

RAPORTUL ADMINISTRATORILOR

SOCIETĂȚII NAȚIONALE DE TRANSPORT FEROVIAȘ DE CĂLĂTORI

CFR CĂLĂTORI SA

PRIVIND ACTIVITATEA DE ADMINISTRARE A SOCIETĂȚII

ÎN ANUL 2023, SEMESTRUL I

RAPORTUL ADMINISTRATORILOR

Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători

CFR Călători SA

privind activitatea de administrare a societății
în anul 2023, semestrul I

Versiune: 1.1

Elaborat: oct 2023

Actualizat: mai 2024

Pentru și în numele Consiliului de Administrație:

Președinte Consiliu de Administrație

Gabriel POPA



CUPRINS

Cap. 1 Considerații preliminare.....	7
Cap. 2 Aspecte esențiale privind perspectivele strategice ale societății.....	10
2.1 Necesitatea și oportunitatea dezvoltării transportului feroviar.....	10
2.1.1 Eficiența economică a transportului feroviar.....	10
2.1.2 Sustenabilitatea economică a transportului feroviar.....	11
2.2 Probleme care afectează dezvoltarea transportului feroviar.....	13
2.2.1 Externalizarea costurilor transportului rutier.....	13
2.2.2 Finanțarea publică asimetrică a modurilor de transport.....	15
2.3 Consecințe ale distorsionării competiției între modurile de transport terestru.....	17
2.3.1 Consecințe asupra transportului feroviar.....	17
2.3.2 Consecințe asupra economiei naționale.....	19
2.4 Politica Uniunii Europene privind restabilirea echilibrului competițional între modurile de transport.....	21
Cap. 3 Prezentare generală a societății și a mediului de business	24
3.1 Structura sistemului de transport	24
3.2 Organizarea sistemului feroviar român	25
3.3 Obiectul de activitate al CFR Călători - prezentare sintetică	26
3.4 Contextul de piață.....	26
3.4.1 Identificarea piețelor și a concurenților.....	26
3.4.1.1 Piața transporturilor terestre de călători.....	27
3.4.1.2 Piața transporturilor publice de călători	28
3.4.1.3 Piața transporturilor feroviare de călători.....	28
3.4.2 Mediul concurențial pe piața transporturilor.....	28
3.4.2.1 La nivel național	28
3.4.2.2 La nivel internațional.....	29
3.5 Evoluția CFR Călători pe piețele relevante.....	29
3.5.1 Evoluția pe piața transporturilor feroviare de călători	29
3.5.2 Evoluția pe piața transporturilor terestre de călători	31
3.5.3 Evoluția pe piața transporturilor publice de călători.....	32
3.6 Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători	34
Cap. 4 Administrarea societății în perioada analizată	35
4.1 Componenta Consiliului de Administrație în perioada analizată	35
4.1.1 Perioada 1.01.2023 - 12.02.2023.....	35
4.1.2 Perioada 13.02.2023 - 30.06.2023.....	35
4.2 Activitatea Consiliului de Administrație în perioada analizată	37
4.2.1 Perioada 1.01.2023 - 12.02.2023.....	37
4.2.2 Perioada 13.02.2023 - 30.06.2023.....	37
4.3 Principalele decizii adoptate de Consiliul de Administrație în perioada analizată	37
4.4 Priorități strategice privind dezvoltarea societății.....	39
4.4.1 Considerații de ordin general.....	39
4.4.2 Obiective strategice generale.....	39
4.4.3 Obiective strategice specifice.....	40

4.4.4	Direcții de acțiune strategică privind creșterea veniturilor societății	40
4.4.5	Direcții de acțiune strategică privind reducerea costurilor societății	42
4.4.6	Măsură prioritară pentru asigurarea fezabilității planului strategic de dezvoltare a societății	43
4.4.6.1	Reconsiderarea modului de tarificare a transporturilor rutiere comerciale în scopul echilibrării competiției între modurile de transport terestru	43
4.4.6.2	Reconsiderarea modului de dimensionare a obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată.....	45
4.4.6.3	Reconsiderarea modului de dimensionare a compensației de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor pe calea ferată.....	49
4.4.6.4	Corelarea și integrarea sistemelor de servicii publice privind transportul călătorilor pe rute terestre	51
4.4.6.5	Reevaluarea patrimoniului societății	53

Cap. 5 Aspecte relevante privind rezultatele activității de administrare a societății în perioada analizată 55

5.1	Pregătirea bugetului de venituri și cheltuieli	55
5.1.1	Proiectul bugetului de venituri și cheltuieli al societății pentru anul 2023	55
5.1.2	Stadiul actual al aprobării bugetului de venituri și cheltuieli al societății pentru anul 2023	56
5.2	Situația realizării principalilor indicatori economico-financiar.....	58
5.2.1	Veniturile societății	60
5.2.2	Cheltuielile societății	60
5.2.3	Rezultat brut	60
5.2.4	Plăți restante.....	61
5.2.5	Creanțe restante	61
5.3	Realizarea obligațiilor de serviciu public.....	62
5.3.1	Indicatorul Tren-km.....	62
5.3.2	Indicatorul Călători expediți.....	64
5.3.3	Indicatorul Călători km.....	66
5.4	Managementul operativ al resurselor logistice ale societății	69
5.4.1	Materialul rulant.....	69
5.4.1.1	Material rulant motor.....	69
5.4.1.2	Vagoane.....	70
5.4.2	Resursele umane.....	73
5.4.3	Energia pentru tracțiune	74
5.4.3.1	Consumul de motorină.....	74
5.4.3.2	Consumul de energie electrică pentru tracțiune	75
5.5	Investiții.....	76
5.5.1	Investiții finanțate din fonduri europene nerambursabile.....	76
5.5.2	Investiții finanțate de la bugetul de stat	76
5.5.3	Investiții finanțate din fonduri proprii	76
5.6	Acte juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011	77

Cap. 6 Realizarea indicatorilor de performanță și monitorizare 78

6.1	Pentru administratorii neexecutivi	78
6.1.1	Indicatorii financiar.....	78
6.1.2	Indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	80
6.1.3	Indicatorii operaționali privind managementul resurselor	81
6.1.4	Indicatorii privind guvernanța corporativă.....	84
6.2	Pentru administratorii executivi	84
6.2.1	Indicatorii financiar.....	84
6.2.2	Indicatorii operaționali orientați spre servicii publice	86
6.2.3	Indicatorii operaționali privind managementul resurselor	87
6.2.4	Indicatorii privind guvernanța corporativă.....	89

Cap. 7 Activitatea directorilor societății	90
Cap. 8 Recomandări	92

LISTA FIGURI

Figura 1 - Acoperirea costurilor unui sistem feroviar	11
Figura 2 - Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar	12
Figura 3 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar	15
Figura 4 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar	16
Figura 5 - Influența distorsionării competiției intermodale asupra transportului feroviar	17
Figura 6 - Evoluția intensității traficului pe rețeaua feroviară din România	17
Figura 7 - Analiză comparativă privind intensitatea medie a traficului de călători pe rețelele feroviare europene	18
Figura 8 - Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar din România	18
Figura 9 - Amplificarea necesității de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar din România	19
Figura 10 - Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra economiei naționale	20
Figura 11 - Finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar	22
Figura 12 - Efecte ale finanțării din fonduri publice a transportului feroviar	23
Figura 13 - Diagrama funcțională de principiu a serviciului de transport feroviar	25
Figura 14 - Evoluția cotei de piață și a cotei de opțiuni de călătorie în cadrul transportului feroviar de călători din România	29
Figura 15 - Evoluția CFR Călători pe piața transporturilor feroviare de călători	30
Figura 16 - Distribuția cotelor modale în transportul terestru de călători din România	31
Figura 17 - Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului terestru de călători	31
Figura 18 - Transport public vs transport individual în România	32
Figura 19 - Analiză comparativă a variației cotelor modale ale transportului feroviar în cadrul transportului public de călători	32
Figura 20 - Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători	33
Figura 21 - Evoluția parcursului total al călătorilor în transportul public interurban pe rute terestre	33
Figura 22 - Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători	34
Figura 23 - Logica de dezvoltare a planului strategic de dezvoltare a societății	39
Figura 24 - Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a societății	41
Figura 25 - Semnificația obiectivului strategic general nr. 2 din perspectiva sustenabilității economice a societății	42
Figura 26 - Evoluția estimată a parcursului total al trenurilor de călători în perioada 2023-2026	47
Figura 27 - Evoluția estimată a compensației de serviciu public în perioada 2023-2026	49
Figura 28 - Conceptul general al sistemului național integrat de transport public al călătorilor	51

LISTA TABELE

Tabelul 1 – Obiective strategice generale și specifice ale planului strategic de dezvoltare a societății.....	40
Tabelul 2 – Sinteza planului strategic privind creșterea veniturilor societății	41
Tabelul 3 – Sinteza planului strategic privind reducerea costurilor societății.....	42
Tabelul 4 – Proiectul bugetului de venituri și cheltuieli	55
Tabelul 5 – Situația actelor juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011	77
Tabelul 6 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii neexecutivi	78
Tabelul 7 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi	80
Tabelul 8 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi	81
Tabelul 9 – Realizarea indicatorilor privind guvernarea corporativă pentru administratorii neexecutivi.....	84
Tabelul 10 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi.....	84
Tabelul 11 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi	86
Tabelul 12 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi	87
Tabelul 13 – Realizarea indicatorilor privind guvernarea corporativă pentru administratorii executivi.....	89

CAPITOLUL 1

CONSIDERAȚII PRELIMINARE

Prezentul raport este întocmit în conformitate cu prevederile art. 55 alin. (1) din OUG nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, care prevede următoarele:

„Art. 55. - (1) Consiliul de administrație sau, după caz, consiliul de supraveghere al întreprinderii publice prezintă semestrial, în cadrul adunării generale a acționarilor, un raport asupra activității de administrare, care include și informații referitoare la execuția contractelor de mandat ale directorilor, respectiv ale membrilor directoratului, detalii cu privire la activitățile operaționale, la performanțele financiare ale societății și la raportările contabile semestriale ale societății.”

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 - Administrarea societății în perioada analizată

În cadrul acestui capitol sunt prezentate aspecte relevante privind activitatea de administrare a societății în perioada analizată.

Este prezentată componența consiliului de administrație, precum și câteva informații sintetice privind procedura de selecție care a condus la numirea acestui consiliu. Prezentarea este structurată pe cele două perioade relevante, respectiv perioada anterioară și cea ulterioară numirii consiliului actual.

Sunt prezentate sintetic cele mai relevante aspecte privind activitatea consiliului de administrație în perioada analizată. Prezentarea este de asemenea structurată pe cele două perioade relevante, respectiv perioada anterioară și cea ulterioară numirii consiliului actual.

Sunt trecute în revistă principalele decizii adoptate de consiliul de administrație în perioada analizată.

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 rezultatele activității de administrare a societății în perioada analizată

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

- Realizarea principalilor indicatori economici
- 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 30.06.2023 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. 7 - 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. 8 - Recomandări

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

CAPITOLUL 2

ASPECTE ESENȚIALE PRIVIND PERSPECTIVELE STRATEGICE ALE SOCIETĂȚII

2.1 NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA DEZVOLTĂRII TRANSPORTULUI FEROVIAȚ

2.1.1 EFICIENȚA ECONOMICĂ A TRANSPORTULUI FEROVIAȚ

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 reticenta 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.*

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.

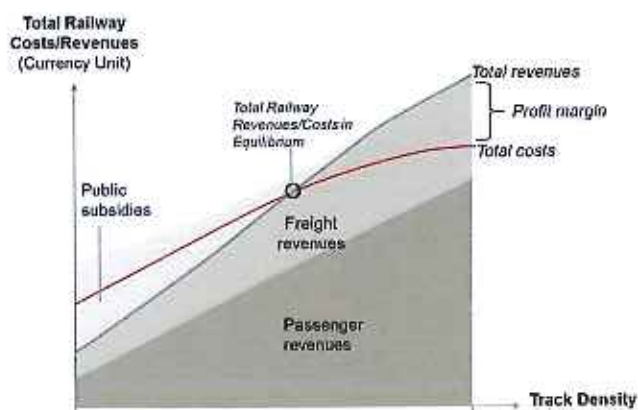


Figura 1 - Acoperirea costurilor unui sistem feroviar

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

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.

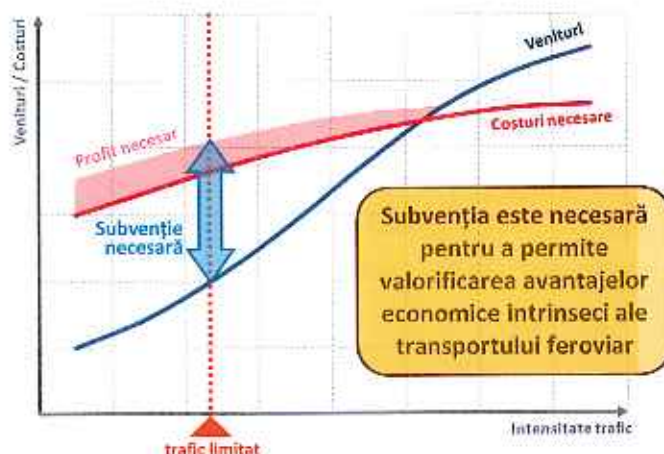


Figura 2 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar

2.2 PROBLEME CARE AFECTEAZĂ DEZVOLTAREA TRANSPORTULUI FEROVIAR

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 consecutive de favorizare a transportului rutier. Acestea sunt:

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

2.2.1 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 feroviari 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 feroviari 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 emisiile 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 creează 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.

2.2.2 FINANȚAREA PUBLICĂ 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.

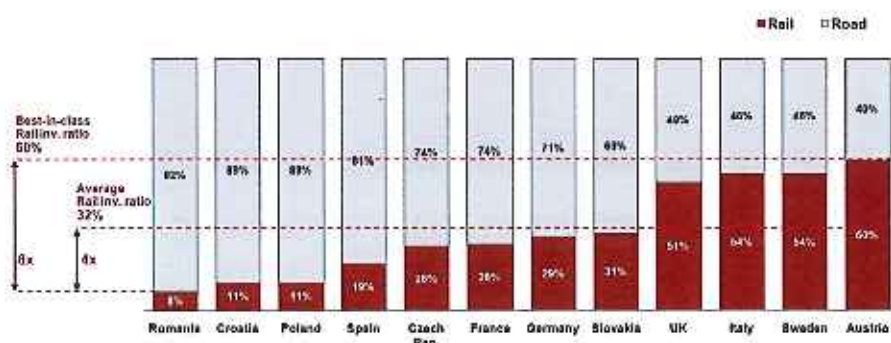
În condițiile în care transportul feroviar prezintă o serie de calități intrinseci care îi conferă avantaje evidente în raport cu alte moduri de transport în ceea ce privește eficiența economică (a se vedea paragraful 2.1.1 - *Eficiența economică a transportului feroviar* de mai sus), rezultă că evoluția 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 2004-2005

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 3.5.2 de mai sus).

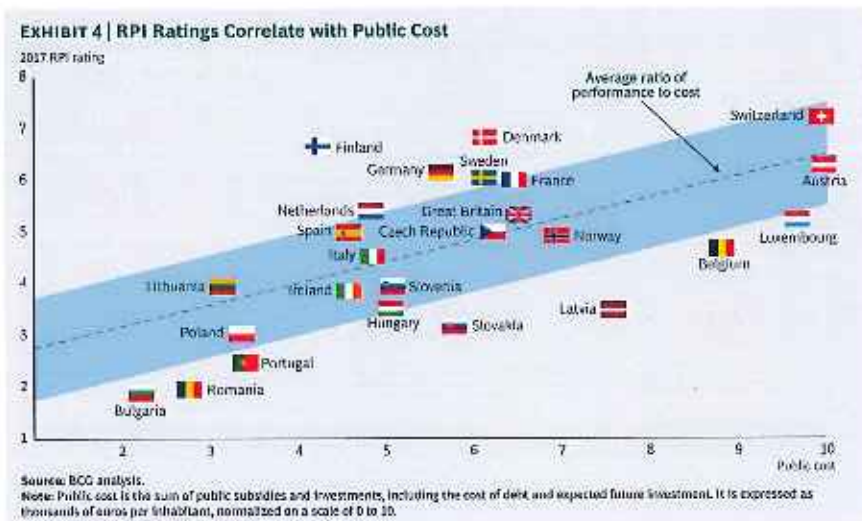


Figura 4 - Analiză comparativă a cheltuielilor publice alocate transportului feroviar

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 2.2.1 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 2.2.2 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.

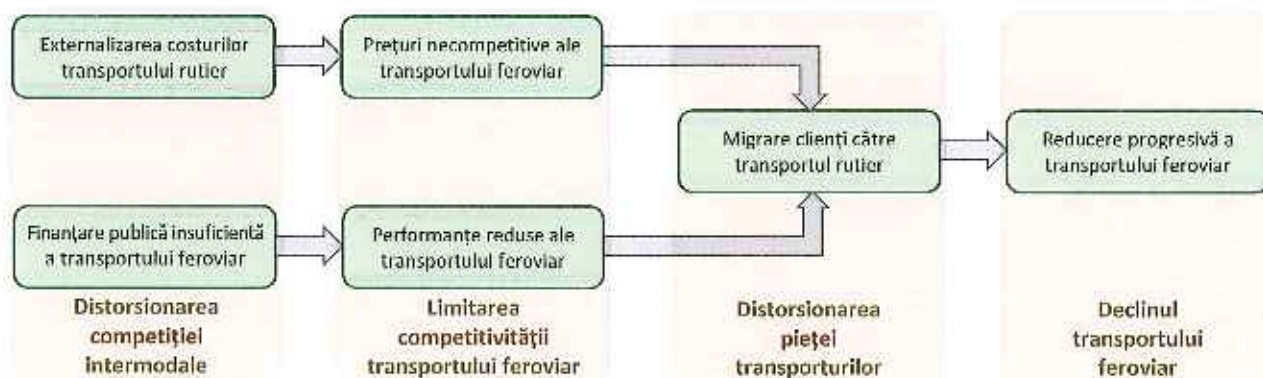


Figura 5 – Influența distorsionării competiției intermodale asupra transportului feroviar

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.

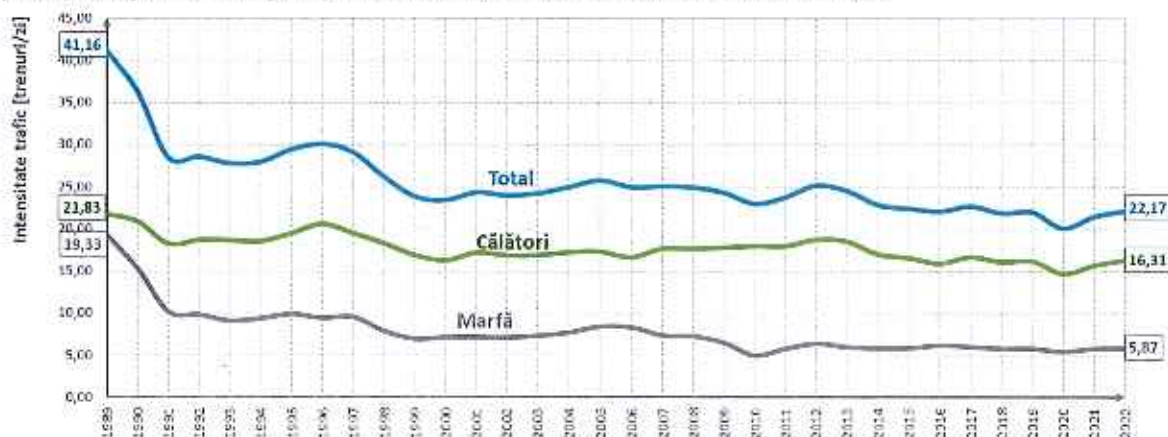


Figura 6 – Evoluția Intensității traficului pe rețeaua feroviară din România

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.

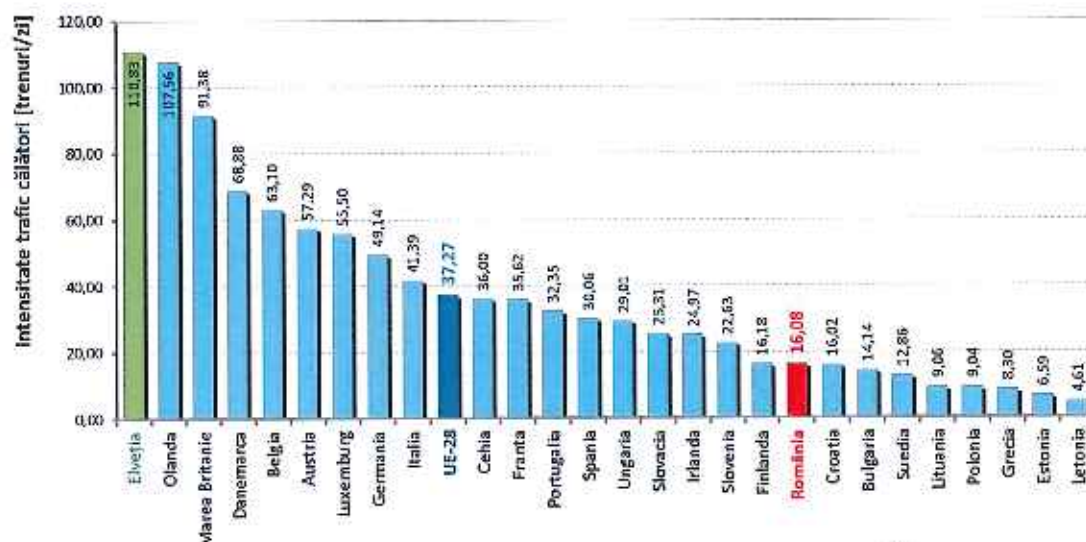


Figura 7 – Analiză comparativă privind intensitatea medie a traficului de călători pe rețelele feroviare europene

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.

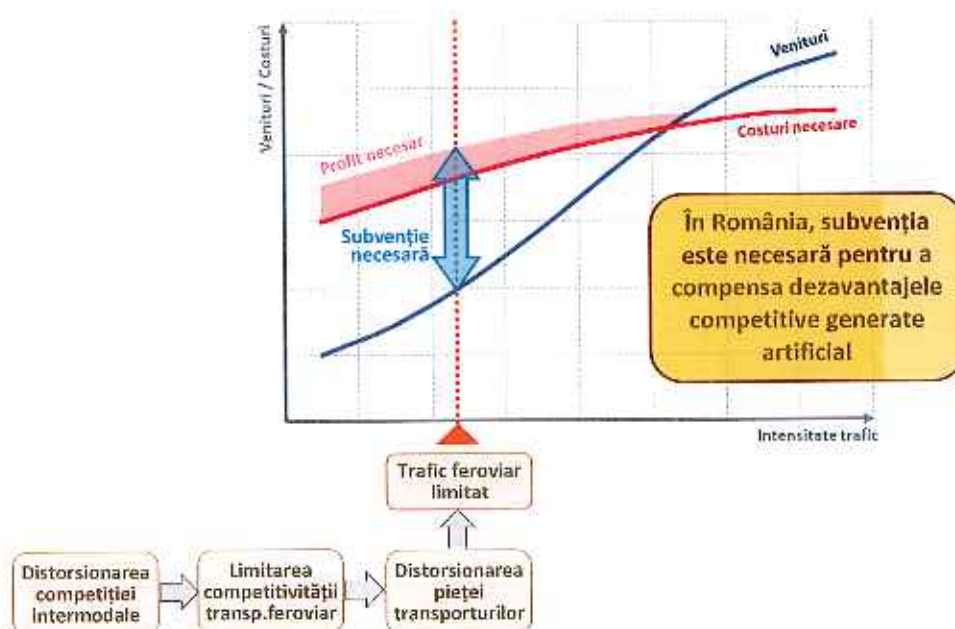


Figura 8 – Necesitatea finanțării din fonduri publice a transportului feroviar din România

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.

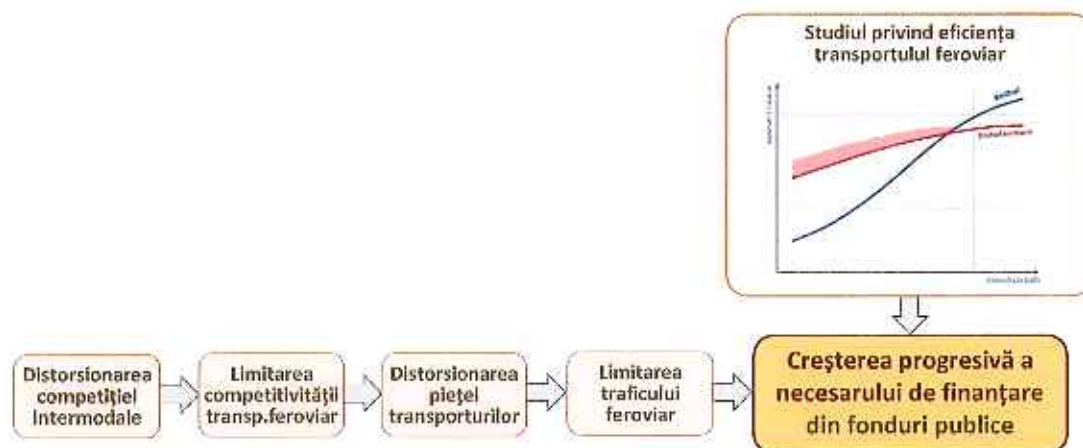


Figura 9 – Amplificarea necesității de finanțare din fonduri publice a transportului feroviar din România

2.3.2 CONSECINȚE ASUPRA ECONOMIEI NAȚIONALE

Trebuie însă precizat că menținerea actualiei 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**

Feroviar vs Rutier

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

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.

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.

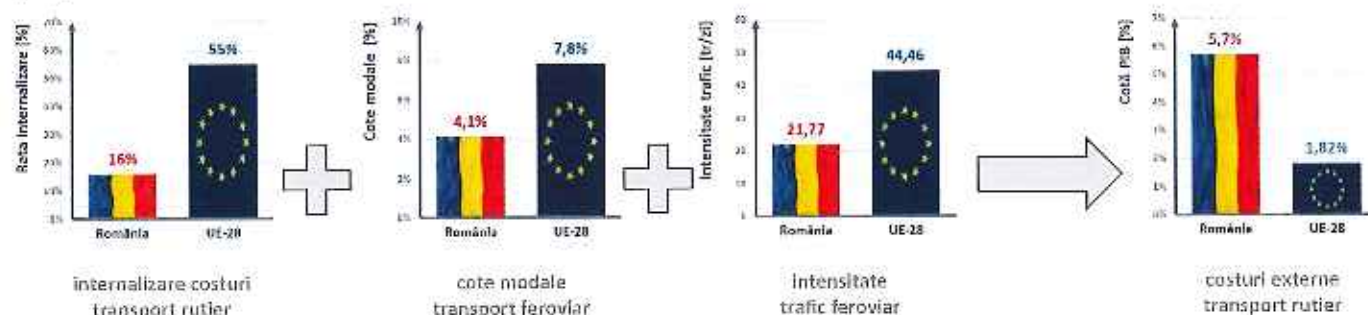


Figura 10 – Consecințele distorsionării competiției intermodale asupra economiei naționale

După cum s-a arătat în paragraful 2.2.1 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 2.2.1 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 I3G 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.

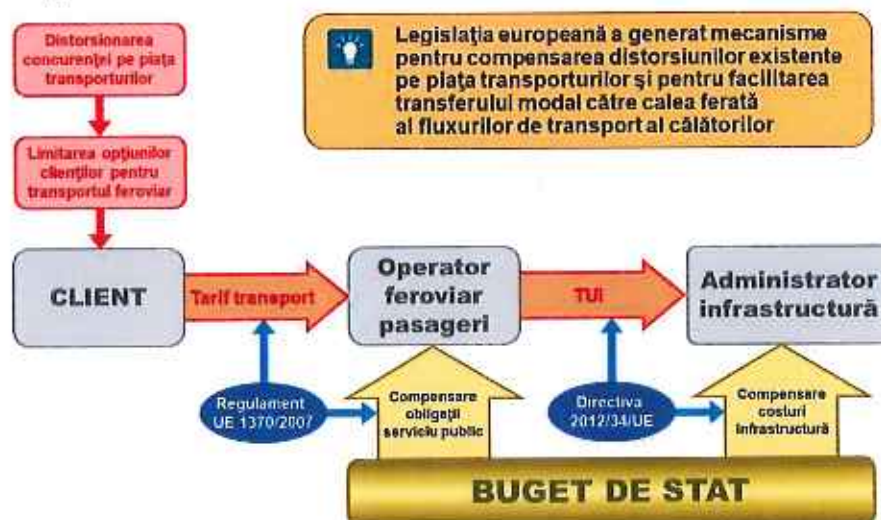


Figura 11 – Finanțarea din fonduri publice a transportului feroviar

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.

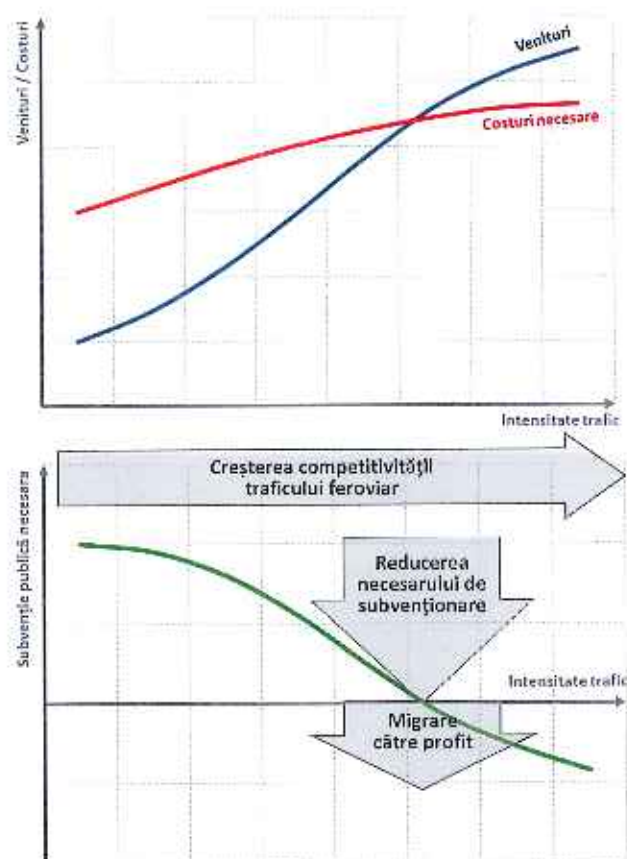


Figura 12 – Efecte ale finanțării din fonduri publice a transportului feroviar

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 acru.

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 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 FEROVIA 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.

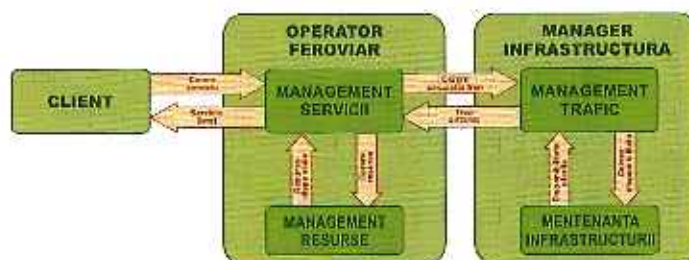


Figura 13 – Diagrama funcțională de principiu a serviciului de transport feroviar

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 tehnica 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:

- Efectuarea transportului feroviar public de călători
- Efectuarea transportului de bagaje și mesagerii
- Organizarea și asigurarea exploatării vagoanelor de dormit, a cușetelor, barului și restaurantului, în trafic intern și internațional;
- Efectuarea de transporturi în vagoane specializate de tip poștă, militare, penitenciare și altele asemenea;
- 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 expedițiilor 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.

3.4 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.

3.4.1 IDENTIFICAREA PIETELOR ȘI A CONCURRENTILOR

Prin prisma obiectului său de activitate, CFR Călători acționează pe **pieța 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.

⁴ Hotărârea Guvernului nr. 584 din 10 septembrie 1998 privind înființarea Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători "CFR 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.

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 motocicletele.

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 călătorilor⁴.

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 motocicletele. 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.

3.4.1.1 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 motocicletele) 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 2.2.1 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.

⁴ Exclusiv transportul aerian, pentru care nu sunt furnizate date statistice privind parcursul total al călătorilor

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.

3.4.1.2 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.

3.4.1.3 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.

3.4.2 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.

3.4.2.1 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

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

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).

3.4.2.2 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.

3.5 EVOLUȚIA CFR CĂLĂTORI PE PIEȚELE RELEVANTE

În cele ce urmează este prezentată sintetic evoluția societății pe piețele relevante, identificate în paragraful 3.4.1 de mai sus.

3.5.1 EVOLUȚIA PE PIAȚA TRANSPORTURILOR FEROVIARE 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%.

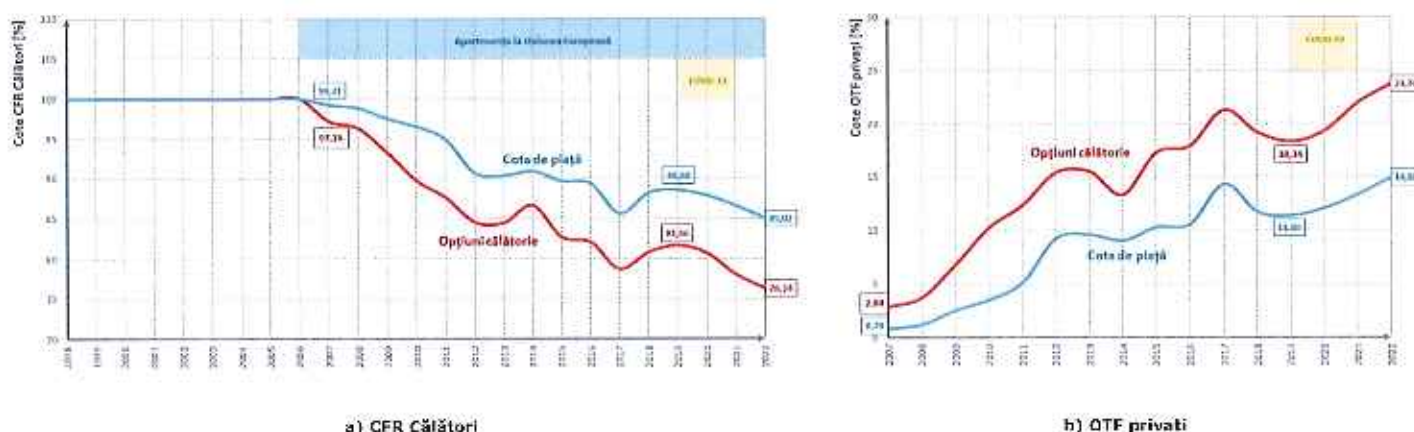


Figura 14 – Evoluția cotel de piață și a cotei de opțiuni de călătorie în cadrul transportului feroviar de călători din România

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.

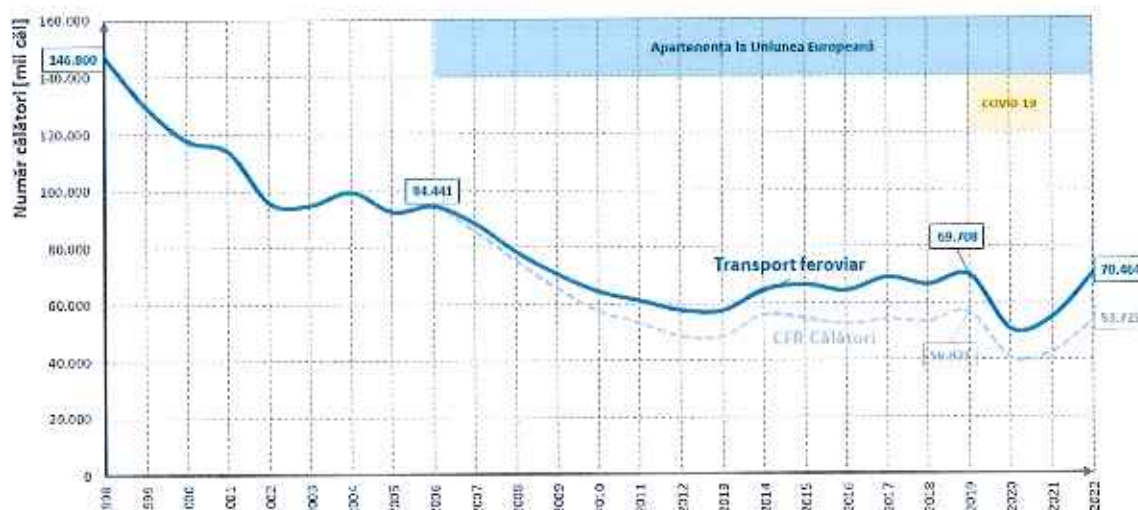
a) Parcursul
călătorilorb) Călători
transportați

Figura 15 – 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 14–b de mai sus), care este de natură să amplifice riscul privind degradarea situației economice și financiare a CFR Călători.

Tendința de scădere a parcurșului 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.

3.5.2 EVOLUȚIA PE PIAȚA TRANSPORTURILOR TERESTRE DE CALATORI

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.

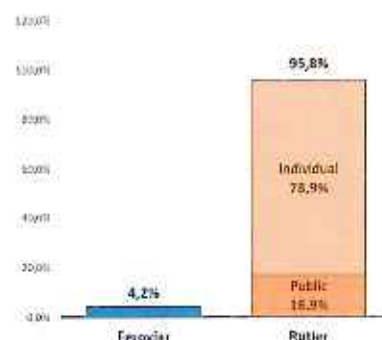


Figura 16 – Distribuția cotelor modale în transportul terestru de călători din România

Sursa: Eurostat

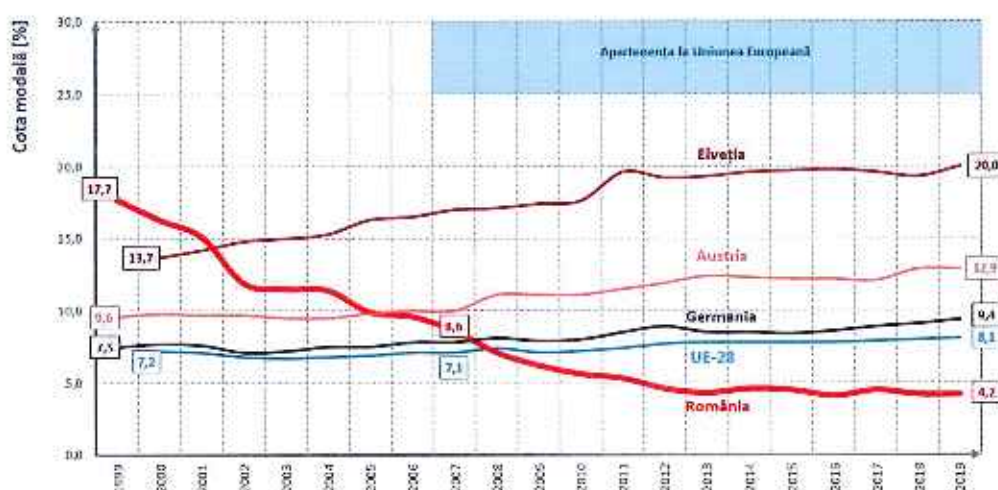


Figura 17 – Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului terestru de călători

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.

3.5.3 EVOLUȚIA PE PIAȚA TRANSPORTURILOR PUBLICE DE CALĂTORI

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.

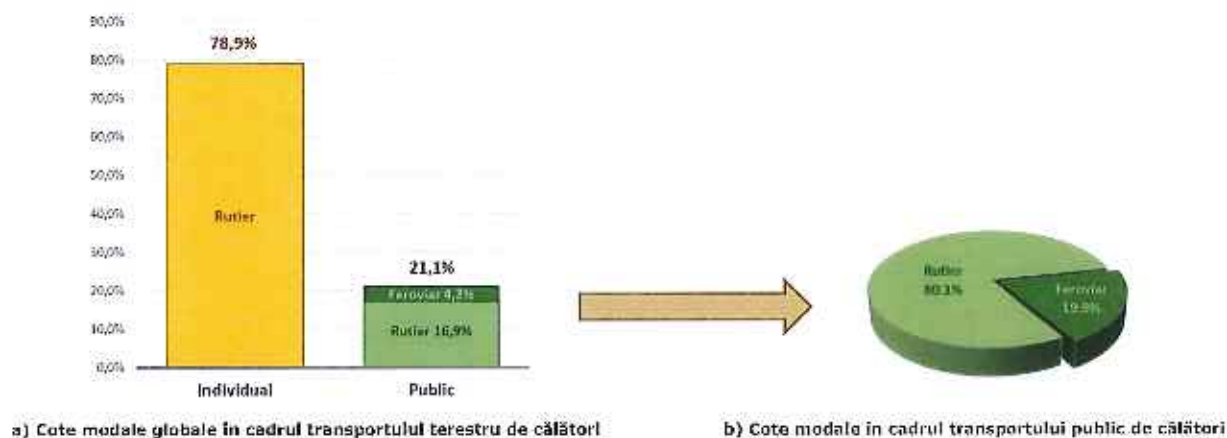


Figura 18 – Transport public vs transport individual în România

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.

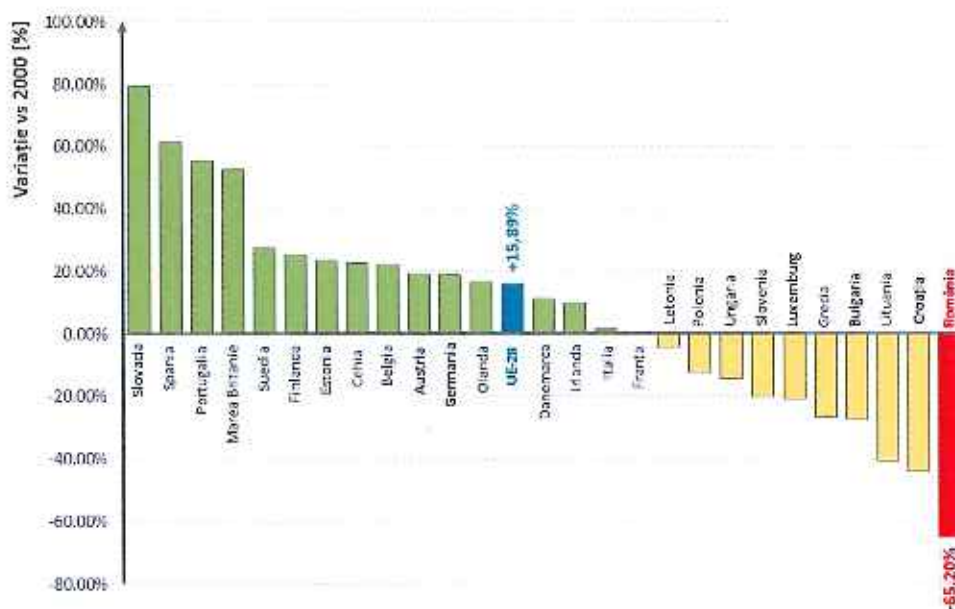


Figura 19 – Analiză comparativă a variației cotelor modale ale transportului feroviar în cadrul transportului public de călători

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.

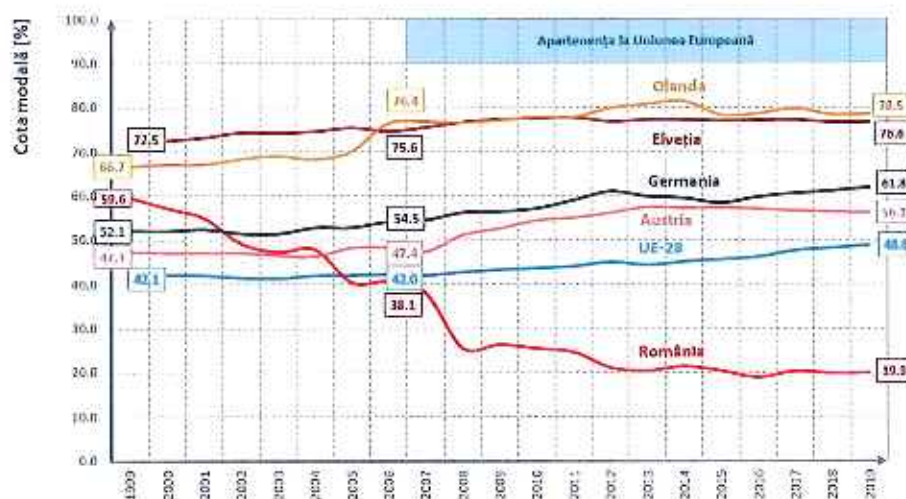


Figura 20 - Evoluția la nivel european a cotei modale a transportului feroviar în cadrul transportului public de călători

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.

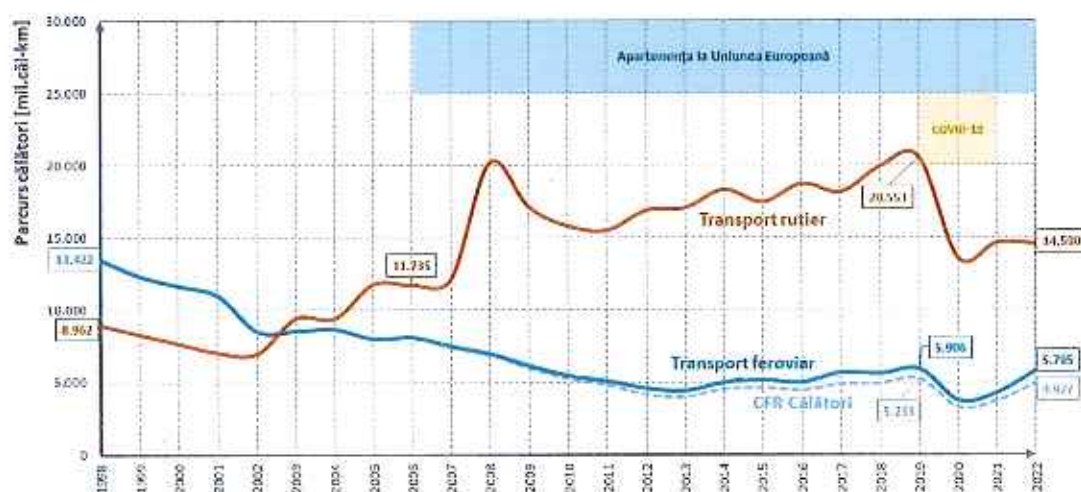


Figura 21 - Evoluția parcursului total al călătorilor în transportul public interurban pe rute terestre

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.

3.6 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.

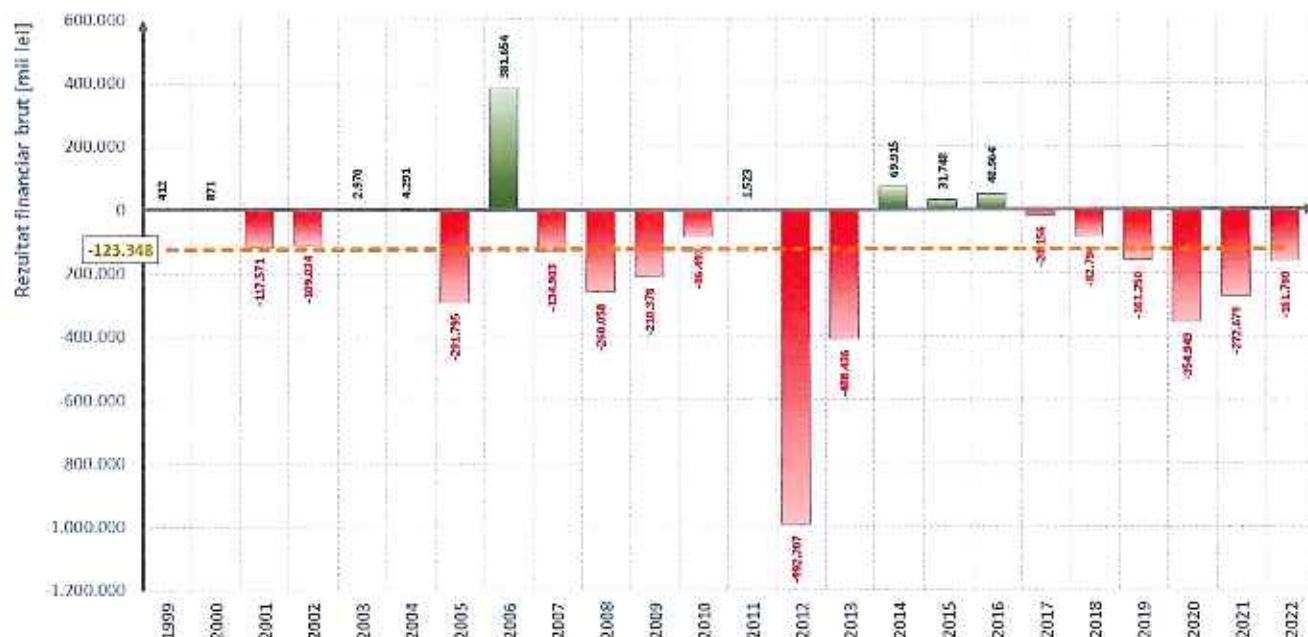


Figura 22 – Evoluția rezultatelor financiare ale CFR Călători

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

ADMINISTRAREA SOCIETĂȚII ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

4.1 COMPONENTA CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

4.1.1 PERIOADA 1.01.2023 - 12.02.2023

În perioada 1 ianuarie 2023 – 13 februarie 2023, administratorii CFR Călători au avut statut provizoriu, aceștia fiind numiți în cursul anului 2022 pentru o perioadă de 4 (patru) luni, cu posibilitatea prelungirii, pentru motive temeinice, până la maxim 6 (șase) luni, în conformitate cu prevederile legale în vigoare, până la finalizarea procedurii de recrutare și selecție a membrilor în Consiliul de Administrație al CFR Călători S.A.

Astfel, în perioada 1 ianuarie 2023 – 13 februarie 2023, componența Consiliul de Administrație a fost următoarea:

1. Dobre Robert Răzvan – Președinte
2. Fabian Mihai Alexandru
3. Iamandi Doru
4. Moraru Ioan Dragoș
5. Osman Akan
6. Purcăreață Valentin
7. Tudorache Andrei Cristian

4.1.2 PERIOADA 13.02.2023 - 30.06.2023

Consiliul de Administrație al CFR Călători s-a constituit în structura actuală, în data de 14.02.2023, cu respectarea prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 *privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice*, cu modificările și completările ulterioare, în baza unei selecții efectuate de către un expert independent, persoană juridică specializată în recrutarea resurselor umane.

Prin Hotărârile nr. 21 din 26.08.2022 și nr. 22 din 26.08.2022, Adunarea Generală a Acționarilor CFR Călători a aprobat Profilul consiliului de administrație, precum și Profilul candidatului pentru poziția de membru în consiliul de administrație al CFR Călători în conformitate cu prevederile H.G. nr. 722/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a unor prevederi din O.U.G. nr. 109/2011 *privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice*, cu modificările și completările ulterioare.

Prin Hotărârea A.G.A. nr. 6 din 13 Februarie 2023, în temeiul prevederilor art. 111 alin. (2) lit. b) din Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, coroborat cu art. 29 alin. (9) din OUG nr. 109/2011 *privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice*, cu modificările și completările ulterioare, s-a validat selecția consiliului de administrație în următoarea componență:

- Popa Gabriel – Președinte
- Preoteasa Traian

- Flutur Sorin-Georgel
- Prodan Mariana
- Dorobanțu Valentin
- Stancu Marin
- Ștefănescu Rela-Nicoleta

Perioada privind încredințarea și exercitarea funcției de membru în Consiliul de Administrație al S.N.T.F.C. CFR Călători este de 4 ani, începând cu data de 14.02.2023 și până la data de 13.02.2027, inclusiv, în conformitate cu H.A.G.O.A. nr. 6/13.02.2023.

Contractele de mandat conțin clauze relevante cu privire la obiect, drepturi și obligații pentru ambele părți semnate, răspunderea părților, obiective și criterii de performanță precum și criteriile de evaluare.

În conformitate cu prevederile art. 26 alin. (1) pct. (iv) lit. a) din Actul Constitutiv al CFR Călători, prin Decizia Consiliului de Administrație nr. 8 din 15.02.2023, domnul Popa Gabriel a fost desemnat Președinte al Consiliului de Administrație al CFR Călători S.A.

În conformitate cu prevederile art. 34 alin. (1) ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011, cu modificările și completările ulterioare și ale art. 26 alin. (1) pct. (iv) lit. b) din Actul Constitutiv al CFR Călători, în cadrul Consiliului de Administrație s-au constituit următoarele comitete:

✓ **Comitetul de Nominalizare și Remunerare** - prin Decizia nr. 9 din 15.02.2023 - în următoarea componență:

- Popa Gabriel – Președinte
- Flutur Sorin Georgel - membru
- Ștefănescu Rela-Nicoleta – membru

În perioada analizată, Comitetul de nominalizare și remunerare a propus Consiliului de Administrație:

- desemnarea domnului Preoteasa Traian în funcția de director general provizoriu și a doamnei Hanganu Aida în funcția de director financiar contabil provizoriu, până la finalizarea procedurii de selecție, pe o durată de 4 luni, cu posibilitatea prelungirii acesteia, pentru motive temeinice, până la maximum 6 luni, începând cu data de 01.09.2023, în conformitate cu prevederile art. 64² din OUG nr. 109/2011 privind *guvernanța corporativă a întreprinderilor publice*, precum și remunerarea acestora,
- desemnarea domnului Preoteasa Traian în funcția de director general definitiv și a doamnei Hanganu Aida în funcția de director financiar contabil definitiv, ca urmare a finalizării procedurii de selecție, începând cu data de 23.10.2023 până la data de 13.02.2027, în conformitate cu prevederile art. 35 alin. (8) din O.U.G. nr. 109/2011 *privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice*, precum și remunerarea acestora.

✓ **Comitetul de Audit** - prin Decizia nr. 10 din 15.02.2023 - în următoarea componență:

- Prodan Mariana – Președinte
- Dorobanțu Valentin – membru
- Stancu Marin – membru

Comitetul de Audit îndeplinește atribuțiile prevăzute la art. 65 alin. (6) din Legea nr. 162/2017 privind auditul statutar al situațiilor financiare anuale și al situațiilor financiare anuale consolidate și de modificare a unor acte normative.

4.2 ACTIVITATEA CONSILIULUI DE ADMINISTRAȚIE ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

Activitatea Consiliului a fost fundamentată pe baza legislației privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, pe cea aplicabilă societăților comerciale din România, coroborată cu legislația aplicabilă domeniului specific de activitate al CFR Călători.

Consiliul de Administrație și-a desfășurat activitatea în conformitate cu prevederile legale aplicabile și ale Regulamentului propriu de organizare și funcționare, întrunindu-se cel puțin lunar potrivit prevederilor art. 23 alin. (8) din Actul Constitutiv al CFR Călători.

4.2.1 PERIOADA 1.01.2023 - 12.02.2023

În perioada 01.01.2023 – 13.02.2023, în temeiul prevederilor H.G. nr. 584/1998 privind înființarea 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, coroborate cu dispozițiile Actului Constitutiv al CFR Călători, Consiliul de Administrație s-a întrunit într-o singură ședință, în data de 19 ianuarie 2023, în care, pe baza materialelor prevăzute pe ordinea de zi, au fost adoptate un număr de opt Decizii ale Consiliului de Administrație.

4.2.2 PERIOADA 13.02.2023 - 30.06.2023

În perioada 14.02.2023 – 30.06.2023, în temeiul prevederilor H.G. nr. 584/1998 privind înființarea 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, coroborate cu dispozițiile Actului Constitutiv al CFR Călători, Consiliul de Administrație s-a întrunit în 11 ședințe (15 februarie, 23 februarie, 14 martie, 16 martie, 30 martie, 3 aprilie, 10 aprilie, 4 mai, 16 mai, 23 mai și 20 iunie) în care, pe baza materialelor prevăzute pe ordinea de zi, au fost adoptate un număr de 29 de Decizii ale Consiliului de Administrație.

4.3 PRINCIPALELE DECIZII ADOPTATE DE CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

În perioada 01.01. – 30.06.2023, deciziile adoptate de Consiliul de Administrație al CR Călători au vizat, în principal, următoarele măsuri:

- aprobarea numirii și prelungirii mandatelor provizorii ale directorului general și directorului financiar contabil, în conformitate cu prevederile legale,
- desemnarea președintelui Consiliului de Administrație,
- declanșarea procedurii de selecție a directorilor (director general și director financiar contabil) prin contractarea serviciilor unui expert independent, persoană fizică sau juridică, specializată în recrutarea serviciilor resurselor umane pentru selecția administratorilor și directorilor,
- aprobarea caietului de sarcini pentru achiziția serviciului de recrutare și selecție director general/director financiar contabil,
- avizarea Bugetului de Venituri și Cheltuieli al CFR Călători aferent anului 2023,
- constituirea Comitetului de Nominalizare și Remuncrare și Comitetului de Audit,
- aprobarea Codului Etic al CFR Călători atât pentru salariați, cât și pentru administratori,
- avizarea situațiilor financiare ale CFR Călători aferente anului 2022,

- aprobarea procesului verbal de inventariere al patrimoniului societății pentru anul 2022,
- aprobare pentru închiriere spații,
- aprobare pentru scoaterea din evidențele contabile a unor mijloace fixe,
- avizarea desființării unor puncte de lucru ale CFR Călători,
- stadiul proiectele de achiziții modernizare material rulant finanțate din Mecanismul de redresare și reziliență, prevăzute în Planul național de redresare și reziliență, derulate la nivelul Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „C.F.R. Călători” – S.A., ce urmează a fi incluse în bugetul de stat pe anul 2023, la titlul 60 "Proiecte cu finanțare din sumele reprezentând asistența financiară nerambursabilă aferentă PNRR" și 61 "Proiecte cu finanțare din sumele aferente componentei de împrumuturi a PNRR",
- elaborarea propunerii pentru componenta de administrare a planului de administrare, în vederea realizării indicatorilor de performanță financiari și nefinanciari.

4.4 PRIORITĂȚI STRATEGICE PRIVIND DEZVOLTAREA SOCIETĂȚII

4.4.1 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 23 – Logica de dezvoltare a planului strategic de dezvoltare a societății

4.4.2 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 4.4.1 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.

4.4.3 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.

4.4.4 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.

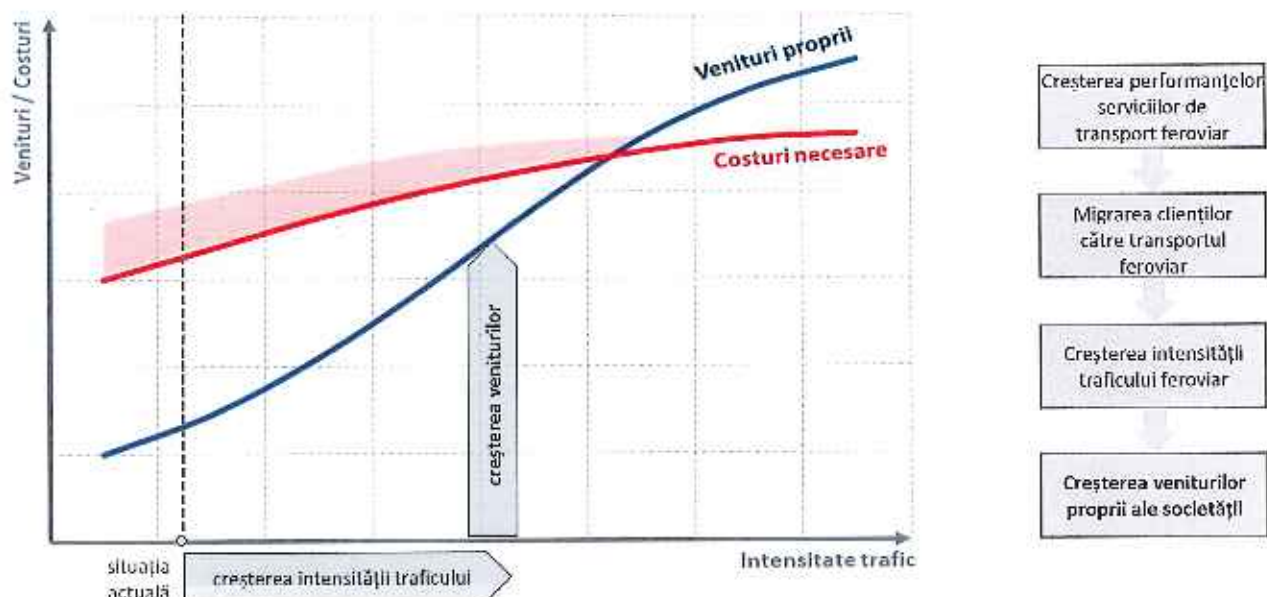


Figura 24 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 1 din perspectiva sustenabilității economice a societății

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 al 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		Eficiențizarea sistemului de vânzare al titlurilor de călătorie
A.3.5		Eficiențizarea 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 cadențate
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

4.4.5 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.

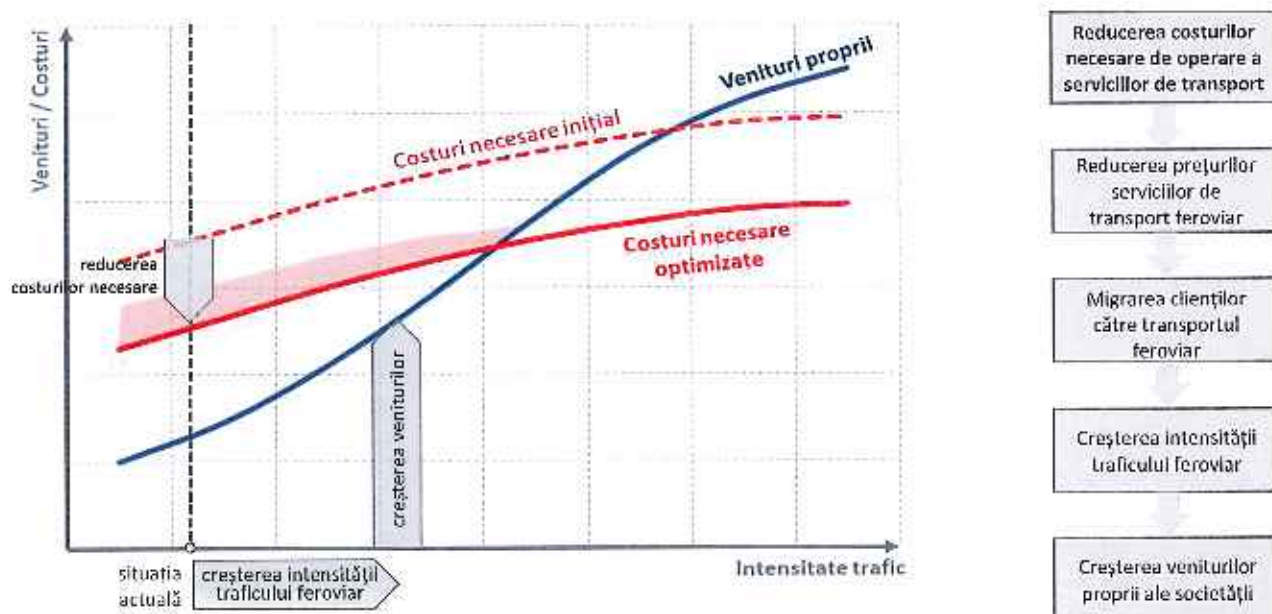


Figura 25 – Semnificația obiectivului strategic general nr. 2 din perspectiva sustenabilității economice a societății

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 – Sinteză 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

4.4.6 MASURI PRIORITARE PENTRU ASIGURAREA FEZABILITĂȚII PLANULUI STRATEGIC DE DEZVOLTARE A SOCIETĂȚII

4.4.6.1 Reconsiderarea modului de tarificare 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 tarificare 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 tarifierii 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 tarificare 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 tarifarea în raport de distanță (aplicarea TollRo) pentru toate transporturile rutiere comerciale de călători⁷ și marfă⁸.
- d) Tarifarea 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 tarifare 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 tarifare 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 tarifare 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.

4.4.6.2 Reconsiderarea modului de dimensionare a obligațiilor de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor 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. 1.370/2007, 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 Călători 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.

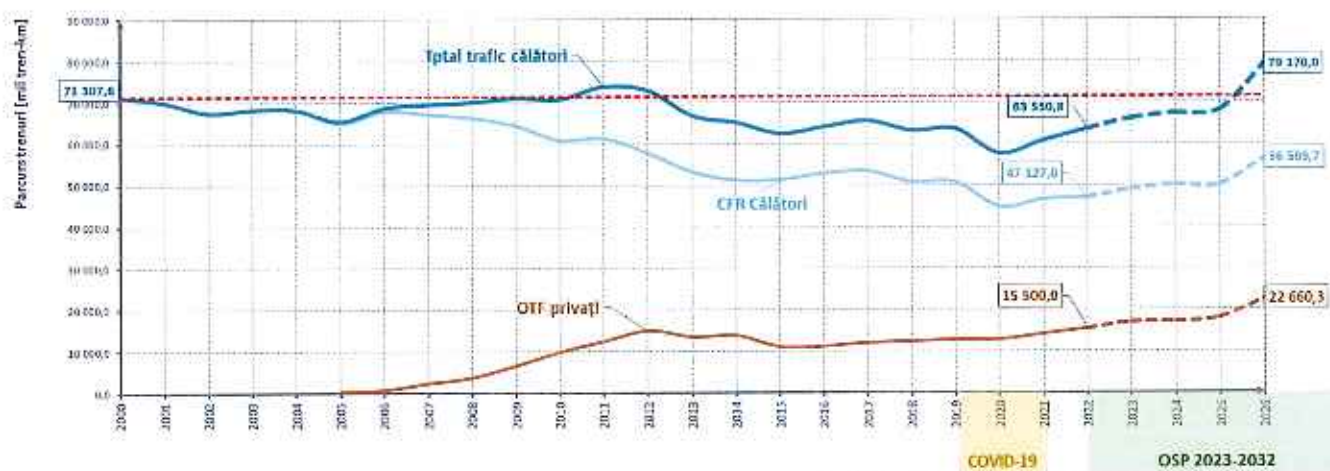


Figura 26 – Evoluția estimată a parcursului total al trenurilor de călători în perioada 2023-2026

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 27 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

Mențiuni: 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, acțiuni 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.

4.4.6.3 Reconsiderarea modului de dimensionare a compensației de serviciu public de interes național privind transportul călătorilor 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).

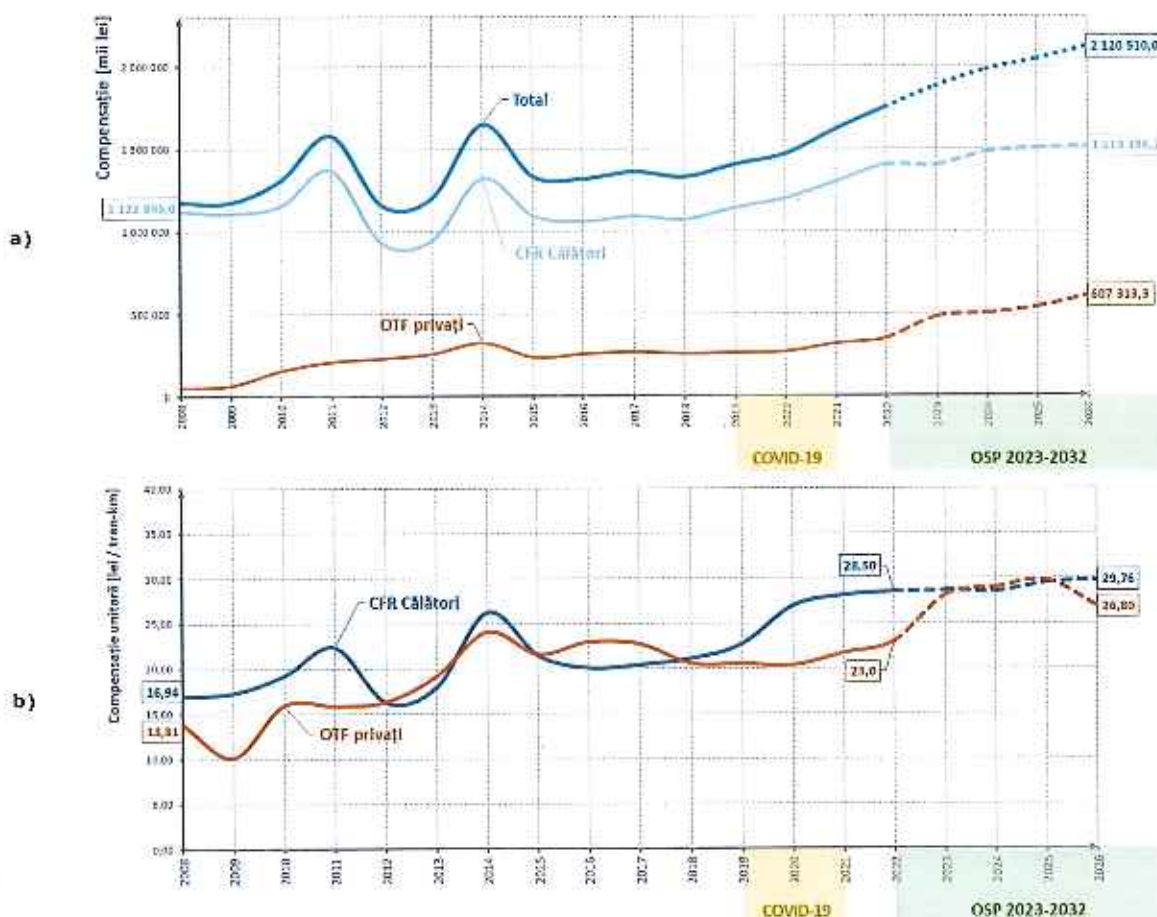


Figura 27 – Evoluția estimată a compensației de serviciu public în perioada 2023-2026

a) Valoarea compensației [mii lei]

b) Compensația unitară [lei/tren-km]

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

Graficul din Figura 27-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 27-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.

4.4.6.4 Corelarea și integrarea sistemelor de servicii publice privind transportul călătorilor 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 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 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

Mențiune: 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,

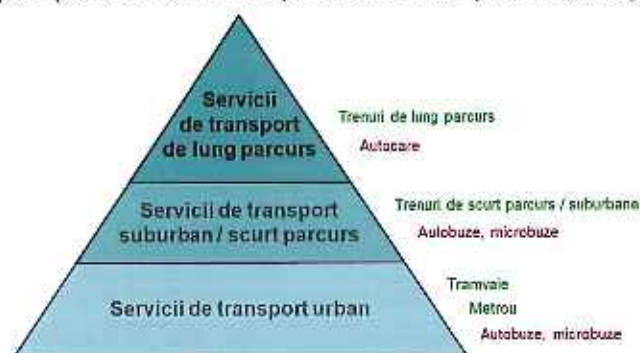


Figura 28 – Conceptul general al sistemului național integrat de transport public al călătorilor

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.**

4.4.6.5 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 diferența 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 rămânerii 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 REZULTATELE ACTIVITĂȚII DE ADMINISTRARE A SOCIETĂȚII ÎN PERIOADA ANALIZATĂ

5.1 PREGĂTIREA BUGETULUI DE VENITURI ȘI CHELTUIELI

5.1.1 PROIECTUL BUGETULUI DE VENITURI ȘI CHELTUIELI AL SOCIETĂȚII PENTRU ANUL 2023

Tabelul următor prezintă proiectul bugetului de venituri și cheltuieli al CFR SA pentru anul 2023, avizat de consiliul de administrație și aprobat de Adunarea Generală a Acționarilor prin Hotărârea AGA nr. 23 din 14.07.2023.

Tabelul 4 – Proiectul bugetului de venituri și cheltuieli

-mii lei-

INDICATORI	EXECUTIE 2022	BVC 2023	+/-
TOTAL VENITURI	2,608,304	2,667,000	58,696
1. Venituri din exploatare	2,607,792	2,666,500	58,708
1.1. Venituri din transportul de călători	1,013,279	1,248,000	234,721
- CCL (inclusiv online și kiosk)	504,691	650,000	145,309
- permise, facilitati, alte ven. traf. inter + regionale	508,588	598,000	89,412
- permise și carti de călătorie- CN+MARFA+METROREX	73,559	88,000	14,441
- permise MTI, alții OG 112/1999-ARF	118,467	150,000	31,533
- facilitati	275,836	315,000	39,164
- alte venituri trafic internațional	40,726	45,000	4,274
1.2. Subvenție trans. feroviar călători	1,400,720	1,235,677	-165,043
1.3. Alte venituri din exploatare	193,793	182,823	-10,970
- venituri din cota parte amortizare	163,250	155,000	-8,250
- venituri din chirii spații, închiriere locomotive	9,297	4,400	-4,897
- venituri vânzări active	1,238	1,700	462
- venituri vânzare marfuri	1,127	1,000	-127
- alte venituri (manevra, remorcări, remizări, prestații vag și loc., taxe magazinaj, analize laborator, verificări tehnice, refacturări de utilități, penalități, etc), din care:	18,881	20,723	1,842
- penalități	8,045	8,000	-45
2. Venituri financiare	512	500	-12

INDICATORI	EXECUTIE 2022	BVC 2023	+/-
TOTAL CHELTUIELI	2,799,277	3,462,000	662,723
1. Cheltuieli de exploatare	2,774,810	3,424,500	649,690
1.1 Cheltuieli materiale	1,092,760	1,257,860	165,100
1.1.1 Cheltuieli cu materiale	43,803	55,240	11,437
1.1.2 Cheltuieli combustibil	221,903	243,700	21,797
1.1.3 Cheltuieli energie electrica si apa	295,775	340,000	44,225
1.1.4 Cheltuieli reparatii si intretinere	149,306	228,920	79,614
vagoane	32,906	54,300	21,394
locomotive	24,831	51,620	26,789
SCRL	88,919	120,000	31,081
alte reparatii	2,650	3,000	350
1.1.5 Amortizari si provizioane	381,973	390,000	8,027
1.2 Cheltuieli de personal	1,059,053	1,449,880	390,827
salarii	951,956	1,277,174	325,218
-angajati	950,827	1,275,326	324,499
- ctr.mandat	1,129	1,848	719
contrib asiguratorie (2018)-2,25%	21,431	28,736	7,305
cond speciale (2018)	16,762	22,989	6,227
fd.solidaritate handicap	10,906	17,280	6,374
cheltuieli sociale max 5%	14,015	21,700	7,685
tichete de masa	43,983	82,000	38,017
1.3 Cheltuieli utilizare infrastructura (TUI)	451,404	515,000	63,596
1.4 Alte cheltuieli infrastructura	37,742	50,260	12,518
1.5 Alte cheltuieli de exploatare	103,227	116,500	13,273
1.6 Cheltuieli cu penalitati	30,624	35,000	4,376
2. Cheltuieli financiare	24,467	37,500	13,033
Pierdere/profit	-190,973	-795,000	-604,027

5.1.2 STADIUL ACTUAL AL APROBARII BUGETULUI DE VENITURI ȘI CHELTUIELI AL SOCIETĂȚII PENTRU ANUL 2023

În conformitate cu prevederile art. 4 alin. (1) lit. a) din Ordonanța Guvernului nr. 26/2013 privind întărirea disciplinei financiare la nivelul unor operatori economici la care statul sau unitățile administrativ-teritoriale sunt acționari unici ori majoritari sau dețin direct ori indirect o participație majoritară, cu modificările și completările ulterioare, bugetul de venituri și cheltuieli pe anul 2023 al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători" - S.A., urmează să fie aprobat prin Hotărâre de Guvern, iar potrivit art. 6 alin. (1), termenul de transmitere a acestuia autorității publice în coordonarea căreia se află compania este de „45 de zile de la intrarea în vigoare a legii anuale a bugetului de stat”.

Legea nr. 368/19.12.2022 a bugetului de stat pe anul 2023 a fost publicată în Monitorul Oficial nr. 1214 din 19 decembrie 2022 și a intrat în vigoare în data de 22 decembrie 2022.

Luând în considerare termenul mai sus specificat, CFR Călători a elaborat proiectul Bugetului de Venituri și Cheltuieli pentru anul 2023 în conformitate cu prevederile:

- Ordinului Ministerului Finanțelor Publice nr. 3818/30.12.2019 privind aprobarea formatului și structurii bugetului de venituri și cheltuieli, precum și a anexelor de fundamentare a acestuia

și ale

- Legii nr. 195/2020 privind Statutul personalului feroviar. Potrivit dispozițiilor art. 18 din aceasta, salariul de bază în unitățile feroviare se calculează pornind de la salariul de bază minim brut pe țară garantat în plată, majorat cu coeficienți minimi de ierarhizare cuprinși între 1,00 și 2,20. În acord cu aceste dispoziții legale, salariul de bază, calculat conform celor precizate, nu include sporuri/indemnizații și/sau alte adaosuri.
- Hotărârii Guvernului nr. 1447/2022 privind stabilirea salariului de bază minim brut pe țară garantat în plată.

Proiectul bugetului de venituri și cheltuieli pentru anul 2023, a fost conceput ca un element de legătură între realizatul anului 2022 și bugetul programat pentru anii 2023, 2024 și 2025, respectând structura și conceptul unui buget multianual.

Prin proiectul bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2023, ca instrument de management financiar, societatea își propune asigurarea resurselor financiare necesare pentru îndeplinirea obligațiilor către terți, atât din punct de vedere dimensional, pe total venituri și cheltuieli, cât și structural, pe fiecare categorie de venituri și cheltuieli și pe fiecare verigă organizațională, rolul procesului de bugetare fiind cel de orientare a activității tuturor sectoarelor din cadrul societății spre același obiectiv: rentabilitate, lichiditate, diminuarea riscurilor, etc

Prin Decizia nr. 5 din 19.02.2023, Consiliul de Administrație a analizat și a respins proiectul de buget de venituri și cheltuieli pentru anul 2023, motivat de faptul că se încalcă prevederile art. 63 pct (7) din Legea nr. 368/19.12.2022 a bugetului de stat pe anul 2023, potrivit căreia *"operatorii economici prevăzuți la alin. (1) care în anul 2022 au înregistrat pierderi și/sau plăți restante, după caz, pot prevedea în bugetul de venituri și cheltuieli al anului 2023 majorarea cheltuielilor de natură salarială față de nivelul programat în ultimul buget de venituri și cheltuieli aprobat conform prevederilor legale, cu condiția reducerii pierderilor și/sau a plăților restante realizate în anul precedent, după caz."*

Prin Decizia nr. 15 din 16.03.2023 Consiliul de Administrație a propus spre stabile Adunării Generale a Acționarilor proiectul de buget de venituri și cheltuieli al CFR Călători pentru anul 2023.

Prin Hotărârea nr.12 din 29.03.2023, Adunarea Generală Ordinară a Acționarilor a stabilit, în conformitate cu prevederile art. 19 alin. (1) pct. (iii) lit. a) din Actul Constitutiv al CFR Călători, proiectul de buget de venituri și cheltuieli al CFR Călători pentru anul 2023, în vederea aprobării prin hotărâre de guvern.

Proiectul de Hotărâre a Guvernului privind aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2023 al CFR Călători a fost avizat negativ de către Ministerul Finanțelor, care solicită reanalizarea indicatorilor economico-financiar programati în sensul reducerii cheltuielilor, având în vedere că aceștia nu respectă principiul echilibrului financiar și îmbunătățirea performanțelor financiare. Totodată, Ministerul Finanțelor solicită ca proiectul bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2023 să fie fundamentat pe obținerea de venituri corespunzătoare care să susțină cheltuielile propuse.

CFR Călători a susținut că îmbunătățirea indicatorilor economico – financiar nu poate fi realizată doar prin acțiunea CFR Calatori, proiectul de buget fiind întocmit în conformitate cu obligația de serviciu public și a compensației stabilite prin contractul de servicii publice. Conform O.G. nr. 12/1998, pentru susținerea transportului public feroviar, statul acoperă diferența dintre cheltuieli și venituri, cu asigurarea unei cote de profit.

Cuantumul compensației alocate în anul 2022 de 1.235.681 mii lei, reprezintă doar cca 55 % din necesarul fundamentat, în valoare de 2.253.977 mii lei, fapt ce duce la o neacoperire a cheltuielilor privind activitatea curentă de exploatare, astfel încât CFR Calatori a fundamentat un buget de venituri și cheltuieli pe anul 2023 dezechilibrat.

Reducerea costurilor înregistrate de CFR Calatori nu se poate realiza decât în condițiile modificării obligației de serviciu public, în fapt diminuarea volumului de activitate, cu implicații majore în piața de transport feroviar de călători și afectarea majora a dreptului de mobilitate a persoanelor.

Referitor la reducerea cheltuielilor prin reducerea numarului de personal, este de subliniat faptul că, la nivelul societății se înregistrează deficit de personal, iar numărul mediu de salariați prevăzut în BVC pe anul 2023 este stabilit în concordanță cu volumul prestației actuale a societății, acesta fiind deja redus cu 450 de salariați față de numărul mediu de salariați prevăzuți în BVC pe anul 2022.

Ca atare, în proiectul de buget de venituri și cheltuieli pe anul 2023, cheltuielile totale au fost prognozate având în vedere pe de o parte volumul de activitate cu respectarea normelor de siguranță a transportului pe calea ferată și pe de altă parte cu respectarea prevederilor legale în vigoare la data întocmirii bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2023.

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și-a însușit argumentele companiei și a susținut aprobarea de către Guvern a bugetului de venituri și cheltuieli în varianta propusă de CFR Călători. Ministerul Finanțelor a decis însă să ignore aceste argumente și a refuzat în continuare avizarea proiectului de act normativ pentru aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli al CFR Călători.

Astfel, în condițiile unui deficit masiv de finanțare publică, compania fost obligată să își asume limitarea drastică a cheltuielilor în scopul reducerii pierderilor la un nivel minim posibil. Limitarea cheltuielilor asumată prin proiectul bugetului de venituri și cheltuieli înseamnă limitarea severă a activităților de reparații și modernizări a materialului rulant, cu consecințe privind asigurarea în continuare a serviciilor de transport feroviar de călători.

5.2 SITUAȚIA REALIZĂRII PRINCIPALILOR INDICATORI ECONOMICO-FINANCIARI

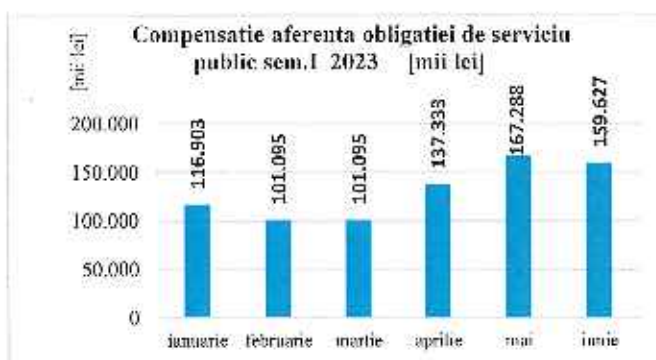
Tabelul următor prezintă analiza principalilor indicatori economico-financiari la data de 30 iunie 2023, comparativ cu realizările perioadei similare anului precedent:

INDICATORI	Realizări cumulat la 6 luni 2022 -mii lei	Realizări cumulat la 6 luni 2023 -mii lei	Diferența -mii lei	%
D	1	2	3=2-1	4=2/1*100
I. VENITURI TOTALE	1.038.503	1.423.352	384.849	137,06
A. VENITURI DE EXPLOATARE	1.038.345	1.423.185	384.840	137,06
1.CĂLĂTORI din care:	350.090	532.921	182.831	152,22
Încasări numerar(CCL)	194.898	277.493	82.595	142,38
Facturări si decontări , din care:	155.192	255.428	100.236	164,59
-alte venituri trafic internațional	12.622	12.911	289	102,29
-elevi-HG nr.341/2021	35.496	66.651	31.155	187,77
-studenți- HG nr.341/2021	15.792	15.792	23.452	148,51
-facilitați Ucraina HG nr.337/2022 intern	9.245	0		
-facilitați Ucraina HG nr.337/2022 internațional	3.538	0		
2.COMPENSATIE din care:	580.150	783.341	203.191	135,02
pentru tarife	580.148	783.341	203.193	135,02
3.AUXILIARE	107.633	105.782	-1.851	98,28
4. VANZARE DE MARFURI	472	1.141	669	241,74
B. VENITURI FINANCIARE	158	167	9	105,70

INDICATORI	Realizări cumulat la 6 luni 2022 -mii lei	Realizări cumulat la 6 luni 2023 -mii lei	Diferența -mii lei	%
0	1	2	3=2-1	4=2/1*100
II.TOTAL CHELTUIELI	1.292.922	1.509.075	216.153	116,72
A. CHELTUIELI DE EXPLOATARE	1.284.780	1.494.590	209.810	116,33
1.CHELTUIELI MATERIALE	484.808	548.702	63.894	113,18
2. CHELTUIELI CU PERSONALUL	490.474	609.169	118.695	124,20
2.1. DREPTURI PERSONAL	447.861	546.241	98.380	121,97
2.2 CAS	7.803	9.904	2.101	126,93
2.3 Fond de solidaritate	5.490	5.986	496	109,03
2.4 Tichete de masa	19.235	34.740	15.505	180,61
2.5 Cheltuieli priv contribuția asig de munca	10.085	12.298	2.213	121,94
3. ALTE AJUTOARE	4.322	4.168	-154	96,44
4. ALTE CHELTUIELI DE EXPL, din care:	66.872	66.341	-531	99,21
chelt.cu deplasările	1.032	888	-144	86,05
despăgubiri, amenzi, penalități	21.609	10.270	-11.339	47,53
5. CUMPARARE MARFURI	283	365	82	128,98
6. CHELTUIELI ACCES INFRA	220.052	247.624	27.572	112,53
7. Alte cheltuieli de infrastructura, din care:	17.969	18.221	252	101,40
Prestații non TUI	9.794	9.637	-157	98,40
INFORMATICA FERROVIARA	4.257	4.289	32	100,75
B.CHELTUIELI FINANCIARE	8.142	14.485	6.343	177,90
PROFIT (PIERDERE)	-254.419	-85.723	168.696	33,69
Mii cal/km * **	2.140.632	2.367.548	226.916	110,60
Mii tren km * **	23.070	23.747	681	102,95

Evoluția lunară a compensației acordate CFR Călători pentru obligația de serviciu public prestat în semestrul I 2023

Luna	Compensatie [mii lei]
ianuarie	116.903
februarie	101.095
martie	101.095
aprilie	137.333
mai	167.288
iunie	159.627
Total sem. I 2023	783.341



5.2.1 VENITURILE SOCIETĂȚII

În structura veniturilor din transportul de călători, veniturile din CCL înregistrează o creștere în semestrul I 2023 față de semestrul I 2022 cu cca. 42,38%, iar veniturile din facturări și decontări, respectiv permise și facilități înregistrează o creștere cu cca. 64,59 % în semestrul I 2023 față de semestrul I 2022, respectiv cu suma de 100.236 mii lei influențată în principal de creșterea indicatorului călător-km cu 10,6% provenită pe de o parte de ridicarea restricțiilor de circulație prin revenirea la situația anterioară pandemiei, care a condus la creșterea traficului de calatori, iar pe de alta parte de majorarea de tarife conform O.M.T. nr.548/25.05.2022 începând cu data de 1 iulie 2022 cu cca 20%.

Creșterea cu 64,59% din veniturile din facturări și decontări, respectiv permise și facilități în semestrul I 2023 față de semestrul I 2022 se datorează și urmare prevederilor H.G. nr.341/17.03.2021 privind acordarea gratuității pentru elevi, astfel au crescut sumele din decontarea acestor gratuități cu suma de 31.155 mii lei, respectiv 88%.

5.2.2 CHELTUIELILE SOCIETĂȚII

Cheltuielile totale pentru semestrul I 2023 înregistrează o creștere de +16,72%, din care cheltuielile de exploatare înregistrează o creștere de +16,33%, iar cheltuielile de personal înregistrează o creștere de +24,20%,

Cheltuielile cu salariile au crescut la 6 luni 2023 cu suma de 98.380 mii lei, 22% față de cheltuielile cu salariile înregistrate în 6 luni 2022 influențată de negocierea unui nou contract colectiv de muncă 2022-2023 începând cu 26.05.2022 acordându-se o creștere salarială de 10% și începând cu 1 decembrie 2022 o majorare a salariului de încadrare cu suma de 400 lei pentru fiecare salariat (9,8% în medie).

Cheltuielile cu tichetele de masă au crescut cu suma de 15.505 mii lei, respectiv cu 80,61% față de 6 luni 2022 în primul semestru al anului 2023 față de semestrul I 2022, urmare creșterii valorii nominale a tichetului de masă la 20 lei/tichet începând cu 01 iunie 2022 și 30 lei/tichet pentru fiecare zi lucrata începând 1 decembrie 2022 față de 15 lei/tichet acordat până la 01.06.2022.

Cheltuielile financiare au crescut de la 8.142 mii lei la 6 luni 2022 la 14.485 mii lei la 6 luni 2023, cu 6.343 mii lei în creștere cu 78%, în principal din cheltuielile cu dobanzile aferente creditelor pentru activitatea curentă, în valoare de 14.232 mii lei față de 7.947 la 6 luni 2022. În semestrul I 2022 media indicelui ROBOR M (în funcție de care se calculează dobânda aferentă liniilor de credit pe termen scurt) a fost de 4,27% p.a. iar în semestrul I 2023 media aceluiași indice a fost de 6,23% p.a. Astfel, creșterea cu 43,6% a ROBOR 1M (sem. I 2023 față de sem. I 2022) a dus la creșterea costurilor financiare.

5.2.3 REZULTAT BRUT

La data de 30.06.2023 CFR Călători înregistrează un rezultat brut - pierdere în sumă de **85.723 mii lei**, rezultat obținut ca diferență între veniturile totale înregistrate în valoare de 1.408.942 mii lei și cheltuielile totale înregistrate în valoare de 1.494.665 mii lei.

Evoluția B.V.C. (venituri, cheltuieli, rezultate) în semestrul I 2023

Indicator	Realizat sem I 2023
Venituri totale [mii lei]	1.408.942
Cheltuieli totale [mii lei]	1.494.665
Pierdere [mii lei]	-85.723

5.2.4 PLAȚI RESTANTE

La data de 30.06.2023 CFR Călători a înregistrat „Plăți restante” în valoare de **101.741 mii lei**.
Din totalul plăților restante, cele mai mari datorii se înregistrează față de următorii furnizori:

Total plăți restante 30.06.2023, din care:	-mii lei- 101.741
CNCFR	24.247
Electrificare CFR	23.978
Rompetrol	17.771
SCRL Brasov	10.891
Informatica Feroviara	4.998
Reloc Craiova	4.693
Remar Pascani	2.738
Atelierele Grivita	2.517

5.2.5 CREANȚE RESTANTE

La data de 30.06.2023 CFR Călători a înregistrat „creanțe restante” în valoare de **109.446 mii lei**.
Principalele creanțe restante de încasat la data de 30.06.2023, sunt:

Total creanțe restante 30.06.2023, din care:	109.446 mii lei
ARF	68.729
Remarul 16 Februarie	6.598
Grup Feroviar Roman	3.021
Reloc SA	2.450
SCRL Brasov	2.206
CFR IRLU	1.344

5.3 REALIZAREA OBLIGAȚIILOR DE SERVICIU PUBLIC

În semestrul I 2023 la nivelul CFR Călători s-a înregistrat o creștere a traficului față de sem I 2022, fiind obținute următoarele rezultate:

Trenurile circulante/zi în semestrul I 2023 (în cadrul OSP) în medie 1.111 trenuri/zi reprezintă 107% față de semestrul I 2022.

Capacitatea de transport (exprimată în **locuri.km**) în semestrul I 2023 a înregistrat o creștere față de aceeași perioadă a anului trecut (103%), situându-se la 5.756 mil loc.km.

Oferta de transport (exprimată în **tren.km**), în cadrul OSP, în semestrul I 2023 – 23.747 mii tren.km - a crescut față de aceeași perioadă a anului 2022 (103%).

Volumul de călători (exprimat în **călători expediți**), în semestrul I 2023 – 27.652 mii căl.exp., a crescut semnificativ față de aceeași perioadă a anului 2022 (110%).

Parcursul călătorilor (exprimat în **călători km**), în prima jumătate a anului 2023 este de 2.368 mil căl km - a crescut semnificativ față de aceeași perioadă a anului 2022 (112%).

Indicatori de trafic semestrul I 2023 comparativ cu semestrul I 2022

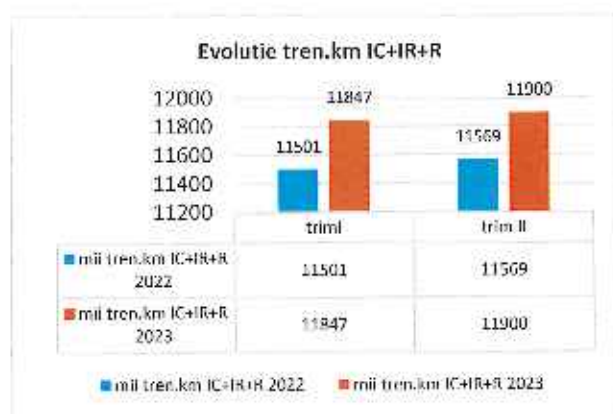
Indicator	U.M.	Trim.I 2022	Trim.I 2023	% Trim I 2023/ trim I 2022	Trim.II 2022	Trim.II 2023	% Trim II 2023/ Trim II 2022	Sem I 2022	Sem I 2023	% Sem I 2023/ Sem I 2022
Trenuri în cadrul OSP	trenuri/zi	1.047	1.129	108%	1.038	1.093	105%	1.043	1.111	107%
Trenuri tehnice	trenuri/zi	248	262	106%	250	252	101%	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.	11.110	13.596	122%	13.966	14.056	101%	25.076	27.652	110%
Cal.-km*	mil. cal.*km	870	1.095	126%	1.253	1.273	102%	2.123	2.368	112%

*după data călătoriei

5.3.1 INDICATORUL TREN-KM

Evoluția indicatorului **tren-km pe ranguri de tren** în semestrul I 2023 comparativ cu semestrul I 2022

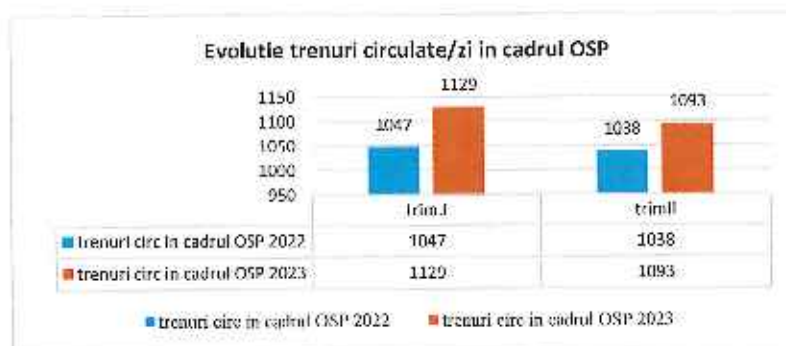
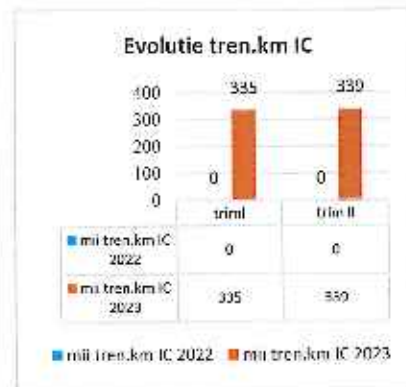
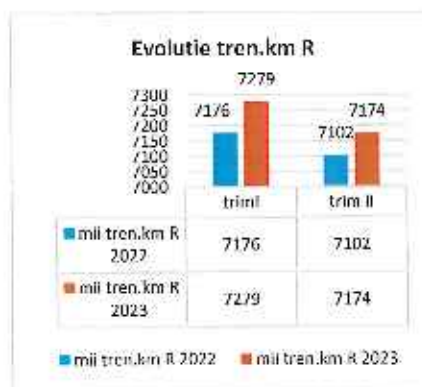
Indicator	U.M.	Trim.I 2022	Trim.I 2023	% Trim I 2023/ trim I 2022	Trim.II 2022	Trim.II 2023	% Trim II 2023/ Trim II 2022	Sem I 2022	Sem I 2023	% Sem I 2023/ Sem I 2022
Tren-km IC	mii tren-km	0	335		0	339		0	674	
Tren-km IR	mil tren-km	4.325	4.234	98%	4.467	4.387	98%	8.792	8.621	98%
Tren-km R	mii tren-km	7.176	7.279	101%	7.102	7.174	101%	14.278	14.453	101%



Indicatorul tren.km IC+IR+R pentru semestrul I 2023 înregistrează o ușoară creștere față de semestrul I 2022 (103%).

Defalcăt, pe rang de tren, tren.km IR înregistrează o diminuare față de aceeași perioadă a anului 2022 (98%), în timp ce tren.km R înregistrează o creștere (101%).

În cadrul planului de mers de tren 2023/2024, au fost introduse în circulație trenurile IC realizându-se în sem.I 2023 un volum aferent de 674 mii tren.km.



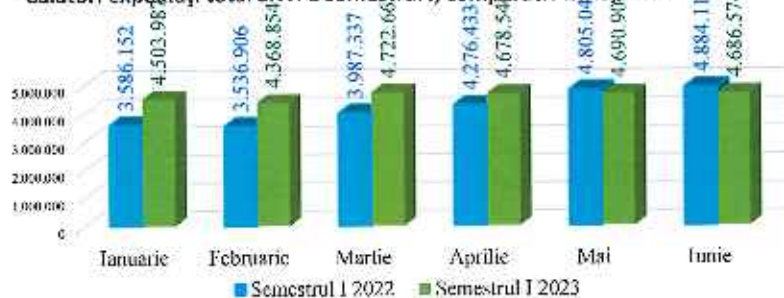
Trenurile/zi circulate (în cadrul OSP în medie/zi) în sem.I 2023 înregistrează o creștere cu 7% față de sem.I 2022.

5.3.2 INDICATORUL CALATORI EXPEDIATI

Călători expediți total SNTFC, comparativ semestrul 2023/2022

SNTFC	Semestrul I 2022	Semestrul I 2023	Semestrul I 2023/ 2022%
Ianuarie	3.586.152	4.503.987	125,6%
Februarie	3.536.906	4.368.854	123,5%
Martie	3.987.337	4.722.662	118,4%
Aprilie	4.276.433	4.678.546	109,4%
Mai	4.805.048	4.690.904	97,6%
Iunie	4.884.117	4.686.574	96,0%
Semestrul I	25.075.993	27.651.527	110,3%

Călători expediți total SNTFC semestrul I, comparativ 2023/2022

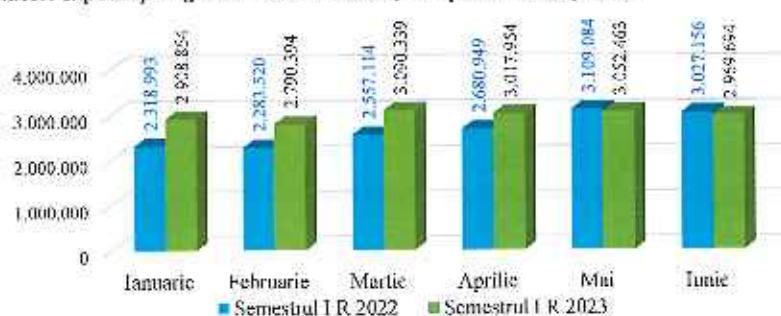


La nivel de SNTFC, din datele statistice, se constată că, în semestrul I din anul 2023, indicatorul *călători expediți* a crescut cu 10,3% față de anul 2022, cu valoarea maximă în luna ianuarie.

Călători expediți REGIO SNTFC, comparativ semestrul I 2023/2022

Regio SNTFC	Semestrul I R 2022	Semestrul I R 2023	Semestrul I 2023/ 2022%
Ianuarie	2.318.993	2.908.864	125,4%
Februarie	2.283.520	2.790.394	122,2%
Martie	2.557.114	3.090.339	120,9%
Aprilie	2.680.949	3.017.954	112,6%
Mai	3.109.084	3.052.463	98,2%
Iunie	3.027.156	2.969.694	98,1%
Semestrul I	15.976.816	17.829.708	111,6%

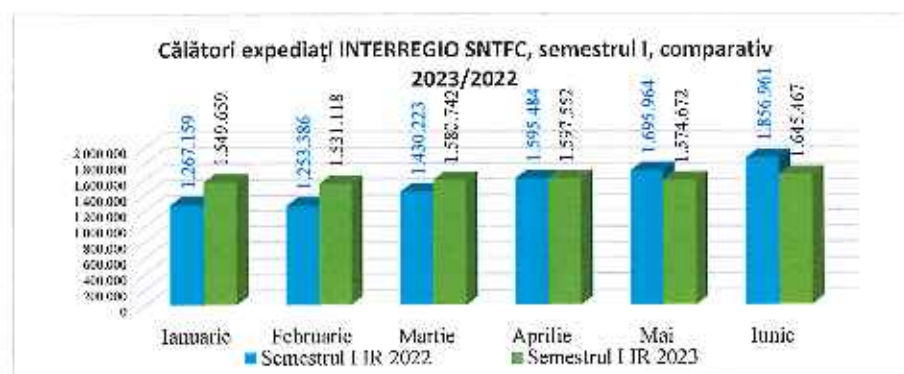
Călători expediți Regio SNTFC semestrul I, comparativ 2023/2022



La nivel de SNTFC, indicatorul *călători expediați cu trenurile Regio* a crescut, în semestrul I din 2023, cu 11,6% față de 2022, cu valoarea maximă în luna ianuarie.

Călători expediați INTERREGIO SNTFC, comparativ semestrul I 2023/2022

InterRegio SNTFC	Semestrul I IR 2022	Semestrul I IR 2023	Semestrul I 2023/ 2022%
Ianuarie	1.267.159	1.549.659	122,3%
Februarie	1.253.386	1.531.118	122,2%
Martie	1.430.223	1.580.742	110,5%
Aprilie	1.595.484	1.597.552	100,1%
Mai	1.695.964	1.574.672	92,8%
Iunie	1.856.961	1.645.467	88,6%
Semestrul I	9.099.177	9.479.210	104,2%



La nivel de SNTFC, indicatorul *călători expediați cu trenurile InterRegio*, a crescut în semestrul I 2023 cu 4,2% față de 2022, cu valoarea maximă în luna ianuarie.

Călători expediați INTERCITY SNTFC, semestrul I 2023

InterCity SNTFC	Semestrul I IC 2023
Ianuarie	45.464
Februarie	47.342
Martie	51.581
Aprilie	63.040
Mai	63.769
Iunie	71.413
Semestrul I	342.609



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

În cadrul planului de mers de tren 2023/2024, au fost introduse în circulație trenurile IC realizându-se în sem.I 2023 un volum aferent de 342.609 cal exp.

Evoluția indicatorului călători expediați pe rang de tren prin comparație semestrul I 2022 cu semestrul I 2023

Indicator	Semestrul I 2022	Semestrul I 2023	Semestrul I 2023/2022
Căl exp R	15.976.816	17.829.708	111,6%
Căl exp IR	9.099.177	9.479.210	104,2%
	0	342.609	

5.3.3 INDICATORUL CALĂTORI KM

Călători km total SNTFC, comparativ semestrul I 2023/2022

SNTFC	Semestrul I 2022	Semestrul I 2023	2023/ 2022%
Ianuarie	272.741.042	363.590.402	133,3%
Februarie	272.292.411	358.096.895	131,5%
Martie	324.398.554	373.116.490	115,0%
Aprilie	392.104.028	419.200.917	106,9%
Mai	402.465.519	409.826.343	101,8%
Iunie	458.661.346	443.717.160	96,7%
Semestrul I	2.122.662.900	2.367.548.207	111,5%

Călători km total SNTFC, semestrul I, comparativ 2023/2022

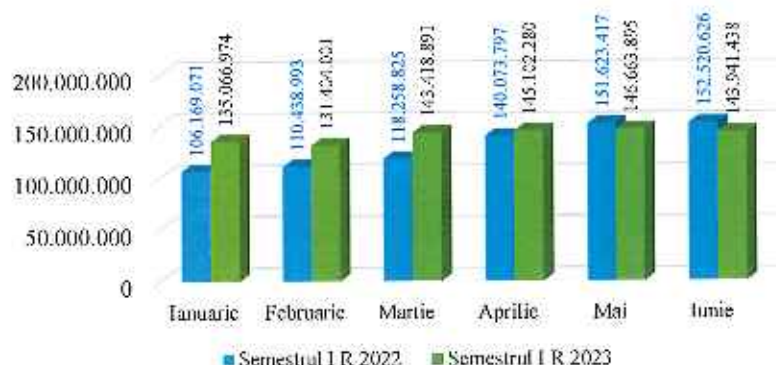


La nivel de SNTFC, valoarea indicatorul *călători km*, în *semestrul I 2023*, a crescut cu 11,5% față de *semestrul I 2022*, cu valoarea maximă în luna ianuarie.

Călători km REGIO SNTFC, comparativ semestrul I 2023/2022

Regio SNTFC	Semestrul I R 2022	Semestrul I R 2023	Semestrul I 2023/ 2022%
Ianuarie	106.169.071	135.066.974	127,2%
Februarie	110.438.993	131.404.001	119,0%
Martie	118.258.825	143.418.891	121,3%
Aprilie	140.073.797	145.102.280	103,6%
Mai	151.623.417	146.663.895	96,7%
Iunie	152.520.626	143.941.438	94,4%
Semestrul I	779.084.729	845.597.479	108,5%

Călători km REGIO SNTFC, semestrul I, comparativ 2023/2022

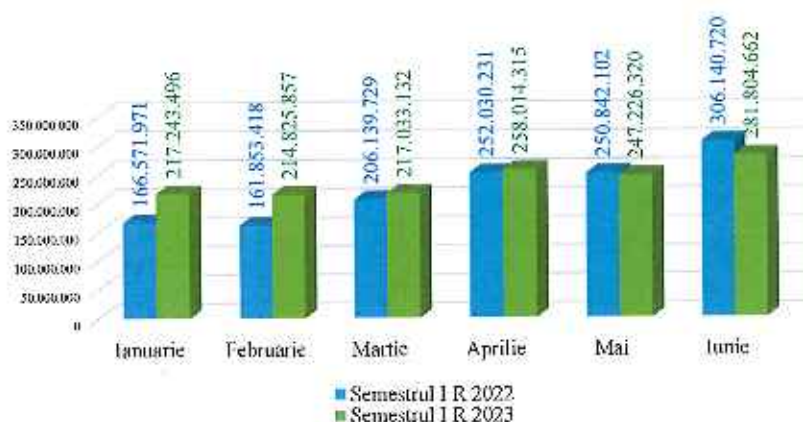


La nivel de SNTFC, în semestrul I 2023, indicatorul *călători km pentru trenurile Regio* a crescut cu aproximativ 8,5% față de aceeași perioadă din 2022, cu un maxim în luna ianuarie.

Călători km INTERREGIO SNTFC, comparativ 2023/2022

InterRegio SNTFC	Semestrul I R 2022	Semestrul I R 2023	Semestrul I 2023/ 2022%
Ianuarie	166.571.971	217.243.496	130,4%
Februarie	161.853.418	214.825.857	132,7%
Martie	206.139.729	217.033.132	105,3%
Aprilie	252.030.231	258.014.315	102,4%
Mai	250.842.102	247.226.320	98,6%
Iunie	306.140.720	281.804.662	92,1%
Semestrul I	1.343.578.171	1.436.147.782	106,9%

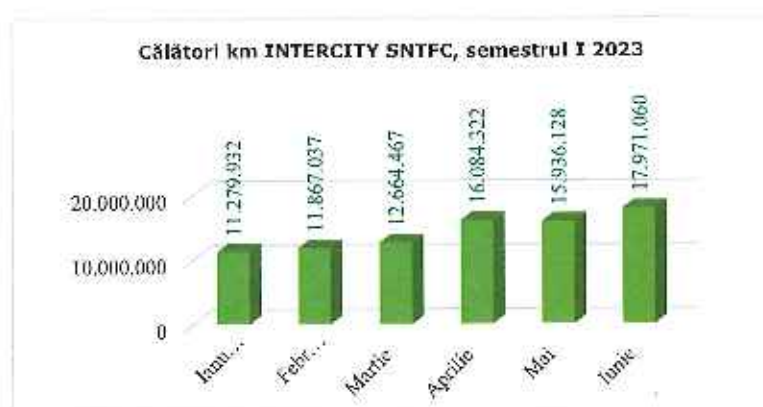
Călători km INTERREGIO SNTFC, semestrul I, comparativ 2023/2022



La nivel de SNTFC, valoarea indicatorului *călători km pentru trenurile InterRegio*, în semestrul I 2023, a crescut cu aproximativ 7% față de 2022, cu un maxim în luna februarie.

Călători km INTERCITY SNTFC, comparativ semestrul I 2023/2022

InterCity SNTFC	Semestrul I IC 2023
Ianuarie	11.279.932
Februarie	11.867.037
Martie	12.664.467
Aprilie	16.084.322
Mai	15.936.128
Iunie	17.971.060
Semestrul I	85.802.946



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

Evoluția indicatorului călători km pe rang de tren prin comparație semestrul I 2023/2022

Indicator	Semestrul I 2022	Semestrul I 2023	Semestrul I 2023/2022
Căl km R	779.084.729	845.597.479	108,5%
Căl km IR	1.343.578.171	1.436.147.782	106,9%
Căl km IC	0	85.802.946	

5.4 MANAGEMENTUL OPERATIV AL RESURSELOR LOGISTICE ALE SOCIETĂȚII

5.4.1 MATERIALUL RULANT

5.4.1.1 Material rulant motor

Parc vehicule feroviare motoare – semestrul I 2023

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 DE	238	77	70	4	1	22	141
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	5	22	89	562

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).

Alocari financiare din fonduri proprii - Vehicule feroviare motoare – locomotive și rame automotoare - la 30.06.2023

	Modernizări tracțiune	Întreținere și reparații tracțiune
Buget alocat pentru reparații la materialul rulant motor (inclusiv majorarea valorii de inventar a mijloacelor fixe) sem. I 2023 [mil lei]	152,90	29,5
Contractat Sem. I 2023 [mil lei]	108,45	16,1
Realizat Sem. I 2023 [mil lei]	34,41	5,5

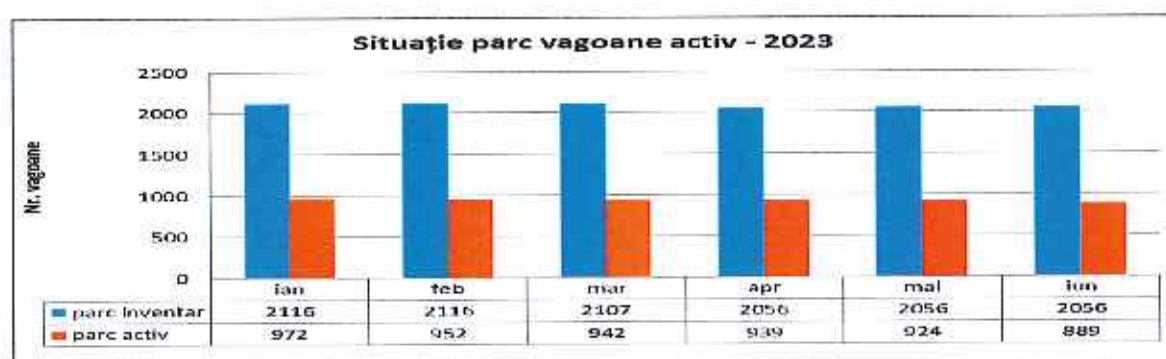
Obs.: -Situția de mai sus nu include fondurile utilizate pentru servicii de mentenanță locomotive, automotoare și rame electrice – SCRL Brașov, respectiv 65,16 mil lei.

5.4.1.2 Vagoane

Parc vehicule feroviare remorcate – vagoane semestrul I 2023

Tip MR	Valori medii pe sem I 2023				PARC Imobilizat (la 30.06.2023)		
	PARC inventar	PARC necesar livret	PARC Activ	Deficit parc	Uzine reparatoare	Parc în revizii, reparații de scurtă durată	Parc cu defecte de lungă durată
Vagoane clasă	1834	908	838	70	62	16	7
Vagoane speciale	251	80	90	0	9	4	6
Total vagoane	2085	988	928	70	71	20	13

În cursul primului semestru al anului 2023, parcul de vagoane activ a cunoscut o evoluție cu tendință de descreștere, pe fondul atingerii scadenței la reparația planificată pentru vagoanele ce au fost menținute în exploatare în baza OMTI 336/2022. Tendința a fost atenuată de aplicarea, începând cu mijlocul lunii martie, a prevederilor similare ale OMTI 497/2023.



Prezentarea parcului de vagoane

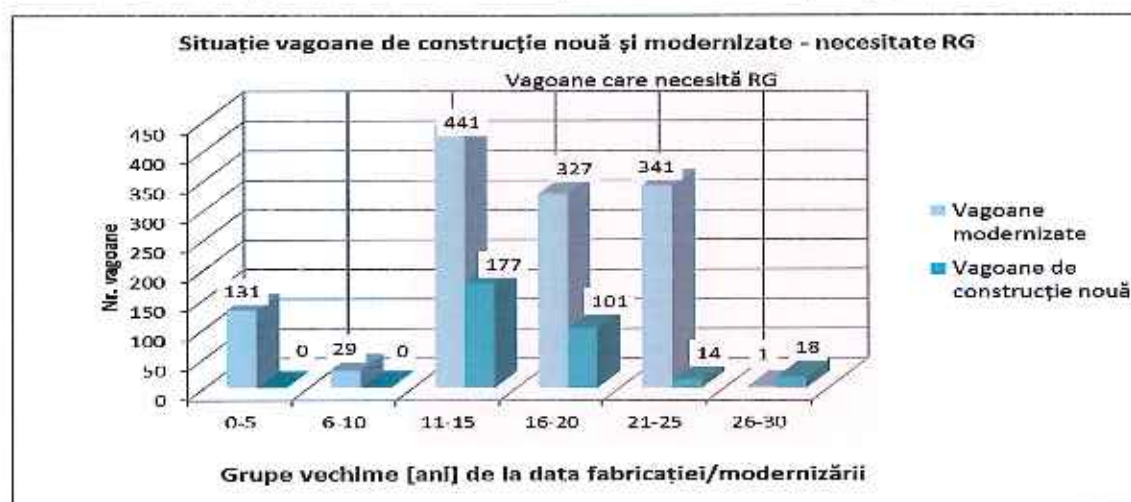
La data de 30.06.2023, parcul inventar al S.N.T.F.C. „CFR Călători” S.A cuprindea un număr de **2052** vagoane, având o vechime medie de 33 de ani de la data punerii în funcțiune pe rețeaua națională.

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 804 (63%) echipate cu instalații de climatizare,
- vagoane nemodernizate, construite anterior anului 1996, având o vechime medie de 40 de ani de la data fabricației: 472 unități, dintre care 6 vagoane cu locuri de dormit și 4 vagoane destinate liniei cu caracter turistic Oravița – Anina.



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.



Situația vechimii parcului de vagoane defalcată pentru vagoane clasă și speciale

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	465	1802
	% din parc inventar (clasă)	16,70%	57,49%	25,80%	87,82%
Vagoane speciale	nr. unități	9	234	7	250
	% din parc inventar (speciale)	3,60%	93,60%	2,80%	12,18%
Total	nr. unități	310	1270	472	2.052
	% din parc inventar	15,11%	61,89%	23,00%	
	vechime medie	16 ani	16 ani (de la modernizare)	40 ani	33 ani

Evoluție parc activ în cursul sem.I 2023

În cursul primului semestru al anului 2023, parcul de vagoane activ de vagoane a cunoscut o evoluție cu tendință de descreștere, pe fondul atingerii scadenței la reparația planificată pentru vagoanele ce au fost menținute în exploatare în baza OMTI 336/2022. Tendința a fost atenuată de aplicarea, începând cu mijlocul lunii martie, a prevederilor similare ale OMTI 497/2023.

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

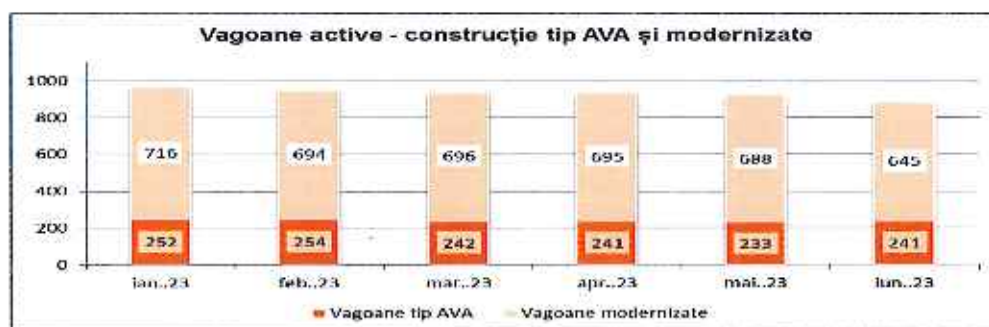
Vagoane clasă

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	1806	821	45,5	301	224	74,4	1036	594	57,3	469	3	0,6
iun.23	1806	783	43,4	301	232	77,1	1036	548	52,9	469	3	0,6

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

În funcție de structura tehnică, situația parcului de vagoane activ este următoarea:



Activitatea de întreținere a vagoanelor de călători în unități proprii - revizii și reparații planificate

În perioada 01.01.2023 – 30.06.2023 în unitățile de vagoane aparținând CFR Călători s-au realizat un număr de 566 de revizii tehnice intermediare de tip RTI1, RTI2 și RTI3 la 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 50,4%, alte unități cu activitate semnificativă fiind Reviziile de vagoane București Basarab (12%), Timișoara (6,7%), Galați (5,7%), Iași (5,3%).

În ceea ce privește reparațiile planificate, în perioada ianuarie - iunie 2023, în cadrul Reviziei de vagoane Jibou au fost finalizate lucrările pentru un număr de 12 vagoane.

Vagoane la care s-au efectuat modernizări/reparații în cursul semestrului I anului 2023

Buget alocat pentru modernizare vagoane în anul 2023 [mii lei]	36.362,834
Contractat Sem I 2023 [mii lei]	35.685,434
Facturat Sem I 2023 [mii lei]	11.809,180
Buget alocat pentru reparații vagoane în anul 2023 [mii lei]	97.500,00
Contractat Sem I 2023 [mii lei]	114.531,777
Facturat Sem I 2023 [mii lei]	36.913,142

5.4.2 RESURSELE UMANE

La S.N.T.F.C. "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 data de 30.06.2024, procentul femeilor angajate la CFR Călători fiind de 30,29% (din total 10.964 salariați: bărbați 7.642, femei 3.322) 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 sem. I 2023 și evoluția lunară:

	Nr. salariați la sfârșitul sem. I 2023					
	TOTAL din care:			10.964		
	CENTRAL			436		
LUNA	Ianuarie	Februarie	Martie	Aprilie	Mai	Iunie
NR.SALARIAȚI	11.042	10.994	10.984	10.978	10.956	10.964
din care:						
CENTRAL	435	434	433	433	435	436

Productivitatea muncii în semestrul I 2023 a crescut față de semestrul I 2022 fiind de 2.23 mii cal.exp./salariat și 227.18 mii căl.km/ salariat.

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

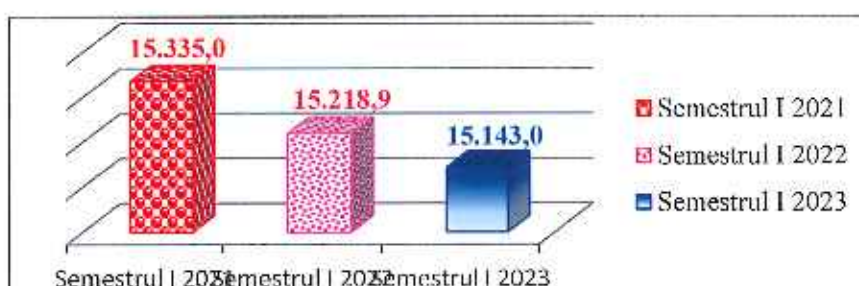
- Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviara, organism național specializat al Ministerului Transporturilor, desemnat să asigure formarea – calificarea, perfecționarea personalului care efectuează activități specifice desfășurării transportului feroviar în condiții de siguranța circulației,
- Cursuri desfășurate prin furnizori de formare profesională autorizați, alții decât CENAFER,
- Formare mecanici de locomotivă prin centrele de formare ale SNTFC „CFR Călători” SA.

5.4.3 ENERGIA PENTRU TRACȚIUNE

5.4.3.1 Consumul de motorină

Comparativ pentru semestrul I din anii 2021, 2022 și 2023 se înregistrează o ușoară scădere, constantă, a consumului de motorină pentru tracțiunea trenurilor de călători cu remorcă diesel.

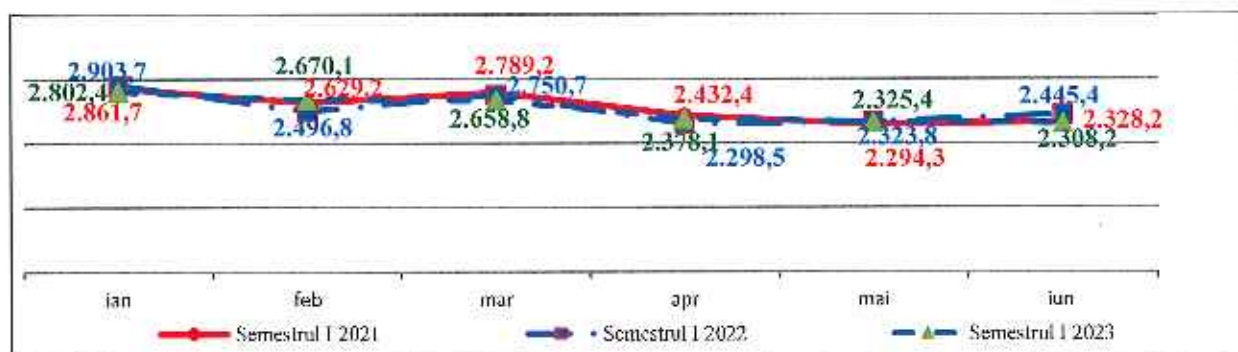
Evoluția consumului total de motorină (în tone) înregistrat comparativ pe semestrul I, anii 2021÷2023



Evoluția consumului lunar de motorină în semestrul I perioada 2021 ÷ 2023
(tone)

Luna	ian.	Feb.	Mar.	Apr.	Mai	Iun.
Semestrul I 2021	2.861,7	2.629,2	2.789,2	2.432,4	2.294,3	2.328,2
Semestrul I 2022	2.903,7	2.496,8	2.750,7	2.298,5	2.323,8	2.445,4
Semestrul I 2023	2.802,4	2.670,1	2.658,8	2.378,1	2.325,4	2.308,2

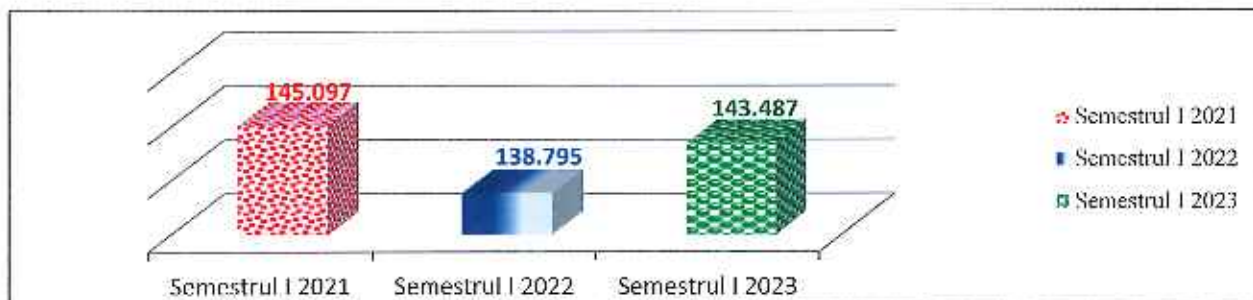
Evoluția consumului lunar de motorină în semestrul I perioada 2021 ÷ 2023



5.4.3.2 Consumul de energie electrică pentru tracțiune

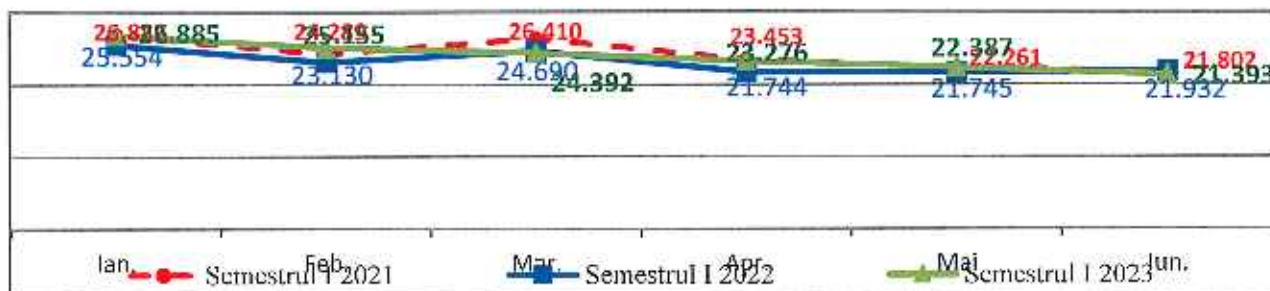
În semestrul I 2023, pentru remorcarea trenurilor de călători cu tracțiune electrică s-au consumat 143.488 MWh, cu 3,3% mai mult față de aceeași perioadă a anului 2022, când au fost consumați 138.795 MWh.

Evoluția consumului de energie electrică înregistrat comparativ pe semestrul I, anii 2021÷2023



Evoluția consumului lunar de energie pentru tracțiunea electrică a trenurilor de călători (în MWh)

	Ian.	Feb.	Mar.	Apr.	Mai	Iun.
Semestrul I 2021	26.882	24.289	26.410	23.453	22.261	21.802
Semestrul I 2022	25.554	23.130	24.690	21.744	21.745	21.932
Semestrul I 2023	26.885	25.155	24.392	23.276	22.387	21.393



5.5 INVESTIȚII

5.5.1 INVESTIȚII FINANȚATE DIN FONDURI EUROPENE NERAMBURSABILE

În semestrul I 2023 CFR Călători nu are realizări din investiții finanțate din fonduri europene.

5.5.2 INVESTIȚII FINANȚATE DE LA BUGETUL DE STAT

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

5.5.3 INVESTIȚII FINANȚATE DIN FONDURI 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).

Alocările financiare din fonduri proprii aferente efectuării de modernizări și reparații planificate la vehicule feroviare remorcate la 30.06.2023:

Buget alocat pentru modernizare vagoane în anul 2023 [mii lei]	36.362,84
Contractat Sem I 2023 [mii lei]	*
Facturat Sem I 2023 [mii lei]	11.809,18
Buget alocat pentru reparații vagoane în anul 2023 [mii lei]	97.500,00
Contractat Sem I 2023 [mii lei]	114.531,777
Facturat Sem I 2023 [mii lei]	36.913,142

* Sumele menționate la „Contractat Sem I 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 că BVC CFR Călători a fost aprobat în data de 05.12.2023.

Alocările financiare din fonduri proprii - Vehicule feroviare motoare – locomotive și rame automotoare - la 30.06.2023:

	Modernizări tracțiune	Întreținere și reparații tracțiune
Buget alocat pentru reparații la materialul rulant motor (inclusiv majorarea valorii de inventar a mijloacelor fixe) sem. I 2023 [mii lei]	0*	29,5
Contractat Sem. I 2023 [mii lei]	0*	16,1
Realizat Sem. I 2023 [mii lei]	24,24	5,5

Obs.:

* BVC CFR Călători 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 dar la 30.06.2023 nu am avut încă factura pentru modernizări locomotive și rame electrice.

Aceste contracte sunt:

-montare instalații de climatizare la locomotivele electrice care efectuează 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 instalație comandă locomotivei și blocuri redresoare cu reglaj de joasă tensiune (inclusiv instalația) cu ocazia reparației 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 30.06.2023.

-Situția de mai sus nu include fondurile utilizate pentru servicii de mentenanță locomotive, automotoare și rame electrice – SCRL Brașov, respectiv 65,16 mii lei.

5.6 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 – 30.06.2023.

Tabelul 5 – Situația actelor juridice încheiate în condițiile art. 52 alin. (1) și (3) din OUG nr. 109/2011

Societatea / instituția publică cu care SNTFC "CFR Călători" SA a încheiat tranzacția	Actul juridic. Denumire act juridic nr. / data	Obiectul tranzacției	Valoarea tranzacției (lei fără TVA)	Garanții constituite (GBE)	Termen de plată / modalități	Data finalizării contract	Documentul prin care s-a aprobat efectuarea tranzacției	Observații
SCRL Brașov SA	421/ 30.12.2022	Mentenanța parcului vehiculelor feroviare motoare aparținând SNTFC "CFR Călători" SA	144,658,661.56	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 Brașov SA	80/ 08.04.2022	Servicii de reparații prin depresare a osilor 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 Brașov SA	61/ 18.03.2022	Servicii de reparații de mare complexitate, cu caracter industrial, pentru M.R.M și 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.

CAPITOLUL 6

REALIZAREA INDICATORILOR DE PERFORMANȚĂ ȘI MONITORIZARE

6.1 PENTRU ADMINISTRATORII NEEEXECUTIVI

6.1.1 INDICATORII FINANCIARI

Tabelul următor prezintă realizările la data de 30.06.2023 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 30.06	
				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		966 400,000
	I.1.2. Servicii intercity	mii lei	m		28 990,000
	I.1.3. Servicii interregio	mii lei	m		347 904,000
	I.1.4. Servicii regio	mii lei	m		589 506,000
I.2	Compensația de serviciu public acordată prin contractele de servicii				
	I.2.1. Total servicii	mii lei	m		783 341,000
	I.2.2. Servicii intercity	mii lei	m		23 500,000
	I.2.3. Servicii interregio	mii lei	m		282 000,000
	I.2.4. Servicii regio	mii lei	m		477 841,000
I.3	Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice				
	I.3.1. Total servicii	%	m		81,06%
	I.3.2. Servicii intercity	%	m		81,06%
	I.3.3. Servicii interregio	%	m		81,06%
	I.3.4. Servicii regio	%	m		81,06%
II.	Indicatori privind realizarea veniturilor proprii				
II.0	Venituri proprii prevăzute în buget				
	II.0.1. Total servicii	mii lei	aux		640 011,000
	II.0.2. Servicii intercity	mii lei	aux		
	II.0.3. Servicii interregio	mii lei	aux		
	II.0.4. Servicii regio	mii lei	aux		
II.1	Venituri proprii realizate				
	II.1.1. Total servicii	mii lei	m		640 011,000
	II.1.2. Servicii intercity	mii lei	m		
	II.1.3. Servicii interregio	mii lei	m		
	II.1.4. Servicii regio	mii lei	m		
II.2	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget				
	II.2.1. Total venituri proprii	%	P		100,00%
	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	939 373,000	1 325 048,000
II.3	Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	P		41,06%

Cod	Denumire indicator	UM	Tip Indicator	Realizat la data de 30.06	
				2022	2023
III.	Indicatori privind cheltuielile				
III.0	Cheltuieli prevăzute în buget				
III.0.1.	Total cheltuieli	mii lei	m		1 509 075,000
III.0.2.	Cheltuieli de exploatare	mii lei	m		1 494 590,000
III.0.3.	Cheltuieli financiare	mii lei	m		14 485,000
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		1 509 075,000
III.1.2.	Cheltuieli de exploatare	mii lei	m		1 494 590,000
III.1.3.	Cheltuieli financiare	mii lei	m		14 485,000
III.1.4.	Cheltuieli excepționale	mii lei	m		0,000
III.1.5.	Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	mii lei	m		0,000
III.2	Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget				
III.2.1.	Total cheltuieli	%	m		100,00%
III.2.2.	Cheltuieli de exploatare	%	P		100,00%
III.2.3.	Cheltuieli financiare	%	m		100,00%
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		247 624,000
III.3.2.	Cheltuieli cu materialul rulant	mii lei	m		91 640,000
III.3.3.	Cheltuieli cu energia	mii lei	m		146 331,000
III.3.4.	Cheltuieli cu personalul	mii lei	m		613 337,000
III.3.5.	Alte cheltuieli de exploatare	mii lei	m		395 658,000
IV.	Indicatori privind rezultatele				
IV.0	Rezultat brut prevăzut în buget	mii lei	m		-85 723,000
IV.1	Rezultat brut realizat	mii lei	m		-85 723,000
IV.2	Gradul de realizare a rezultatului prevăzut în buget	%	m		100,00%
V.	Indicatori privind creanțele și datoriile				
V.1	Creanțe				
V.1.1.	Total creanțe	mii lei	P		142 667,000
V.1.2.	Creanțe comerciale	mii lei	m		39 266,000
V.1.3.	Alte creanțe	mii lei	m		103 401,000
V.2	Datorii				
V.2.1.	Total datorii	mii lei	m		945 254,000
V.2.2.	Datorii restante	mii lei	P		101 741,000
VI.	Indicatori privind productivitatea				
VI.1	Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/persoană/an	P		129,0

6.1.2 INDICATORII OPERAȚIONALI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE

Tabelul următor prezintă realizările la data de 30.06.2023 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 7 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii neexecutivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip Indicator	Realizat la data de 30.06	
				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		27 651,527
	A.1.2. Servicii intercity	mii călători	m		342,609
	A.1.3. Servicii interregio	mii călători	m		9 479,210
	A.1.4. Servicii regio	mii călători	m		17 829,708
A.2	Parcursul total al călătorilor				
	A.2.1. Total servicii	mii călători-km	P		2 367 548,207
	A.2.2. Servicii intercity	mii călători-km	m		85 802,946
	A.2.3. Servicii interregio	mii călători-km	m		1 436 147,782
	A.2.4. Servicii regio	mii călători-km	m		845 597,479
A.3	Parcursul total al trenurilor contractat				
	A.3.0.1. Total servicii	mii tren-km	aux		23 768,247
	A.3.0.2. Servicii intercity	mii tren-km	aux		673,519
	A.3.0.3. Servicii interregio	mii tren-km	aux		8 620,773
	A.3.0.4. Servicii regio	mii tren-km	aux		14 473,954
	Parcursul total al trenurilor realizat				
	A.3.1. Total servicii	mii tren-km	P		23 747,474
	A.3.2. Servicii intercity	mii tren-km	m		673,519
	A.3.3. Servicii interregio	mii tren-km	m		8 620,814
	A.3.4. Servicii regio	mii tren-km	m		14 453,141
A.4	Gradul de realizare a obligațiilor de serviciu public contractate				
	A.4.1. Total servicii	%	m		99,91%
	A.4.2. Servicii intercity	%	m		100,00%
	A.4.3. Servicii interregio	%	m		100,00%
	A.4.4. Servicii regio	%	m		99,86%
A.5	Distanța medie a călătoriilor				
	A.5.1. Total servicii	km	m		87,100
	A.5.2. Servicii intercity	km	m		250,500
	A.5.3. Servicii interregio	km	m		155,200
	A.5.4. Servicii regio	km	m		47,400
A.6	Capacitatea de transport asigurată				
	A.6.1. Total servicii	sute locuri-km	m		57 578 822,294
	A.6.2. Servicii intercity	sute locuri-km	m		2 263 768,339
	A.6.3. Servicii interregio	sute locuri-km	m		29 197 349,699
	A.6.4. Servicii regio	sute locuri-km	m		26 117 704,256
A.7	Viteza comercială a trenurilor				
	A.7.1. Total servicii	km/h	m		54,50
	A.7.2. Servicii intercity	km/h	m		76,80
	A.7.3. Servicii interregio	km/h	m		64,00
	A.7.4. Servicii regio	km/h	m		49,40
A.8	Întârzierea trenurilor (a destinație)				
	A.8.1. Total servicii	%	P		0,73%
	A.8.2. Servicii intercity	%	m		0,35%
	A.8.3. Servicii interregio	%	m		0,79%
	A.8.4. Servicii regio	%	m		0,72%
A.9	Accidente	nr	aux		63
	Incidente	nr	aux		19
	Siguranța circulației (accidente și incidente)	nr/mil.tren*km	m		3,45
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		3 557
	Număr total evaluări	nr	aux		6 796
	A.10.2. Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății (Cota clienților mulțumiți și foarte mulțumiți)	%	P		52,34%

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 30.06.	
				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	3 223	5 425
A.11.3.	Rata de reducere a numărului de deficiențe reclamate (în raport cu anul anterior)	%	m		-68,32%
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 ARF)	mii călători-km	aux		2 817 334,000
	F.1.1. Cota de piață (se calculează în raport de indicatorul „Parcursul total al călătorilor”)	%	m		0,84%
	Călători expediați (pentru toți OTF - conform datelor ARF)	mii călători	aux		36 639,000
	F.1.2. Cota opțiunilor de călătorie (se calculează în raport de indicatorul „Călători expediați”)	%	m		75,47%
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)	mil călători -km	aux		2 817 334,000
	Parcursul total al călătorilor transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux		8 136 497,000
	Parcursul total al călătorilor transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători -km	aux		10 953 831,000
	F.2.1. Cota de piață (se calculează în raport de indicatorul „Parcursul total al călătorilor”)	%	m		25,72%
	Călători expediați transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux		36 639,000
	Călători expediați transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux		156 235,000
	Călători expediați transport terestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux		192 874,000
	F.2.2. Cota opțiunilor de călătorie (se calculează în raport de indicatorul „Călători expediați”)	%	m		19,00%

6.1.3 INDICATORII OPERAȚIONALI PRIVIND MANAGEMENTUL RESURSELOR

Tabelul următor prezintă realizările la data de 30.06.2023 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 8 – Realizarea Indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii neexecutivi

Cod	Denumire Indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 30.06.2023
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	400
	B.2.1. Rame electrice	nr	m	0
	B.2.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	89
	B.2.3. Locomotive electrice	nr	m	196
	B.2.4. Locomotive diesel	nr	m	115
B.3	Gradul de utilizare a parcului inventar	%	m	36,76%
	B.3.1. Rame electrice	%	m	0,00%
	B.3.2. Rame diesel / Automotoare	%	m	33,07%
	B.3.3. Locomotive electrice	%	m	54,75%
	B.3.4. Locomotive diesel	%	m	26,50%

Cod	Denumire indicator	UM	Tip Indicator	Realizat la data de 30.06.2023
B.4	Vechimea medie a parcului	nr. ani	m	52,0
	B.4.1. Rame electrice	nr. ani	m	54,0
	B.4.2. Rame diesel / Automotoare	nr. ani	m	57,0
	B.4.3. Locomotive electrice	nr. ani	m	42,0
	B.4.4. Locomotive diesel	nr. ani	m	56,0
B.5	Scadențe la reînnoire	%	m	84,65
	B.5.1. Rame electrice	%	m	100,00
	B.5.2. Rame diesel / Automotoare	%	m	68,39
	B.5.3. Locomotive electrice	%	m	74,14
	B.5.4. Locomotive diesel	%	m	92,61
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	6 330,000
	B.6.6. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	24,242
	B.6.7. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	m	0,38%
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	N.A.
B.8	Reparații material rulant motor	nr	m	21
	B.8.1. Rame electrice	nr	m	0
	B.8.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	14
	B.8.3. Locomotive electrice	nr	m	5
	B.8.4. Locomotive diesel	nr	m	2
	B.8.5. Fonduri alocate pentru reparații material rulant motor	mii lei	m	99 542,000
	B.8.6. Fonduri utilizate pentru reparații material rulant motor	mii lei	m	42 363,416
	B.8.7. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	P	42,56%
B.9	Defecțiuni în parcurs	nr	m	1 194
	B.9.1. Rame electrice	nr	m	0
	B.9.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	306
	B.9.3. Locomotive electrice	nr	m	670
	B.9.4. Locomotive diesel	nr	m	218
C.	Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de vagoane			
C.1	Parc inventar	nr	m	2052
	C.1.1. Vagoane clasă	nr	m	1 802
	C.1.2. Vagoane speciale	nr	m	250
C.2	Parc activ	nr	m	937
	C.2.1. Vagoane clasă	nr	m	838
	C.2.2. Vagoane speciale	nr	m	99
C.3	Gradul de utilizare a parcului inventar	%	m	45,66%
	C.3.1. Vagoane clasă	%	m	46,50%
	C.3.2. Vagoane speciale	%	m	39,60%
C.4	Vechimea medie a parcului	nr. ani	m	32,0
	C.4.1. Vagoane clasă	nr. ani	m	33,0
	C.4.2. Vagoane speciale	nr. ani	m	19,0
C.5	Scadențe la reînnoire	%	m	93,00
	C.5.1. Vagoane clasă	%	m	92,00
	C.5.2. Vagoane speciale	%	m	100,00
C.6	Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri naționale)	nr	m	12
	C.6.1. Vagoane clasă	nr	m	12
	C.6.2. Vagoane speciale	nr	m	0
	C.6.3. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	35 685,400
	C.6.4. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	11 809,180

Cod	Denumire indicator	UM	Tip Indicator	Realizat la data de 30.06.2023
	C.6.5. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	m	33,09%
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	N.A.
C.8	Reparații vagoane	nr	m	154
	C.8.1. Vagoane clasă	nr	m	130
	C.8.2. Vagoane speciale	nr	m	24
	C.8.3. Fonduri alocate pentru reparații vagoane	mii lei	m	37 474,142
	C.8.4. Fonduri utilizate pentru reparații vagoane	mii lei	m	37 474,142
	C.8.5. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	P	100,00%
C.9	Defectări în parcurs	nr	m	78
	C.9.1. Vagoane clasă	nr	m	70
	C.9.2. Vagoane speciale	nr	m	8
D.	Indicatori privind eficiența utilizării resurselor logistice			
D.1	Utilizarea parcului activ de material rulant motor			
	D.1.1. Parcursul mediu zilnic al ramei electrice	km	m	0,00
	D.1.2. Parcursul mediu zilnic al ramei diesel / automotoarelor	km	m	305,33
	D.1.3. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor electrice	km	m	437,42
	D.1.4. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor diesel	km	m	304,26
D.2	Utilizarea parcului activ de vagoane			
	D.2.1. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor clasă	km	m	415,00
	D.2.2. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor speciale	km	m	236,00
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	15,80
	D.3.4. Locomotive diesel	nr.osii/tren	m	12,80
	D.3.5. Servicii intercity	nr.osii/tren	m	19,70
	D.3.6. Servicii interregio	nr.osii/tren	m	20,30
	D.3.7. Servicii regio	nr.osii/tren	m	9,08
D.4	Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	P	
	D.4.1. Servicii intercity	%	m	38,70
	D.4.2. Servicii interregio	%	m	51,10
	D.4.3. Servicii regio	%	m	32,50
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	1 060,09
	D.5.3. Tracțiune electrică	kWh/100 km	P	1 060,09
	D.5.4. Rame diesel / Automotoare	kg/100 km	m	82,52
	D.5.5. Locomotive diesel	kg/100 km	m	236,07
	D.5.6. Tracțiune diesel	kg/100 km	P	153,00
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

6.1.4 INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

Tabelul următor prezintă realizările estimate la data de 30.06.2023 aferente indicatorilor privind guvernarea corporativă pentru administratorii neexecutivi directori.

Tabelul 9 – Realizarea indicatorilor privind guvernarea corporativă pentru administratorii neexecutivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 30.06.2023
G.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	%	P	100,00
G.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	%	P	100,00
G.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor (pentru directori)	%	P	50,00
G.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	P	100,00
G.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	P	75,00

6.2 PENTRU ADMINISTRATORII EXECUTIVI

6.2.1 INDICATORII FINANCIARI

Tabelul următor prezintă realizările la data de 30.06.2023 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 10 – Realizarea indicatorilor financiari de performanță și monitorizare pentru administratorii executivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 30.06	
				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		966 400,000
	I.1.2. Servicii intercity	mii lei	m		28 990,000
	I.1.3. Servicii interregio	mii lei	m		347 904,000
	I.1.4. Servicii regio	mii lei	m		589 506,000
I.2	Compensația de serviciu public acordată prin contractele de servicii				
	I.2.1. Total servicii	mii lei	m		783 341,000
	I.2.2. Servicii intercity	mii lei	m		23 500,000
	I.2.3. Servicii interregio	mii lei	m		282 000,000
	I.2.4. Servicii regio	mii lei	m		477 841,000
I.3	Gradul de acoperire a necesităților de finanțare din fonduri publice				
	I.3.1. Total servicii	%	m		81,06%
	I.3.2. Servicii intercity	%	m		81,06%
	I.3.3. Servicii interregio	%	m		81,06%
	I.3.4. Servicii regio	%	m		81,06%
II.	Indicatori privind realizarea veniturilor proprii				
II.0	Venituri proprii prevăzute în buget				
	II.0.1. Total servicii	mii lei	aux		640 011,000
	II.0.2. Servicii intercity	mii lei	aux		
	II.0.3. Servicii interregio	mii lei	aux		
	II.0.4. Servicii regio	mii lei	aux		
II.1	Venituri proprii realizate				
	II.1.1. Total servicii	mii lei	m		640 011,000
	II.1.2. Servicii intercity	mii lei	m		
	II.1.3. Servicii interregio	mii lei	m		
	II.1.4. Servicii regio	mii lei	m		

Cod	Denumire Indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 30.06	
				2022	2023
II.2	Gradul de realizare a veniturilor proprii prevăzute în buget				
	II.2.1. Total venituri proprii	%	P		100,00%
	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	939 373,000	1 325 048,000
II.3	Rata de creștere a cifrei de afaceri	%	P		41,06%
III.	Indicatori privind cheltuielile				
III.0	Cheltuieli prevăzute în buget				
	III.0.1. Total cheltuieli	mii lei	m		1 509 075,000
	III.0.2. Cheltuieli de exploatare	mii lei	m		1 494 590,000
	III.0.3. Cheltuieli financiare	mii lei	m		14 485,000
	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		1 509 075,000
	III.1.2. Cheltuieli de exploatare	mii lei	m		1 494 590,000
	III.1.3. Cheltuieli financiare	mii lei	m		14 485,000
	III.1.4. Cheltuieli excepționale	mii lei	m		0,000
	III.1.5. Cheltuieli cu impozit pe profit amânat	mii lei	m		0,000
III.2	Gradul de realizare a cheltuielilor prevăzute în buget				
	III.2.1. Total cheltuieli	%	m		100,00%
	III.2.2. Cheltuieli de exploatare	%	P		100,00%
	III.2.3. Cheltuieli financiare	%	m		100,00%
	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		247 624,000
	III.3.2. Cheltuieli cu materialul rulant	mii lei	m		51 640,000
	III.3.3. Cheltuieli cu energia	mii lei	m		146 331,000
	III.3.4. Cheltuieli cu personalul	mii lei	m		613 337,000
	III.3.5. Alte cheltuieli de exploatare	mii lei	m		395 658,000
IV.	Indicatori privind rezultatele				
IV.0	Rezultat brut prevăzut în buget	mii lei	m		85 723,000
IV.1	Rezultat brut realizat	mii lei	m		-85 723,000
IV.2	Gradul de realizare a rezultatului prevăzut în buget	%	m		100,00%
V.	Indicatori privind creanțele și datoriile				
V.1	Creanțe				
	V.1.1. Total creanțe	mii lei	P		142 667,000
	V.1.2. Creanțe comerciale	mii lei	m		39 266,000
	V.1.3. Alte creanțe	mii lei	m		103 401,000
V.2	Datorii				
	V.2.1. Total datorii	mii lei	m		945 254,000
	V.2.2. Datorii restante	mii lei	P		101 741,000
VI.	Indicatori privind productivitatea				
VI.1	Productivitate muncii în unități valorice pe total personal mediu	mii lei/persoană/an	P		129,0

6.2.2 INDICATORII OPERAȚIONALI ORIENTAȚI SPRE SERVICII PUBLICE

Tabelul următor prezintă realizările la data de 30.06.2023 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 11 – Realizarea indicatorilor operaționali orientați spre servicii publice pentru administratorii executivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip Indicator	Realizat la data de 30.06	
				2022	2023
A.	Indicatori privind operarea serviciilor publice de transport feroviar de călători				
A.1	Călători expediți				
	A.1.1. Total servicii	mii călători	P		27 651,527
	A.1.2. Servicii intercity	mii călători	m		342,609
	A.1.3. Servicii interregio	mii călători	m		9 479,210
	A.1.4. Servicii regio	mii călători	m		17 829,708
A.2	Parcursul total al călătorilor				
	A.2.1. Total servicii	mii călători-km	P		2 367 548,207
	A.2.2. Servicii intercity	mii călători-km	m		85 802,946
	A.2.3. Servicii interregio	mii călători-km	m		1 436 147,782
	A.2.4. Servicii regio	mii călători km	m		845 597,479
A.3	Parcursul total al trenurilor contractat				
	A.3.0.1. Total servicii	mii tren-km	aux		23 768,247
	A.3.0.2. Servicii intercity	mii tren-km	aux		673,519
	A.3.0.3. Servicii interregio	mii tren-km	aux		8 620,773
	A.3.0.4. Servicii regio	mii tren-km	aux		14 473,954
	Parcursul total al trenurilor realizat				
	A.3.1. Total servicii	mii tren-km	P		23 747,474
	A.3.2. Servicii intercity	mii tren-km	m		673,519
	A.3.3. Servicii interregio	mii tren-km	m		8 620,814
	A.3.4. Servicii regio	mii tren km	m		14 453,141
A.4	Gradul de realizare a obligațiilor de serviciu public contractate				
	A.4.1. Total servicii	%	m		99,91%
	A.4.2. Servicii intercity	%	m		100,00%
	A.4.3. Servicii interregio	%	m		100,00%
	A.4.4. Servicii regio	%	m		99,86%
A.5	Distanța medie a călătorilor				
	A.5.1. Total servicii	km	m		87,100
	A.5.2. Servicii intercity	km	m		250,500
	A.5.3. Servicii interregio	km	m		155,200
	A.5.4. Servicii regio	km	m		47,400
A.6	Capacitatea de transport asigurată				
	A.6.1. Total servicii	sute locuri-km	m		57 578 822,294
	A.6.2. Servicii intercity	sute locuri km	m		2 263 768,339
	A.6.3. Servicii interregio	sute locuri-km	m		29 197 349,699
	A.6.4. Servicii regio	sute locuri-km	m		26 117 704,256
A.7	Viteza comercială a trenurilor				
	A.7.1. Total servicii	km/h	m		54,50
	A.7.2. Servicii intercity	km/h	m		76,80
	A.7.3. Servicii interregio	km/h	m		64,00
	A.7.4. Servicii regio	km/h	m		49,40
A.8	Întârzierea trenurilor (a destinație)				
	A.8.1. Total servicii	%	P		0,73%
	A.8.2. Servicii intercity	%	m		0,35%
	A.8.3. Servicii interregio	%	m		0,79%
	A.8.4. Servicii regio	%	m		0,72%
A.9	Accidente	nr	aux		63
	Incidente	nr	aux		19
	Siguranța circulației (accidente și incidente)	nr/mil.tren*km	m		3,45
A.10	Satisfația 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		3 557
	Număr total evaluări	nr	aux		6 796
	A.10.2. Gradul de satisfacție al clienților față de serviciile societății (Cota clienților mulțumiți și foarte mulțumiți)	%	P		52,34%

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 30.06	
				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	3 223	5 425
A.11.3.	Rata de reducere a numărului de deficiențe reclamate (în raport cu anul anterior)	%	m		-68,32%
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 ARF)	mii călători-km	aux		2 817 334,000
F.1.1.	Cota de piață (se calculează în raport de indicatorul „Parcursul total al călătorilor”)	%	m		0,84%
	Călători expediați (pentru toți OTF - conform datelor ARF)	mii călători	aux		36 639,000
F.1.2.	Cota opțiunilor de călătorie (se calculează în raport de indicatorul „Călători expediați”)	%	m		75,47%
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		2 817 334,000
	Parcursul total al călătorilor transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux		8 136 497,000
	Parcursul total al călătorilor transport ferestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători-km	aux		10 953 831,000
F.2.1.	Cota de plată (se calculează în raport de indicatorul „Parcursul total al călătorilor”)	%	m		25,72%
	Călători expediați transport feroviar (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux		36 639,000
	Călători expediați transport rutier public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux		156 235,000
	Călători expediați transport ferestru public (la nivel național - conform datelor INS)	mii călători	aux		192 874,000
F.2.2.	Cota opțiunilor de călătorie (se calculează în raport de indicatorul „Călători expediați”)	%	m		19,00%

6.2.3 INDICATORII OPERAȚIONALI PRIVIND MANAGEMENTUL RESURSELOR

Tabelul următor prezintă realizările la data de 30.06.2023 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 12 – Realizarea indicatorilor operaționali privind managementul resurselor pentru administratorii executivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 30.06.2023
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	400
B.2.1.	Rame electrice	nr	m	0
B.2.2.	Rame diesel / Automotoare	nr	m	89
B.2.3.	Locomotive electrice	nr	m	196
B.2.4.	Locomotive diesel	nr	m	115
B.3	Gradul de utilizare a parcului inventar	%	m	36,76%
B.3.1.	Rame electrice	%	m	0,00%
B.3.2.	Rame diesel / Automotoare	%	m	33,97%
B.3.3.	Locomotive electrice	%	m	54,75%
B.3.4.	Locomotive diesel	%	m	26,50%
B.4	Vechimea medie a parcului	nr. ani	m	52,0
B.4.1.	Rame electrice	nr. ani	m	54,0
B.4.2.	Rame diesel / Automotoare	nr. ani	m	57,0
B.4.3.	Locomotive electrice	nr. ani	m	42,0
B.4.4.	Locomotive diesel	nr. ani	m	56,0

Cod	Denumire Indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 30.06.2023
B.5	Scadențe la reînnoire	%	m	84,65
	B.5.1. Rame electrice	%	m	100,00
	B.5.2. Rame diesel / Automotoare	%	m	68,39
	B.5.3. Locomotive electrice	%	m	74,14
	B.5.4. Locomotive diesel	%	m	92,61
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	6 330,000
	B.6.6. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	mii lei	m	24,242
	B.6.7. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare material rulant motor	%	m	0,38%
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	N.A.
B.8	Reparații material rulant motor	nr	m	21
	B.8.1. Rame electrice	nr	m	0
	B.8.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	14
	B.8.3. Locomotive electrice	nr	m	5
	B.8.4. Locomotive diesel	nr	m	2
	B.8.5. Fonduri alocate pentru reparații material rulant motor	mii lei	m	99 542,000
	B.8.6. Fonduri utilizate pentru reparații material rulant motor	mii lei	m	42 363,416
	B.8.7. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații material rulant motor	%	P	42,56%
B.9	Defectări în parcurs	nr	m	1 194
	B.9.1. Rame electrice	nr	m	0
	B.9.2. Rame diesel / Automotoare	nr	m	306
	B.9.3. Locomotive electrice	nr	m	670
	B.9.4. Locomotive diesel	nr	m	218
C.	Indicatori privind mentenanța și dezvoltarea parcului de vagoane			
C.1	Parc inventar	nr	m	2052
	C.1.1. Vagoane clasă	nr	m	1 802
	C.1.2. Vagoane speciale	nr	m	250
C.2	Parc activ	nr	m	937
	C.2.1. Vagoane clasă	nr	m	838
	C.2.2. Vagoane speciale	nr	m	99
C.3	Gradul de utilizare a parcului inventar	%	m	45,66%
	C.3.1. Vagoane clasă	%	m	46,50%
	C.3.2. Vagoane speciale	%	m	39,60%
C.4	Vechimea medie a parcului	nr. ani	m	32,0
	C.4.1. Vagoane clasă	nr. ani	m	33,0
	C.4.2. Vagoane speciale	nr. ani	m	19,0
C.5	Scadențe la reînnoire	%	m	93,00
	C.5.1. Vagoane clasă	%	m	92,00
	C.5.2. Vagoane speciale	%	m	100,00
C.6	Vagoane reînnoite/modernizate (fonduri naționale)	nr	m	12
	C.6.1. Vagoane clasă	nr	m	12
	C.6.2. Vagoane speciale	nr	m	0
	C.6.3. Fonduri naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	35 685,400
	C.6.4. Fonduri naționale utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mii lei	m	11 809,180
	C.6.5. Grad de utilizare a fondurilor naționale alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	m	33,09%
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

Cod	Denumire Indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 30.06.2023
	C.7.4. Fonduri europene nerambursabile utilizate pentru reînnoire/modernizare vagoane	mil lei	m	0,000
	C.7.5. Grad de utilizare a fondurilor europene nerambursabile alocate pentru reînnoire/modernizare vagoane	%	P	N.A.
C.8	Reparații vagoane	nr	m	154
	C.8.1. Vagoane clasă	nr	m	130
	C.8.2. Vagoane speciale	nr	m	24
	C.8.3. Fonduri alocate pentru reparații vagoane	mii lei	m	37 474,142
	C.8.4. Fonduri utilizate pentru reparații vagoane	mii lei	m	37 474,142
	C.8.5. Grad de utilizare a fondurilor alocate pentru mentenanță/reparații vagoane	%	P	100,00%
C.9	Defectări în parcurs	nr	m	78
	C.9.1. Vagoane clasă	nr	m	70
	C.9.2. Vagoane speciale	nr	m	8
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	305,33
	D.1.3. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor electrice	km	m	437,42
	D.1.4. Parcursul mediu zilnic al locomotivelor diesel	km	m	304,26
D.2	Utilizarea parcului activ de vagoane			
	D.2.1. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor clasă	km	m	415,00
	D.2.2. Parcursul mediu zilnic al vagoanelor speciale	km	m	236,00
D.3	Compușarea 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	15,80
	D.3.4. Locomotive diesel	nr.osii/tren	m	12,80
	D.3.5. Servicii intercity	nr.osii/tren	m	19,70
	D.3.6. Servicii interregio	nr.osii/tren	m	20,30
	D.3.7. Servicii regio	nr.osii/tren	m	9,08
D.4	Gradul de utilizare a capacității de transport a trenurilor	%	P	
	D.4.1. Servicii intercity	%	m	38,70
	D.4.2. Servicii interregio	%	m	51,10
	D.4.3. Servicii regio	%	m	32,50
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	1 060,09
	D.5.3. Tracțiune electrică	kWh/100 km	P	1 060,09
	D.5.4. Rame diesel / Automotoare	kg/100 km	m	82,52
	D.5.5. Locomotive diesel	kg/100 km	m	236,07
	D.5.6. Tracțiune diesel	kg/100 km	P	153,00
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

6.2.4 INDICATORII PRIVIND GUVERNANȚA CORPORATIVĂ

Tabelul următor prezintă realizările estimate la data de 30.06.2023 aferente indicatorilor privind guvernanța corporativă pentru administratorii executivi.

Tabelul 13 – Realizarea indicatorilor privind guvernanța corporativă pentru administratorii executivi

Cod	Denumire indicator	UM	Tip indicator	Realizat la data de 30.06.2023
G.1	Implementarea sistemului de control intern managerial la nivelul companiei	%	P	100,00
G.2	Stabilirea și implementarea politicii privind riscurile asociate activității societății	%	P	100,00
G.3	Revizuirea, evaluarea și raportarea performanțelor administratorilor și directorilor (pentru directori)	%	P	50,00
G.4	Stabilirea și implementarea măsurilor de prevenire a corupției	%	P	100,00
G.5	Respectarea termenelor și obligațiilor de publicare prevăzute de OUG nr. 109/2011	%	P	75,00

CAPITOLUL 7

ACTIVITATEA DIRECTORILOR SOCIETĂȚII

Conform legislației în vigoare, CFR Călători funcționează în baza organigramei și a Regulamentului de organizare și funcționare aprobate de Consiliul de Administrație, activitatea acestuia fiind condusă de un director general și un director financiar.

Astfel, în perioada 01.01.2023 – 30.06.2023 funcția de director general al CFR Călători a fost deținută, pe baza unor mandate provizorii succesive, de către domnul Preoteasa Traian în conformitate cu deciziile Consiliului de Administrație nr. 1/19.01.2023, nr. 11/23.02.2023 și nr. 36/20.06.2023.

Totodată, în perioada 01.01.2023 – 30.06.2023 funcția de director financiar al CFR Călători a fost deținută, pe baza unor mandate provizorii succesive, de către doamna Hanganu Aida în conformitate cu deciziile Consiliului de Administrație nr. 2/19.01.2023, nr. 12/23.02.2023 și nr. 35/20.06.2023.

La nivel de direcții de specialitate CFR Călători, în perioada 01.06.2023-30.06.2023, 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	
MANDESCU 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
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	
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 semestrul I al anului 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 direct, 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 8

RECOMANDĂRI

Având în vedere analizele prezentate în cadrul prezentului document, Consiliul de Administrație al Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” SA formulează următoarele recomandări către conducerea executivă a societății:

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 2023⁹. 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.

⁹ 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