbunătățirea măsurilor de control a riscurilor pentru siguranță generate atât de propriile activități, cât și de factori externi.
- minimizarea riscurilor de interfață, rezultate din activitatea agenților economici cu care SNTFC "CFR Călători" S.A. are contracte prestări servicii sau furnizare de material și piese de schimb.
- asigurarea transparenței față de toate părțile interesate: personal, clienți și autorități.
- creșterea numărului de locomotive modernizate în scopul diminuării minutilor de întârziere cauzate de deficiențele tehnice produse la materialul rulant motor.

Obiectivele siguranței feroviare sunt obținute prin:

- a) menținerea unui înalt nivel de conștientizare asupra disciplinei personale și siguranței feroviare;
- b) promovarea permanentă și activă a participării salariaților la măsurile menite să îmbunătățească siguranța activității de transport feroviar;
- c) asigurarea cadrului de reglementări, în acord cu legislația în domeniul siguranței feroviare în vigoare;
- d) asigurarea resurselor necesare și întreținerea permanentă a parcului de material rulant (locomotive și vagoane) și a infrastructurii feroviare pentru a se încadra în standardele tehnice naționale și internaționale;
- e) monitorizarea activităților la toate nivelurile din cadrul SNTFC "CFR Călători" S.A., pentru a se determina performanța sarcinilor legate de siguranță și pentru a se interveni atunci când aceste sarcini nu sunt îndeplinite în mod adecvat;
- f) analize de management asupra:
 - performanțelor obținute în urma prestării serviciilor specifice;
 - gradului de satisfacție al părților interesate.

2. REFERITOR LA MEDIU

S.N.T.F.C "CFR Călători" S.A. gestionează un management de mediu care se focalizează pe promovarea dezvoltării unui sistem de transport feroviar de călători durabil, în concordanță cu cerințele economice, sociale și de mediu europene.

Prin obiectivele și măsurile propuse se aliniază:

- principiilor și obiectivelor stipulate în: Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030 a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Strategia europeană de transport durabil, Strategia pentru mediu a sectorului european feroviar, Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, în corelație cu obiectivele și reglementările UE privind protecția mediului.
- recomandărilor Cărții Verzi privind instrumentele de piață utilizate în scopuri aferente politicii de mediu
- recomandărilor Cărții Albe privind politica de transport
- legislației de mediu
- reglementărilor interne ale societății

Principiile prioritare sunt definite prin:

- Îmbunătățirea performanțelor de mediu și de energie ale serviciilor din transportul feroviar.
- Reducerea impactului produs de activitățile pe care sistemul feroviar le implică, cu consecințe directe în îmbunătățirea condițiilor de viață și de sănătate a oamenilor.
- Prevenirea poluării factorilor de mediu.
- Îmbunătățirea și conservarea condițiilor de mediu.

Obiectivele avute în vedere sunt:

- Reducerea impactului activității asupra mediului prin monitorizarea prin programe globale de monitorizare a calității factorilor de mediu, aer, apă, sol și zgomot.
- Îmbunătățirea performanței de mediu prin reducerea emisiilor specifice de CO₂ provenite din tracțiunea materialului rulant, având ca obiectiv final, reducerea emisiilor totale de CO₂ și a emisiilor specifice de CO₂, în conformitate cu programele Uniunii Europene de reducere a emisiilor de CO₂.
- Reducerea consumului de hârtie în activitatea de emitere a legitimațiilor de călătorie prin promovarea unor canale alternative de distribuție a legitimațiilor de călătorie de tip „ticketless”.
- Creșterea eficienței energetice și a eficienței utilizării de resurse energetice.
- Reducerea emisiilor gazelor cu efect de seră.
- Perfecționarea sistemului informațional pentru evaluarea performanțelor de mediu, astfel încât să se încadreze în schema: identificare, monitorizare, integrare date, aplicare soluții.
- Perfecționarea, pregătirea și educarea personalului în vederea creșterii responsabilității individuale de utilizare eficientă a materialelor și a utilităților și de aplicare a măsurilor de prevenire a poluării și a celor mai bune tehnologii pentru eliminarea sau reducerea impactului de mediu.
- Prevenirea poluării și ameliorarea calității factorilor de mediu prin execuție lucrări de mediu și achiziții servicii pentru protecția mediului, prin Programul obiectivelor de investiții și dotări independente cu finanțare din fonduri proprii, prin Programul de reparații și întreținere, precum și din Fondurile proprii de exploatare.

Direcțiile de acțiune sunt:

a) Reglementarea funcționării obiectivelor din punct de vedere al protecției mediului.

Intocmirea documentațiilor necesare pentru:

- Obținerea autorizațiilor de mediu pentru unitățile din rețea: PLT Oravița, Depoul Sibiu, Revizia Vagoane Galați, Post Revizie Ploiești Sud, Revizia Vagoane Piatra Olt.
- Revizuirea autorizațiilor de mediu pentru unitățile din rețea.
- Obținerea vizelor anuale pentru subunitățile ale căror autorizații sunt valabile pe toată perioada în care se obține viza anuală.
- Obținerea Autorizațiilor de Gospodărire a Apelor pentru punctele de lucru.
- Obținerea Acceptelor de evacuare a apelor reziduale în rețele de canalizare locale.
- Obținerea altor avize.
- Efectuarea de bilanțuri de mediu necesare pentru obținerea autorizațiilor de mediu.

b) Realizarea programelor de conformare impuse de Agențiile de Mediu Teritoriale.

Realizarea programelor de conformare constituie:

- condiție pentru menținerea și revizuirea autorizațiilor de mediu.
- cerință în vederea obținerii autorizării obiectivelor din punct de vedere al mediului.

Având în vedere specificul activităților desfășurate în depouri și revizii, bilanțurile de mediu și studiile de evaluare a riscului efectuate, programele de conformare implică lucrări de anvergură:

- ecologizare teren contaminat cu produse petroliere, linii CF
- decontaminări ale solului impregnat cu substanțe petroliere
- reabilitarea/modernizarea instalațiilor de alimentare cu combustibil și a depozitelor de stocare lubrifianti
- reabilitarea/modernizarea rețelelor de canalizare și a instalațiilor de tratare a apelor uzate
- dezafectarea și ecologizarea vechilor gospodării de păcură, dezafectarea rezervoarelor de păcură și a instalațiilor aferente neutilizate
- refacerea sistemului de impermeabilizare la rampa de descărcare a motorinei
- realizarea unor sisteme de drenaj și colectare eficientă a apelor meteorice nepoluate

Programele de conformare necesită o perioadă de derulare de 4-5 ani în și necesită resurse financiare adecvate.

Analiza programelor de conformare din perspectiva resurselor financiare.

Alocarea resurselor financiare se face prin propunerile cuprinse în Programul obiectivelor de investiții și dotări independente cu finanțare din fonduri proprii, Programul de reparații și întreținere, precum și din Fonduri proprii de exploatare.

Programele de conformare au început să se deruleze în anul 2001, primul obiectiv din rețea fiind Depoul Suceava, în 2004 erau în lucru 12 astfel de programe, în anul 2007 erau angajate 20 programe de conformare, ajungând ca în 2011 să mai rămână de executat lucrări de conformare cuprinse în 9 programe de conformare.

În anul 2016 s-au realizat lucrările de conformare impuse în 4 programe de conformare incluse în autorizațiile de mediu ale obiectivelor din rețea (depourile Arad, Timișoara, Tecuci și revizia Craiova), în 2017 au fost finalizate lucrările impuse de A.N.P.M în 2 programe de conformare, iar în anul 2018 s-au derulat 3 programe de conformare, realizându-se lucrările de conformare impuse în autorizațiile de mediu ale obiectivelor din rețea. Autorizațiile, avizele și acordurile obținute de la Agențiile Teritoriale de Protecție a Mediului, Apa Nova, Apele Române în anul 2019 implică necesitatea efectuării unui număr de 7 programe de conformare.

În anul 2020 s-a finalizat lucrarea din programul de conformare pentru Depoul Arad- Reabilitarea gospodăriei de carburanți care cuprinde și reabilitarea instalației de alimentare cu carburanți și s-a realizat, la Depoul Brașov, curățarea a 6 rezervoare metalice din incinta magaziei de combustibil.

În anul 2021 au fost realizate toate măsurile din Programul de Conformare pentru Depoul Arad, s-au realizat măsurile impuse prin obligațiile de mediu stabilite la încetarea activității pentru punctul de lucru Depoul de Locomotive Tecuci, s-au achiziționat servicii pentru curățarea și igienizarea instalațiilor de canalizare și achiziționare pompă pentru produs petrolier.

În anul 2022, autorizațiile, avizele și acordurile obținute de la Agențiile Teritoriale de Protecție a Mediului, Apa Nova, Apele Române implică necesitatea efectuării unui număr de 2 programe de conformare. Lucrările realizate prin Planul de reparații și întreținere și Planul de investiții pentru prevenirea poluării și ameliorarea calității factorilor de mediu, în anul 2022 au constat în:

- Curățare decantoare, rezervoare, cămine, canale și preluarea deșeurilor periculoase la Depoul Timișoara și Depoul Arad.
- Anvelopare clădire Stație spălare vagoane din Revizia vagoane Constanța.
- Execuție canalizare în Revizia Cluj Napoca.

În anul 2023:

- S-au achiziționat servicii de vidanjare și decolmatare decantoare
- S-au achiziționat servicii de eliminare deșeuri periculoase de către firme specializate
- S-au achiziționat absorbanti pentru produse petroliere pentru ecologizarea solurilor
- S-au achiziționat servicii de salubritate vagoane, rame, dormitoare, spații.

c) Alinierea la legislația și normele UE, analiza proiectelor de acte normative elaborate pentru transpunerea Directivelor Comisiei Europene în legislația națională și exprimarea punctului de vedere al societății, transmiterea către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii de elemente de poziționare față de anumite subiecte :

- Proiect de OUG pentru modificarea OUG nr.80/2018 privind stabilirea condițiilor de introducere pe piață a benzinei și motorinei, de introducere a unui mecanism de monitorizare și reducere a gazelor cu efect de seră și de stabilire a metodelor de calcul și de rapoarte a reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru modificarea și completarea Legii nr.220/2008 pentru stabilirea sistemului de promovare a producerii energiei din surse regenerabile de energie.
- Reformare Directiva privind calitatea aerului înconjurător.
- Planul de Acțiune privind Economia Circulară.
- Proiect de H.G pentru modificarea și completarea H.G nr. 1172/2022 pentru aprobarea Strategiei Naționale privind economia circulară.
- Proiectul de H.G privind aprobarea Strategiei Naționale privind adaptarea la schimbările climatice pentru perioada 2023-2030, cu perspectiva anului 2050 și a Planului Național de acțiune pentru implementarea Strategiei Naționale privind schimbările climatice 2023-2030, precum și pentru promovarea unor măsuri cu caracter instituțional.
- Raportul Băncii Mondiale pentru România privind Clima și Dezvoltarea.
- Proiect de H.G pentru probarea Strategiei pe Termen Lung a României pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.
- Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport.

d) Realizarea și transmiterea de date solicitate de către MTI, Direcția Transport Feroviar privind:

- Raportul Național Voluntar al României (RNV2023) privind implementarea Agendei 2030 pentru Dezvoltare Durabilă.

- Validare date din baza de date a Organizației pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE) privind România.
 - Chestionare aferente Comitetului EPOC /Waste al OCDE.
 - Chestionare privind schimbările climatice, pentru pregătirea SUMMIT ITF – OCDE.
 - Situația autorizărilor/ avizelor necesare desfășurării activităților gestionate.
 - Măsurile de politică relevante, măsurile alternative relevante în vederea realizării economiilor de energie necesare îndeplinirii condițiilor favorizante tematice (CTE).
 - Raportarea stadiului realizării acțiunilor prevăzute în Planul Național de implementare a prevederilor Convenției de la Stockholm privind poluanții organici persistenți conform HG 1497/2008.
 - Priorități în domeniul schimbărilor climatice pe anul 2024.
 - Intocmire răspunsuri la petiții înaintate de către Direcția Comunicare și Dialog Social din MTI.
- e) **Realizarea și transmiterea de baze de date, solicitate de către autoritățile de mediu - Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, Ministerul Energiei, ANRE, Agenția Națională pentru Protecția Mediului și alte organisme, privind:**
- Solicitare transmitere informații privind modul de implementare a recomandărilor CNSM.
 - Raportul anual privind starea mediului în România pentru anul 2022 - obligațiile de raportare a României față de Agenția Europeană de Mediu și Uniunea Europeană.
 - Cheltuielile de mediu la nivelul societății pe 2022 solicitate de Institutul Național de Statistică prin intermediul Chestionarului cercetării statistice anuale "AS_CPM_CI-Cheltuieli pentru protecția mediului în întreprinderi.
 - Construirea Inventarului Național al emisiilor de Gaze cu Efect de Seră 2024 și administrării Inventarului Aproximativ al Gazelor cu Efect de Seră 2023. Date asociate utilizării agenților refrigeranți în echipamentele/ instalațiile de condiționare a aerului și refrigerare din componența vagoanelor și respectiv a locomotivelor administrate în anul 2022.
 - Estimarea emisiilor de poluanți atmosferici proveniți din traficul feroviar, înregistrate în perioada 2015-2022.
 - Chestionarul statistic al Băncii Naționale a României privind accesul la finanțare al companiilor nefinanciare din România.
 - Chestionar privind accesul publicului la informația de mediu și participarea publicului la deciziile privind activitățile specifice.
 - Intocmire de situații statistice și sinteze privind activitatea societății pe linie de protecție a mediului în vederea prezentării acestora pe site-ul propriu pentru informarea publicului.
 - Actualizarea Registrului Public de Informații de Mediu.
 - Contractul de Servicii Publice CSP 2022-2032. Calcularea lunară a indicatorilor de performanță "Nivelul de poluare CO2 a materialului rulant" și „Nivelul de poluare CO2 a bunurilor imobile”.
 - Intocmire reglementare privind situația raportărilor consumurilor de energie, combustibili și lubrifianți.
 - Calcularea valorilor de referință lunare pentru indicatorul ICP11 și a valorilor de referință lunare pentru indicatorul ICP12.
 - Intocmire Fișă de documentare indicator ICP11 și Fișă de documentare indicator ICP12.

f) Prevenirea poluării.

Monitorizarea factorilor de mediu prin efectuarea de analize a indicatorilor fizico-chimici impuși prin autorizațiile de mediu ale punctelor de lucru ale societății.

Autorizațiile de mediu obținute în urma finalizării procedurii de autorizare, impun prin actul de reglementare următoarele:

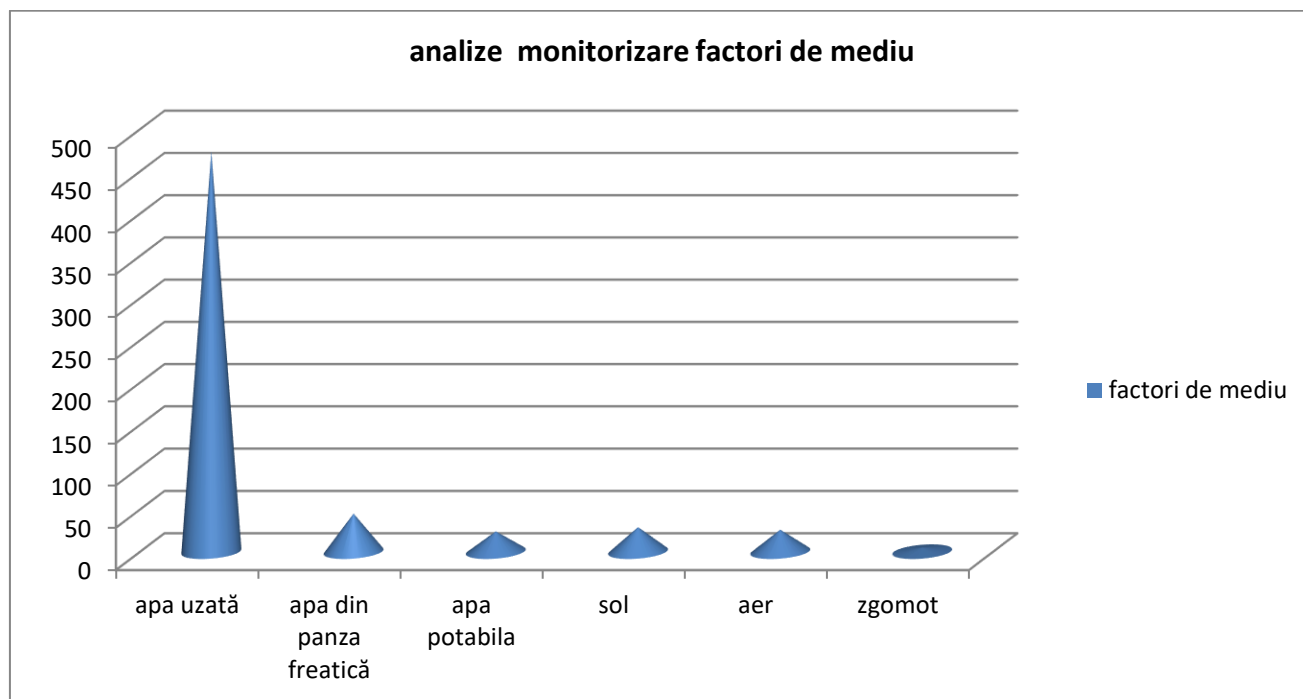
- monitorizarea factorilor de mediu și raportarea (lunar /trimestrial sau anual) a rezultatelor analizelor chimice ale indicatorilor fizico-chimici ai emisiilor și imisiilor de poluanți către Agențiile Teritoriale de Protecția Mediului.
- gestiunea deșeurilor și raportarea către Agențiile Teritoriale de Protecția Mediului a situației lunare.

Pentru realizarea acestei cerințe de conformitate pentru unitățile autorizate, cât și pentru obținerea autorizațiilor de mediu pentru unitățile care au documentațiile depuse în vederea autorizării, s-au întocmit programe pentru monitorizarea factorilor de mediu.

Programul de monitorizare stabilește factorii de mediu care necesită monitorizarea, frecvența monitorizării acestora, precum și indicatorii fizico-chimici care trebuie analizați pentru fiecare factor în parte. Pentru urmărirea calității factorilor de mediu, conform legislației în vigoare, subunitățile au programe proprii de monitorizare, analizele fiind efectuate de laboratoare de mediu specializate și autorizate.

Monitorizarea calității factorilor de mediu: apa uzată, apa potabilă, apă freatică, apa pluvială, sol, emisii, zgomot se realizează în baza contractelor de monitorizare. Se determină indicatori fizico-chimici: pH, materii în suspensie, azot amoniacal, fosfor total, consum chimic de oxigen, detergenți sintetici biodegradabili, substanțe extractibile cu solvenți organici, compuși organici volatili, concentrația de produse petroliere în sol, nivel de zgomot.

În anul 2023 au fost achiziționate servicii de monitorizare a factorilor de mediu în valoare de 183,238 mii lei. S-au efectuat 607 analize, dintre care 474 analize apă uzată, 24 analize apă potabilă, 45 analize apă freatică, analize apa pluvială, 29 analize probe sol, 26 analize emisii și 5 analize de zgomot.



2.1 Gestionarea eficientă a deșeurilor

Pentru asigurarea protecției mediului și a sănătății populației, SNTFC CFR Călători a implementat un sistem de gestionare a deșeurilor prin care, deșeurile provenite din activitățile desfășurate în subunitățile SRTFC 1-8 sunt colectate selectiv, stocate temporar în spații special amenajate și apoi sunt predate operatorilor economici autorizați pentru valorificate sau eliminare

2.2 Aerul

Impactul transportului feroviar asupra calității aerului este cuantificat, îndeosebi, prin emisiile de poluanți generați în aer.

Pentru reducerea emisiilor de oxizi de azot NOx și alți poluanți în domeniul transportului (oxizi de sulf, SO₂, particule, compuși organici volatili COV, amoniac NH₃), se au în vedere acțiuni privind:

- a) Pentru sursele mobile (materialul rulant, parcul de locomotive și de vagoane de călători).
- Modernizarea parcului de material rulant existent, constituit din locomotive și vagoane de călători. SNTFC CFR Călători are în derulare un program, inclus în PNRR, ce constă în:
 - modernizarea a 55 locomotive electrice destinate remorcării trenurilor de călători
 - conversia a 20 de locomotive diesel hidraulice de manevră în locomotive electrice cu acumulatori
 - modernizarea a 139 vagoane de călători.
 - Proiectul este inclus în Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), pilonul 1-Tranziția spre o economie verde, Componenta C4. Transport sustenabil, Investiția I2 -Material rulant feroviar.
- b) Pentru sursele staționare:
- Modernizarea centralelor termice prin instalarea unor echipamente de evacuare pentru reducerea emisiilor.
 - Dotări cu dispozitiv exhaustor cu filtre de reținere a noxelor și sisteme de hote absorbante la ateliere și săli de acumulatori.
 - Monitorizarea emisiilor de poluanți.

Se efectuează măsurători ale emisiilor de poluanți (CO, NOx, SO₂, pulberi), provenite de la centralele termice.

2.3 Apa

Impactul transportului feroviar asupra calității apei este monitorizat prin analize de apă uzată și prin analize ale apei subterane prelevate prin foraje de observație.

Calitatea apei uzate din rețeaua de canalizare a localităților poate fi influențată de concentrația indicatorilor chimici (cloruri, azot, fosfor, detergenți sintetici, fenoli, sulfați, substanțe extractibile, crom) prezenți în apele uzate din rețeaua proprie de canalizare din incinta unităților feroviare. Substanțele petroliere reprezintă principala sursă de poluare a apelor uzate și a pânzei freatice (urmare a contaminării solului), datorită specificului activității de exploatare a materialului rulant.

Pentru prevenirea poluării apelor uzate se acționează prin lucrări privind:

- Reabilitarea instalațiilor și a sistemelor de colectare, drenaje și decantare/separare a reziduurilor petroliere.
- Curățarea și modernizarea decantoarelor și a separatoarelor.
- Montări instalații de colectare și preepurare a apelor meteorice.

- Lucrări de asigurare a sistemelor de drenaj al apelor pluviale și de asigurare a mijloacelor de prevenire a scurgerilor.
- Achiziționări și montări sisteme de colectare reziduri petroliere.

2.4 Solul

Evaluarea și cuantificarea impactului asupra solului a activităților de exploatare și de mentenanță a materialului rulant, desfășurate în amplasamentele unităților, implicând gospodăriile de combustibil și depozitele de lubrefianți, constituie o responsabilitate și o preocupare constantă a societății.

Investigațiile, realizate prin bilanțuri de nivel 1 și 2, prin studii de evaluare a riscului, oferă o radiografie a unităților și subunităților din punct de vedere al impactului activității desfășurate asupra mediului.

Monitorizarea concentrațiilor de substanțe petroliere se realizează prin analize ale indicatorului produse petroliere în laboratoare specializate.

În vederea prevenirii și reducerii contaminării solului cu produs petrolier, se acționează prin:

- modernizarea centrelor de distribuție și stocare a uleiurilor și a stațiilor de alimentare cu combustibil din depouri.
- reducerea volumului de deșeuri generate, valorificarea lor, evidența gestiunii deșeurilor, cu informații privind producerea, modul de stocare provizorie și modul de valorificare și livrare a deșeurilor către agenții economici care realizează valorificarea sau eliminarea acestora.

Prin programele de investiții și reparații se realizează lucrări de ecologizare a solului contaminat cu produs petrolier.

2.5 Zgomotul

Pentru menținerea nivelului indicatorilor de zgomot L_{zsn} și L_{noapte} sub valorile limită stabilite se acționează prin:

- echiparea vagoanelor cu frâne silențioase
- modernizarea parcului de material rulant existent .

La nivelul punctelor de lucru ale societății (revizii de vagoane, depouri de locomotive) se măsoară nivelurile zgomotului echivalent, la limita de incintă a unităților, cu trenuri în circulație.

2.6 Energie regenerabilă

Sursele regenerabile de energie constituie alternative la combustibilii fosili, contribuind astfel la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. SNTFC CFR Călători utilizează energia solară pentru preparare apă caldă menajeră, utilizând panouri solare la dormitorul personalului din Mangalia, revizia vagoane Constanța și la depoul de locomotive Medgidia, depoul de locomotive Pitești, revizia de vagoane Craiova și energia solară produsă de panouri fotovoltaice la revizia de vagoane Galați, revizia de vagoane Craiova.

2.7 Schimbări climatice

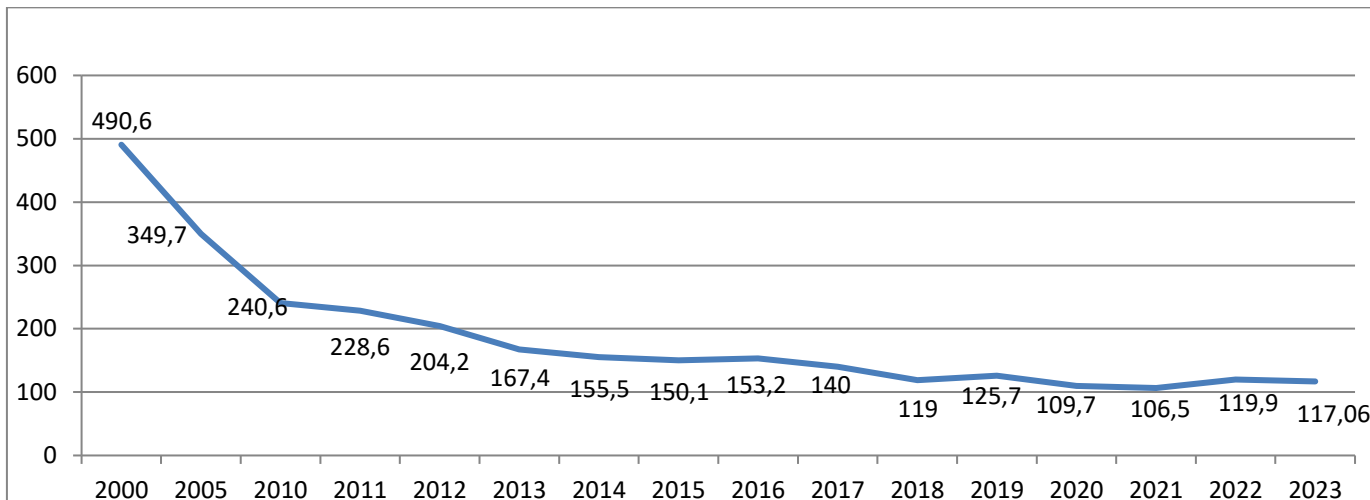
Date solicitate de Uniunea Căilor Ferate Internaționale, UIC, Platforma de Mediu, Energie și Schimbări Climatice.

Realizarea bazei de date privind Energia și Emisiile de CO₂. Calcularea emisiilor totale de CO₂ pe baza metodologiei UIC și comunicarea acestora către UIC.

La nivel central sunt calculate și transmise către UIC emisiile totale și specifice de CO₂, răspunzătoare de efectul de seră, provenite din tracțiunea diesel și electrică, printr-un program ce utilizează indicatori privind consumul de

combustibil și consumul de energie și factori de emisii pentru CO₂ proveniți din tracțiunea diesel și CO₂ proveniți din tracțiunea electrică.

Evoluția Gazelor cu Efect de Seră în perioada 2000- 2023 este prezentată mai jos:



3. REFERITOR LA COMBATEREA CORUPȚIEI ȘI A DĂRII DE MITĂ

În conformitate cu prevederile H.G. nr.1269/2021 privind aprobarea Strategiei Naționale Anticorupție pe perioada 2021-2025, SNTFC "CFR Călători"-SA a implementat și a transmis către Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicărilor următoarele materiale:

- Planul de integritate al SNTFC "CFR Călători"-SA pentru perioada 2021 – 2025 și Raportul narativ referitor la stadiul implementării măsurilor prevăzute în SNA pentru anul 2023 (cele cu caracter permanent precum și cele având ca termen anul 2024), aferente Planului de integritate;
- Raportul privind implementarea inventarului măsurilor de transparență instituțională și de prevenire a corupției pentru anul 2023 (Anexa nr.3 la H.G. 1269/ 2021);

Precizăm că în anul 2023 nu avem raportate incidente de integritate

4. REFERITOR LA ASPECTELE SOCIALE ȘI DE PERSONAL

ASPECTE SOCIALE:

Au fost acordate un număr de 215 ajutoare sociale materiale pentru acoperirea unei părți din cheltuieli în cazul unor boli grave sau incurabile și proteze, astfel:

- prin comisia paritară, din fondul constituit de la nemembrii de sindicat, de 1% din venitul brut realizat, pentru un număr de 72 salariați;
- din fondul de maxim 5% aplicat la fondul de salarii realizat anual, pentru un număr de 143 salariați.

EGALITATE DE SANSE ȘI GEN:

La SNTFC "CFR Călători", prin aplicarea legislației muncii în vigoare, s-a asigurat egalitatea de șanse tuturor salariaților, la toate nivelurile organizatorice. Având în vedere specificul activității, s-a asigurat un echilibru în materie de gen. Astfel, la sfârșitul anului 2023, procentul femeilor angajate la SNTFC fiind de 30,32%.

Referitor la egalitatea de gen, aceasta se realizează având în vedere următoarele:

- egalitate economică pentru femei și bărbați;

- plată egală pentru muncă egală;
- egalitate în mecanismele de luare a deciziilor, etc.

De asemenea, încadrarea salariaților pe posturile din cadrul CFR Călători se realizează fără a se face diferență dintre bărbați și femei, avându-se în vedere, printre altele, și următoarele aspecte :

- în anunțurile pentru oferte de serviciu nu se condiționează ocuparea unui loc de muncă de apartenența la un anumit sex;
- la acordarea salariului pentru o muncă similară calitativ și cantitativ, femeile nu sunt plătite mai puțin față de bărbați.
- promovarea profesională nu se face pe criterii de apartenență la un anumit sex, etc.

SIGURANTA

În scopul asigurării circulației trenurilor în condiții de siguranță și securitate, dar și pentru a furniza servicii de calitate, personalul care efectuează activități specifice desfășurării transportului feroviar este calificat conform prevederilor legale în vigoare. Pentru menținerea și dezvoltarea competențelor profesionale la un nivel calitativ ridicat și în scopul respectării cerințelor privind siguranța feroviara, tot personalul cu responsabilități în siguranța circulației precum și alte categorii de personal care desfășoară activități specifice în operațiunile de transport pe calea ferată, din cadrul SNTFC "CFR Călători", este cuprins și integrat în sistemul de menținere a competențelor profesionale, conform legislației și reglementărilor interne în vigoare.

Sistemul de menținere a competențelor profesionale cuprinde totalitatea programelor de formare profesională continuă din domeniul feroviar, reprezentând totalitatea activităților de pregătire teoretică, practică și evaluare pentru confirmarea periodică a competențelor profesionale.

Programul de formare profesională continuă din domeniul feroviar se derulează în centrele proprii de instruire. Evaluarea pentru confirmarea profesională periodică a competențelor profesionale este realizată de către organismul de certificare a competențelor profesionale, desemnat de Ministerul Transporturilor Infrastructurii (pentru funcțiile cu responsabilități în siguranța circulației) și în centrele proprii pentru alte categorii de personal care desfășoară activități specifice în operațiunile de transport pe calea ferată.

5. REFERITOR LA DEZVOLTAREA DURABILĂ

Servicii asigurate

CFR Călători asigură servicii de transport feroviar de călători conform Obligației de Serviciu Public, pe rutele și în condițiile stabilite în cadrul Contractului de servicii publice aprobat pentru perioada decembrie 2022 – 11 decembrie 2032, încheiat cu Autoritatea pentru Reformă Feroviară.

Obligația de Serviciu Public ce guvernează CSP 2022-2032 are trei obiective importante și anume: satisfacerea nevoilor de transport ale cetățenilor, asigurarea mobilității și contribuția la coeziunea societății românești. În noul Mers al Trenurilor 2022-2023 CFR Călători pune la dispoziția publicului călător, zilnic, în medie 1100 trenuri.

Începând cu 11 decembrie 2022, după 8 ani de pauză, a fost reintrodusă în circulație categoria de tren InterCity pe rutele pe care viteza și condițiile tehnice permit acest serviciu. În acest plan de mers de tren sunt în circulație 16 trenuri InterCity.

Serviciul metropolitan este asigurat în continuare pe ruta directă București Nord – Aeroportul Internațional Henri Coandă cu un număr de 48 de trenuri Regio Metropolitane, o durată de parcurs de 20 – 25 minute, oferind o alternativă durabilă la transportul auto și de asemenea un orar de circulație corelat cu al avioanelor și al personalului salariat de la aeroport.

Educatie pentru dezvoltare

Prin toate activitățile sale de marketing și promovare, CFR Călători aduce în atenție trenul ca un mijloc de transport sigur, ecologic, prietenos cu utilizatorii și mediul. În calitatea sa de operator economic și de prestator de servicii publice de transport feroviar de călători care asigură mobilitatea persoanelor, CFR Călători se implică activ în viața comunităților din care face parte integrantă, cu scopul de a cunoaște nevoile de transport, a promova serviciile oferite pentru a atrage cât mai mulți pasageri din toate categoriile sociale la acest mod de transport sau pentru a face cunoscute profesiile specifice acestui domeniu de activitate. În acest sens, în ultimii ani au fost organizate evenimente de tipul "porțile deschise", "Școala Altfel ...în tren", Trenurile Soarelui, Trenurile Zăpezii care s-au bucurat de interesul unui public larg.

6. INDICATORI CHEIE NEFINANCIARI RELEVANTI IN ACTIVITATEA CFR CALATORI

În anul 2023 la nivelul CFR Călători s-a înregistrat o creștere a traficului, fiind obținute următoarele rezultate:

Oferta de transport (exprimată în **tren.km**), în cadrul OSP, în anul 2023 a înregistrat o creștere față de 2022 - 101%, situându-se la 47.625 mii tren.km.

Volumul de călători (exprimat în **călători expediați**), în anul 2023, a crescut la 56.363 mii cal.exp - cu 5% mai mult decât în anul 2022.

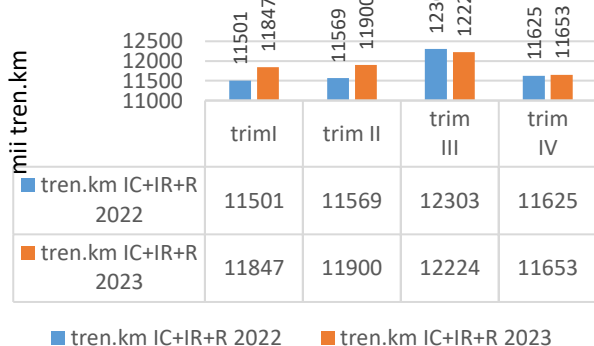
Parcursul călătorilor (exprimat în **călători km**), în anul 2023 este de 5.211 mil căl km (cu 6% mai mare decât în anul 2022).

6.1 Indicatorul tren-km (în cadrul OSP)

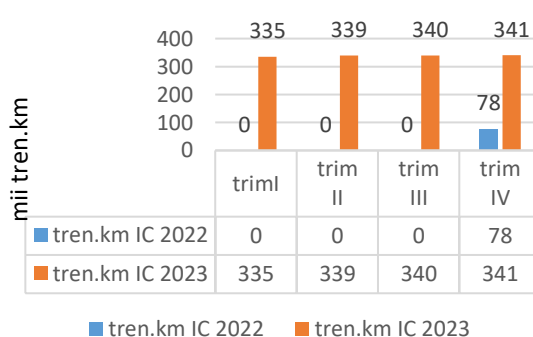
Evoluția indicatorului **tren-km pe ranguri de tren** în anul 2023 comparativ cu anul 2022 este:

Indicator	U.M.	Trim.I 2022	Trim.I 2023	Variație [%]	Trim.II 2022	Trim.II 2023	Variație [%]	Sem I 2022	Sem I 2023	Variație [%]
0	1	2	3	4=3/2	5	6	7=6/5	8	9	10=9/8
Tren-km IC	mii tren-km	0	335		0	339		0	674	
Tren-km IR	mii tren-km	4.325	4.234	98%	4.467	4.387	98%	8.792	8.621	98%
Tren-km R	mii tren-km	7.176	7.279	101%	7.102	7.174	101%	14.278	14.453	101%

Evoluție tren.km IC+IR+R



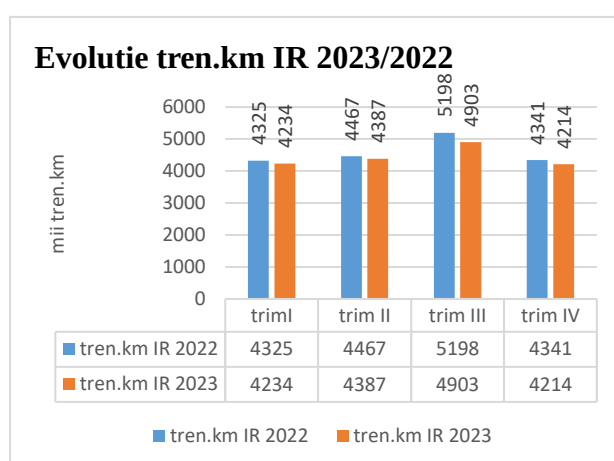
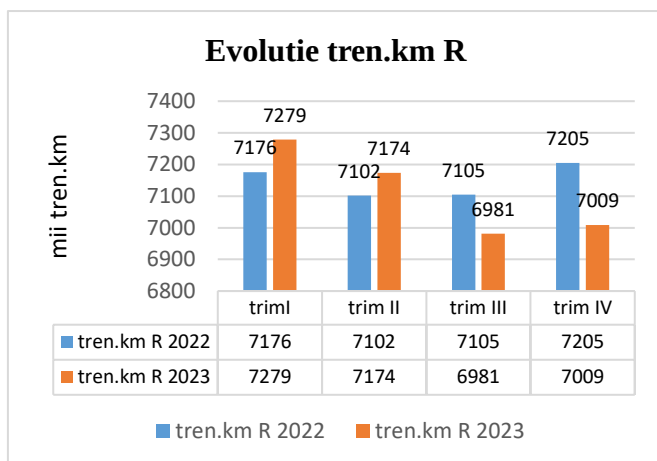
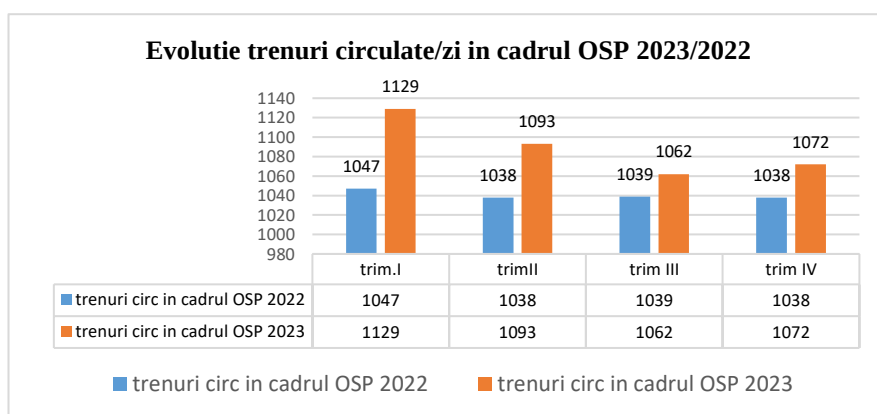
Evoluție tren.km IC 2023/2022



Indicator	U.M.	Trim.III 2022	Trim.III 2023	Variație [%]	Trim.IV 2022	Trim.IV 2023	Variație [%]	Sem II 2022	Sem II 2023	Variație [%]	Total an 2022	Total an 2023	Variație [%]
0	1	2	3	4=3/2	5	6	7=6/5	8	9	10=9/8	11	12	13=12/11
Tren-km IC	mii tren-km	0	340		78.2	341	437%	78.2	681	873%	78.2	1.355	1737%
Tren-km IR	mii tren-km	5.198	4.903	94%	4.341	4.214	97%	9.539	9.117	96%	18.331	17.737	97%
Tren-km R	mii tren-km	7.105	6.981	98%	7.205	7.009	99%	14.310	14.080	98%	28.588	28.533	100

Indicatorul tren.km în anul 2023 a înregistrat o creștere cu 1% fata de anul 2022.

Începând cu luna decembrie 2022, în cadrul planului de mers de tren 2022/2023, au fost introduse în circulație trenurile IC realizându-se un volum aferent de 78 mii tren.km în anul 2022 și 1.355 mii tren.km în anul 2023.



Trenurile/zi circulate (în cadrul OSP în medie/zi) în anul 2023 înregistrează o creștere cu 5% fata de anul 2022.

6.2 Indicatorul calatori expediați

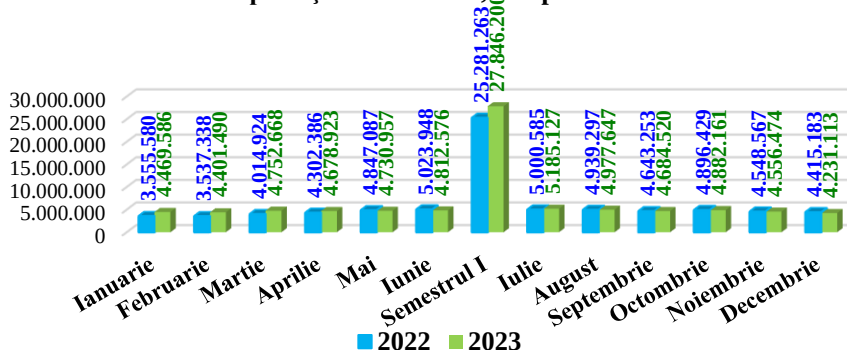
Acest indicator este calculat după data de emitere a legitimațiilor de călătorie

Evoluția indicatorului „CĂLĂTORI EXPEDIAȚI” pe total SNTFC:

Călători expediați total SNTFC, comparativ 2023/2022:

SNTFC	2022	2023	2023/ 2022%
Ianuarie	3.555.580	4.469.586	125,7%
Februarie	3.537.338	4.401.490	124,4%
Martie	4.014.924	4.752.668	118,4%
Aprilie	4.302.386	4.678.923	108,8%
Mai	4.847.087	4.730.957	97,6%
Iunie	5.023.948	4.812.576	95,8%
Semestrul I	25.281.263	27.846.200	110,1%
Iulie	5.000.585	5.185.127	103,7%
August	4.939.297	4.977.647	100,8%
Septembrie	4.643.253	4.684.520	100,9%
Octombrie	4.896.429	4.882.161	99,7%
Noiembrie	4.548.567	4.556.474	100,2%
Decembrie	4.415.183	4.231.113	95,8%
Semestrul II	28.443.314	28.517.042	100,3%
Total an	53.724.577	56.363.242	104,9%

Călători expediați total SNTFC, comparativ 2023/2022



La nivel de SNTFC, din datele statistice, se constată că, în semestrul I din anul 2023, indicatorul *călători expediați* a crescut cu 10,1% față de anul 2022, cu valoarea maximă în luna ianuarie.

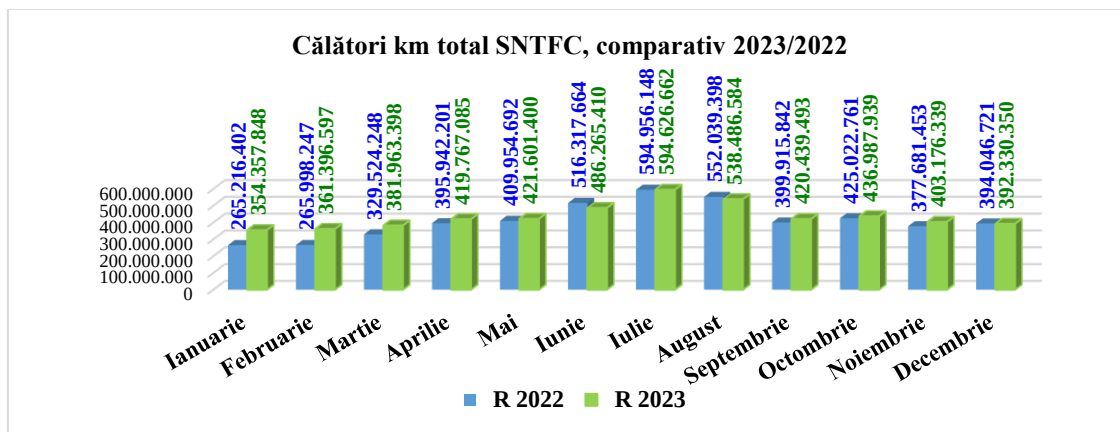
În semestrul II, indicatorul *călători expediați* s-a menținut la aceeași valoare din 2022.

Pe total an acest indicator a crescut în anul 2023 cu 4,9% față de 2022.

6.3 Indicatorul Călători.km

Călători km total SNTFC, comparativ 2023/2022:

SNTFC	2022	2023	2023/ 2022%
Ianuarie	265.216.402	354.357.848	133,6%
Februarie	265.998.247	361.396.597	135,9%
Martie	329.524.248	381.963.398	115,9%
Aprilie	395.942.201	419.767.085	106,0%
Mai	409.954.692	421.601.400	102,8%
Iunie	516.317.664	486.265.410	94,2%
Semestrul I	2.182.953.454	2.425.351.738	111,1%
Iulie	594.956.148	594.626.662	99,9%
August	552.039.398	538.486.584	97,5%
Septembrie	399.915.842	420.439.493	105,1%
Octombrie	425.022.761	436.987.939	102,8%
Noiembrie	377.681.453	403.176.339	106,8%
Decembrie	394.046.721	392.330.350	99,6%
Semestrul II	2.743.662.323	2.786.047.367	101,5%
Total an	4.926.615.777	5.211.399.105	105,8%



La nivel de SNTFC, valoarea indicatorului *călători km*, în *semestrul I 2023*, a crescut cu 11,1% față de *semestrul I* din 2022, cu valoarea maximă în luna februarie.

În *semestrul II 2023*, valoarea indicatorul *călători km* a crescut cu 1,5% față 2022, cu valoarea maximă în luna noiembrie.

Numar de salariați (total și central) la sfârșitul anului 2023 și evoluție lunară

Nr. salariați la sfârșitul anului 2023						
TOTAL din care:				10.844		
CENTRAL				432		
LUNA NR.SALARIAȚI din care: CENTRAL	Ianuarie	Februarie	Martie	Aprilie	Mai	Iunie
	11.042	10.994	10.984	10.978	10.956	10.964
	435	434	433	433	435	436
	Iulie	August	Septembrie	Octombrie	Noiembrie	Decembrie
	10.935	10.932	10.922	10.890	10.884	10.844
	435	433	436	433	434	432

La nivelul intregului an 2023, in conditiile unei redresari treptate a traficului de calatori, veniturile din transportul feroviar de calatori (vanzari proprii si facilitati acordate categoriilor sociale beneficiare, elevi, studenti, pensionari, eroii revolutiei, vaduve de razboi, motii conform HG. nr. 42/2017, Legii nr. 147/2000, Legii nr. 341/2004, Legii r.44/1994, Legii nr. 33/1996, etc.) au inregistrat o crestere de 17% a fata de anul 2022.

7. EVENIMENTE ULTERIOARE DATEI BILANȚULUI NEAJUSTABILE

7.1 Statutul juridic al SCRL Brasov

CFR SCRL Brasov SA – filiala a SNTFC CFR SCRL Brasov si-a derulat activitatea incepand cu anuarie 2015 prin aplicarea procedurii generale a insolventei in conformitate cu prevederile Legii nr. 85/2014, societatii nu i-a fost ridicat dreptul de administrare, fiind administrata de un administrator special numit de AGA sub supravegerea unui administrator judiciar desemnat de Tribunalul Brasov.

In data de 16 ianuarie 2023 a fost publicat in Buletinul Procedurilor de Insolventa (BPI) "Tabelul definitiv al creantelor" emis sub nr. 71/16.01.2023 si publicat in BPI nr 813/16.01.2023.

În 2 februarie 2023 a fost depus la dosarul insolventei "Planul de reorganizare" întocmit în conformitate cu prevederile Legii 85/2014, acesta fiind aprobat de creditorii în ședința creditorilor din data de 17 februarie 2023.

Planul de reorganizare în procedura insolventei, prevedea esalonarea datoriilor bugetare istorice înscrise în tabelul creditorilor prin aplicarea facilităților oferite de OG nr. 6/2019. Societatea depunând în acest sens la ANAF Notificarea nr. 32724/06.09.2022 privind intenția de restructurare a obligațiilor bugetare.

La data de 6 martie 2023 SCRL Brașov a depus la Administrația Județeană a Finanțelor Publice Brașov Cererea privind aplicarea dispozițiilor referitoare la restructurarea obligațiilor bugetare precum și Planul de restructurare (Aprobat de AGA SCRL în ședința din 03.03.2023) și Testul creditorului privat prudent, așa cum prevedea legislația.

Prin sentința Civilă nr. 257/SIND din 28 martie 2023 Tribunalul Brașov a dispus închiderea procedurii insolventei la CFR SCRL Brașov și continuarea activității economice. Fiind îndeplinite condițiile de a beneficia de facilitățile oferite de Ordonanța 6/2019, la data de 8 mai 2023 DGRFP Brașov a emis Decizia privind aprobarea restructurării obligațiilor bugetare nr. 65418.3 prin esalonarea la plată pe o perioadă de 7 ani obligații bugetare în suma de 32.658.762 lei, conform unui grafic de esalonare începând cu data de 25 iunie 2024 până în mai 2030. Au fost de asemenea emise Decizii de amânare la plată a dobânzilor, penalităților și a tuturor accesoriilor precum și a jumătate din obligațiile principale în vederea anulării acestora la sfârșitul perioadei de esalonare, în condițiile respectării graficului de esalonare și a plății datoriilor curente.

Pentru modul cum sunt realizate măsurile incluse în Planul de restructurare care a stat la baza aprobării facilităților fiscale oferite de OG 6/2019 activitatea economică a SCRL este monitorizată în prezent de către un Expert Independent selectat prin procedura de licitație în ședința creditorilor din 14 octombrie 2022, acesta având obligativitatea de a depune în acest sens, trimestrial, la DGAMC București un raport privind stadiul implementării măsurilor propuse prin Planul de restructurare.

7.2 Contractare linii de credit

În decembrie 2023, în urma procedurii de atribuire SNTFC 65/ octombrie 2023 organizată prin licitație deschisă electronică, au fost semnate cu banca BRD Societe Generale SA următoarele contracte de credit:

- Contractul de credit pentru refinanțare Nr 191/8130/18.12.2023 în suma totală de 9.000.000 lei care intra în vigoare la data de 12.01.2024 și are scadența la data de 12.01.2025. Împrumutul are o dobândă ROBOR 1M + marja % și este garantat cu contract de ipotecă pe material rulant precum și ipotecă mobilă asupra conturilor curente deschise la BRD SOCIETE GENERALE . SA.
- Contractul de credit pentru refinanțare Nr 190/8130/18.12.2023 în suma totală de 16.000.000 lei care intra în vigoare la data de 05.01.2024 și are scadența la data de 05.01.2025. Împrumutul are o dobândă ROBOR 1M + marja % și este garantat cu contract de ipotecă pe material rulant precum și ipotecă mobilă asupra conturilor curente deschise la BRD SOCIETE GENERALE . SA.

În aprilie 2024, Societatea a organizat o procedură de atribuire SNTFC 7/2024 prin licitație deschisă electronică (9 loturi pentru suma totală de 119.339.800 lei) în vederea refinanțării creditelor semnate cu B.C.R. S.A., astfel: credit în suma de 25.889.800 lei (împartit în loturile 1 și 2), 24.500.000 lei (împartit în loturile 3 și 4), 25.500.000 lei (împartit în loturile 5 și 6), 26.000.000 lei (împartit în loturile 7 și 8) precum și 17.450.000 lei (lotul 9).

Loturile 1 și 2 în sumă totală de 25.889.800 lei au fost adjudecate de B.C.R. S.A. Societatea a semnat cu aceasta banca contractul pentru refinanțare nr. 20240410030/17.04.2024 ce are ca termen de valabilitate data de 25 aprilie 2025. Împrumutul are o dobândă ROBOR 1M + marja % și este garantat cu contract de ipotecă pe material rulant precum și ipotecă mobilă asupra conturilor curente deschise la B.C.R. S.A.

Loturile 3 și 4 în sumă totală de 24.5000.000 lei au fost adjudecate de B.C.R.S.A. Societatea a semnat cu aceasta banca contractul pentru refinanțare nr. 20240410029/17.04.2024 ce are ca data de valabilitate data de 17 aprilie 2025. Împrumutul are o dobândă ROBOR 1M + marja % și este garantat cu contract de ipotecă pe material rulant precum și ipotecă mobilă asupra conturilor curente deschise la B.C.R. S.A.

Loturile 5 și 6 în sumă totală de 25.500.000 lei au fost adjudecate de B.C.R. S.A. Societatea a semnat cu aceasta banca contractul pentru refinanțare nr. 20240410031/17.04.2024 ce are ca termen de valabilitate data de 25.04.

2025. Imprumutul are o dobândă ROBOR 1M + marja % și este garantat cu contract de ipotecă pe material rulant precum și ipotecă mobilă asupra conturilor curente deschise la banca finanțatoare.

Loturile 7 și 8 în sumă totală de 26.000.000 lei au fost adjudecate de B.C.R. SA. Societatea a semnat cu această bancă contractul pentru refinanțare nr 20240410033/17.04.2024 ce are ca termen de valabilitate data de 25.04.2025. Imprumutul are o dobândă ROBOR 1M + marja% și este garantat contract de ipotecă pe material rulant precum și asupra conturilor curente deschise la banca finanțatoare.

Lotul 9 în sumă de 17.450.000 lei a fost adjudecat de B.C.R. S.A. Societatea a semnat cu această bancă contractul pentru refinanțare nr 20240410032/17.04.2024 ce este valabil până la data de 02.05.2025. Imprumutul are o dobândă ROBOR 1M + marja% și este garantat cu contracte de ipotecă pe material rulant precum și asupra conturilor curente deschise la banca finanțatoare.

7.3 Alte evenimente

Având în vedere faptul că la închiderea anului financiar 2022 activul net al societății determinat ca diferență între totalul activelor și totalul datoriilor acesteia s-a diminuat la mai puțin de jumătate din valoarea capitalului social, prin Decizia CA nr. 68/14.12.2023, s-au aprobat măsurile de redresare a societății, o variantă pentru majorarea capitalului social al societății fiind capitalizarea de către acționar, cu sumele rezultate din subcompensarea societății cu respectarea legislației privind ajutorul de stat.

În sensul celor mai sus prezentate, în prezent se află în desfășurare un audit pentru "Intocmirea unui Raport asupra constatărilor referitoare la diferențele dintre compensația necesară și cea alocată pentru perioada 2019-2023, respectiv calculul subcompensării serviciului de transport feroviar public de călători aferent perioadei 2019-2023, în vederea capitalizării societății".

Având în vedere faptul că la închiderea anului financiar 2022 activul net al societății determinat ca diferență între totalul activelor și totalul datoriilor acesteia s-a diminuat la mai puțin de jumătate din valoarea capitalului social, prin Decizia CA nr. 68/14.12.2023, s-au aprobat măsurile de redresare a societății, o variantă pentru majorarea capitalului social al societății fiind capitalizarea de către acționar cu sumele rezultate din subcompensarea societății cu respectarea legislației privind ajutorul de stat.

În sensul celor mai sus prezentate, în prezent se află în desfășurare un audit pentru "Intocmirea unui Raport asupra constatărilor referitoare la diferențele dintre compensația necesară și cea alocată pentru perioada 2019-2023, respectiv calculul subcompensării serviciului de transport feroviar public de călători aferent perioadei 2019-2023, în vederea capitalizării societății".

Conform Deciziei Directorului General nr. 62/21.09.2023 modificată prin Decizia Directorului General nr.81/01.11.2023, patrimoniul CFR Călători-SA a fost inventariat, rezultatul inventarierii fiind înregistrat în evidențele contabile ale anului 2023 și aprobat prin Decizia Consiliului de Administrație nr.28/09.05.2024.

Situațiile financiare ale anului 2023 sunt auditate în conformitate cu prevederile legale de către BDO AUDIT SRL.

8. PLANUL NAȚIONAL DE REDRESARE ȘI REZILIENȚĂ

Societatea este beneficiară a programului național de redresare și reziliență.

Societatea a semnat contractul de finanțare nr. 45/13.12.2023 pentru proiectul „Modernizarea a 55 de locomotive electrice destinate remorcarii trenurilor de călători, conversia a 20 locomotive diesel hidraulice de manevră în locomotive electrice cu acumulatori și modernizarea a 139 vagoane de călători”. Executarea contractului începe de la data semnării acestuia de către toate părțile și încetează la momentul implementării, în integralitate și conform obligațiilor asumate, a obiectivelor Proiectului, dar nu mai târziu de 31.12.2026. Valoarea totală a contractului de finanțare este de 2.074.920.555 lei, din care valoarea fondurilor europene PNRR este de 590.268.000 lei, cofinanțarea națională reprezintă 1.153.362.728 lei și TVA aferent în valoare de 313.289.827 lei.

În baza Hotărârii nr. 962/2023 pentru reprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „Modernizarea a 55 de locomotive electrice destinate

remorcarii trenurilor de calatori, conversia a 20 locomotive diesel hidraulice de manevra in locomotive electrice cu acumulatori si modernizarea a 139 vagoane de calatori" se reaproba Nota de fundamentare, iar finantarea proiectului de investitii se realizeaza din fonduri externe nerambursabile prin Planul National de Redresare si Rezilienta.

In baza contractului de finantare nr. 45/13.12.2023 pentru proiectul „Modernizarea a 55 de locomotive electrice destinate remorcarii trenurilor de calatori, conversia a 20 locomotive diesel hidraulice de manevra in locomotive electrice cu acumulatori si modernizarea a 139 vagoane de calatori” finantat prin Planul National de Redresare si Rezilienta, Componenta 4 – Transport Sustenabil, au fost incheiate contracte comerciale cu: SCRL Brasov, Remarul 16 februarie, Electroputere Vfu Pascani, Atelierele Grivita, Softronic si Reloc.

Pana la data de 25 martie 2024 au fost depuse, autorizate si platite de catre Ministerul Finantelor Publice 5 cereri de transfer in valoare totala 362.616.042 lei (inclusiv TVA).